

I

(Seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2023/1804,

13. september 2023,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL ⁽⁴⁾. Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (edaspidi „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia“) juhiti tähelepanu laadimis- ja tankimistaristu ebaühtlasele arengule liidus ning asjaolule, et see ei ole koostalitlusvõimeline ega kasutajasõbralik. Teatise märgiti, et selge ühtse meetodika puudumine direktiivis 2014/94/EL nõutud riiklike poliitikaraamistike kohaste eesmärkide seadmiseks ja meetmete vastuvõtmiseks on viinud olukorrani, kus sihtide seadmise ja toetava poliitika ambitsioonikuse tase on liikmesriikides väga erinev. Nimetatud erinevused on takistanud kogu liitu hõlmava alternatiivkütuste taristu tervikliku ja täieliku võrgu loomist.
- (2) Liidu õigusega on juba taastuvkütuste kasutamisele kehtestatud sihid. Näiteks kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2018/2001 ⁽⁵⁾ siht, mille kohaselt peaks taastuvate transpordikütuste turuosa 14 %.

⁽¹⁾ ELT C 152, 6.4.2022, lk 138.

⁽²⁾ ELT C 270, 13.7.2022, lk 38.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 11. juuli 2023. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu 25. juuli 2023. aasta otsus.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

⁽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).

- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EL) 2019/631 ⁽⁶⁾ ning (EL) 2019/1242 ⁽⁷⁾ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate uute raskeveokite CO₂ heite normid. Kõnealused määrused peaksid kiirendama eelkõige heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja tekitama seeläbi nõudluse laadimis- ja tankimistaristu järele. Oluline on tagada määruste (EL) 2019/631 ja (EL) 2019/1242 ning käesoleva määrusega maanteetranspordis alternatiivkütuste kasutamise ja kasutuselevõtu sidus raamistik.
- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennustranspordi jaoks, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2023/1805 ⁽⁸⁾ peaksid edendama 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. Määruses (EL) 2023/1805 kehtestatakse eelkõige kaldaelektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) sadamates võetakse kasutusele piisav kaldaäärne elektritoide. Nimetatud määrustes puuduvad samas nõuded kütusetaristu kohta, kuigi sellised nõuded on sihtide saavutamise eeltingimus.
- (5) Seepärast tuleks kõiki transpordiliike käsitleda ühes õigusaktis, milles tuleks arvesse võtta mitmesuguseid alternatiivkütuseid. Eri transpordiliikide puhul kasutatavate heitevabade jõuseadmete tehnoloogia on liikmesriikides eri valmidusastmes. Eelkõige maanteesektoris võib täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite kiiret kasutuselevõttu. Turul on kättesaadavad ka vesinikkütusega sõidukid. Lisaks kasutatakse praegu eri projektides ja esimestes kommertsvedudes väiksemaid vesinikulaevu, akutoitega elektrilaevu ja vesinikkütusega ronge ning täiemahuline turustamine leiab eeldatavasti aset eelseisvatel aastatel. Seevastu lennundus- ja veetranspordisektor sõltuvad endiselt vedel- ja gaaskütustest, kuna heiteta ja vähese heitega jõuseadmete lahendused peaksid turule tulema alles 2030. aasta paiku või isegi hiljem, eelkõige lennundussektoris, kus täiemahulise turustamisega läheb veel aega. Fossiilseid gaas- või vedelkütuseid on võimalik kasutada ainult juhul, kui see kuulub selgelt süsinikuheite vähendamise sihtide alla, mis on kooskõlas liidu kliimaneutraalsuse saavutamise pikaajalise eesmärgiga ning nõuab suurenevat segamist või asendamist taastuvkütustega, nagu biometaan, täiustatud biokütused või taastuvad ja vähese süsinikuheitega sünteetilised, parafiin-, gaas- ja vedelkütused.
- (6) Selliseid biokütuseid, sünteetilisi ja parafiinkütuseid, mis asendavad diislikütust, bensiini ja reaktiivkütust, saab toota eri lähteainetest ning segada fossiilkütustesse väga suure osakaaluga. Nimetatud kütused on eriti olulised kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks lennundus- ja meretranspordisektorites, kus elektrifitseerimine on eeldatavasti aeglasem. Väikeste kohandustega on need kütused tehniliselt ühilduvad olemasoleva sõidukitehnoloogiaga. Lisaks saab siseveelaevanduses ja lähimerevedudel muu hulgas kasutada taastuvmetanooli. Sünteetilised ja parafiinkütused võivad fossiilsete kütuseallikate kasutamist transpordisektoris vähendada. Kõigi nimetatud kütuste jaotamiseks, ladustamiseks ja kasutamiseks saab kasutada olemasolevat taristut või vajaduse korral samasugust taristut.
- (7) Meretranspordis, kus praegu puudub majanduslikult elujõuline heitevaba jõuseadme tehnoloogia, on tõenäoliselt endiselt oluline roll veeldatud metaanil. Ometi tuleks fossiilsetest allikatest pärit veeldatud metaani kasutamine meretranspordis järk-järgult võimalikult kiiresti lõpetada ja asendada see säästvamate alternatiividega. Säästva ja aruka liikuvuse strateegias juhitakse tähelepanu sellele, et heiteta merelaevad on 2030. aastaks turuvalmis, ning selliste laevade projektid on juba käimas. Arvestades merelaevade pikka kasutusiga, toimub laevastiku ümberkujundamine eeldatavasti järk-järgult. Erinevalt meretranspordi sektorist on siseveetranspordi sektoris, kus laevad on tavaliselt väiksemad ja vahemaad lühemad, saamas väljakujunenud tehnoloogiateks heitevabad jõuseadmed, näiteks vesinikku ja elektrit kasutavad jõuseadmed, mis peaksid seetõttu jõudma turule kiiremini. Kõnealused heitevabade jõuseadmete tehnoloogiad võivad mängida olulist rolli meretranspordis, luues mastaabi

⁽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).

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 48).

heitevabade jõuseadmete lahenduste jaoks. Veeldatud metaanil ei ole selles sektoris eeldatavasti enam olulist rolli. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud metaani süsinikuheidet tuleb üha rohkem vähendada, segades või asendades neid näiteks veeldatud biometaaniga või taastuva ja vähese süsinikuheidetega sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas). Sama gaasiliste fossiilkütuste jaoks kasutatavat taristut saab kasutada ka vähendatud süsinikuheidetega kütuse jaoks, mis võimaldab järk-järgult üle minna vähendatud süsinikuheidetega kütustele.

- (8) Raskeveokite maanteetranspordisektoris on tehnoloogiad veeldatud metaani kasutamiseks veokitele täielikult välja arendatud. Säästva ja aruka liikuvuse strateegia aluseks olevad ühtsed stsenaariumid ning komisjoni 17. septembri 2020. aasta teatis „Euroopa 2030. aasta kliimaeesmärgi suurendamine – investeerimine kliimaneutraalsesse tulevikku meie inimeste hüvanguks“ (edaspidi „kliimaeesmärgi kava“) ning paketi „Eesmärk 55“ läbivaadatud modelleerimisstsenaariumid viitavad sellele, et gaaskütustele jääb piiratud roll ja raskeveokite maanteetranspordis kasutatavate gaaskütuste süsinikuheidet vähendatakse järjest ning eriti pikamaavedude segmendis. Lisaks eeldatakse, et veeldatud naftagaasil (LPG) ja surumaagaasil (CNG) töötavad sõidukid, mille jaoks on kogu liidus juba olemas piisav taristuvõrk, asendatakse järk-järgult heitevabade jõuseadmetega ning seepärast on peamistes võrkudes allesjäänud puuduste kõrvaldamiseks vaja üksnes piiratud sihipärast poliitikat, et võtta kasutusele veeldatud metaani taristu, mis suudab pakkuda ka vähendatud süsinikuheidetega kütuseid.
- (9) Käesolevas määruses tuleks kehtestada kohustuslikud miinimumsihid maantee sõidukite üldkasutatava laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtuks.
- (10) Laadimisjaam on füüsiline rajatis elektrisõidukite laadimiseks. Igal laadimisjaamal on teoreetiline maksimaalne väljendvõimsus, mida väljendatakse kW-des, ja igas laadimisjaamas on vähemalt üks laadimispunkt, mis saab korraga teenindada ainult üht sõidukit. Laadimisjaamas asuvate laadimispunktide arv määrab kindlaks sõidukite arvu, mida saab laadimisjaamas korraga laadida. Kui laadimisjaamas laetakse korraga rohkem kui üht sõidukit, jaotatakse maksimaalne väljundvõimsus eri laadimispunktide vahel nii, et igas üksikus laadimispunktis pakutav võimsus on selle laadimisjaama väljundvõimsusest väiksem. Laadimisjaam koosneb ühest või mitmest teatavas asukohas asuvast laadimisjaamast, sealhulgas asjakohasel juhul nende kõrval asuvatest sihipärastest parkimiskohtadest. Mis puutub käesolevas määruses laadimisjaamade jaoks seatud sihtide, siis laadimisjaamade puhul nõutavat minimaalset väljundvõimsust võivad pakkuda üks või mitu laadimisjaama.
- (11) Üldsusele juurdepääsetavate 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 eramaal asuvat laadimis- või tankimispunkti tuleks käsitleda üldkasutatavana ka juhul, kui juurdepääs on piiratud teatava üldise kasutajarühmaga, näiteks klientidega. Ühisautode laadimis- või tankimispunkte tuleks käsitleda üldsusele juurdepääsetavana üksnes juhul, kui need võimaldavad selgelt juurdepääsu kolmandatest isikutest kasutajatele. Eramaal asuvaid laadimis- või tankimispunkte, millele juurdepääs on piiratud kindlate isikute ringiga, näiteks kontorihoonete parklad, millele on juurdepääs ainult töötajatel või volitatud isikutel, ei tohiks käsitleda üldsusele juurdepääsetavate laadimis- või tankimispunktidenä.
- (12) Selleks et suurendada tarbijate mugavust, on oluline, et üldsusele juurdepääsetavate laadimis- või tankimispunktide käitajad tagavad, et nende punktide lahtiolekuajad ja tööaeg vastavad täielikult lõppkasutajate vajadustele.
- (13) Elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud liidus ebaühtlane. Üldsusele juurdepääsetava laadimistaristu jätkuv ebaühtlane jaotus ohustaks elektriliste kergsõidukite kasutuselevõttu, piirates seeläbi ühenduvust kogu liidus. Poliitiliste ambitsioonide ja lähenemisviiside jätkuvad lahkevused riiklikul tasandil takistavad transpordisektoris hädavajalikku kestlikku üleminekut ega aita kaasa pikaajalise kindluse loomisele, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumsihid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklikke poliitikaraamistikke. Selline lähenemine peaks ühendama riiklikud sõidukipargipõhised sihid TEN-T vahemaapõhiste sihtidega. Riiklikud sõidukipargipõhised sihid peaksid tagama, et elektriliste kergsõidukite kasutuselevõttuga igas liikmesriigis kaasneb piisava üldsusele juurdepääsetava laadimistaristu kasutuselevõtt. TEN-T võrgu vahemaapõhised sihid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on laadimispunktidega täielikult kaetud, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus.

- (14) Riiklikud sõidukipargipõhised sihid tuleks kehtestada asjaomases liikmesriigis registreeritud elektrisõidukite koguarvu põhjal. Kõnealused sihid tuleks kehtestada ühtse meetoodika alusel, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirlaadimispunktide arvu suurenemist, kus teataval ajavahemikul saab laadida rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktides. Kõnealuses ühtses meetoodikas tuleks arvesse võtta ka akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite eri laadimisviise. Meetoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised sihid, mis põhinevad üldsusele juurdepääsetava laadimistaristu maksimaalsel kogu väljundvõimsusel, annaks liikmesriikides paindlikkuse eri laadimistehnoloogiate kasutamiseks.
- (15) Liikmesriik peaks sõidukipargipõhiste sihtide rakendamisel tagama piisaval arvul üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide rajamise, nii et juurdepääs laadimispunktidele oleks tagatud kogu tema territooriumil, eelkõige ühistranspordijaamades, näiteks sadama reisiterminalides, lennu- või raudteejaamades. Selliste üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide kasutuselevõtt on eriti oluline elamupiirkondades, kus muid kui tänavaäärseid parkimisvõimalusi on vähe, ja piirkondades, kus tavaliselt pargitakse sõidukeid pikemaks ajaks. Samuti tuleks kasutusele võtta piisav arv üldsusele juurdepääsetavaid elektriliste kergsõidukite kiirlaadimispunkte, et suurendada tarbijate mugavust eelkõige kogu TEN-T võrgus ning tagada täielik piiriülene ühendatus ja võimaldada elektrisõidukite liikumist kogu liidus. Oluline on, et üldsusele juurdepääsetava laadimistaristu kasutuselevõtt tuleneks peamiselt erasektori investeeringutest. Liikmesriigid peaksid siiski kooskõlas liidu riigiabi normidega olema võimelised toetama vajaliku üldsusele juurdepääsetava laadimistaristu kasutuselevõttu juhtudel, kui turutingimuste tõttu on riigi toetus vajalik enne seda, kui täielikult konkurentsipõhise turg on loodud.
- (16) Sõltuvalt liikmesriigi konkreetsetest asjaoludest ei pruugi nõuded, mis käsitlevad üldsusele juurdepääsetavate laadimisjaamade kaudu pakutavat kogu kindlaksmääratud väljundvõimsuse taset iga asjaomases liikmesriigis registreeritud akutoitega elektrilise kergsõiduki kohta, olla enam põhjendatud, kui kõnealustel nõuetel võib olla kahjulik mõju, sest need pärsivad erainvesteeringuid või eelkõige põhjustavad keskpikas perspektiivis ülepakkumist. Sellise kahjuliku mõju tekkimise risk võib tuleneda suure arvu eralaadimispunktide paigaldamisest. Kasutajate vajadused või üldsusele juurdepääsetavate laadimisjaamade kasutusmäär võivad olla esialgsete eeldustega võrreldes väiksemad, mistõttu üldsusele juurdepääsetavate laadimisjaamade kogu väljundvõimsus osutub selliste jaamade tegeliku kasutamisega võrreldes ebaproportsionaalselt suureks. Sellisel juhul peaks liikmesriigil olema võimalik taotleda luba kohaldada kogu väljendvõimsuse suhtes käesolevas määruses sätestatutest leebemaid nõudeid või lõpetada selliste nõuete kohaldamine. Selleks et liikmesriik saaks sellise taotluse esitada, peaks akutoitega elektriliste kergsõidukite osakaal liikmesriigis registreeritud kergsõidukite koguarvus ulatuma vähemalt 15 %-ni ning liikmesriik peaks oma taotlust igakülgset põhjendama.
- (17) On oluline, et komisjon hindaks käesoleva määruse läbivaatamisel vajadust lisada laadimistaristule nõuded teenindada elektrilise jõuallikaga jalgrattaid ja L-kategooria sõidukeid, nagu täiselektrilised jalgrattad ja elektrimopeedid, ning eelkõige võimalust varustada laadimistaristu kodumajapidamises kasutatava toitepesaga, mis võimaldab selliseid sõidukeid hõlpsasti laadida, kuna need kujutavad endast transpordiliiki, mis võib aidata CO₂ heidet ja õhusaastet veelgi vähendada.
- (18) Elektrilised raskeveokid vajavad oluliselt teistsugust laadimistaristut kui elektrilised kergsõidukid. Praegu puudub liidus üldsusele juurdepääsetav elektriliste raskeveokite taristu aga peaaegu täielikult ja sellise taristu kasutuselevõttu tuleb kiirendada. Vahemaapõhiseid sihte TEN-T võrgus, kus tehakse asjakohaselt vahet TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu vahel, üleõõlaadimistaristu sihte ning linnatranspordisõlmi hõlmavaid sihte ühendav lähenemisviis peaks tagama, et kogu liidus luuakse elektriliste raskeveokite jaoks piisav üldsusele juurdepääsetav laadimistaristu, et toetada akutoitega elektriliste raskeveokite turuosa eeldatavat suurenemist.

- (19) TEN-T võrgus tuleks kasutusele võtta piisav arv raskeveokite üldsusele juurdepääsetavaid kiirlaadimispunkte, et tagada kogu liidus täielik ühendatus. Sellel taristul peaks olema piisav väljundvõimsus, et raskeveokeid oleks võimalik laadida juhile seadusega ette nähtud puhkeaja jooksul. Selleks et võtta arvesse aega, mis on vajalik laadimistaristu planeerimiseks, projekteerimiseks ja kasutuselevõtuks, mis võib hõlmata elektrivõrgu laiendamist või uuendamist teatavates piirkondades, maa omandamist, keskkonnalubasid ja vajaduse korral riigihankelepingute sõlmimist, ning selleks et kohaneda elektriliste raskeveokite järkjärgulise kasutuselevõtuga, tuleks selliste sõidukite üldsusele juurdepääsetav laadimistaristu järk-järgult kasutusele võtta alates 2025. aastast, et katta 2030. aastaks kogu TEN-T võrk.
- (20) Laadimistaristu kasutuselevõtul TEN-T teedevõrgus peaksid kõik TEN-T teedevõrgus kasutusele võetavad laadimisjaamad asuma TEN-T teedevõrgus või kuni 3 km sõidu kaugusel TEN-T maantee lähimast mahasõidukohast.
- (21) Mõnes liikmesriigis on käimas TEN-T võrgu lõikude ajakohastamine, et täita Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1315/2013 ⁽⁹⁾ sätestatud nõudeid. Seda tehes peaksid liikmesriigid püüdma tagada, et käesolevas määruses sätestatud nõudeid laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtuks TEN-T võrgus täidetakse terviklikult, et vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumist, ning viisil, mis tagab määruse (EL) nr 1315/2013 ja käesoleva määruse koordineeritud rakendamise.
- (22) Praegu toimub uute elektrilistele raskeveokitele mõeldud laadimistaristu standardite väljatöötamine. Seepärast peaks komisjon kaaluma laadimisparkides asuvate laadimisjaamade individuaalse väljundvõimsuse suurendamist niipea, kui uued ühtsed tehnilised kirjeldused on kättesaadavad.
- (23) TEN-T võrgus tuleks laadimistaristut täiendada linnatranspordisõlmedesse paigaldatava üldsusele juurdepääsetava kiirlaadimistaristuga. Kõnealune taristu on vajalik eelkõige selleks, et pakkuda laadimisvõimalusi kaubaveokitele ja pikamaaveokite laadimist sihtkohas. Elektriliste kergsõidukite laadimispunktid linnapiirkondades peaksid siiski kuuluma riikliku sõidukipargipõhise sihi alla. Lisaks kiirlaadimispunktidele TEN-T võrgus ja linnatranspordisõlmedes peaks elektrilistel raskeveokitel olema võimalik kasutada ka põhitranspordivõrgus üleoõladamist võimaldavat üldsusele juurdepääsetavat laadimistaristut, et toetada eelkõige kaugveosektori elektrifitseerimist.
- (24) Selleks et vältida investeeringuid, mis oleksid ebaproportsionaalsed võrreldes TEN-T võrgu mõne maantee liiklumahuga, mille puhul laadimistaristu kasutuselevõtt ei oleks sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast põhjendatud, peaks liikmesriigil olema võimalik ette näha, et üks üldsusele juurdepääsetav laadimispark teenindab mõlemat sõidusuunda, tingimusel et täidetud on muud ühe sõidusuuna suhtes kohaldatavad nõuded laadimisparkide vahelise maksimaalse vahekauguse, laadimispargi kogu väljundvõimsuse ja laadimisparkides asuvate laadimispunktide arvu kohta. Teise võimalusena peaks liikmesriikidel olema võimalik vähendada elektriliste kergsõidukite või elektriliste raskeveokite selliste laadimisparkide kogu väljundvõimsust, mis asuvad TEN-T teedevõrgus, kus kas elektriliste kergsõidukite või elektriliste raskeveokite liiklusmaht on väike. Samal eesmärgil peaks liikmesriikidel olema võimalik TEN-T põhivõrgu väga väikese liiklumahuga maanteede puhul ka lubada, et elektriliste kergsõidukite või elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetav laadimisparkide maksimaalne vahekaugus võib olla suurem.
- (25) 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 elektriliste raskeveokite igapäevane läbisõit on Küprosel piiratud, kaetakse nende laadimisvajadused peamiselt üleoõladamisvõimsusega eramaal, näiteks depoodes. Seetõttu, kui Küpros peaks täitma käesolevas määruses sätestatud nõuded raskeveokite üldsusele juurdepääsetavate laadimisparkide minimaalse katvuse kohta oma territooriumil, pidades silmas TEN-T võrgus asuvate laadimisparkide kogu väljundvõimsust ja nende

⁽⁹⁾ 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).

laadimisparkide vahelist maksimaalset kaugust, oleks see tema jaoks ebaproportsionaalne ja tarbetu kohustus. Sellest tulenevalt peaks Küprosel olema võimalik esitada komisjonile põhjendatud loataotlus, et kohaldada kõnealuste nõuetega seoses leebemaid nõudeid, tingimusel et need leebemad nõuded ei takista kõnealuses liikmesriigis elektriliste raskeveokite liiklemist.

