

Brüssel, 8.11.2017
COM(2017) 652 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

**Alternatiivkütuste laialdasema kasutamise suunas – direktiivi 2014/94/EL artikli 10
lõike 6 kohane alternatiivkütuste taristu tegevuskava, sealhulgas direktiivi 2014/94/EL
artikli 10 lõike 2 kohane riiklike poliitikaraamistike hinnang**

{SWD(2017) 365 final}

1. SISSEJUHATUS: KINDLUSTAME EUROOPALE CO₂-HEITE VÄHENDAMISEL JUHTPOSITSIOONI MAAILMAS

Nagu komisjoni president selgitas oma 2017. aasta septembri kõnes olukorrast Euroopa Liidus, peab Euroopa Liit (EL) saavutama **maailmas juhtpositsiooni CO₂-heite vähendamisel**. Selleks et EL saaks täita ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste 21. konverentsil Pariisis võetud kohustusi, tuleb kiirendada CO₂-heite vähendamist transpordisektoris, et tagada kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heitkoguste kindel vähenemine kuni selleni, et sajandi keskpaigaks oleks sektor heitevaba.

Vähese heitega liikuvuse strateegias¹ on komisjon juba kindlaks määranud, kuidas EL saab seda eesmärki saavutada. Kõnealuse strateegia kohaselt märgitakse komisjoni teatistes „Säästva liikuvuse suunas: *tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks*“, et EL peab tegema kiireid edusamme, et saavutada 2025. aastaks puhtam, konkurentsivõimelisem ja sujuvalt ühendatud liikuvussüsteem².

Käesolev tegevuskava on osa teisest ettepanekute ja algatuste paketist, mis on väga oluline CO₂-heite vähendamisel transpordisektoris. Komisjoni teatistes „*Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid*“ (COM(2017 675 final)) esitatud teine tööjõu liikuvuse pakett hõlmab pakkumisele ja nõudlusele suunatud meetmeid, et kiirendada üleminekut vähese heitega või heitevabale liikuvusele ning tugevdada Euroopa liikuvus- ja transpordisektori konkurentsivõimet³.

Olukorras, kus ligikaudu 95 % maanteeõidukitest töötab endiselt tavakütusel, sealhulgas taastuvate biokütuste segudel, on alternatiivsetel energiaallikatel⁴ töötavate sõidukite ja laevade arv ELis liiga väike. Püsivad probleemid tekitavad jätkuvalt **turutõkkeid** nende kasutamiseks. Siia kuuluvad sõidukite laadimiseks ja tankimiseks vajaliku taristu puudumine, arukate võrkude ebapiisav arendamine ja taristu kasutamise keerukus tarbijate jaoks. ELi edukaks üleminekuks vähese heitega või heitevabale liikuvusele **on vaja integreeritud lähenemisviisi**. See nõuab ühtset poliitikaraamistikku sõidukite, taristute, elektrivõrkude, majandusstiimulite ja kogu ELi, riikide, piirkondade ja kohalikkude tasandil hõlmavate digitaalteenuste jaoks.

Tegevuskavas tõstetakse esile meetmeid, mis aitavad täiendada ja paremini rakendada alternatiivkütuste taristut käsitleva direktiivi 2014/94/EL kohaseid riiklikke poliitikaraamistikke, et aidata luua **2025. aastaks koostalitlusvõimeline ELi magistraaltaristu**, eelkõige üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhivõrgukoridoride jaoks, nii et sõidukeid ja laevu saaks hõlpsasti kasutada piiriüleselt ja pikkade vahemaade korral. Väga tähtis on saavutada kõikide asjaomaste avaliku ja erasektori osalejate vahel kiire kokkulepe ühises lähenemisviisis teenuste koostalitlusvõimele.

¹ COM(2016) 501 final.

² COM(2017) 283 final.

³ COM(2017) 675 final.

⁴ Spetsiifilised taristulahendused on vajalikud eelkõige elektri ja maagaasi (surumaagaas, veeldatud maagaas, vesinik ja veeldatud naftagaas) puhul.