- (26) Elektrisõidukite omanikud kasutavad eeldatavasti suurel määral enda territooriumil või elu- ja mitteiluhoonete ühisparklates asuvaid laadimispunkte. Kuigi juhtmetaristu ja laadimispunktide kasutuselevõttu sellistes hoonetes reguleeritakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2010/31/EL⁽¹⁰⁾, on oluline, et liikmesriigid võtavad üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide kasutuselevõttu kavandades arvesse sellise erataristu kättesaadavust.
- (27) Sama oluline on ka elektriliste raskeveokite laadimistaristu kasutuselevõtt üldsusele juurdepääsmatul eramaal, näiteks eradepoodes ja logistikakeskustes, et tagada üleöö ja sihtkohas toimuv laadimine. Avaliku sektori asutused peaksid läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike kehtestamisel kaaluma meetmete võtmist, et tagada elektrilistele raskeveokitele asjakohase taristu olemasolu üleöö ja sihtkohas toimuva laadimise jaoks.
- (28) Kooskõlas komisjoni 23. märtsi 2017. aasta teatise „Euroopa koostalitlusvõime raamistik. Rakendusstrateegia“ põhimõtetega sõltub võimalus töötada välja täiustatud digitaalteenused, sealhulgas lepingupõhised makselahendused, ja tagada kasutaja läbipaistev teavitamine digitaalsete vahendite abil selliste digitaalselt ühendatud nutilaadimispunktide kasutuselevõttu, mis toetavad digitaalselt ühendatud ja koostalitlusliku taristu loomist. Need nutilaadimispunktid peaksid hõlmama füüsilisi omadusi ja tehnilist kirjeldust (riist- ja tarkvara), mis on vajalikud andmete reaalsajas saatmiseks ja vastuvõtmiseks, võimaldades teabe liikumist nendest andmetest sõltuvate turuosaliste vahel, et laadimispunktide käitajad, liikuvusteenuse osutajad, e-rändlusplatvormid, jaotusvõrguettevõtjad ja lõpuks lõppkasutajad saaksid laadimiskogemust täielikult kujundada.
- (29) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944⁽¹¹⁾ määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda reaalsajas andmeid, mis on vajalikud elektrivõrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Nutiarvestisüsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaalsajas 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 nutiarvestisüsteemide kasutamist elektrisõidukite laadimiseks üldsusele juurdepääsetavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult põhjendatud, ning tagama, et kõnealused süsteemid vastavad direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele.
- (30) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite arvu kasv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja süsteemi madalaid elektrihindu. Elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi aitaks hõlbustada eelkõige nutilaadimine, kuna see võimaldab agregreerimisel põhinevat tarbimiskaja. Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahesuunalise laadimisega (sõidukilt võrgule), samas kui nuti- ja kahesuunaline laadimine võib vähendada ka tarbija laadimiskulusid. Kõik laadimispunktid, mis on ehitatud või renoveeritud pärast 13. aprilli 2024, peaksid seetõttu nutilaadimist võimaldama. Lisaks tuleks koostalitlusvõime tagamiseks vastu võtta nuti- ja kahesuunalist laadimist toetavad sidestandardid.

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

⁽¹¹⁾ 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).

- (31) Elektrisõidukite võrgutaristu ja võrguvälise taristu arendamine, selle taristu ja elektrisüsteemi koostoime ning elektromobiilsuse turu eri osaliste õigused ja kohustused peavad olema direktiivis (EL) 2019/944 kehtestatud põhimõtetega kooskõlas. Sellega seoses peaksid jaotusvõrguettevõtjad tegema mittediskrimineerival viisil koostööd kõigi isikutega, kes rajavad või käitavad üldsusele juurdepääsetavaid laadimispunkte. Liidu elektritarbijate juurdepääs laadimispunktile ei tohiks piirata direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 66 sätestatud erandite kohaldamist.
- (32) Elektrisõidukite laadimispunktide rajamine ja käitamine peaks toimuma konkurentsipõhisel turul, millele on avatud juurdepääs kõikidel laadimistaristu rajamisest või käitamisest huvitatud isikutel. Võttes arvesse elektrisõidukite laadimispunktide alternatiivsete asukohtade piiratust kiirteedel, on eriti murettekitavad olemasolevad kiirteede kontsessioonilepingud, mis puudutavad näiteks tavapäraseid tanklaid või puhkealasid, kuna need lepingud võivad kehtida väga pikka aega ja mõnikord ei ole neil isegi kindlat kehtivuse lõpptähtaega. Liikmesriigid peaksid võimaluste piires ning kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/23/EL⁽¹²⁾ püüdma konkurentsi tingimustes sõlmida uusi kontsessioonilepinguid just laadimisjaamade rajamiseks olemasolevatel puhkealadel, mis asuvad kiirteedel või nende kõrval, et vältida laienemist rohealadele ning piirata kasutuselevõtukulusid ja võimaldada uutel tulijatel turule tulla.
- (33) Hindade läbipaistvus on oluline, et tagada sujuv ja lihtne laadimine ja tankimine. Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajatele tuleks enne laadimis- või tankimiskorra algust anda täpset hinnateavet. Hind tuleks esitada selgelt struktureeritud viisil, nii et lõppkasutaja saaks käitaja küsitava hinna komponendid laadimis- või tankimiskorra maksumuse arvutamisel ja kogukulu prognoosimisel kindlaks teha. Samuti peaks laadimisjaamade käitajal olema lubatud võtta lisatasusid, muu hulgas selleks, et vältida laadimispunkti kasutamise takistamist teiste kasutajate poolt, tingimusel et need tasud on selgelt esitatud ja neist teatatakse enne laadimiskorra algust. Kui korrapõhise laadimise hind on esitatud asjaomasel veebilehel, peaks see olema selgelt esitatud ka samal veebilehel, mida kasutatakse laadimis- või tankimiskorra eest tasumiseks. Nõuete kehtestamine käitajatele ja liikuvusteenuste osutajatele tagaks tarbijatele tagatiseid ja prognoositavuse ning aitaks seega tagada elektromobiilsuse kasutuselevõtu algetappides kindlustunde. Samuti soodustaks see akutoitega elektrisõidukite ja vesinikkütusega sõidukite kiiret kasutuselevõttu, mis on oluline liidu suuremate kliimaeesmärkide ja komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“ sätestatud prioriteetide saavutamiseks. Hinnad peaksid olema mõistlikud ega tohiks ületada kantud kulusid ja mõistlikku kasumimarginaali. Need hinnandused ei piira liikmesriikide õigust määrata kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 98/6/EÜ⁽¹³⁾ kindlaks laadimisjaamast laaditava elektri kohaldatav ühikuhind.
- (34) Turule tuleb aja jooksul uusi teenuseid, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Liikmesriikide pakutavad stiimulid ja võetavad siduvad meetmed, nagu kindlaksmääratud laadimispunktide kohustuslik rändlussuutlikkus, on mänginud selliste uute teenuste arendamisel olulist rolli. Selliseid uusi teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastes turutingimustes. Elukoige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda mõnda liikuvusteenuse osutajat põhjendamatult soodsamalt, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevaid hindu, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. Selleks et tagada üleminek uutele teenustele ja et selliste sõidukite kasutajad saaksid kasutada laadimistaristut kõikjal liidus hõlpsasti ja takistusteta, peaksid liikmesriigid jälgima laadimisturu arengut. Käesoleva määruse läbivaatamisel peaks komisjon võtma meetmeid, kui seda nõuavad turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud, tarbijat eksitavad ja hinna läbipaistvust takistavad teenused, või äritavad, mis võivad piirata konkurentsi.
- (35) Vesinikkütusega sõidukite turuosa on praegu väga väike. Siiski on oluline võtta kasutusele piisav vesinikutankimistaristu, et muuta võimalikuks vesinikkütusega sõidukite ulatuslik kasutuselevõtt, nagu on ette nähtud komisjoni 8. juuli 2020. aasta teatises „Kliimanetraalse Euroopa vesinikustrateegia“. Praegu kasutatakse vesinikutankimispunkte vaid mõnes liikmesriigis ja üldiselt need raskeveokitele ei sobi. Seetõttu ei ole vesinikkütusega sõidukitel võimalik liikuda kogu liidus. Üldsusele juurdepääsetavate vesinikutankimispunktide kohustuslikud kasutuselevõtusihid peaksid tagama, et kogu TEN-T põhivõrgus rajatakse piisavalt tihe vesinikutankimispunktide võrgustik, et

⁽¹²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).

⁽¹³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 1998. aasta direktiiv 98/6/EÜ tarbijakaitse kohta tarbijatele pakutavate toodete hindade avaldamisel (EÜT L 80, 18.3.1998, lk 27).

vesinikkütusega kergsõidukitel ja raskeveokitel oleks võimalik kogu liidus sujuvalt liikuda. Vesinikutankimistaristu kasutuselevõtuks TEN-T võrgus peaksid kõik TEN-T teedevõrgus kasutusele võetavad vesinikutanklad asuma TEN-T teedevõrgus või kuni 10 km sõidu kaugusel TEN-T maantee lähimast mahasõidukohast.

- (36) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama laadida ja tankida korrapõhiselt ning maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldsusele juurdepääsetavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldsusele juurdepääsetavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima korrapõhiseks laadimiseks või tankimiseks liidus laialdaselt kasutatavaid makseviise, eelkõige elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid. Enne käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeva kasutusele võetud taristu puhul tuleks nende nõuete kohaldamine edasi lükata. Selline korrapõhine makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid.
- (37) Lõppkasutajatel peaks sõiduki margist olenemata olema võimalik üldsusele juurdepääsetavatele laadimisjaamadele ligi pääseda ja neid kasutajasõbralikul ja mittediskrimineerival viisil kasutada.
- (38) Transporditaristu peaks võimaldama sujuvat liikuvust ja ligipääsu kõigile kasutajatele, sealhulgas eakatele, piiratud liikumisvõimega inimestele ja puuetega inimestele. Põhimõtteliselt tuleks kõik laadimisjaamad ja tanklad ning laadimisjaamade ja tanklate asukohad kavandada nii, et need on ligipääsetavad ja kasutajasõbralikud võimalikult suurele osale elanikkonnast, eelkõige eakatele, piiratud liikumisvõimega inimestele ja puuetega inimestele. Selleks tuleks näiteks tagada, et parkimiskoha ümber on piisavalt ruumi, et laadimisjaam ei ole paigaldatud äärekividega pinnale, et laadimisjaama nupud või ekraan on sobival kõrgusel ning laadimiskaablite ja tankimisvoolikute kaal on selline, et nõrgematel inimestel on neid kerge käsitseda. Lisaks peaksid olema juurdepääsetavad laadimisjaamade kasutajaliidesed. Sellega seoses tuleks laadimis- ja tankimistaristu suhtes kohaldada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/882 ⁽¹⁴⁾ sätestatud ligipääsetavusnõudeid.
- (39) Kasutajate ohutuse ja turvalisuse tagamiseks, eelkõige järelevalveta laadimisjaamades, võiks laadimisjaamad varustada hädaabinuppudega ning nendes võiks kuvada hädaabiteenistuste kontaktandmed, tagada piisava valgustuse või võtta muid asjakohaseid meetmeid.
- (40) Vesinikkütusega sõidukid peaksid saama tankida sihtkohas või selle lähedal, mis tavaliselt asub linnapiirkonnas. Selleks et tagada sihtkohas üldsusele juurdepääsetava tankimise võimalus vähemalt peamistes linnapiirkondades, tuleks vesinikutanklad luua kõigis linnatranspordisõlmedes, nagu on määratletud määruuses (EL) nr 1315/2013. Linnatranspordisõlmede piires peaksid ametiasutused kaaluma vesinikutanklate kasutuselevõtmist mitmeliigilise kaubaveo sõlmipunktides, kuna need on raskeveokite tüüpiline sihtkoht ning võimaldaksid kasutada vesinikku ka muude transpordiliikide, näiteks raudtee- ja siseveetranspordi jaoks. TEN-T nõude täitmiseks peaks piisama ühest linnatranspordisõlmes asuvast üldsusele juurdepääsetavast vesinikutanklast, tingimusel et tankla võimsuse siht on saavutatud.
- (41) Praeguses taristu kasutuselevõtu varajases etapis valitseb endiselt teatav ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegias toodi esile, et vesinikkütusega sõidukite massiline varajane kasutuselevõtt on kõige tõenäolisem raskeveokite segmendis. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel keskenduda esialgu sellele segmendile, võimaldades ühtlasi ka kergsõidukitel üldsusele juurdepääsetavates vesinikutanklates tankida. Koostalitlusvõime tagamiseks peaksid kõik üldsusele juurdepääsetavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate esilekerkimist nagu vedela vesiniku tehnoloogia, mida saab kasutada suurema hulga eri raskeveokite puhul ja millest saab eeldatavasti osa sõidukitootjate eelistatud tehnoloogiavalik.

⁽¹⁴⁾ 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).

- (42) Uute tehnoloogiatega arendamine nõuab koordineerimist kõigi sidusrühmade vahel. Näiteks selliseid algatusi nagu nõukogu määrusega (EL) 2021/2085⁽¹⁵⁾ loodud Saastevaba Vesiniku Ühissetevõtte tuleks kasutada ka selleks, et hõlbustada ja võimendada rahastamist erasektori vahenditest, et saavutada määruses seatud sihid.
- (43) Liidus on seatud üles mitu veeldatud metaani tankimispunkti, millega juba toetatakse veeldatud metaanil töötavate raskeveokite liiklemist. Veeldatud metaani taristu kasutuselevõtu aluseks peaks jääma TEN-T põhivõrk, kuna see hõlmab peamisi liiklusvooge ja võimaldab piiriülest ühendatust kogu liidus. Direktiivis 2014/94/EL soovitati sellised tankimispunktid võtta TEN-T põhivõrgus kasutusele iga 400 km tagant. Siiski on üksikute lünkade olemasolu võrgus takistanud selle sihi saavutamist. Liikmesriigid peaksid saavutama kõnealuse sihi ja kõrvaldama allesjäänud lüngad 2025. aastaks, pärast mida seda sihti enam ei kohaldata.
- (44) Käesolevas määruses tuleks mõistet „veeldatud metaan“ mõista kui veeldatud maagaasi, veeldatud biogaasi või sünteetilist veeldatud metaani, sealhulgas nende kütuste segusid. Määratletud mõiste „veeldatud metaan“ kasutamine ei muuda muudes liidu õigusaktides määratletud eraldiseisvate kütuste (veeldatud maagaas, veeldatud biogaas või sünteetiline veeldatud metaan) määratlust ega koostist.
- (45) Paiksed või teisaldatavad kaldaäärse elektritoite agregaadid võimaldavad varustada meretransporti ja siseveelaevandust puhta energiaga ning aidata vähendada merelaevade ja siseveelaevade keskkonna-, kliima- ja tervisemõju, eelkõige mis puudutab sadamaid ümbritsevate linnapiirkondade õhu kvaliteeti. Määruse (EL) 2023/1805 kohaselt peavad merekonteineri- ja merereisilaevade käitajad vähendama kai ääres sildumisel laevade tekitatavat heidet. Nende nõuete täitmiseks peaksid kohustuslikud kasutuselevõtusihid tagama, et selle sektori jaoks on TEN-T põhivõrgu meresadamates ja TEN-T üldvõrgu meresadamates kai ääres sildunud laevadele olemas piisav kaldaäärse elektritoite. Seepärast on tähtis sätestada selged kaldalt tuleva elektri taristu TEN-T sadamates kasutuselevõtu sihid. Võttes arvesse asjaolu, et liikmesriikidel on sadamate jaoks erinevad juhtimismudelid, peaks liikmesriikidel kõnealuste sihtide saavutamiseks olema võimalik otsustada, kuidas nad taristu oma sadamates ja eri terminalides vastavalt oma vajadustele kasutusele võtavad. On oluline, et sadamates ja, kui see on asjakohane, terminalide vahel võetaks kasutusele taristu, kus maksimaalne investeeringutasuvus ja kasutusmäär annavad kasvuhoonegaaside heite vähendamise ja õhusaaste vähendamise näol suurimat keskkonnakasut.
- (46) Merelaevade kaldaäärse elektritoite kavandamine, arendamine ja kasutuselevõtt nõuab kooskõlastatud lähenemisviisi, et ühitada pakkumine ja nõudlus. Seepärast peaksid kõik avaliku ja erasektori sidusrühmad nii laeva kui ka sadama poolel ning kõik muud asjaomased turuosalisel koordineerima oma tegevust nii, et igapäevane tegevus oleks sujuv.
- (47) Oluline on vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumist ja tagada, et praegu tehtavad avaliku ja erasektori investeeringud oleksid tulevikukindlad ja aitaksid kaasa Euroopa rohelises kokkuleppes sätestatud kliimanetraalsuse saavutamisele. Kaldalt tuleva elektritoite kasutuselevõttu meresadamates tuleb vaadelda koos kasvuhoonegaaside netonullheite ja nullsaaste samaväärsete alternatiivsete tehnoloogiate praeguse ja tulevase kasutuselevõttuga, eelkõige seoses selliste tehnoloogiatega, mis vähendavad heidet ja saastet nii sadamakai ääres seismise kui ka navigeerimise ajal.
- (48) Merekonteinerilaevadele ja merereisilaevadele, mis kai ääres sildunult ühe laeva kohta kõige rohkem heidet tekitavad laevakategooriad, tuleks tagada kaldaäärse elektritoite esmajärjekorras. Selleks et võtta arvesse kai ääres sildunud eri merereisilaevade elektrinõudlust ja sadama käitamise iseärasusi, on vaja eristada merereisilaevade nõudeid, mis kohalduvad ro-ro-reisiparvlaevadele ja kiirreisilaevadele ning muudele merereisilaevadele.

⁽¹⁵⁾ Nõukogu 19. novembri 2021. aasta määrus (EL) 2021/2085, millega luuakse ühissetevõtted programmi „Euroopa horisont“ raames ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 219/2007, (EL) nr 557/2014, (EL) nr 558/2014, (EL) nr 559/2014, (EL) nr 560/2014, (EL) nr 561/2014 ja (EL) nr 642/2014 (ELT L 427, 30.11.2021, lk 17).

- (49) Kohustuslike kasutuselevõtusihide puhul tuleks arvesse võtta teenindatavate laevade liike ja meresadamate liiklusmahtu. Meresadamate suhtes, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on iga-aastase sadamakülastuste keskmise arvu järgi väike, ei tuleks selliste laevakategooriate suhtes kehtivaid kasutuselevõtusihte kohaldada, et vältida sellise võimsuse ülesseadmist, mida ei kasutata ära. Samuti ei peaks kohustuslikud sihid keskenduma maksimaalsele elektrinõudlusele, vaid piisavalt suurele mahule, et vältida võimsuse alakasutamist ja võtta arvesse sadama käitamise iseärasusi.
- (50) Sadamakülastuste arvu kindlakstegemisel ei tuleks arvesse võtta lühiajalisi sadamakülastusi, heitevaba tehnoloogiat kasutavate laevade sadamakülastusi, plaaniväliseid sadamakülastusi ohutuse tagamiseks või inimeste päästmiseks merel ning sadamakülastusi erakorraliste asjaolude puhul, mis nõuavad energia tootmist pardal, ning sadamakülastusi hädaolukorras, mis kujutab otsest ohtu elule, laevale või keskkonnale, või sadamakülastusi muudel vääramatust jõust tulenevatel põhjustel.
- (51) Meretransport on liidu saarte ja äärepoolseimate piirkondade ning Ceuta ja Melilla ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks oluline ühenduslüli. Kõnealuste saarte, piirkondade ja territooriumide elektritootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et rahuldada elektrinõudlust kaldaäärse elektritoite pakkumiseks. Sellisel juhul tuleks kõnealused saared, piirkonnad ja territooriumid kaldaäärse elektritoitega varustamise nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus on mandriga või asjakohasel juhul naaberriikidega loodud või on olemas piisav kohapeal mittefossiilsetest energiaallikatest toodetud võimsus.
- (52) TEN-T põhivõrgu meresadamates peaks asjakohane arv veeldatud metaani tankimispunkte olema kättesaadav 2025. aastaks. Selle taristu kasutuselevõttu peaks suunama turunõudlus. Veeldatud metaani tankimispunktide hulka kuuluvad veeldatud metaani terminalid, paagid, tsisternpoolhaagised, tsisternveokid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja -praamid.
- (53) Kaldaäärset elektritoidet pakkuvad rajatised tuleks kasutusele võtta ka TEN-T võrgu siseveesadamates.
- (54) Välise elektritoite kasutamine peaks asendama mootori kasutamist, kui õhusõiduk seisab lennujaamas. See peaks vähendama saasteainete heidet ja müraemissiooni, parandama õhu kvaliteeti ja vähendama õhusõidukite mõju kliimamuutustele. Seepärast tuleks kogu ärilise lennutranspordi tegevuse puhul tagada väline elektrivarustus ajal, mil õhusõiduk seisab TEN-T võrgu lennujaamas terminaliga ühendatud õhusõiduki seisupaigas või terminalist eemal asuvas õhusõiduki seisupaigas. Välise elektrivarustuse tagamiseks õhusõidukitele võiks nii terminaliga ühendatud õhusõiduki seisupaikades kui ka terminalist eemal asuvates seisupaikades kasutada paikseid või teisaldatavaid maapealse toite agregate. Kuigi õhusõidukitel peaks olema võimalik kasutada välist elektritoidet kõikides äriliseks lennutranspordiks kasutatavates terminaliga ühendatud õhusõiduki seisupaikades ja terminalist eemal asuvates seisupaikades, ei ole vaja, et igas seisupaigas oleks vähemalt oma paikne või teisaldatav maapealse toite agregaat, sest üks paikne või teisaldatav maapealse toite agregaat saab teenindada mitut seisupaika ja seda saab kasutada vastavalt operatiivsetele vajadusele.
- (55) Liikmesriigid peaksid lennujaamades seisvatele õhusõidukitele elektritoite tagamisel edendama asjakohasel juhul lennujaama juhtorgan koostööd maapealse teeninduse teenuste osutajatega ning, kui see on asjakohane, omakäitlust teostavate lennujaamakasutajatega. Liikmesriigid peaksid seda tegema eelkõige nõukogu direktiivi 96/67/EÜ⁽¹⁶⁾ kohaselt loodud lennujaama kasutajate komitee kaudu.
- (56) Liikmesriikidel peaks olema võimalik vabastada TEN-T võrgu lennujaamad, kus viimase kolme aasta kohta arvutatuna on tehtud keskmiselt vähem kui 10 000 kommertslenndu aastas, kohustusest varustada elektriga kõiki terminalist eemal asuvates õhusõiduki seisupaikades seisvaid õhusõidukeid. Lendude arvu silmas pidades ei pruugi investeerimis- ja hoolduskulud, mis on seotud nimetatud TEN-T võrgu lennujaamades terminalist eemal asuvates õhusõiduki seisupaikades seisvate õhusõidukite elektrivarustusega, olla proportsionaalsed sellest saadav keskkonnakasuga, eriti lennujaamade CO₂ heidet vähendavate tõhusamate investeeringutega võrreldes.

⁽¹⁶⁾ Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36).

- (57) Kooskõlas direktiiviga 2014/94/EL on liikmesriigid kehtestanud riiklikud poliitikaraamistikud, milles on esitatud eesmärgid ja kavad, et tagada nende eesmärkide saavutamine. Nii riikliku poliitikaraamistiku kui ka direktiivi 2014/94/EL hindamine on toonud liikmesriikides esile vajaduse ambitsioonikama ja paremini kooskõlastatud lähenemisviisi järele, pidades silmas, et alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite, eelkõige elektrisõidukite kasutuselevõtt eeldatavasti kiireneb. Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide ja liidu kliimeesmärkide saavutamiseks on kõigi transpordiliikide jaoks vaja ka alternatiive fossiilkütustele. Olemasolevad riiklikud poliitikaraamistikud tuleks läbi vaadata, et selgelt kirjeldada, kuidas liikmesriigid kavatsevad vastata nõudlusele üldsusele juurdepääsetava laadimis- ja tankimistaristu järele, mis on kohustuslike sihtidega ettenähtust palju suurem. Läbivaadatud riiklikes poliitikaraamistikes võiks käsitleda ka transpordiliike, mille jaoks kohustuslike kasutuselevõtu sihte kehtestatud ei ole. Liikmesriigid peaksid läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike rakendamisel tehtud edusammudest korrapäraselt aru andma.
- (58) Lisaks peaksid liikmesriigid korrapäraselt hindama, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine aitaks kaasa sellele, et elektrisõidukid muudaksid energiasüsteemi veelgi paindlikumaks ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel tuleks kindlaks määrata asjakohased meetmed, mida tuleb rakendada, et tagada taristu planeerimise kooskõla vastava võrgu planeerimisega, et täita käesolevas määruses sätestatud nõuded. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/943⁽¹⁷⁾ ja direktiivi (EL) 2019/944 kohaldamist, peaksid liikmesriigid võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et elektrivõrk kataks käesoleva määrusega ette nähtud laadimistaristu elektrinõudluse. Selleks peaksid liikmesriigid elektrivõrku ajakohastama ja hooldama, et see suudaks transpordisektori praeguse ja kasvava elektrinõudlusega toime tulla.
- (59) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid hõlmama toetusmeetmeid alternatiivkütuste turu arendamiseks, sealhulgas vajaliku alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning asjaomase tööstusharuga, võttes samal ajal arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi. Lisaks tuleks läbivaadatud riiklikes poliitikaraamistikes kirjeldada kõnealuse taristu planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, teha kindlaks takistused ja määrata kindlaks meetmed nende kõrvaldamiseks, nii et taristu kasutuselevõtu ja kasutamise vaheline aeg jääks mõistlikkuse piiridesse ning taristut oleks võimalik kiiremini täies mahus kasutusele võtta. Riiklike poliitikaraamistike läbivaatamisel on oluline järgida tehnoloogilise neutraalsuse ja energiatõhususe esikohale seadmise üldpõhimõtteid. Liikmesriigid peaksid loetlema kõik võetud või kavandatavad meetmed.
- (60) Komisjon peaks liikmesriikide läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike väljatöötamist ja rakendamist hõlbustama, edendades liikmesriikide vahelist teabe ja parimate tavade vahetamist. Samuti peaks igal liikmesriigil olema võimalik määrata alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu riiklik koordinaator, kelle ülesanne on teha järelevalvet riikliku poliitikaraamistiku riikliku koordineerimise ja rakendamise üle.
- (61) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud andma ülevaate olukorrast, väljavaadetest ja kavandatavatest algatustest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus süsinikuheidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveelaevandus ning raudteetransport nendes raudteeliikides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega andma ülevaate olukorrast, väljavaadetest ja kavandatavatest algatustest siseveelaevanduses süsinikuheidete vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti võiks välja töötada pikaajalised süsinikuheidete vähendamise strateegiad TEN-T võrgu sadamate ja TEN-T võrgu lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõttule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning raudteeliinide jaoks, mida ei elektrifitseerita. Nende strateegiatega alusel ning riikide turuosa ning liikluse osakaalu andmeid ja turuprognoose arvesse võttes peaks komisjon käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada nendele sektoritele kohustuslikud lisasihid.

⁽¹⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/943, milles käsitletakse elektrienergia siseturgu (ELT L 158, 14.6.2019, lk 54).

- (62) Alternatiivkütuste tehnoloogia arendamine on oluline ka raudteede jaoks, kus raudteelõigu otsene elektrifitseerimine ei pruugi olla võimalik näiteks teenuse kulutõhususe tõttu. Diiselrongidelt üleminekuks raudteesektoris on kättesaadavad erinevad tehnoloogiad, sealhulgas otsene elektrifitseerimine, akutoitega rongid ja vesinikurakendused. Nende tehnoloogiate arendamiseks on vaja liikmesriikides kasutusele võtta sobiv laadimis- ja tankimistaristu.
- (63) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud sihid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös erasektori osalejatega, kellel peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel keskne roll.
- (64) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/33/EÜ⁽¹⁸⁾ nähakse ette keskkonnasõbralike busside ja heiteta busside minimaalse osakaalu riiklikud hanke-eesmärgid, kui keskkonnasõbralikes bussides kasutatakse käesolevas määruses määratletud alternatiivkütuseid. Kuna üha rohkem ühistranspordiasutusi ja käitajaid lähevad nende kohustuslike sihtide saavutamiseks üle keskkonnasõbralikele ja heiteta bussidele, on oluline, et liikmesriigid lisaksid bussidele vajaliku laadimis- ja tankimistaristu sihipärase edendamise ja arendamise olulise osana oma riiklikesse poliitikaraamistikesse. Samuti on oluline see, et liikmesriigid looksid ja säilitaksid asjakohased vahendid, et edendada busside laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu ka erisõidukiparkide, eelkõige keskkonnasõbralike ja heiteta busside jaoks kohalikul tasandil.
- (65) Kuna mootorsõidukite kütuseliigid muutuvad pidevalt mitmekesisemaks ja kodanike liikuvus maanteedel suureneb jätkuvalt kogu liidus, peab tarbijale antav teave liidu turul tanklates saadaolevate kütuste ning tema sõiduki ühilduvuse kohta eri kütuste või laadimispunktidega olema selge ja kergesti mõistetav.
- (66) Lihtne ja kergesti võrreldav teave eri kütuste hinna kohta aitaks tarbijatel paremini hinnata turul saadaolevate kütuste suhtelist maksumust. Seepärast tuleks kõikides asjaomastes tanklates esitada teavitamise eesmärgil teatud alternatiivkütuste ja tavakütuste ühikuhinna võrdlus, mille väljenduseks on „kütusehind 100 km kohta“. Tarbijatele tuleks selgitada, et see võrdlus puudutab liikmesriigi keskmisi kütusehindu, mis võivad asjaomases tankla tegelikest hindadest erineda. Lisaks peaks komisjon, kui see on asjakohane, vaatama läbi Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/94/EÜ⁽¹⁹⁾, tagamaks, et tarbijate teavitamisel kütusesäästust ja CO₂ heitest uute sõiduautode turustamisel, nagu on sätestatud kõnealuses direktiivis, võetakse arvesse ja kajastatakse alternatiivkütustele üleminekuga seotud muutusi.
- (67) Tarbijatele tuleb anda käesoleva määrusega hõlmatud alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide geograafilise asukoha, omaduste ja pakutavate teenuste kohta piisavalt teavet. Seepärast peaksid liikmesriigid tagama, et üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või omanikud teeksid asjakohased staatilised ja dünaamilised andmed kättesaadavaks. Tuleks kehtestada nõuded andmeliikide kohta, mis on seotud laadimis- ja tankimisandmete kättesaadavust ja juurdepääsetavust puudutavate asjakohaste andmetega, tuginedes 2022. aastal lõpuleviidud programmi „Alternatiivkütuste laadimis-/tankimispunktidega seotud andmete kogumine ja e-liikuvuses osalejate kordumatud tunnuskoodid“ (IDACS), tulemustele.
- (68) Käesolevas määruses käsitletakse andmeliike, mis on vajalikud konkurentsipõhise ja avatud turu toimimiseks ning on lõppkasutajatele olulised, et nad saaksid teha oma laadimis- ja tankimiskordade kohta teadlikke otsuseid, sealhulgas asjaomaste turuosaliste välja töötatud kvaliteetsete teabeteenuste kaudu. Käesolevas määruses sätestatud andmeliikidega seotud nõudeid tuleks kohaldada ainult selliste andmete suhtes, mis on kättesaadavad digitaalses masinloetavas vormingus.

⁽¹⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike maantesõidukite edendamise kohta vähese heitega liikuvuse toetamiseks (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

⁽¹⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999. aasta direktiiv 1999/94/EÜ, milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel (EÜT L 12, 18.1.2000, lk 16).

- (69) 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 üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. Liikmesriigid peaksid tegema alternatiivkütuste taristu andmed avatud andmetena kättesaadavaks oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu kooskõlas komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2022/670⁽²⁰⁾ ja vastavalt lisakirjeldustele, mis täiendavad kõnealuses delegeeritud määruses sätestatud kirjeldusi. Samuti peaks olema võimalik esitada selliseid andmeid Euroopa ühisele juurdepääsupunktile, mille komisjon peaks looma ja mis peaks toimima ühtse liidu andmevõravana andmetele, mille teevad käitajad kättesaadavaks riiklikes juurdepääsupunktides. Ühine Euroopa juurdepääsupunkt peaks võimaluse korral tuginema Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuse (EAFO) olemasolevatele struktuuridele ja funktsioonidele koos TENTEci infosüsteemiga või see tuleks näiteks teha juurdepääsetavaks sihipärase veebiportaali kaudu. Ühine Euroopa juurdepääsupunkt peaks võimaldama andmekasutajatel andmetele kergesti juurde pääseda, hindu võrrelda ja saada teavet alternatiivkütuste taristu omaduste kohta nagu juurdepääsetavus, kättesaadavus või võimsus.
- (70) On väga oluline, et kõik elektromobiilsuse sektori osalised saaksid hõlpsalt suhelda digitaalsete vahendite abil, et pakkuda lõppkasutajatele parimat teenusekvaliteeti. Selliseks suhtluseks on vaja, et väärtusahela osalistel oleksid kordumatud tunnuskoodid. Selleks peaksid kõik liikmesriigid looma kordumatute tunnuskoodide väljaandmiseks ja haldamiseks identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsiooni, et teha kindlaks vähemalt laadimispunktide käitajad ja liikuvusteenuse osutajad. Iga identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioon peaks koguma teavet oma liikmesriigis juba kasutusel olevate elektromobiilsuse tunnuskoodide kohta, väljastama vajaduse korral laadimispunktide käitajatele ja liikuvusteenuse osutajatele uusi elektromobiilsuse tunnuskoodide vastavalt kogu liitu hõlmavale kokkulepitud loogikale, milles elektromobiilsuse tunnuskoodid vormindatakse, ning võimaldama vahetada neid elektromobiilsuse tunnuskoodide ja kontrollida nende kordumatust võimaliku tulevase ühise identifitseerimisregistri kaudu. Komisjon peaks andma selliste organisatsioonide loomiseks välja tehnilised suunised, tuginedes programmi „IDACS“ tulemustele.
- (71) Laadimis- ja tankimispunktide koostalitluse tehnilisi kirjeldusi tuleks Euroopa või rahvusvahelistes standardites täpsustada. Euroopa standardiorganisatsioonid peaksid võtma vastu Euroopa standardid kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1025/2012⁽²¹⁾ artikliga 10. On oluline, et need standardid põhineksid kehtival rahvusvahelistel standarditel, või kui see on kohaldatav, käimasoleval rahvusvahelisel standardimistööl. Selleks on oluline, et laadimis- ja tankimistaristut käsitlevad Euroopa standardimismenetlused toimuksid kiiresti, pakkudes kohest tuge käesoleva määruse alusel nõutava taristu kavandamise, hankemenetluste ja ehitamise ajakava elluviimiseks. Samuti on oluline algtada või kiirendada statsionaarse ja dünaamilise laadimise jaoks kogu liitu hõlmava ühtlustatud laadimistaristu standardimisprotsesse.
- (72) Meretransport ja siseveelaevandus vajavad alternatiivkütuste turule sisenemise hõlbustamiseks ja konsolideerimiseks uusi standardeid seoses elektrivarustuse ning vesiniku, metanooli ja ammoniaagi punkerdamisega ning standardeid laevade ja taristu vahelise teabevahetuse kohta.
- (73) Meretranspordi jaoks töötab ühtsed ja rahvusvaheliselt tunnustatud ohutus- ja keskkonnastandardid välja Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO). Meretranspordi üleilmset olemust arvestades tuleks vältida vastuolu rahvusvaheliste standarditega. Seetõttu peaks liit tagama, et käesoleva määruse kohaselt vastu võetud meretranspordi tehnilised kirjeldused on kooskõlas IMO poolt vastu võetud rahvusvaheliste reeglitega.

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ 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).