Taristu tulevaseks kasutuselevõtuks on vaja **märkimisväärseid avaliku ja erasektori investeeringuid**. Tagastamatu toetuse kombineerimine tagasimakstava laenuga peab võimaluse korral saama tavapäraseks. Erinevad ELi tasandi toetusvahendid peavad tulemuslikult koos toimima. Selleks tugevdab komisjon ELi rahastamisvahendite koordineerimist ning püüab saavutada koostoi met riikliku ja kohaliku tasandi meetmete abil, et suurendada ELi rahastamise mõju. Käsitletakse ka muid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuga seotud olulisi küsimusi, näiteks transpordi- ja energiasüsteemide integreerimist.

2. MILLINE ON OLUKORD PRAEGU?

2.1. Praeguse olukorra ja vajaduste hinnang

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt on viimasel ajal hoogustunud. Varasematel aastatel on tehtud olulisi edusamme, seda tänu ka ELi rahastamisvahenditele. Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuse andmetel oli 2017. aasta septembri lõpuks 118 000 üldkasutatavat elektrisõidukite laadimispunkti, 3 458 tanklat surumaagaasi või veeldatud maagaasi kasutavatele sõidukitele ja laevadele ning 82 tanklat vesinikkütusega sõidukitele.

EL peab nüüd **kiirendama alternatiivkütuste kasutuselevõttu kahes valdkonnas**. Esiteks on see vajalik üleeuroopalise transpordivõrgu põhi- ja üldvõrgus. Selleks on komisjon seadnud 2017. aasta mai teatises „Säästva liikuvuse suunas“ eesmärgiks, et **põhivõrgu magistraaltaristu peab valmima hiljemalt 2025. aastaks**.

Teiseks tuleb taristu järk-järgult luua **linna- ja linnalähedastes piirkondades**, kus sõidukeid kasutatakse enamiku ajast. Komisjon loodab, et nendesse kahte piirkonda investeerimine avaldab kaudset mõju ka taristu kasutuselevõtmisele muudes piirkondades.

Magistraaltaristu loomine TEN-T põhivõrgukoridorides näib kõige vähem keerukas. Hinnanguliselt on **koridoride varustamiseks 2025. aastaks vaja 1,5 miljardit eurot**⁵. Eelkõige puuduvad taristus elektrisõidukite laadimispunktid, kuid mõnes piirkonnas ka veeldatud maagaasi kasutavate raskeveokite tanklad.

Suurema transpordivõrguga tegelemine nõuab suuremaid jõupingutusi.

Eesmärgid on liikmesriigiti väga erinevad.

Näiteks ainult kahes liikmesriigis on 100 000 linnaelaniku kohta rohkem kui 100 *elektrisõidukite* laadimispunkti⁶.

Maagaasi puhul nähakse liikmesriikide poliitikaraamistikes kavandatavate meetmetega 2025. aastaks ette täiendavalt 2 599–2 634 surumaagaasitanklat ning 256–431 veeldatud maagaasi tanklat, kuigi riiklikes poliitikaraamistikes kavandatud täiendavad taristud on koondunud vaid üksikutesse liikmesriikidesse.

Vesiniku puhul on vastavalt mõjuhinnangule, milles käsitletakse ettepanekut sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite normide kohta pärast 2020. aastat, vesinikkütusega sõidukite

⁵ Wainwright, S. ja Peters, J. (2016) „Puhta energia kasutuselevõtt transporditaristu jaoks“. Lõplik aruanne Euroopa Komisjonile. Brüssel.

⁶ Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuse andmetel on need kaks riiki Madalmaad ja Taani.

võimalik turuosa 2025. aastal hinnanguliselt 0,3–0,4 % sõidukite koguarvust. Riiklike poliitikaraamistike kohaselt kavandatud 820–842 tanklat rahuldavad selle stsenaariumi alusel eeldatavalt 0,9–1,1 miljoni sõiduki tankimisvajaduse⁷.