- (74) Käesoleva määruse kohaldamisel peaks komisjon konsulteerima asjaomaste eksperdirühmadega, eelkõige säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga. Ekspertidega konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatseb käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte või rakendusakte.
- (75) Alternatiivkütuste taristu on kiiresti arenev valdkond. Alternatiivkütuste taristu ühtse turu loomist takistab aga ühtse tehnilise kirjelduse puudumine. Seepärast on vaja kehtestada tehnilised kirjeldused valdkondades, kus ühtsed tehnilised kirjeldused puuduvad, kuid on vajalikud. Eelkõige peaksid tehnilised kirjeldused hõlmama suhtlust elektrisõiduki ja laadimispunkti vahel, suhtlust laadimispunkti ja laadimistarkvara haldussüsteemi (tagasüsteemi) vahel, suhtlust elektrisõidukite rändlusteenusega ja suhtlust elektrivõrguga, kusjuures samal ajal tagatakse küberturvalisuse ning lõpptarbijate isikuandmete kaitse kõrgeim tase. Samuti on vaja kindlaks määrata sobiv juhtimisraamistik ning sõidukite ja võrgu vahelises suhtluses osalejate rollid. Lisaks tuleb arvesse võtta uusi tehnoloogilisi võimalusi, nagu elektriteede süsteeme, sealhulgas dünaamiline elektrivarustus õhuliinidelt pantograafi kaudu, dünaamiline maapealne elektrivarustus voolu juhtivate rööbaste abil ja induktiivne elektrivarustus teekattes paigaldatud poolide abil. Seoses andmete esitamisega on vaja, et täiendavad andmeliigid, näiteks andmed lõppkasutajatele seotud teenuseid pakkuvate vahendite olemasolu, aktsepteeritavate maksemeetodite, taristus kättesaadavate keelte ning arukate ja kahesuunaliste laadimisteenuste osutamise kohta, lisataks üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide andmetele.
- (76) Selleks et täiendada käesolevat määrust, kehtestades täiendavad tehnilised kirjeldused, ja muuta käesolevat määrust täiendavate andmeliikide lisamisega, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte vajalike ühtsete tehniliste nõuete kohta seoses ühise rakendusliidesega, mis võimaldaksid automaatset ja ühtset andmevahetust üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide käitajate ja andmekasutajate vahel. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁽²²⁾ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (77) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamise volitused seoses märgistamisnõuetega, üldsusele juurdepääsetavaid laadimis- ja tankimispunkte käsitlevate, käesoleva määruse alusel kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vormingu, esitamise sageduse ja kvaliteediga ning kättesaadavuse ja juurdepääsetavuse tagamist võimaldava korraga. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽²³⁾.
- (78) Alternatiivkütuste ja eelkõige heitevabade kütuste turg on alles varajases arenguetapis ja tehnoloogia muutub kiiresti. See peaks tõenäoliselt mõjutama kõigi transpordiliikide lõikes nõudlust alternatiivkütuste ja seega alternatiivkütuste taristu järele. Seepärast peaks komisjon esitama 31. detsembriks 2024 raskeveokeid käsitleva tehnoloogia- ja turuvalmiduse aruande. Kõnealuses aruandes tuleks arvesse võtta esimesi märke turueelistustest ning vaadata tehnoloogia arengut ja tehniliste kirjelduste väljatöötamist. Komisjon peaks käesoleva määruse vaatama läbi 31. detsembriks 2026 ja pärast seda iga viie aasta järel.

⁽²²⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

⁽²³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamise volituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (79) Kuna käesoleva määrusega kaasnevad täiendavad kohandamis- ja halduskulud, tuleks sellega hõlmatud sektorite üldist regulatiivset koormust hoolikalt jälgida. Seda arvesse võttes peaks komisjon oma aruandes, milles hinnatakse käesoleva määruse toimimist, hindama, mil määral on määruse eesmärgid saavutatud ja mil määral on see mõjutanud asjaomaste sektorite konkurentsivõimet. Läbivaatamine peaks hõlmama ka käesoleva määruse koostoimet muude asjakohaste liidu õigusaktidega, sealhulgas võimalikke tegevusi ja meetmeid, mida on ellu viidud ja võetud või võidakse ellu viia või võtta, et vähendada kogukulude survet asjaomastele sektoritele.
- (80) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt tagada liidus piisava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmine, eelkõige maantesõidukite, rongide, laevade ja seisvate õhusõidukite jaoks, ei suuda liikmesriigid üksi piisavalt saavutada, küll aga saab seda kogu liitu hõlmava alternatiivkütusega sõidukite liikuvuse võimaldamise vajaduse tõttu paremini saavutada liidu tasandil, 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.
- (81) Direktiiv 2014/94/EL tuleks seetõttu kehtetuks tunnistada. Komisjoni delegeeritud määrustes (EL) 2019/1745 ⁽²⁴⁾ ja (EL) 2021/1444 ⁽²⁵⁾ on sätestatud teatavat liiki alternatiivkütuste taristu tähtajatud tehnilised kirjeldused ning need kirjeldused on nüüd kuupäevaga ja loetletud käesoleva määruse II lisas. Seetõttu tuleks ka kõnealused delegeeritud määrused kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesolevas määruses kehtestatakse kohustuslikud riiklikud sihid, et võtta liidus maantesõidukite, rongide, laevade ja seisvate õhusõidukite jaoks kasutusele piisav alternatiivkütuste taristu. Selles sätestatakse alternatiivkütuste taristu jaoks kasutajateabe, andmete esitamise ja maksete tegemise ühtsed tehnilised kirjeldused ja nõuded.
2. Käesolevas määruses kehtestatakse samuti normid liikmesriikide poolt vastu võetavate artiklis 14 osutatud riiklike poliitikaraamistike jaoks, sealhulgas normid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks aladel, kus ei ole kehtestatud kogu liitu hõlmavaid kohustuslikke sihte, ning sellise taristu kasutuselevõttu käsitleva aruandluse jaoks.
3. Käesoleva määrusega kehtestatakse aruandlusmehhanism, et ergutada koostööd, ja tagatakse edusammude usaldusväärne jälgimine. Aruandlusmehhanism on komisjoni ja liikmesriikide vahel toimuv struktureeritud, läbipaistev ja korduv mehhanism, mille eesmärk on riiklike poliitikaraamistike viimistlemine, võttes arvesse olemasolevaid kohalikke ja piirkondlikke alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu strateegiaid, ning nende edasine rakendamine ja nendele vastavad komisjoni meetmed, et toetada alternatiivkütuste taristu sidusat ja kiiremat kasutuselevõttu liikmesriikides.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „juurdepääs andmetele“ – võimalus igal ajal taotleda ja saada masinloetavas vormingus andmeid;

⁽²⁴⁾ 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 elektritoitega, maanteetranspordi vesinikuvastustusega ning maantee- ja veetranspordi maagaasivastustusega ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2018/674 (ELT L 268, 22.10.2019, lk 1).

⁽²⁵⁾ 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).

- 2) „korrapõhine hind“ – hind, mida laadimis- või tankimispunkti käitaja küsib lõppkasutajalt korrapõhise laadimise või tankimise eest;
- 3) „TEN-T teedevõrgus“ –
 - a) elektrilaadimisjaamade puhul: asumine TEN-T teedevõrku kuuluval maanteel või kuni 3 km sõidu kaugusel TEN-T maantee lähimast mahasõidukohast ning
 - b) vesinikutanklate puhul: asumine TEN-T teedevõrku kuuluval maanteel või kuni 10 km sõidu kaugusel TEN-T maantee lähimast mahasõidukohast;
- 4) „alternatiivkütused“ – kütused või energiaallikad, mida kasutatakse vähemalt osaliselt transpordis kasutatavas energias fossiilsete naftaallikate asemel ja millel on potentsiaali aidata kaasa transpordi süsinikuheite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele, sealhulgas:
 - a) „alternatiivkütused heiteta sõidukitele, rongidele, laevadele või õhusõidukitele:
 - elekter,
 - vesinik,
 - ammoniaak,
 - b) „taastuvkütused“:
 - biomasskütused, sealhulgas biogaas, ja biokütused, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktides 27, 28 ja 33,
 - taastuvatest energiaallikatest toodetud sünteetilised ja parafiinkütused, sealhulgas ammoniaak,
 - c) „taastumatutest energiaallikatest toodetud alternatiivkütused ja fossiilsetest energiaallikatest toodetud üleminekukütused“:
 - maagaas gaasilises olekus (surumaagaas (CNG)) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas (LNG)),
 - veeldatud naftagaas (LPG),
 - taastumatutest energiaallikatest toodetud sünteetilised ja parafiinkütused;
- 5) „terminaliga ühendatud õhusõiduki seisupaik“ – lennujaama perrooni kindlaksmääratud alal asuv seisupaik, mis on varustatud reisijate pardasillaga;
- 6) „terminalist eemal asuv õhusõiduki seisupaik“ – lennujaama perrooni kindlaksmääratud alal asuv seisupaik, mis ei ole varustatud reisijate pardasillaga;
- 7) „TEN-T põhivõrgu või TEN-T üldvõrgu lennujaam“ – lennujaam, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas;
- 8) „automaatne autentimine“ – sõiduki autentimine laadimispunktis laadimispistmiku või telemaatika kaudu;
- 9) „andmete kättesaadavus“ – andmete olemasolu digitaalses masinloetavas vormingus;
- 10) „akutoitega elektrisõiduk“ – elektrisõiduk, mis töötab üksnes elektrimootoril ja millel puudub teisene jõuallikas;
- 11) „kahesuunaline laadimine“ – nutilaadimine, mille puhul elektrivoolu suunda saab muuta nii, et elektrivool liigub akust sellega ühendatud laadimispunkti;
- 12) „pistmik“ – laadimis- või tankimispunkti ja sõiduki vaheline füüsiline liides, mille kaudu kütust või elektrienergiat üle antakse;
- 13) „äriplane lennutransport“ – äriplane lennutransport, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 ⁽²⁶⁾ artikli 3 punktis 24;
- 14) „konteinerilaev“ – laev, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks lastiruumis ja tekil;

⁽²⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

- 15) „lepingupõhine makse“ – lõppkasutaja poolt liikuvusteenuse osutajale tehtav makse laadimis- või tankimisteenuse eest lõppkasutaja ja liikuvusteenuse osutaja vahel sõlmitud lepingu alusel;
- 16) „andmekasutaja“ – avaliku sektori asutus, maanteeamet, teedehaldaja, laadimis- ja tankimispunkti käitaja, teadusasutus või valitsusväline organisatsioon, liikuvusteenuse osutaja, e-rändlusplatvorm, digikaartide pakkuja või muu üksus, kes on huvitatud andmete kasutamisest, et anda teavet, luua teenuseid või teha teadusuuringuid või analüüse alternatiivkütuste taristu valdkonnas;
- 17) „digitaalselt ühendatud laadimispunkt“ – laadimispunkt, mis suudab reaajas saata ja vastu võtta teavet, suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga kahesuunaliselt ning mida saab kaugjalgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;
- 18) „jaotusvõrguettevõtja“ – jaotusvõrguettevõtja, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2019/944 artikli 2 punktis 29;
- 19) „turustaja“ – turustaja, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858 ⁽²⁷⁾ artikli 3 punktis 43;
- 20) „dünaamilised andmed“ – andmed, mis muutuvad sageli või korrapäraselt;
- 21) „elektriteede süsteem“ – füüsiline teed mööda kulgev paigaldis, mis kannab elektrisõidukile selle liikumise ajal elektrit üle;
- 22) „elektrisõiduk“ – mootorsõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, millel on vähemalt üks energiamuunduriga mitteperifeerne elektriseade koos elektrilise laetava energiasalvestussüsteemiga, ning mida saab väljastpoolt laadida;
- 23) „elektritoide seisvatele õhusõidukitele“ – standardse paigale või teisaldatava liidese kaudu õhusõiduki varustamine elektriga, kui õhusõiduk seisab terminaliga ühendatud õhusõiduki seisupaigas või terminalist eemal asuvas õhusõiduki seisupaigas;
- 24) „lõppkasutaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes ostab vahetult sõidukis kasutamiseks alternatiivkütust;
- 25) „e-rändlus“ – andmete ja maksete vahetamine laadimis- või tankimispunkti käitaja ja liikuvusteenuse osutaja vahel, kellelt lõppkasutaja ostab laadimis- või tankimisteenust;
- 26) „e-rändlusplatvorm“ – platvorm, mis ühendab turuosalisi, eelkõige liikuvusteenuse osutajaid ning laadimis- ja tankimispunktide käitajaid, et võimaldada nende vahel teenuste osutamist, sealhulgas e-rändlust;
- 27) „Euroopa standard“ – Euroopa standard, nagu on määratletud määruse (EL) nr 1025/2012 artikli 2 punkti 1 alapunktis b;
- 28) „üldlennundus“ – tsiviillennundus, välja arvatud regulaarlennud ja mitteregulaarlennud, mida tehakse tasu eest;

⁽²⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike 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).

- 29) „kogumahutavus“ – kogumahutavus, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 ⁽²⁸⁾ artikli 3 punktis e;
- 30) „raskeveok“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis ii kirjeldatud M2-kategooria mootorsõiduk, artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis iii kirjeldatud M3-kategooria mootorsõiduk, artikli 4 lõike 1 punkti b alapunktis ii kirjeldatud N2-kategooria mootorsõiduk või artikli 4 lõike 1 punkti b alapunktis iii kirjeldatud N3-kategooria mootorsõiduk;
- 31) „kiirlaadimispunkt“ – laadimispunkt, millega saab elektrisõidukile edastada elektrit väljundvõimsusega üle 22 kW;
- 32) „kiirreisilaev“ – kiirlaev, nagu on määratletud 1974. aasta inimelude ohutust merel käsitleva rahvusvahelise konventsiooni (SOLAS 74) X peatüki 1. reeglis ja millega veetakse enam kui 12 reisijat;
- 33) „kergsõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis i kirjeldatud M1-kategooria mootorsõiduk või artikli 4 lõike 1 punkti b alapunktis i kirjeldatud N1-kategooria mootorsõiduk;
- 34) „veeldatud metaan“ – veeldatud maagaas, veeldatud biogaas või sünteetiline veeldatud metaan, sealhulgas nende kütuste segud;
- 35) „tootja“ – tootja, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 40;
- 36) „liikuvusteenuse osutaja“ – juriidiline isik, kes osutab lõppkasutajale tasu eest teenuseid, kaasa arvatud laadimis- või tankimisteenuse pakkumine;
- 37) „tavalaadimispunkt“ – laadimispunkt, millega saab elektrisõidukile edastada elektrit väljundvõimsusega kuni 22 kW;
- 38) „riiklik juurdepääsupunkt“ – liikmesriigi loodud digiliides, mis on ühtne andmetele juurdepääsu punkt;
- 39) „laadimispunkti käitaja“ – üksus, mis vastutab laadimispunkti haldamise ja käitamise eest ning osutab lõppkasutajatele laadimisteenust, sealhulgas liikuvusteenuse osutaja nimel ja eest;
- 40) „tankimispunkti käitaja“ – üksus, mis vastutab tankimispunkti haldamise ja käitamise eest ning osutab lõppkasutajatele tankimisteenust, sealhulgas liikuvusteenuse osutaja eest ja nimel;
- 41) „reisilaev“ – laev, mis on ette nähtud rohkem kui 12 reisija vedamiseks, sh kruisilaevad, kiirreisilaevad ja ro-ro-reisiparvlaevad;
- 42) „makseteenus“ – makseteenus, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/2366 ⁽²⁹⁾ artikli 4 punktis 3;
- 43) „pistikühendusega hübriidsõiduk“ – elektrisõiduk, millel on tavapärase sisepõlemismootor ja elektriajam ja mida saab laadida välisest elektrilisest toiteallikast;
- 44) „väljundvõimsus“ – teoreetiline maksimumvõimsus kilovattides (kW) väljendatuna, mida laadimispunkt, -jaam või -park või kaldaäärse elektritoite seade saab edastada sõidukitele või laevadele, mis on laadimispunkti, -jaama, -pargi või -seadmega ühendatud;
- 45) „üldsusele juurdepääsetav alternatiivkütuste taristu“ – alternatiivkütuste taristu, mis asub üldsusele avatud kohas või territooriumil, olenemata sellest, kas alternatiivkütuste taristu asub avalikul või eramaal ning kas kohaldatakse piiranguid või tingimusi seoses kohale või valdusele juurdepääsuga, ning olenemata alternatiivkütuste taristu kasutamise suhtes kohaldatavatest tingimustest;
- 46) „ruutkood“ (QR-kood) – ISO/IEC 18004:2015 nõuetele vastav andmete kodeerimine ja visualiseerimine;

⁽²⁸⁾ 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).

⁽²⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/2366 makseteenuste kohta siseturul, direktiivide 2002/65/EÜ, 2009/110/EÜ ning 2013/36/EÜ ja määruse (EL) nr 1093/2010 muutmise ning direktiivi 2007/64/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 337, 23.12.2015, lk 35).

- 47) „korrapõhine laadimine“ – laadimisteenus, mille lõppkasutaja ostab, ilma et ta peaks end registreerima, sõlmima kirjaliku lepingu või looma laadimispunkti käitajaga ärisuhte, mis läheb kaugemale laadimisteenuse ostmisest;
- 48) „laadimispunkt“ – paikne või teisaldatav võrguliides või võrguväline liides, mis on ette nähtud elektri edastamiseks elektrisõidukile ja millel võib küll eri tüüpi pistmike jaoks olla üks või mitu pistmikku, 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;
- 49) „kergsõidukite laadimispunkt, -jaam või -park“ – laadimispunkt, -jaam või -park, mis on ette nähtud kergsõidukite laadimiseks tulenevalt pistmike/pistikute eikonstruktsioonist või laadimispunkti, -jaama või -pargi kõrval asuva parkimiskoha ehitusest või mõlemast;
- 50) „raskeveokite laadimispunkt, -jaam või -park“ – laadimispunkt, -jaam või -park, mis on ette nähtud raskeveokite laadimiseks tulenevalt kas pistmike/pistikute eikonstruktsioonist või laadimispunkti, -jaama või -pargi kõrval asuva parkimiskoha ehitusest või mõlemast;
- 51) „laadimispark“ – üks või mitu laadimisjaama teatavas asukohas;
- 52) „laadimisjaam“ – teatavas asukohas asuv füüsiline rajatis, mis koosneb ühest või mitmest laadimispunktist;
- 53) „laadimisteenus“ – elektri müük või tarnimine, sealhulgas elektriga seotud teenuste osutamine, üldsusele juurdepääsetava laadimispunkti kaudu;
- 54) „laadimiskord“ – sõiduki täielik laadimisprotsess üldsusele juurdepääsetavas laadimispunktis alates sõiduki ühendamisest kuni sõiduki lahtiühendamiseni;
- 55) „korrapõhine tankimine“ – tankimisteenus, mille lõppkasutaja ostab, ilma et ta peaks end registreerima, sõlmima kirjaliku lepingu või looma tankimispunkti käitajaga ärisuhte, mis läheb kaugemale pelgast tankimisteenuse ostmisest;
- 56) „tankimispunkt“ – tankimisrajatis, mis on ette nähtud vedel- või gaaskütuse tankimiseks paikse või teisaldatava seadmega ning mis võimaldab korraga tankida ainult üht sõidukit, rongi, laeva või õhusõidukit;
- 57) „tankimisteenus“ – vedel- või gaaskütuse müük või tarnimine üldsusele juurdepääsetava tankimispunkti kaudu;
- 58) „tankimiskord“ – sõiduki täielik tankimisprotsess üldsusele juurdepääsetavas tankimispunktis alates sõiduki ühendamisest kuni sõiduki lahtiühendamiseni;
- 59) „tankla“ – teatavas asukohas asuv üks füüsiline rajatis, mis koosneb ühest või mitmest tankimispunktist;
- 60) „reguleeriv asutus“ – iga liikmesriigi poolt direktiivi (EL) 2019/944 artikli 57 lõike 1 kohaselt määratud reguleeriv asutus;
- 61) „taastuvenergia“ – taastuvatest energiaallikatest toodetud energia, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 1;
- 62) „ro-ro-reisiparvlaev“ – üle 12 reisija vedamiseks ette nähtud laev, mis on ehitatud nii, et maanteeõidukid või raudteeveeremid saavad ise pardale ja sealt maha sõita;

- 63) „ohutu ja turvaline parkimisala“ – kauba- ja reisijateveoga tegelevatele veokijuhtidele juurdepääsetav parkimisala, mis on sertifitseeritud vastavalt komisjoni delegeeritud määrusele (EL) 2022/1012 ⁽³⁰⁾;
- 64) „kaldaäärne elektritoide“ – kai ääres sildunud merelaevade või siseveelaevade varustamine kaldaäärse elektriga paikse või teisaldatava standardliidese abil;
- 65) „nutilaadimine“ – laadimistoiming, mille käigus akusse suunatava elektrienergia kogust kohandatakse elektroonilise side kaudu saadud teabe alusel reaajas;
- 66) „staatilised andmed“ – andmed, mis ei muutu sageli ega korrapäraselt;
- 67) „TEN-T üldvõrk“ – üldvõrk määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 9 tähenduses;
- 68) „TEN-T põhivõrk“ – põhivõrk määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 38 tähenduses;
- 69) „TEN-T põhivõrgu siseveesadam või TEN-T üldvõrgu siseveesadam“ – TEN-T põhivõrku või TEN-T üldvõrku kuuluv siseveesadam, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas;
- 70) „TEN-T põhivõrgu meresadam või TEN-T üldvõrgu meresadam“ – TEN-T põhivõrku või TEN-T üldvõrku kuuluv meresadam, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas;
- 71) „põhivõrguettevõtja“ – põhivõrguettevõtja, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2019/944 artikli 2 punktis 35;
- 72) „linnatranspordisõlm“ – linnatranspordisõlm, nagu on määratletud määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis p.