Direktiivi 2014/94/EL kohase riiklike poliitikaraamistike analüüsi alusel hinnati **taristuinvesteeringute vajadusi liikmesriikide**, sealhulgas TEN-T põhivõrgukoridoride puhul⁸ järgmiselt:

- *elektrienergia*: kuni 904 miljonit eurot 2020. aastaks⁹;
- *surumaagaas*: kuni 357 miljonit eurot 2020. aastaks ja kuni 600 miljonit eurot 2025. aastaks surumaagaasi kasutavate maanteeõidukite jaoks¹⁰;
- *veeldatud maagaas*: kuni 257 miljonit eurot 2025. aastaks veeldatud maagaasi kasutavate maanteeõidukite jaoks. Veetranspordiks kasutatava veeldatud maagaasi puhul kuni 945 miljonit eurot TEN-T põhivõrgukoridori meresadamates 2025. aastaks ning kuni 1 miljard eurot TEN-T põhivõrgukoridori siseveesadamates 2030. aastaks;
- *vesinik*: kuni 707 miljonit eurot 2025. aastaks.

Elektrienergia puhul ei küündi riiklikes kavades plaanitu taristut käsitlevate komisjoni hinnanguteni. Elektrisõidukite puhul peeti direktiivi 2014/94/EL kohases mõjuhinnangus konservatiivseks võrdlusaluseks 2020. aastaks 4 miljonit elektrisõidukit maanteedel liikumas. See kujutab endast võrreldes praegusega suurt kasvu, kuid moodustab siiski vaid ligikaudu 1,5 protsenti praegusest sõidukite arvust.

Elektrisõidukite arvu kiirema kasvuga, mille tulemusel peaks nende sõidukite osakaal olema 2025. aastal 7 %, nagu seda eeldatakse mõjuhinnangus, milles käsitletakse ettepanekut sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite normide kohta pärast 2020. aastat,¹¹ kaasneb vajadus suuremate investeeringute järele:

- 2020. aastaks on vaja 440 000 üldkasutatavat laadimispunkti, mis tähendab praegusega võrreldes märkimisväärt kasvu¹². Seetõttu võivad elektrisõidukite üldkasutatavad laadimispunktid vajada kuni 3,9 miljardi euro suurust investeeringut.
- 2025. aastaks läheb vaja ligi viis korda rohkem ehk 2 miljonit üldkasutatavat laadimispunkti. Kui kiirlaadimistaristu osakaal suureneb üldise laadimistaristu arvestuses 5–15 %ni, võib alates 2021. aastast igal aastal vaja minna

⁷ Arvestades, et iga tankla teenindab ligikaudu 1 200 sõidukit. Võrdluseks olgu öeldud, et ELi maanteedel liikuvat 256 miljonit sõidukit teenindavad praegu 115 700 traditsioonilist kütusetanklat.

⁸ SWD(2017) 365.

⁹ Riiklike poliitikaraamistikega on eesmärgid seatud ainult 2020. aastaks.

¹⁰ Arvestades riiklike poliitikaraamistike kohaselt kavandatud 937 (2020. aasta vs. tänapäev) ja 1 575 (2025. aasta vs. tänapäev) uue surumaagaasitankla ehitamise kogukulu.

¹¹ SWD (2017) 650.

¹² See põhineb eeldusel, et iga sõiduki kohta on vaja 1,1 laadimispunkti. Sealjuures on kümnest laadimispunktist üks üldkasutatav. Lisaks üldkasutatavatele laadimispunktile oleks sellise stsenaariumi korral vaja 4 miljonit eraomandis olevat laadimispunkti.

investeeringuid summas 2,7–3,8 miljardit eurot¹³. Kõige rohkem vajaksid selliseid investeeringuid *linnapiirkonnad*¹⁴.

Maagaasi ja vesiniku puhul langevad liikmesriikide poliitikaraamistikes kavandatud meetmed ning komisjoni hinnangud kokku.

Kokkuvõttes on ELi üldkasutatava alternatiivkütuste taristu jaoks **vajalike investeeringute hinnanguline summa 2020. aastaks ligikaudu 5,2 miljardit eurot ning 2025. aastaks veel 16–22 miljardit eurot.**

Nende oluliste vajaduste rahuldamiseks tuleks kasutada avaliku sektori finantstoetust, et käivitada märkimisväärsete erainvesteeringute tegemine, seda ka uuenduslike rahastamismehhanismide kaudu.

Tuleb märkida, et seda investeerimisvajaduste hinnangut mõjutavad **suured küsitavused** seoses tulevase aeglase ja kiire laadimise taristute tiheduse, sõidukite nõudluse ja tehnoloogia arenguga (nt akutoide).