Artikkel 3

Elektriliste kergsõidukite laadimistaristuga seotud sihid

1. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumil võetakse kasutusele elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetavad laadimisjaamad ulatuses, mis vastab elektriliste kergsõidukite kasutuselevõtule, ja et niisugused laadimisjaamad tagavad kõnealustele sõidukitele piisava väljundvõimsuse.

Selleks tagavad liikmesriigid, et alates 2024. aastast saavutatakse iga aasta lõpus kumulatiivselt järgmised väljundvõimsuse sihid:

- a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektrilise kergsõiduki kohta on üldsusele juurdepääsetavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,3 kW ning
- b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldsusele juurdepääsetavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 0,80 kW.

2. Kui akutoitega elektriliste kergsõidukite osakaal liikmesriigi territooriumil registreeritud kergsõidukite koguarvus on saavutanud vähemalt 15 % taseme ja liikmesriik tõendab, et lõike 1 teises lõigus sätestatud nõuete rakendamisel on negatiivne mõju kõnealuses liikmesriigis, sest see pärsib erainvesteeringuid, ning et see ei ole enam õigustatud, võib asjaomane liikmesriik esitada komisjonile põhjendatud taotluse saada luba kohaldada kogu väljundvõimsuse taseme osas leebemaid nõudeid või lõpetada selliste nõuete kohaldamine.

3. Komisjon võtab vastu otsuse kuue kuu jooksul lõike 2 kohaselt esitatud põhjendatud taotluse kättesaamisest, tuginedes seejuures iga üksikjuhtumi puhul esitatud põhjendustele.

⁽³⁰⁾ Komisjoni 7. aprilli 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/1012, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006 seoses ohutute ja turvaliste parkimisalade teenuste ja turvalisuse taset täpsustavate standardite kehtestamise ning nende alade sertifitseerimise korraga (ELT L 170, 28.6.2022, lk 27).

4. Liikmesriigid tagavad elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide minimaalse katvuse oma territooriumi teedevõrgus.

Selleks tagavad liikmesriigid, et

a) TEN-T põhiteedevõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetavad laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

i) 31. detsembriks 2025 pakub iga laadimispark väljundvõimsust vähemalt 400 kW ja koosneb vähemalt ühest laadimispunktist, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

ii) 31. detsembriks 2027 pakub iga laadimispark väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja koosneb vähemalt kahest laadimispunktist, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW;

b) TEN-T üldteedevõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetavad laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

i) 31. detsembriks 2027 pakub TEN-T üldteedevõrgu pikkusest vähemalt 50 % ulatuses iga laadimispark väljundvõimsust vähemalt 300 kW ja koosneb vähemalt ühest laadimispunktist, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

ii) 31. detsembriks 2030 pakub iga laadimispark väljundvõimsust vähemalt 300 kW ja koosneb vähemalt ühest laadimispunktist, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

iii) 31. detsembriks 2035 pakub iga laadimispark väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja koosneb vähemalt kahest laadimispunktist, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.

5. Lõike 4 punkti b alapunktis i osutatud TEN-T üldteedevõrgu pikkuse protsendimäära arvutamine põhineb järgmistel elementidel:

a) nimetaja arvutamise puhul: liikmesriigi territooriumil asuva TEN-T üldteedevõrgu kogupikkus;

b) lugeja arvutamise puhul: kahe lõike 4 punkti b alapunktis i sätestatud nõuetele vastava elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetava laadimispargi vaheliste TEN-T üldteedevõrgu lõikude kumulatiivne pikkus, välja arvatud TEN-T üldteedevõrgu lõigud, mis jäävad kahe niisuguse laadimispargi vahele, mille vahekaugus on pikem kui 60 km.

6. TEN-T teedevõrgu maanteedel võib kasutusele võtta ühe elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetava laadimispargi mõlema sõidusuuna jaoks tingimusel, et

a) selline laadimispark on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast,

b) laadimispargile osutavad asjakohased viidad ning

c) lõikes 4 sätestatud nõuded, mida kohaldatakse ühe sõidusuuna puhul ning mis on seotud laadimisparkide maksimaalse vahekauguse, laadimispargi kogu väljundvõimsuse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega, on täidetud mõlema sõidusuuna puhul.

7. Erandina käesoleva artikli lõikest 4 võivad liikmesriigid TEN-T võrgu maanteedel, kus kogu keskmine aastane liiklustihedus on väiksem kui 8 500 kergsõidukit päevas ja kus taristu kasutuselevõtt ei ole sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast õigustatud, näha ette, et elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetav laadimispark teenindab mõlemat sõidusuunda, tingimusel et täidetud on käesoleva artikli lõikes 4 sätestatud nõuded, mida kohaldatakse ühe sõidusuuna puhul ning mis on seotud laadimisparkide maksimaalse vahekauguse, laadimispargi kogu väljundvõimsuse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega, ning et laadimispark on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast ja sellele osutavad asjakohased viidad. Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesolevas lõikes osutatud erandi kasutamise juhtumitest. Liikmesriigid vaatavad need juhtumid läbi artiklis 15 osutatud riiklike eduaruannete esitamise raames iga kahe aasta tagant.

8. Erandina käesoleva artikli lõikest 4 võivad liikmesriigid TEN-T võrgu maanteedel, kus kogu keskmine aastane liiklustihedus on väiksem kui 8 500 kergsõidukit päevas ja kus taristu kasutuselevõtt ei ole sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast õigustatud, vähendada kuni 50 % võrra kergsõidukite üldsusele juurdepääsetava laadimispargi kogu väljundvõimsust, mis on nõutav vastavalt käesoleva artikli lõikele 4, tingimusel et laadimispark teenindab ainult ühte sõidusuunda ning täidetud on muud käesoleva artikli lõikes 4 sätestatud nõuded, mis on seotud laadimisparkide maksimaalse vahekauguse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega. Liikmesriigid teavitavad komisjoni kõikidest käesolevas lõikes osutatud erandi kasutamise juhtumitest. Liikmesriigid vaatavad need juhtumid läbi artiklis 15 osutatud riiklike eduaruannete esitamise raames iga kahe aasta tagant.

9. Erandina käesoleva artikli lõike 4 punktides a ja b sätestatud nõudest, mille kohaselt on kergsõidukite üldsusele juurdepääsetavate laadimisparkide maksimaalne vahekaugus 60 km, võivad liikmesriigid TEN-T võrgu maanteedel, kus kogu keskmine aastane liiklustihedus on väiksem kui 3 000 kergsõidukit päevas, lubada selliste laadimisparkide puhul pikemat kuni 100 km pikkust vahekaugust, tingimusel et laadimisparkide vahekaugusele osutavad asjakohased viidad. Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesolevas lõikes osutatud erandi kasutamise juhtumitest. Liikmesriigid vaatavad need juhtumid läbi artiklis 15 osutatud riiklike eduaruannete esitamise raames iga kahe aasta tagant.

10. Kui liikmesriik on teavitanud komisjoni lõikes 5, 6 või 7 osutatud erandi kasutamise juhtumist, loetakse lõike 4 punktides a ja b sätestatud laadimisparkide maksimaalse vahekaugusega seotud nõuded täidetuks.

11. Naaberliikmesriigid tagavad, et lõike 4 punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhiteedevõrgu ja TEN-T üldteedevõrgu piiriülestel lõikudel.

Artikkel 4

Elektriliste raskeveokite laadimistaristuga seotud sihid

1. Liikmesriigid tagavad elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide minimaalse katvuse oma territooriumil.

Selleks tagavad liikmesriigid, et

- a) 31. detsembriks 2025 on TEN-T teedevõrgu pikkusest vähemalt 15 % ulatuses kasutusele võetud mõlemas sõidusuunas elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavad laadimispargid ning iga laadimispargi väljundvõimsus on vähemalt 1 400 kW ning see koosneb vähemalt ühest laadimispunktist, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW;
- b) 31. detsembriks 2027 on TEN-T teedevõrgu pikkusest vähemalt 50 % ulatuses kasutusele võetud mõlemas sõidusuunas elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavad laadimispargid ning iga laadimispark
 - i) pakub TEN-T põhiteedevõrgus väljundvõimsust vähemalt 2 800 kW ja koosneb vähemalt kahest laadimispunktist, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW;
 - ii) pakub TEN-T üldteedevõrgus väljundvõimsust vähemalt 1 400 kW ja koosneb vähemalt ühest laadimispunktist, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW;
- c) 31. detsembriks 2030 on TEN-T põhiteedevõrgus igas sõidusuunas kasutusele võetud elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavad laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km, ning iga laadimispark pakub väljundvõimsust vähemalt 3 600 kW ning koosneb vähemalt kahest laadimispunktist, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW;

- d) 31. detsembriks 2030 on TEN-T üldteedevõrgus igas sõidusuunas kasutusele võetud elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavad laadimispaigad, mille maksimaalne vahemaa on 100 km, ning iga laadimispaik pakub väljundvõimsust vähemalt 1 500 kW ning koosneb vähemalt ühest laadimispaigast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW;
- e) 31. detsembriks 2027 on igal ohutul ja turvalisel parkimisalal kasutusele võetud vähemalt kaks elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavat laadimisjaama, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 100 kW;
- f) 31. detsembriks 2030 on igal ohutul ja turvalisel parkimisalal kasutusele võetud vähemalt neli elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavat laadimisjaama, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 100 kW;
- g) 31. detsembriks 2025 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 900 kW väljundvõimsusega üldsusele juurdepääsetavad elektriliste raskeveokite laadimispaigad laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW;
- h) 31. detsembriks 2030 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 1 800 kW väljundvõimsusega üldsusele juurdepääsetavad elektriliste raskeveokite laadimispaigad laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.

2. Lõike 1 punktides a ja b osutatud TEN-T teedevõrgu pikkuse protsendimäära arvutamine põhineb järgmistel elementidel:

- a) nimetaja arvutamise puhul: liikmesriigi territooriumil asuva TEN-T teedevõrgu kogupikkus;
- b) lugeja arvutamise puhul: kahe lõike 1 punktis a või punktis b sätestatud nõuetele vastava elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetava laadimispaigi vaheliste TEN-T teedevõrgu lõikude kumulatiivne pikkus, välja arvatud TEN-T võrgu lõigud, mis jäävad kahe kõnealuse laadimispaigi vahele, mille vahemaa on pikem kui 120 km;

3. TEN-T teedevõrgu maanteedel võib kasutusele võtta ühe elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetava laadimispaigi mõlema sõidusuuna jaoks tingimusel, et

- a) selline laadimispaik on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast,
- b) laadimispaigale osutavad asjakohased viidad ning
- c) lõikes 1 sätestatud nõuded, mida kohaldatakse ühe sõidusuuna puhul ning mis on seotud laadimispaikade maksimaalse vahemaa, laadimispaigi kogu väljundvõimsuse, laadimispaikade arvu ja individuaalsete punktide väljundvõimsusega, on täidetud mõlema sõidusuuna puhul.

4. Erandina käesoleva artikli lõikest 1 võivad liikmesriigid TEN-T võrgu maanteedel, kus kogu keskmine aastane liiklustihedus on väiksem kui 2 000 raskeveokit päevas ja kus taristu kasutuselevõtt ei ole sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast õigustatud, näha ette, et elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetava laadimispaik teenindab mõlemat sõidusuunda, tingimusel et täidetud on käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud nõuded, mida kohaldatakse ühe sõidusuuna puhul ning mis on seotud laadimispaikade maksimaalse vahemaa, laadimispaigi kogu väljundvõimsuse, laadimispaikade arvu ja individuaalsete laadimispaikade väljundvõimsusega, ning et laadimispaik on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast ja sellele osutavad asjakohased viidad. Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesolevas lõikes osutatud erandi kasutamise juhtumitest. Liikmesriigid vaatavad need juhtumid läbi artiklis 15 osutatud riiklike eduaruannete esitamise raames iga kahe aasta tagant.

5. Erandina käesoleva artikli lõikest 1 võivad liikmesriigid TEN-T võrgu maanteedel, kus kogu keskmine aastane liiklustihedus on väiksem kui 2 000 raskeveokit päevas ja kus taristu kasutuselevõtt ei ole sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast õigustatud, vähendada kuni 50 % võrra elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetava laadimispaigi kogu väljundvõimsust, mis on nõutav vastavalt käesoleva artikli lõikele 1, tingimusel et laadimispaik teenindab ainult ühte

sõidusuunda ning täidetud on muud käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud nõuded, mis on seotud laadimisparkide maksimaalse vahekauguse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega. Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesolevas lõikes osutatud erandi kasutamise juhtumitest. Liikmesriigid vaatavad need juhtumid läbi artiklis 15 osutatud riiklike eduaruannete esitamise raames iga kahe aasta tagant.

6. Erandina käesoleva artikli lõike 1 punktis a sätestatud nõudest, mille kohaselt on elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavate laadimisparkide maksimaalne vahekaugus 60 km, võivad liikmesriigid TEN-T põhivõrgu maanteedel, kus kogu keskmine aastane liiklustihedus on väiksem kui 800 raskeveokit päevas, lubada selliste laadimisparkide puhul pikemat kuni 100 km pikkusega vahekaugust, tingimusel et laadimisparkide vahekaugusele osutavad asjakohased viidad. Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesolevas lõikes osutatud erandite kasutamise juhtumitest. Liikmesriigid vaatavad need juhtumid läbi artiklis 15 osutatud riiklike eduaruannete esitamise raames iga kahe aasta tagant.

7. Kui liikmesriik on teavitanud komisjoni lõikes 3, 4 või 5 osutatud erandi kasutamise juhtumist, loetakse lõike 1 punktis c sätestatud laadimisparkide maksimaalse vahekaugusega seotud nõuded täidetuks.

8. Erandina lõike 1 punktides a, b, c ja d sätestatud nõuetest, mis on seotud elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavate laadimisparkide kogu väljundvõimsusega, ning lõike 1 punktis c sätestatud nõudest, mis on seotud niisuguste laadimisparkide maksimaalse vahekaugusega, võib Küpros esitada komisjonile põhjendatud taotluse saada luba kohaldada elektriliste raskeveokite üldsusele juurdepääsetavate laadimisparkide kogu väljundvõimsuse taseme osas leebemaid nõudeid või kohaldada niisuguste laadimisparkide vahel pikemat kuni 100 km pikkusega maksimaalset vahekaugust või mõlemat, tingimusel et niisugune taotlus ei takista loa andmise korral elektriliste raskeveokite liiklust selles liikmesriigis.

Komisjon võtab vastu otsuse kuue kuu jooksul esimese lõigu kohaselt esitatud taotluse kättesaamisest, tuginedes seejuures iga üksikjuhtumi puhul esitatud põhjendustele. Sellise otsuse alusel Küprosele antav luba kehtib kuni neli aastat. Kui Küpros soovib loa kehtivusaega pikendada, võib ta enne loa kehtivusaja lõppu esitada komisjonile uue põhjendatud taotluse.

9. Naaberliikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2030, et lõike 1 punktides c ja d osutatud maksimaalseid laadimisparkide vahekaugusi ei ületata TEN-T põhiteedevõrgu ja TEN-T üldteedevõrgu piiriülestel lõikudel. Enne seda kuupäeva pööratakse erilist tähelepanu piiriülestele lõikudele ja naaberliikmesriigid teevad kõik võimaliku, et kõnealustest maksimaalsetest vahekaugustest peetaks kinni niipea, kui riigid TEN-T teedevõrgu piiriülestel lõikudel laadimistaristu kasutusele võtavad.

Artikkel 5

Laadimistaristu

1. Laadimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel laadida nende käitatavates üldsusele juurdepääsetavates laadimispunktides elektrisõidukit korrapõhiselt.

Alates 13. aprillist 2024 kasutusele võetud üldsusele juurdepääsetavates laadimispunktides peab olema võimalik korrapõhine 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 võimelised lugema vähemalt maksekaarte;
- c) alla 50 kW väljundvõimsusega üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide puhul internetiühendust kasutavad seadmed, mis võimaldavad turvalist maksetehingut, näiteks konkreetse ruutkoodi loovad seadmed.

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldsusele juurdepääsetavad laadimispunktid, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW ja mis on kasutusele võetud TEN-T teedevõrgus või ohutul ja turvalisel parkimisalal, sealhulgas laadimispunktid, mis on kasutusele võetud enne 13. aprilli 2024, vastavad punkti a või b nõuetele.

Ühe teises lõigus osutatud makseterminali või -seadmega võib üldsusele juurdepääsetavas laadimispiirkonnas teenindada mitut laadimispunkti.

Käesolevas lõikes sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenus eest maksmist ei nõuta.

2. Laadimispunktide käitajad tagavad automaatse autentimise pakkumisel nende käitatavas üldsusele juurdepääsetavas laadimispunktis, et lõppkasutajatel ei ole kohustust kasutada automaatset autentimist ja nad võivad selle asemel laadida oma sõidukit korrapõhiselt, nagu on sätestatud lõikes 1, või kasutada muud lepingupõhist laadimislahendust, mida asjaomases laadimispunktis pakutakse. Laadimispunktide käitajad näitavad lõppkasutajatele seda võimalust selgelt ja pakuvad seda lõppkasutajale mugaval viisil igas nende käitatavas üldsusele juurdepääsetavas laadimispunktis, kus nad teevad automaatse autentimise kättesaadavaks.

3. Üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide käitajad ei tohi küsitavate hindadega diskrimineerida lõppkasutajaid ja liikuvusteenuse osutajaid ega eri liikuvusteenuse osutajaid. Hindu võib eristada üksnes proportsionaalselt ja kui see on objektiivselt põhjendatud.

4. Vähemalt 50 kW väljundvõimsusega üldsusele juurdepääsetavates laadimispunktides peab käitaja küsitav korrapõhine hind põhinema tarnitud elektri kilovatt-tunni (kWh) hinnal. Lisaks võivad kõnealuste laadimispunktide käitajad võtta kasutustasu minutihinnana, et vältida laadimispunkti pikaajalist hõivamist.

Vähemalt 50 kW väljundvõimsusega üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide käitajad esitavad laadimisjaamades korrapõhise kWh hinna ja võimaliku kasutustasu, mis on väljendatud minutihinnana, nii et see teave oleks lõppkasutajale teada enne laadimiskorra algust ja hõlbustaks hinnavõrdlust.

Alla 50 kW väljundvõimsusega üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide käitajad teevad nende käitatavates laadimisjaamades kättesaadavaks selgelt ja lihtsalt korrapõhist hinda käsitleva teabe, sealhulgas koos kõigi selle hinnakomponentidega, nii et kõnealune teave oleks lõppkasutajale teada enne laadimiskorra algust ja hõlbustaks hinnavõrdlust. Kohaldatavad hinnakomponendid esitatakse järgmises järjekorras:

- kilovatt-tunni (kWh) hind;
- minutihind;
- laadimiskorra hind ja
- muu kohaldatav hinnakomponent.

Esimest ja teist lõiku kohaldatakse kõigi laadimispunktide suhtes, mis on kasutusele võetud alates 13. aprillist 2024.

5. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajalt, peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne kavandatud 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. Liikuvusteenuse osutajad ei võta piiriüleste e-rändlusteenuste eest lisatasu.

6. Liikmesriigid tagavad, et nende ametiasutused jälgiksid korrapäraselt laadimistaristu turgu ning eelkõige laadimispunktide käitajate ja liikuvusteenuse osutajate vastavust lõigetele 3 ja 5. Samuti püüavad liikmesriigid tagada, et nende ametiasutused jälgiksid korrapäraselt tarbijaid mõjutavaid võimalikke ebauusaid kaubandustavasid.

7. Laadimispunktide käitajad tagavad, et hiljemalt 14. oktoobriks 2024 on kõik nende käitatavad üldsusele juurdepääsetavad laadimispunktid digitaalselt ühendatud laadimispunktid.
8. Laadimispunktide käitajad tagavad, et kõik nende käitatavad üldsusele juurdepääsetavad laadimispunktid, mis on ehitatud pärast 13. aprilli 2024 või renoveeritud pärast 14. oktoobrit 2024, võimaldavad nutilaadimist.
9. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et TEN-T teedevõrgus olevatel parkimis- ja puhkealadel, kus on kasutusele võetud alternatiivkütuste taristu, oleks alternatiivkütuste taristu täpne asukoht tähistatud asjakohaste viitadega.
10. Üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide käitajad tagavad, et hiljemalt 14. aprilliks 2025 on kõikides nende käitatavates üldsusele juurdepääsetavates alalisvooluga laadimispunktides paigaldatud paikne laadimiskaabel.
11. Kui laadimispunkti käitaja ei ole asjaomase laadimispunkti omanik, teeb omanik käitajale vastavalt nendevahelisele kokkuleppele juurdepääsetavaks laadimispunkti, mille tehnilised omadused võimaldavad käitajal täita lõigetes 2, 7, 8 ja 10 sätestatud kohustusi.

Artikkel 6

Maantesõidukite vesinikutankimistaristuga seotud sihid

1. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumil võetakse hiljemalt 31. detsembriks 2030 kasutusele minimaalne arv üldsusele juurdepääsetavaid vesinikutanklaid.

Selleks tagavad liikmesriigid, et 31. detsembriks 2030 võetakse kasutusele üldsusele juurdepääsetavad vesinikutanklad, mille kavandatud minimaalne kumulatiivne võimsus on 1 tonn päevas ja mis on varustatud vähemalt 700-baarise tankuriga ning mille maksimaalne vahekaugus TEN-T põhivõrgus on 200 km.

Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2030 võetakse igas linnatranspordisõlmes kasutusele vähemalt üks üldsusele juurdepääsetav vesinikutankla. Liikmesriigid tagavad, et viiakse läbi analüüs, et määrata parim asukoht vesinikutanklate jaoks ja et uurida eelkõige selliste tanklate kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kus saaks varustada ka muid transpordiliike.

Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes kindlaks selge lineaarse trajektoori, et saavutada 2030. aasta sihid, koos 2027. aastaks kavandatud selge sihiga, millega tagatakse TEN-T põhivõrgu piisav katvus, et rahuldada arenevat turunõudlust.

2. Naaberliikmesriigid tagavad, et TEN-T põhivõrgu piiriülestel lõikudel ei ületata lõike 1 teises lõigus osutatud maksimaalseid vahekaugusi.

3. Üldsusele juurdepääsetava tankla käitaja või, kui käitaja ei ole tankla omanik, siis kõnealuse tankla omanik tagab vastavalt nendevahelisele kokkuleppele, et tankla on kavandatud kergsõidukite ja raskeveokite teenindamiseks.

4. Erandina käesoleva artikli lõikest 1 võivad liikmesriigid TEN-T põhivõrgu maanteedel, kus kogu keskmine aastane liiklustihedus on väiksem kui 2 000 raskeveokit päevas ja kus taristu kasutuselevõtt ei ole sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude seisukohast õigustatud, vähendada kuni 50 % võrra üldsusele juurdepääsetava vesinikutankla võimsust, mis on nõutav vastavalt käesoleva artikli lõikele 1, tingimusel et kõnealuses lõikes sätestatud nõuded seoses vesinikutanklate maksimaalse vahekauguse ja tankuri rõhuga on täidetud. Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesolevas lõikes osutatud erandi kasutamise juhtumitest. Liikmesriigid vaatavad need juhtumid läbi artiklis 15 osutatud riiklike eduaruannete esitamise raames iga kahe aasta tagant.

5. Erandina käesoleva artikli lõikest 1, juhul kui taristu kasutuselevõtu kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga, võivad liikmesriigid otsustada jätta kohaldamata käesoleva artikli lõige 1

- a) ELi toimimise lepingu artiklis 349 osutatud liidu äärepoolseimatele piirkondadele või

- b) saartele, mis on vastavalt direktiivile (EL) 2019/944 hõlmatud väikeste ühendatud võrkude või väikeste eraldatud võrkude määratlusega.

Sellistel juhtudel põhjendavad liikmesriigid oma otsuseid komisjonile ja teevad kogu asjakohase teabe kättesaadavaks oma riiklikes poliitikaraamistikes.

Artikkel 7

Vesinikutankimistaristu

1. Vesinikutankimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel tankida nende käitatavates üldsusele juurdepääsetavates tankimispunktides korrapõhiselt.

Kõigis üldsusele juurdepääsetavates vesinikutankimispunktides peab olema võimalik korrapõhine tankimine, mille eest tasutakse liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks võtavad kõnealuste tankimispunktide käitajad 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.

Üldsusele juurdepääsetavatele vesinikutankimispunktile, mis on kasutusele võetud pärast 13. aprilli 2024, kohaldatakse käesolevas lõikes sätestatud nõudeid alates nende kasutuselevõtust. Üldsusele juurdepääsetavatele tankimispunktile, mis on kasutusele võetud enne 13. aprilli 2024, kohaldatakse käesolevas lõikes sätestatud nõudeid alates 14. oktoobrist 2024.

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

2. Üldsusele juurdepääsetavate vesinikutankimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldsusele juurdepääsetavate vesinikutankimispunktide käitajad ei tohi küsitavate hindadega diskrimineerida lõppkasutajaid ja liikuvusteenuse osutajaid ega eri liikuvusteenuse osutajaid. Asjakohasel juhul võib hindu eristada üksnes juhul, kui see on objektiivselt põhjendatud.

3. Vesinikutankimispunktide käitajad esitavad nende käitatavates üldsusele juurdepääsetavates vesinikutanklates selgelt teabe korrapõhise kilogrammihinna kohta, nii et see teave oleks lõppkasutajatele teada enne tankimiskorra algust ja hõlbustaks hinnavõrdlust.

4. Üldsusele juurdepääsetavate vesinikutanklate käitajad võivad pakkuda klientidele vesiniku tankimise teenuseid lepingu alusel, sealhulgas teiste liikuvusteenuse osutajate eest ja nimel. 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 kõik vesinikutankimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, sealhulgas kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud.

Artikkel 8

Maanteeõidukite jaoks ette nähtud veeldatud metaani taristu

Liikmesriigid tagavad kuni 31. detsembrini 2024, et vähemalt TEN-T põhivõrgus võetakse nõudluse korral kasutusele piisav arv üldsusele juurdepääsetavaid veeldatud metaani tankimise punkte, et veeldatud metaani kasutavad raskeveokid saaksid kogu liidus liikuda, välja arvatud juhul, kui taristu kasutuselevõtu kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga.

Artikkel 9

Meresadamate kaldaäärse elektritoitega seotud sihid

1. Liikmesriigid tagavad, et merekonteinerilaevadele ja merereisilaevadele tagatakse TEN-T meresadamates minimaalne kaldaäärne elektritoide.

Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, millega tagatakse 31. detsembriks 2029, et:

- a) TEN-T põhivõrgu meresadamates ja TEN-T üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on kai ääres sildunud üle 5 000-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 5 000-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 5 000-tonnise kogumahutavusega merereise tegevate ro-ro-reisiparvlaevade ja üle 5 000-tonnise kogumahutavusega merereise tegevate kiirreisilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 40, on võimalik tagada igal aastal kaldaäärne elektritoide vähemalt 90 % kõigi asjaomases meresadamas kai ääres sildunud üle 5 000-tonnise kogumahutavusega merereise tegevate ro-ro-reisiparvlaevade ja üle 5 000-tonnise kogumahutavusega merereise tegevate kiirreisilaevade sadamakülastuste puhul;
- c) TEN-T põhivõrgu meresadamates ja TEN-T üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on kai ääres sildunud üle 5 000-tonnise kogumahutavusega muude merereisilaevade kui merereise tegevate ro-ro-reisiparvlaevade ja merereise tegevate kiirreisilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 25, on võimalik tagada igal aastal kaldaäärne elektritoide vähemalt 90 % kõigi asjaomases meresadamas kai ääres sildunud üle 5 000-tonnise kogumahutavusega muude merereisilaevade kui merereise tegevate ro-ro-reisiparvlaevade ning merereise tegevate kiirreisilaevade sadamakülastuste puhul.

2. Määruse (EL) 2023/1805 artikli 6 lõike 5 punktides a, b, c, e ja g osutatud laevade sadamakülastusi ei võeta arvesse käesoleva artikli lõike 1 kohaselt asjaomases meresadamas kai ääres sildunud laevade sadamakülastuste koguarvu kindlaksmääramisel.

3. Kui TEN-T põhivõrgu meresadam või TEN-T üldvõrgu meresadam asub saarel, või ELi 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 käesoleva artikli lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal mittefossiilsetest energiaallikatest toodetud elektrivõimsus asjaomase saare, äärepoolseima piirkonna või Ceuta ja Melilla vajaduste rahuldamiseks.

Artikkel 10

Siseveesadamate kaldaäärse elektritoitega seotud sihid

Liikmesriigid tagavad, et

- a) 31. detsembriks 2024 on kõigis TEN-T põhivõrgu siseveesadamates vähemalt üks seade, mis varustab siseveelaevu kaldaäärse elektritoitega;
- b) 31. detsembriks 2029 on kõigis TEN-T üldvõrgu siseveesadamates vähemalt üks seade, mis varustab siseveelaevu kaldaäärse elektritoitega.

*Artikkel 11***Veeldatud metaaniga meresadamate varustamise sihid**

1. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamates võetakse kasutusele piisav arv veeldatud metaani tankimise punkte, et hiljemalt 31. detsembriks 2024 saaksid merelaevad kogu TEN-T põhivõrgus liikuda. Liikmesriigid teevad vajaduse korral naaberliikmesriikidega koostööd, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.
2. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes kindlaks TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud veeldatud metaani tankimise punktidele, võttes arvesse sadama arengut, olemasolevaid veeldatud metaani tankimise punkte ja tegelikku turunõudlust, sealhulgas lühi- ja pikaajaliselt, ning muid arenguid.

*Artikkel 12***Seisvate õhusõidukite elektriga varustamise sihid**

1. Liikmesriigid tagavad, et kõikides TEN-T põhivõrgu lennujaamades ja TEN-T üldvõrgu lennujaamades on elektritoide seisvatele õhusõidukitele tagatud järgmiselt:
 - a) 31. detsembriks 2024 kõikidel äriliseks lennutranspordiks kasutatavatel terminaliga ühendatud õhusõiduki seisupaikadel, mida kasutatakse reisijate pardaleminekuks või pardalt lahkumiseks või kaupade peale- või mahalaadimiseks;
 - b) 31. detsembriks 2029 kõikidel äriliseks lennutranspordiks kasutatavatel terminalist eemal asuvatel õhusõiduki seisupaikadel, mida kasutatakse reisijate pardaleminekuks või nende õhusõidukist väljumiseks või kaupade peale- või mahalaadimiseks.
2. Liikmesriigid võivad vabastada TEN-T võrgu lennujaamad, kus viimase kolme aasta jooksul on tehtud keskmiselt vähem kui 10 000 kommertslenndu aastas, kohustusest varustada elektriga kõigil terminalist eemal asuvatel seisupaikadel seisvaid õhusõidukeid.
3. Lõiget 1 ei kohaldata sihipärastele jäätõrjealadele, kindlaksmääratud sõjaväealadel asuvatele seisupaikadele ja seisupaikadele, mis on ette nähtud konkreetselt üldlennunduses kasutatavatele õhusõidukitele, mille maksimaalne stardimass on alla 5,7 tonni.
4. Liikmesriigid võtavad hiljemalt 1. jaanuarist 2030 vajalikud meetmed, et lõike 1 kohaselt tarnitud elekter tuleks elektrivõrgust või oleks toodetud kohapeal ilma fossiilkütust kasutamata.

*Artikkel 13***Raudteetaristu**

Raudteetaristu puhul, mis ei ole hõlmatud määrusega (EL) nr 1315/2013, hindavad liikmesriigid alternatiivkütuste tehnoloogia ja jõuseadmete arendamist raudteelõikude jaoks, mida ei saa tehnilistel või kulutõhususe põhjustel täielikult elektrifitseerida, näiteks vesinikkütuseelemendiga või akutoitega rongid, ning asjakohasel juhul laadimis- ja tankimistaristu vajadusi.

*Artikkel 14***Riiklikud poliitikaraamistikud**

1. Iga liikmesriik koostab ja edastab komisjonile 31. detsembriks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi.

2. Riiklik poliitikaraamistik sisaldab vähemalt järgmist:

- a) hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu hetkeolukorrale ja tulevasele arengule ning alternatiivkütuste taristu arendamisele, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust ning alternatiivkütuste taristu arengut saartel ja äärepoolseimates piirkondades;
- b) artiklite 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 kohased riiklikud sihid, mille puhul on käesolevas määruses sätestatud kohustuslikud riiklikud sihid;
- c) poliitika ja meetmed, mis on vajalikud, et tagada punktis b osutatud kohustuslike sihtide saavutamine;
- d) kavandatud või vastuvõetud meetmed, millega edendatakse sõidukiparkide jaoks ette nähtud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu, eelkõige ühistransporditeenuste jaoks ette nähtud laadimisjaamade ja vesinikutanklate ning ühiskasutatavate autode jaoks ette nähtud laadimisjaamade kasutuselevõttu;
- e) kavandatud või vastuvõetud meetmed, millega ergutatakse ja hõlbustatakse kergsõidukite ja raskeveokite laadimisjaamade kasutuselevõttu eramaal, mis ei ole üldsusele juurdepääsetavad;
- f) kavandatud või vastuvõetud meetmed alternatiivkütuste taristu edendamiseks linnatranspordisõlmedes, eelkõige seoses üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktidega;
- g) kavandatud või vastuvõetud meetmed piisava arvu üldsusele juurdepääsetavate kiirlaadimispunktide kasutuselevõtu edendamiseks;
- h) kavandatud või vastuvõetud meetmed, millega tagatakse, et laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine, sealhulgas kahesuunaliste laadimispunktide geograafiline jaotus, suurendab energiasüsteemi paindlikkust ja taastuvelektri loomimist elektrisüsteemi;
- i) meetmed, millega tagatakse, et üldsusele juurdepääsetavad alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktid on ligipääsetavad eakatele, piiratud liikumisvõimega isikutele ja puuetega inimestele kooskõlas direktiivis (EL) 2019/882 sätestatud ligipääsetavusnõuetega;
- j) kavandatud või vastuvõetud meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise, hangete ja käitamisega seotud võimalikud takistused;
- k) ülevaade olukorrast, perspektiividest ja kavandatud meetmetest seoses alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttuga meresadamates, välja arvatud merelaevade varustamiseks veeldatud metaani ja kaldaäärse elektritoitega, näiteks vesiniku, ammoniaagi, metanooli ja elektri kasutuselevõttuga;
- l) ülevaade olukorrast, perspektiividest ja kavandatud meetmetest seoses alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttuga, sealhulgas sihid, peamised vahe-eesmärgid ja vajalikud rahalised vahendid vesinikkütuseelemendiga või akutoitega rongide jaoks TEN-T raudteelõikudes, mida ei ole võimalik elektrifitseerida;
- m) ülevaade olukorrast, perspektiividest ja kavandatud meetmetest seoses alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttuga lennujaamades, välja arvatud lennujaamades seisvate õhusõidukite elektritoiteks, näiteks õhusõidukite elektriga laadimiseks ja vesinikuga tankimiseks;
- n) ülevaade olukorrast, perspektiividest ja kavandatud meetmetest seoses alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttuga siseveelaevanduses, näiteks elektri ja vesiniku puhul.

3. Riiklik poliitikaraamistik võib sisaldada järgmisi elemente:
- a) ülevaade olukorrast, perspektiividest ja kavandatud meetmetest seoses alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu meresadamates, näiteks elektri ja vesiniku kasutamine Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2017/352⁽³¹⁾ määratletud sadamateenuste puhul;
 - b) riiklikud sihid ja meetmed alternatiivkütuste taristu edendamiseks teedevõrkudes, mis ei kuulu TEN-T põhivõrku või TEN-T üldvõrku, pidades eelkõige silmas üldsusele juurdepääsetavaid laadimispunkte;
 - c) meetmed, millega tagatakse liikmesriigi kogu territooriumil juurdepääs laadimis- ja tankimistaristule, pöörates erilist tähelepanu maapiirkondadele, et tagada nende juurdepääsetavus ja territoriaalne ühtekuuluvus;
 - d) meetmed, millega tagatakse, et riiklikul tasandil kättesaadava üldsusele juurdepääsetava alternatiivkütuste taristu tiheduse puhul võetaks arvesse rahvastikutihedust;
 - e) punktidega a, b, c ja d seotud riiklikud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu sihid ja eesmärgid, mille puhul ei ole käesolevas määruses sätestatud kohustuslikke sihte.
4. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse nende territooriumil olemasolevate eri transpordiliikide vajadusi.
5. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse asjakohasel juhul arvesse piirkondlike ja kohalike ametiasutuste huve, eelkõige ühistranspordi jaoks ette nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning asjaomaste sidusrühmade huve.
6. 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 puhul. Komisjon abistab liikmesriike koostööprotsessis.
7. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad olema kooskõlas liidu asjakohaste riigiabi normidega.
8. Iga liikmesriik teeb oma riikliku poliitikaraamistiku kavandi üldsusele kättesaadavaks ning tagab, et üldsusele antakse varajased ja tõhusad võimalused osaleda riikliku poliitikaraamistiku kavandi ettevalmistamises.
9. Komisjon hindab riiklike poliitikaraamistike kavandeid ja võib esitada liikmesriigile soovitusi. Kõnealused soovitusel esitatakse hiljemalt kuue kuu jooksul pärast käesoleva artikli lõikes 1 osutatud riiklike poliitikaraamistike kavandite esitamist. Kõnealustes soovitustes võidakse käsitleda eelkõige järgmist:
- a) sihtide ambitsioonikuse tase, pidades silmas artiklites 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 ja 13 sätestatud kohustuste täitmist;
 - b) riiklike sihtide ja eesmärkidega seotud poliitika ja meetmed.
10. Iga liikmesriik võtab oma lõplikus riiklikus poliitikaraamistikus kõiki komisjoni soovitusi asjakohaselt arvesse. Kui liikmesriik ei võta soovitusi või selle olulist osa arvesse, esitab ta komisjonile kirjaliku selgituse.
11. Iga liikmesriik koostab 31. detsembriks 2025 kergesti loetaval ja arusaadaval kujul oma lõpliku riikliku poliitika- raamistiku ning teavitab sellest komisjoni. Komisjon teeb kõnealused lõplikud riiklikud poliitikaraamistikud üldsusele kättesaadavaks.

⁽³¹⁾ 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).

Artikkel 15

Riikide aruandlus

1. Iga liikmesriik esitab komisjonile 31. detsembriks 2027 ja seejärel iga kahe aasta tagant eraldi riikliku eduaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta. Aruanne koostatakse kergesti loetaval ja arusaadaval kujul ning komisjon teeb selle üldsusele kättesaadavaks.
2. Riiklik eduaruanne hõlmab I lisas loetletud teavet ning sisaldab asjakohasel juhul põhjendust artikli 14 lõikes 2 osutatud riiklike sihtide ja eesmärkide saavutamise taseme kohta ning kõnealuste sihtide ja eesmärkide tulevikus saavutamiseks kavandatud meetmete kohta.
3. Liikmesriigid hindavad hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel iga kolme aasta tagant, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sealhulgas nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Sellel hindamisel võetakse arvesse kõiki avalike või eraomandis olevate laadimispunktide liike, sealhulgas need, mis pakuvad nutilaadimist, kahesuunalist laadimist ja kõiki väljundvõimsusi, ning antakse soovitusi laadimispunkti liigi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. Hindamisel määratakse kindlaks asjakohased meetmed, mida tuleb rakendada käesolevas määruses sätestatud nõuete täitmiseks, sealhulgas meetmed, millega tagatakse taristu planeerimise kooskõla vastava võrgu planeerimisega. Hindamisel võetakse arvesse kõigi sidusrühmade sisendit ja hinnang tehakse üldsusele kättesaadavaks. Iga liikmesriik võib taotleda, et hindamise teeks tema reguleeriv asutus. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide kasutuselevõtuks ja lisavad need meetmed käesoleva artikli lõikes 1 osutatud riiklikku 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 hiljemalt 30. juuniks 2024 ning seejärel iga kolme aasta tagant põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate esitatud teabe põhjal kahesuunalise laadimise võimalikku rolli kasutaja ja süsteemi kulude vähendamisel ja taastuvelektri osakaalu suurendamisel elektrisüsteemis. Hinnang tehakse üldsusele kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohaseid meetmeid eramaal asuvate kahesuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud riiklikku eduaruandesse.

Artikkel 16

Riiklike poliitikaraamistike ja riiklike eduaruannete sisu, ülesehitus ja vorming

Komisjon võtab hiljemalt 14. oktoobriks 2024 vastu suunised ja vormingud, mis käsitlevad liikmesriikide poolt artikli 14 kohaselt esitatavate riiklike poliitikaraamistike sisu, ülesehitust ja vormingut ning liikmesriikide poolt artikli 15 lõike 1 kohaselt esitatavate riiklike eduaruannete sisu. Komisjon võib võtta vastu suunised ja vormingud, et hõlbustada käesoleva määruse muude sätete tulemuslikku kohaldamist kogu liidus.

Artikkel 17

Riiklike poliitikaraamistike ja riiklike eduaruannete läbivaatamine

1. Komisjon hindab 31. detsembriks 2026 liikmesriikide poolt artikli 14 lõike 11 kohaselt teavitatud riiklikke poliitikaraamistikke ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande kõnealuste riiklike poliitikaraamistike hindamise ja nende sidususe kohta liidu tasandil, sealhulgas annab esimese hinnangu artikli 14 lõikes 2 osutatud riiklike sihtide saavutamise eeldatava taseme kohta.
2. Komisjon hindab liikmesriikide poolt artikli 15 lõike 1 kohaselt esitatud riiklikke eduaruandeid ja annab asjakohasel juhul liikmesriikidele soovitusi, et tagada käesolevas määruses sätestatud eesmärkide ja kohustuste täitmine.

3. Asjaomane liikmesriik teatab komisjonile kuue kuu jooksul alates lõikes 2 osutatud soovitude kättesaamisest, kuidas ta kavatseb soovitusi rakendada. Kui asjaomane liikmesriik otsustab soovitud või nende olulise osa rakendamata jätta, esitab ta komisjonile selle kohta põhjendused.

4. Pärast seda, kui liikmesriik on esitanud teate või lõikes 3 osutatud põhjendused, kirjeldab asjaomane liikmesriik oma järgmises riiklikus eduaruandes, kuidas ta on soovitusi rakendanud.

5. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande riiklike eduaruannete hindamise kohta üks aasta pärast seda, kui liikmesriigid on riiklikud eduaruanded artikli 15 lõike 1 kohaselt esitanud. Kõnealune hindamine sisaldab hinnangut järgmise kohta:

- a) liikmesriikide edusammud artikli 14 lõikes 2 osutatud sihtide ja eesmärkide saavutamisel, sealhulgas liikmesriikide vastused käesoleva artikli lõike 2 kohastele komisjoni soovitudele;
- b) alternatiivkütuste taristu arengu sidusus liidu tasandil.

6. Komisjon teeb artikli 14 lõikes 11 osutatud lõplike riiklike poliitikaraamistike, artikli 15 lõikes 1 osutatud riiklike eduaruannete ja artikli 18 lõikes 1 osutatud aruannete põhjal üldsusele kättesaadavaks teabe iga liikmesriigi esitatud riiklike sihtide ja eesmärkide kohta ja ajakohastab kõnealust teavet seoses järgmisega:

- a) üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide ja -jaamade arv vastavalt III lisas esitatud liigitusele, eristades seejuures kergsõidukite laadimispunkte ning raskeveokite laadimispunkte ja -jaamasid;
- b) üldsusele juurdepääsetavate vesinikutankimispunktide arv;
- c) TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite taristu;
- d) TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu lennujaamades seisvate õhusõidukite elektritoite taristu;
- e) veeldatud metaani tankimispunktide arv TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;
- f) mootorsõidukite jaoks ette nähtud üldsusele juurdepääsetavate veeldatud metaani tankimise punktide arv;
- g) mootorsõidukite jaoks ette nähtud üldsusele juurdepääsetavate surumaagaasi tankimispunktide arv;
- h) muude alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktid TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;
- i) muude alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktid TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu lennujaamades;
- j) raudteetranspordi jaoks ette nähtud alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktid.

Artikkel 18

Edusammude jälgimine

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile 31. märtsiks 2025 ja seejärel iga aasta 31. märtsiks laadimise kogu summaarse väljundvõimsuse ja kasutusele võetud üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide arvu ning eelneva aasta 31. detsembri seisuga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite arvu kooskõlas III lisas esitatud nõuetega.

2. Ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklis 258 sätestatud menetluse kohaldamist, kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruandest või komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb risk, et liikmesriik ei saavuta käesoleva määruse artikli 3 lõikes 1 sätestatud riiklike sihte, võib komisjon koostada selle kohta järeldused ja soovitada asjaomasel liikmesriigil võtta riiklike sihtide saavutamiseks parandusmeetmeid. Asjaomane liikmesriik teavitab kolme kuu jooksul pärast komisjoni järelduste kättesaamist komisjoni

- a) parandusmeetmetest, mida ta kavatses rakendada käesoleva määruse artikli 3 lõikes 1 sätestatud riiklike sihtide saavutamiseks, sealhulgas lisameetmed, mida liikmesriik kavatses nende sihtide saavutamiseks võtta, ning
- b) meetmete selge ajakava, mis võimaldab hinnata iga-aastaseid edusamme kõnealuste sihtide saavutamisel.

Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed on rahuldavad, ajakohastab asjaomane liikmesriik oma viimases riiklikus eduaruandes, millele on osutatud artiklis 15, kõnealuseid parandusmeetmeid ja esitab selle komisjonile.

Komisjon teeb oma soovitused ning asjaomase liikmesriigi parandusmeetmed ja lisameetmed üldsusele kättesaadavaks.

Artikkel 19

Kasutajateave

1. Turule lastud mootorsõidukite kohta, mida on võimalik korrapäraselt laadida või tankida, tuleb teha kättesaadavaks asjakohane, järjepidev ja selge teave.

Kõnealune teave tehakse kättesaadavaks

- a) tootjate poolt mootorsõidukite kasutusjuhendites ja mootorsõidukitel, kui need sõidukid turule lastakse;
- b) laadimis- ja tankimispunktides nende käitajate poolt ning
- c) mootorsõidukite edasimüüjate puhul turustajate poolt.

2. Käesoleva artikli lõikega 1 hõlmatud sõidukite ja taristu või kütuste ja sõidukite ühilduvus tehakse kindlaks vastavalt II lisa punktides 10.1 ja 10.2 osutatud tehniliste kirjeldustele.

Kui need tehnilised kirjeldused osutavad graafilisele tähisele, sealhulgas värvikoodide skeemile, peab graafiline tähis olema lihtne ja kergesti arusaadav.

Kõnealune graafiline tähis peab olema paigutatud selgelt nähtavale kohale

- a) tankimispunktide käitajate poolt kõigi nende käitatavate tankimispunktide asjaomastele pumpadele ja nende püstolitele alates kütuste turule laskmise kuupäevast;
- b) tootja poolt asjaomase kütuse jaoks soovitatava ja sobiva mootorsõiduki kütusepaagi korgi vahetusse lähedusse ning mootorsõiduki kasutusjuhendisse, kui mootorsõidukid lastakse turule.

3. Liikmesriigid tagavad, et kütusehindade näitamisel tanklas on teavitamise eesmärgil esitatud II lisa punktis 10.3 osutatud alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühist meetodikat kasutades asjaomaste ühikuhindade võrdlus. Võrdlus sisaldab asjakohasel juhul asjaomast ühikuhinda, eelkõige elektri ja vesiniku ühikuhinda.

4. Juhul kui kütuse tehnilisi kirjeldusi kindlaks määravad Euroopa standardid ei hõlma asjaomase standardi järgimist näitavaid märgistamisnõudeid või kui märgistamisnõuetes ei osutata graafilisele tähisele, sealhulgas värvikoodide skeemile, või kui märgistamisnõuded ei ole käesoleva määruse sihtide saavutamiseks sobivad, võib komisjon lõigete 1 ja 2 ühetaoliseks rakendamiseks võtta vastu rakendusakte, et anda luba Euroopa standardiorganisatsioonidele töötada välja ühilduvuse märgistamiseks kirjeldused.

Esimeses lõigus osutatud loa kohaste Euroopa standardiorganisatsioonide välja töötatud ühilduvuse märgistamise kirjelduste alusel võtab komisjon vastu rakendusaktid, milles määratakse kindlaks graafiline tähis, sealhulgas värvikoodide skeem, niisuguste kütuste ühilduvuse suhtes, mis on liidu turule lastud ja komisjoni hinnangul saavutanud rohkem kui ühes liikmesriigis kogumüügist 1 % taseme.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

5. Kui asjaomaste Euroopa standardite märgistamist käsitlevaid norme ajakohastatakse või töötatakse välja uued alternatiivkütuste Euroopa standardid, kohaldatakse vastavaid märgistamisnõudeid kõigi laadimis- ja tankimispunktide suhtes hiljemalt 24 kuu möödumisel asjaomase rakendusakti vastuvõtmisest ning kõigi turule lastud mootorsõidukite suhtes alates asjaomase rakendusakti jõustumise kuupäevast.

Artikkel 20

Andmete esitamine

1. Liikmesriigid määravad identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsiooni. Identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioon annab välja ja haldab kordumatuid tunnuskoode, et 14. aprilliks 2025 identifitseerida vähemalt laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid.

2. Alternatiivkütuste üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad hiljemalt 14. aprilliks 2025 staatiliste ja dünaamiliste andmete tasuta kättesaadavuse nende käitatava alternatiivkütuste taristu või selle taristuga olemuslikult seotud teenuste kohta, mida nad osutavad või mille osutamiseks kasutavad nad allhanget. Kättesaadavaks tuleb teha järgmised andmeliigid:

a) nende käitatavate üldsusele juurdepääsetavate 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) laadimisjaamade ja tankla omaniku ja käitaja kontaktandmed;
- v) lahtiolekuajad;

b) täiendavad staatilised andmed nende käitatavate üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide kohta:

- i) tunnuskoovid, vähemalt laadimispunkti käitaja tunnuskoode;
- ii) pistmiku tüüp;
- iii) voolu tüüp (vahelduv-/alalisvool);
- iv) laadimisjaama maksimaalne väljundvõimsus (kW);
- v) laadimispunkti maksimaalne väljundvõimsus (kW);
- vi) sõidukitüübi ühilduvus;

c) dünaamilised andmed nende käitatavate üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide kohta:

- i) käitusseisund (töökorras/rikkis);
- ii) kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses);
- iii) korrapõhine hind;
- iv) tarnitud elektrienergia on 100 % ulatuses taastuv (jah/ei).

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

3. Iga üldsusele juurdepääsetava alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide käitaja või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele loob kõnealuste punktide omanik rakendusliidese, mis võimaldab tasuta ja piiramatut juurdepääsu lõikes 2 osutatud andmetele, ning esitab selle rakendusliidese kohta teabe riiklikule juurdepääsupunktile.

Iga laadimis- ja tankimispunktide käitaja rakendusliides või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele vastab kõnealuste punktide omaniku rakendusliides ühtsetele tehnilistele nõuetele, mille komisjon on kehtestanud lõikes 6 osutatud delegeeritud õigusaktidega, et võimaldada automaatset ja ühtset andmevahetust üldsusele juurdepääsetavate laadimis- ja tankimispunktide käitajate ning andmekasutajate vahel.

4. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2024 tehakse käesoleva artikli lõikes 2 osutatud andmed riiklike juurdepääsupunktide kaudu avatud ja mittediskrimineerival alusel kõigile andmekasutajatele kättesaadavaks kooskõlas delegeeritud määruse (EL) 2022/670 asjaomaseid andmeid käsitlevate sätetega ning kooskõlas täiendavate tehniliste kirjeldustega, mis võidakse kooskõlas käesoleva artikli lõikega 7 vastu võtta. Kui liikmesriigid koondavad andmed oma riiklike juurdepääsupunktides, võivad nad esitada kõnealused andmed rakendusliidese kaudu ühisele Euroopa juurdepääsupunktile.

5. Komisjon loob 31. detsembriks 2026 ühise Euroopa juurdepääsupunkti, mis toimib lõikes 2 osutatud eri riiklikest juurdepääsupunktidest pärit andmetele juurdepääsu hõlbustava andmeväravana. Komisjon tagab, et ühine Euroopa juurdepääsupunkt on kõigile andmekasutajatele kergesti juurdepääsetav ja seda saavad kasutada kõik andmekasutajad, näiteks luues selle jaoks eraldi veebiportaali.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 22 vastu delegeeritud õigusakte, et

- a) muuta käesoleva artikli lõiget 2, et lisada täiendavaid andmeliike üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide või sellise taristuga olemuslikult seotud teenuste kohta, mida selle taristu käitajad osutavad või mille osutamiseks kasutavad nad allhanget, pidades silmas tehnoloogia arengut või turul kättesaadavaks tehtud uusi teenuseid, ning
- b) täiendada käesolevat määrust, kehtestades ühtsed tehnilised nõuded ühtse rakendusliidese jaoks, et võimaldada automaatset ja ühtset andmevahetust üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste laadimispunktide ja tankimispunktide käitajate ning andmekasutajate vahel.

7. Komisjon võib vastu võtta rakendusakte, milles kehtestatakse

- a) delegeeritud määruses (EL) 2022/670 esitatud kirjelduste täiendavad kirjeldused seoses käesoleva artikli lõikes 2 osutatud andmete ja käesoleva artikli lõike 6 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides osutatud andmete kättesaadavaks tegemise vormingu, sageduse ja kvaliteediga;
- b) üksikasjalik kord, mis võimaldab käesoleva artikli kohaselt nõutavate andmete kättesaadavust ja juurdepääsetavust.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 23 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Kõnealused rakendusaktid ei piira Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL ⁽³²⁾ ega selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide kohaldamist.

8. Lõigetes 6 ja 7 osutatud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktidega nähakse ette mõistlikud ülemineku perioodid, enne kui nendes sisalduvad sätted või nende muudatused muutuvad alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide käitajatele või omanikele siduvaks.

⁽³²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteedtranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Artikkel 21

Ühtsed tehnilised kirjeldused

1. Kohaldatakse II lisas esitatud tehnilisi kirjeldusi.
2. Kooskõlas määruse (EL) nr 1025/2012 artikliga 10 võib komisjon paluda Euroopa standardiorganisatsioonidel koostada Euroopa standardite kavandi, milles esitatakse tehnilised kirjeldused käesoleva määruse II lisas osutatud valdkondadele, mille jaoks komisjon ei ole ühtseid tehnilisi kirjeldusi vastu võtnud.
3. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 22 vastu delegeeritud õigusaktid, et
 - a) muuta II lisa, kehtestades selles lisas loetletud valdkondade tehnilised kirjeldused, et võimaldada laadimis- ja tankimistaristu täielikku tehnilist koostalitlusvõimet seoses füüsiliste ühenduste, teabevahetuse ning piiratud liikumisvõimega inimestele ligipääsetavuse tagamisega kõnealustes valdkondades, ning
 - b) muuta II lisa põhjendamatu viivituse ja hiljemalt 12 kuud pärast asjakohaste standardite vastuvõtmist, ajakohastades kõnealuses lisas esitatud tehnilistes kirjeldustes osutatud standardite viiteid.
4. Kui lõikes 3 osutatud delegeeritud õigusakte kohaldatakse olemasolevate taristute suhtes, peavad need delegeeritud õigusaktid põhinema kulude-tulude analüüsil, mis tuleb esitada koos kõnealuste delegeeritud õigusaktidega Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Kui kütuse tehnilisi kirjeldusi kindlaks määravad Euroopa standardid töötatakse välja pärast seda, kui komisjon on vastu võtnud artikli 19 lõike 4 teises lõigus osutatud rakendusakti, ning need standardid sisaldavad sätteid, millega nõutakse, et märgistuse puhul oleks ära näidatud vastavus asjaomastele standarditele ja viidataks graafilisele tähisele, sealhulgas värvikoodide skeemile, sisaldavad käesoleva artikli lõikes 3 osutatud delegeeritud õigusaktidega vastu võetud II lisa muudatused viidet selle kohta, milliseid standardeid või rakendusakte tuleb kohaldada, ning asjakohasel juhul tunnistatakse asjaomased rakendusaktid kehtetuks.
6. II lisa muudatused, mis on vastu võetud lõikes 3 osutatud delegeeritud õigusaktidega, sisaldavad nende delegeeritud õigusaktidega kehtestatud või muudetavate tehniliste kirjelduste puhul mõistlikke üleminekuperioode, mille jooksul need ei ole asjaomase taristu suhtes siduvad.

Artikkel 22

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklites 20 ja 21 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 13. aprillist 2024. 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 20 ja 21 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.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artiklite 20 ja 21 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 23

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, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Artikkel 24

Aruandlus ja läbivaatamine

1. Komisjon esitab 31. detsembriks 2024 Euroopa Parlamendile ja nõukogule raskeveokite tehnoloogiat ja turuvalmidust käsitleva aruande. Kõnealuses aruandes võetakse arvesse esimesi märke turu eelistustest. Samuti võetakse arvesse tehnoloogia arengut ja selleks kuupäevaks juba välja töötatud tehnilisi kirjeldusi ning lähiajal oodatavat arengut, eelkõige seoses laadimis- ja tankimisstandardite ja -tehnoloogiaga, nagu kiirlaadimisstandardid ja elektriteede süsteemid, ning seoses veeldatud vesiniku kasutamisega.

Vesinikutanklate puhul hindab komisjon täiendavalt artiklis 6 osutatud nõudeid, võttes arvesse tehnoloogia ja turu arengut, vajadust määrata kindlaks vesinikutanklate suurem võimsus, vajadust määrata kindlaks veeldatud vesiniku tankimise taristu sihid ning vesinikutanklate TEN-T üldvõrgus kasutuselevõtmise nõuete pikendamise tähtaeg.

2. Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 ja seejärel iga viie aasta järel.

Läbivaatamise käigus hindab komisjon eelkõige järgmist:

- a) kas artikli 3 lõigetes 6 ja 7, artikli 4 lõigetes 4 ja 5 ning artikli 6 lõikes 4 osutatud liikluskünnised on endiselt asjakohased, võttes arvesse vesinikkuütusega sõidukite või akutoitega elektrisõidukite osakaalu eeldatavat suurenemist liidus liiklevate sõidukite koguarvus;
- b) kas artikli 5 lõikes 1 osutatud elektroonilised maksevahendid on endiselt asjakohased;
- c) üldsusele juurdepääsetavate laadimisjaamade hinnakujundusmehhanismi toimimine ja see, kas artikli 5 lõikes 4 sätestatud hinnakomponendid annavad tarbijatele selget ja piisavat teavet;
- d) artiklis 9 sätestatud kogumahutavuse künnise võimalik vähendamine ning käesoleva määruse kohaldamisala võimalik laiendamine muudele laevatüüpidele pärast vastavasisulisi kohandusi muudes asjakohastes liidu õigusaktides;
- e) vesinik- ja elektriajamiga lennunduse turu praegune olukord ja edasine areng;
- f) käesoleva määruse mõju seoses süsinikuheite ülekandumise võimaluse ja ulatusega.

Läbivaatamisel hindab komisjon ka seda, mil määral on käesoleva määruse rakendamine täitnud oma eesmärgid ja mil määral on see mõjutanud käesoleva määrusega hõlmatud sektorite konkurentsivõimet. Kõnealune läbivaatamine hõlmab ka käesoleva määruse koostoimet muude asjakohaste liidu õigusaktidega ja selle käigus tehakse kindlaks käesoleva määruse sätted, mida võiks ajakohastada ja lihtsustada, samuti meetmed, mida on võetud või võidakse võtta, et vähendada kogukulude survet asjaomastele sektoritele. Kuna läbivaatamine on osa komisjoni analüüsist käesoleva määruse tõhususe kohta, sisaldab läbivaatamine ka hinnangut käesoleva määrusega ettevõtjatele pandud koormuse kohta.

3. Komisjon kaalub asjakohasel juhul lõikes 2 osutatud hindamise tulemusi silmas pidades, kas lisada kõnealusele hindamisele ettepanek muuta käesolevat määrust.

Artikkel 25

Kehtetuks tunnistamine

1. Direktiiv 2014/94/EL ning delegeeritud määrused (EL) 2019/1745 ja (EL) 2021/1444 tunnistatakse kehtetuks alates 13. aprillist 2024.
2. Viiteid direktiivile 2014/94/EL käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja neid loetakse vastavalt IV lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 26

Jõustumine ja kohaldamine

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

Seda kohaldatakse alates 13. aprillist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 13. september 2023

Euroopa Parlamendi nimel
president
R. METSOLA

Nõukogu nimel
eesistuja
J. M. ALBARES BUENO

I LISA

Aruandlus

Artikli 15 lõikes 1 osutatud riiklik eduaruanne sisaldab vähemalt järgmist.

1. Sihtide seadmine

a) sõidukite kasutuselevõtu prognoosid 31. detsembriks aastatel 2025, 2030 ja 2035

- kergsõidukid, eraldi akutoitega elektrilised kergsõidukid, pistikühendusega kerghübriidsõidukid ja vesinikkütusega kergsõidukid;
- raskeveokid, eraldi akutoitega elektrilised raskeveokid ja vesinikkütusega raskeveokid;

b) sihid 31. detsembriks aastatel 2025, 2027, 2030 ja 2035

- elektriliste kergsõidukite laadimistaristu: laadimisjaamade arv ja väljundvõimsus (laadimisjaamade liigitus kooskõlas III lisaga);
- asjakohasel juhul, selliste elektrilistele kergsõidukitele ette nähtud laadimisjaamade rajamine, mis ei ole üldsusele juurdepääsetavad;
- elektriliste raskeveokite jaoks ette nähtud laadimistaristu: laadimisjaamade arv ja väljundvõimsus;
- kui see on kohaldatav, selliste elektrilistele raskeveokitele ette nähtud laadimisjaamade rajamine, mis ei ole üldsusele juurdepääsetavad;
- vesinikutanklad: tanklate arv, tanklate võimsus ja nende pakutavad pistmikud;
- veeldatud metaani tanklad maanteedel: tanklate arv ja võimsus;
- veeldatud metaani tankimispunktid TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu meresadamates, sealhulgas asukoht (sadam) ja võimsus sadama kohta;
- kaldaäärne elektritoide TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu meresadamates, sealhulgas täpne asukoht (sadam) ja sadama iga seadme võimsus;
- kaldaäärne elektritoide TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu siseveesadamates, sealhulgas asukoht (sadam) ja võimsus;
- elektritoide seisvatele õhusõidukitele, seadmete arv TEN-T põhivõrgu lennujaama või TEN-T üldvõrgu lennujaama kohta;
- kui see on kohaldatav, muud riiklikud sihid, mille puhul ei ole kehtestatud kogu liitu hõlmavaid kohustuslikke riiklikke sihte. Sadamate, lennujaamade ja raudtee alternatiivkütuste taristu puhul tuleb teatada seadme asukoht ja võimsus/suurus.

2. Kasutamise määrad: punkti 1 alapunktis b osutatud kategooriate puhul asjaomase taristu kasutamisest teatamine.

3. Alternatiivkütuste kasutuselevõtuga seoses teatatud riiklike sihtide saavutamise tase eri transpordiliikide puhul (maantee-, raudtee-, vee- ja lennutransport)

- punkti 1 alapunktis b osutatud taristu kasutuselevõtu sihtide saavutamise tase kõikide asjakohaste transpordiliikide puhul, eelkõige laadimisjaamade, elektriteede süsteemi (kui see on kohaldatav), vesinikutanklate, mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoide, 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.

4. Nende juhtude läbivaatamine, mil liikmesriigid on kasutanud artikli 3 lõigetes 6, 7 ja 8, artikli 4 lõigetes 6, 7 ja 8 ning artikli 6 lõikes 4 sätestatud erandeid.

5. Õiguslikud meetmed: teave õiguslike meetmete kohta, mis võivad olla alternatiivkütuste taristu rajamise toetamiseks võetavad seadusandlikud, regulatiivsed ja haldusmeetmed, nagu ehitusload, parkimisload, ettevõtete keskkonnasäästlikkuse sertifitseerimine ning laadimispunktide ja tanklate kontsessioonid.
 6. 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, sealhulgas ühishanked alternatiivkütuste kasutamise toetamiseks;
 - nõudlusega seotud mitterahalised stiimulid, näiteks eelisjuurdepääs piiratud juurdepääsuga aladele, parkimispoliitika ja eraldi sõidurajad.
 7. Taristu kasutuselevõttuga ja tootmisega seotud avaliku sektori toetus, sealhulgas
 - 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 tehnoloogiat kasutavaid tootmisettevõtteid, jaotatud alternatiivkütuste järgi;
 - kõikide erivajaduste arvessevõtmine alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu algjärgus.
 8. Teadusuuringud, tehnoloogiaarendus ja tutvustamine: iga-aastased avaliku sektori eelarve eraldised, millega toetatakse alternatiivkütustega seotud teadusuuringuid, tehnoloogiaarendust ja tutvustamistegevust.
-

II LISA

Tehnilised kirjeldused

1. Maanteetranspordi elektrivarustuse tehnilised kirjeldused
 - 1.1. Mootorsõidukite tavaladimispunktid:
 - vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite tavaladimispunktid tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi pistikupesade või sõiduki pistmikega.
 - 1.2. Mootorsõidukite kiirladimispunktid:
 - alalisvoolul töötavad elektrisõidukite tavaladimispunktid tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN 62196-3:2014 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ pistmikega;
 - vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite kiirladimispunktid tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi pistmikega;
 - alalisvoolul töötavad elektrisõidukite kiirladimispunktid tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN 62196-3:2014 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ pistmikega.
 - 1.3. L-kategooria mootorsõidukite laadimispunktid:

L-kategooria elektrisõidukite jaoks ette nähtud üldsusele juurdepääsetavad vahelduvvoolul töötavad laadimispunktid võimsusega kuni 3,7 kW tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt ühega järgmistest:

 - a) standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 3A tüüpi pistikupesad või sõiduki pistmikud (3. laadimisviisi jaoks);
 - b) standardile IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 vastavad pistikupesad (1. või 2. laadimisviisi jaoks).
 - 1.4. Elektribusside tavaladimispunktid ja kiirladimispunktid:
 - vahelduvvoolul töötavad elektribusside tavaladimispunktid ja kiirladimispunktid tuleb varustada vähemalt standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi pistmikega;
 - alalisvoolul töötavad elektribusside tavaladimispunktid ja kiirladimispunktid tuleb varustada vähemalt standardis EN 62196-3:2014 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ pistmikega.
 - 1.5. Kooskõlas standardiga EN 61851-23-1:2020 tuleb elektribusside 4. laadimisviisi juhtivusliku laadimissüsteemi kontaktliidese automaatseade varustada vähemalt järgmiste standardis EN 50696:2021 määratletud mehaaniliste ja elektriliste liidestega:
 - taristule paigaldatud automaatne ühendusseade (ACD) (pantograaf);
 - 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. Elektriliste raskeveokite laadimisseadmete (alalisvoolul laadimine) pistmiku tehniline kirjeldus.
 - 1.7. Sõiduautode ja elektriliste kergsõidukite induktiivse staatilise juhtmevaba laadimise tehniline kirjeldus.
 - 1.8. Elektriliste raskeveokite induktiivse staatilise juhtmevaba laadimise tehniline kirjeldus.

- 1.9. Sõiduautode ja elektriliste kergsõidukite induktiivse dünaamilise juhtmevaba laadimise tehniline kirjeldus.
- 1.10. Elektriliste raskeveokite induktiivse dünaamilise juhtmevaba laadimise tehniline kirjeldus.
- 1.11. Elektribusside induktiivse staatilise juhtmevaba laadimise tehniline kirjeldus.
- 1.12. Elektribusside induktiivse dünaamilise juhtmevaba laadimise tehniline kirjeldus.
- 1.13. Elektriteede süsteemi tehniline kirjeldus: elektriliste raskeveokite dünaamiline elektrivarustus õhuliinidelt pantograafi kaudu.
- 1.14. Elektriteede süsteemi tehniline kirjeldus: elektriliste sõiduautode, elektriliste kergsõidukite ja elektriliste raskeveokite dünaamiline maapealne energiavarustus voolu juhtivate rööbaste abil.
- 1.15. L-kategooria elektrisõidukite akuvahetuse tehniline kirjeldus.
- 1.16. Tehniline kirjeldus elektriliste sõiduautode ja elektriliste kergsõidukite akuvahetuse kohta, kui see on tehniliselt teostatav.
- 1.17. Tehniline kirjeldus elektriliste raskeveokite akuvahetuse kohta, kui see on tehniliselt teostatav.
- 1.18. Laadimisjaamade tehniline kirjeldus, et tagada ligipääs puuetega kasutajate jaoks.
2. Elektrisõiduki laadimise sektori 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. Maanteetranspordisõidukite vesinikuvarustuse tehnilised kirjeldused
 - 3.1. Välitingimustes paiknevad vesinikutankimispunktid, mis väljastavad mootorsõidukite kütuseks gaasilist vesinikku, vastavad vähemalt standardis EN 17127:2020 kirjeldatud koostalitlusvõime nõuetele.
 - 3.2. Mootorsõidukite vesinikutankimispunktide väljastatava vesiniku kvaliteedinäitajad vastavad standardis EN 17124:2022 kirjeldatud nõuetele. Standardis kirjeldatakse ka vesiniku kvaliteedi tagamise meetodeid.
 - 3.3. Tankimisalgoritm vastab standardi EN 17127:2020 nõuetele.
 - 3.4. Kui standardi EN ISO 17268:2020 kohane sertifitseerimisprotsess on lõpule viidud, vastavad mootorsõidukite pistmikud gaasilise vesiniku tankimiseks vähemalt kõnealusele standardile.

- 3.5. Raskeveokite gaasilise vesiniku (suruvesiniku) tankimispunktide pistmike tehniline kirjeldus.
- 3.6. Raskeveokite veeldatud vesiniku tankimispunktide pistmike tehniline kirjeldus.
4. Maanteetranspordis metaani kasutamist puudutavad tehnilised kirjeldused
- 4.1. Mootorsõidukite surumaagaasi tankimispunktid vastavad nõudele, mille kohaselt tankimisrõhk (töörõhk) on 15 °C juures 20,0 MPa (200 baari). Kooskõlas standardiga EN ISO 16923:2018 on koos temperatuuri korrigeerimisega suurimaks tankimisrõhuks lubatud 26,0 MPa.
- 4.2. Pistikühenduse profiil vastab ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 110, milles viidatakse standardi EN ISO 14469:2017 I ja II osale.
- 4.3. Mootorsõidukite veeldatud metaani tankimise punktid vastavad 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 vastavad pistmiku omadused standardile EN ISO 12617:2017 „Maanteesõidukid. Veeldatud maagaasi pistmik. 3,1 MPa pistmik“.
5. Meretranspordi ja siseveelaevanduse elektrivarustuse tehnilised kirjeldused
- 5.1. Merelaevade kaldaäärne elektritoide, sealhulgas süsteemide kavandamine, paigaldamine ja katsetamine vastab vähemalt standardi IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 tehnilistele kirjeldustele kaldaäärse kõrgepingeühenduse kohta.
- 5.2. Kaldaäärse kõrgepingeühenduse pistikud, pistikupesad ja laevaliitmikud vastavad vähemalt standardi IEC 62613-1:2019 tehnilisele kirjeldusele.
- 5.3. Siseveelaevade kaldaäärne elektritoide vastab olenevalt energianõudest vähemalt standardile EN 15869-2:2019 või standardile EN 16840:2017.
- 5.4. Merelaevade kaldaäärsete akulaadimispunktide tehniline kirjeldus, mis hõlmab merelaevade ühenduvust ja süsteemi koostalitlusvõimet.
- 5.5. Siseveelaevade kaldaäärsete akulaadimispunktide tehniline kirjeldus, mis hõlmab siseveelaevade ühenduvust ja süsteemi koostalitlusvõimet.
- 5.6. Tehniline kirjeldus laeva ja sadama vahelise võrgu sideliidese kohta merelaevade automatiseeritud kaldaelektri toites ja akulaadimissüsteemides.
- 5.7. Tehniline kirjeldus laeva ja sadama vahelise võrgu sideliidese kohta siseveelaevade automatiseeritud kaldaelektri toites ja akulaadimissüsteemides.
- 5.8. Tehniline kirjeldus siseveelaevade akuvahetuse ja laadimise kohta kaldaäärsetes laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav.
6. Meretranspordis ja siseveelaevanduses vesiniku punkerdamise tehnilised kirjeldused
- 6.1. Vesinikkütusega merelaevade puhul gaasilise vesiniku (suruvesiniku) punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.

- 6.2. Vesinikkütusega siseveelaevade puhul gaasilise vesiniku (suruvesiniku) punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 6.3. Vesinikkütusega merelaevade puhul veeldatud vesiniku punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 6.4. Vesinikkütusega siseveelaevade puhul veeldatud vesiniku punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 7. Meretranspordis ja siseveelaevanduses metanooli punkerdamise tehnilised kirjeldused
 - 7.1. Metanoolkütust kasutavate merelaevade puhul metanooli punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
 - 7.2. Metanoolkütust kasutavate siseveelaevade puhul metanooli punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 8. Meretranspordis ja siseveelaevanduses ammoniaagi punkerdamise tehnilised kirjeldused
 - 8.1. Ammoniaakkütust kasutavate merelaevade puhul ammoniaagi punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
 - 8.2. Ammoniaakkütust kasutavate siseveelaevade puhul ammoniaagi punkerdamise ja tankimispunktide tehniline kirjeldus.
- 9. Meretranspordis ja siseveelaevanduses veeldatud metaani tankimise punktide tehnilised kirjeldused
 - 9.1. Merelaevade veeldatud metaani tankimise punktid, mis ei ole hõlmatud rahvusvahelise koodeksiga veeldatud gaasi mahtlastina vedavate laevade ehituse ja seadmete kohta (IGC koodeks), vastavad vähemalt standardile EN ISO 20519:2017.
 - 9.2. Siseveelaevade veeldatud metaani tankimispunktid vastavad vähemalt standardile EN ISO 20519:2017 (osad 5.3–5.7) üksnes koostalitluse võimaldamiseks.
- 10. Kütuse märgistamisega seotud tehnilised kirjeldused
 - 10.1. „Kütuse ja sõiduki ühilduvuse tähistamine. Tarbijateabe graafiline tähis“ vastab standardile EN 16942:2016 +A1:2021.
 - 10.2. „Sõiduki ja taristu ühilduvuse tähistamine. Elektrisõiduki energiavarustust käsitleva tarbijateabe graafiline tähis“ vastab vähemalt standardile EN 17186:2019.
 - 10.3. Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2018/732 ⁽¹⁾ sätestatud alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühtne metoodika.
 - 10.4. Raudteetranspordi elektrilaadimisjaamade ja vesinikutankimisrajatiste tehniline kirjeldus.

⁽¹⁾ Komisjoni 17. mai 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/732 alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühtse metoodika kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL kohaselt (ELT L 123, 18.5.2018, lk 85).

III LISA

Elektrisõidukite ja üldsusele juurdepääsetava laadimistaristu kasutuselevõtu aruandlusnõuded

- Liikmesriigid peavad koostama elektrisõidukite kasutuselevõtu aruanded järgmiselt:
 - akutoitega elektrisõidukid, eraldi M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ ja $N_{2/3}$ -kategooria kohta
 - pistikühendusega hübriidsõidukid, eraldi M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ ja $N_{2/3}$ -kategooria kohta
- Liikmesriigid peavad koostama üldsusele juurdepääsetavate 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	$P \geq 350 \text{ kW}$	

- Kergsõidukite ja raskeveokite üldsusele juurdepääsetava laadimistaristu kohta tuleb eraldi esitada järgmised andmed:
 - laadimispunktide arv, millest tuleb teatada iga punktis 2 nimetatud kategooria kohta;
 - laadimisjaamade arv, millest tuleb teatada iga punktis 2 nimetatud kategooria kohta;
 - laadimisjaamade kogu summaarne väljundvõimsus.

IV LISA

Vastavustabel

Direktiiv 2014/94/EL	Käesolev määrus
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3	Artikkel 14
Artikkel 4	Artiklid 3, 4, 5, 9 ja 10
Artikkel 5	Artikkel 6
–	Artikkel 7
Artikkel 6	Artiklid 8 ja 11
–	Artikkel 12
–	Artikkel 13
Artikkel 7	Artikkel 19
Artikkel 8	Artikkel 22
Artikkel 9	Artikkel 23
Artikkel 10	Artiklid 15, 16 ja 24
–	Artikkel 17
–	Artikkel 18
–	Artikkel 20
–	Artikkel 21
–	Artikkel 25
Artikkel 11	–
Artikkel 12	Artikkel 26
Artikkel 13	–
I lisa	I lisa
II lisa	II lisa
–	III lisa