Seetõttu peab komisjon tervitatavaks, et Euroopa peamised autotootjad on hiljuti andnud lubaduse tuua 2020. aastaks turule rohkem akutoitega elektriautosid¹⁵. See loob suurema kindlustunde taristuinvesteeringute tegemiseks. Komisjon kutsub mootorsõidukite sektorit üles säilitama ja suurendama investeeringuid muudesse asjakohastesse vähese heitega ja heitevabadesse tehnoloogialahendustesse.

Arvestades märkimisväärset ebakindlust, on äärmiselt tähtis maandada erainvestorite riske sihtotstarbeliste leevendusmeetmete (näiteks avaliku sektori tagatavate sihtlaenuvõtte või antavate tagatiste) kaudu. Lisaks on vaja selgeid pikaajalisi poliitikasuuniseid. Riiklikel poliitikaraamistikel on direktiivi 2014/94/EL alusel selles keskne roll.

2.2. Riiklikud poliitikaraamistikud alternatiivkütuste taristu jaoks

Direktiiviga 2014/94/EL kohustatakse liikmesriike looma riiklikke poliitikaraamistikke, millega sätestatakse minimaalne taristu katvus 2020., 2025. ja 2030. aastaks sõltuvalt kütusest, ning esitama need komisjonile 18. novembriks 2016¹⁶. Vastavalt direktiivi artikli 3 lõikele 1 tuleb riiklikes poliitikaraamistiketes **seada selged pikaajalised sihid ja eesmärgid ning sätestada asjakohased toetusmeetmed**, et tagada pikaajaline poliitiline kindlus turgudel.

Nagu on nõutud direktiivi artikli 10 lõikes 2, on komisjon hinnanud riiklikke poliitikaraamistikke ja nende sidusust liidu tasandil. Komisjon hindas seda, kas riiklikud poliitikaraamistikud võimaldavad asjaomasel liikmesriigil saavutada artikli 3 lõike 1

¹³ Eeldatav tavapärase laadimisjaama keskmine kulu on 5 000 eurot ning kiirlaadimisjaama keskmine kulu 30 000 eurot.

¹⁴ Eeldusel, et 70 % taristuvajadustest tekib linnapiirkondades (arvestades, et üle 70 % ELi elanikkonnast elab linnapiirkondades), on 2020. aastaks vaja investeerida 2,7 miljardit eurot. Pärast 2020. aastat ja kuni 2025. aastani võib linnapiirkondade iga-aastane investeerimisvajadus jääda vahemikku 1,9–2,7 miljardit eurot.

¹⁵ SWD(2017) 366.

¹⁶ Vastavalt direktiivi 2014/94/EL artikli 3 lõikele 7 ning järgides tingimusi, mis on sätestatud direktiivi 2014/94/EL artikkelites 5, 6 ja 7.

alusel seatud sihid ja eesmärgid. Käesolevas teatises käsitletakse seda hinnangut allpool esitatud osades.

Riiklike poliitikaraamistike täielikkus, sidusus ja eesmärgid on väga erinevad¹⁷. 6. novembriks 2017 oli 25 riiklikust poliitikaraamistikust¹⁸ vaid kaheksa suutnud nõuded täielikult täita¹⁹. Kaks liikmesriiki ei ole tänaseni riiklikku poliitikaraamistikku esitanud²⁰. Riiklikud poliitikaraamistikud ei ole ELi seisukohast sidusad, arvestades seatud prioriteete ning ambitsioonikust eri alternatiivkütuste osas. Liikmesriikide püüdlused muuta praegust olukorda on väga erinevad, arvestades nii alternatiivenergiat töötavate sõidukite ja laevade kavandatud kasutamist kui ka asjaomaseid taristuid. Olulisim on, et üksnes mõne riigi poliitikaraamistikuss seatakse selged ja piisavad sihid ning eesmärgid ja pakutakse välja toetusmeetmeid²¹. Ühes riigi poliitikaraamistikus ei ole sihid kindlaks määratud.

Elektrienergia

Kõigis riiklikes poliitikaraamistikes seatakse eesmärgid seoses elektrisõidukite laadimistaristuga. **Kuid ambitsioonikustase ja üksikasjalikkus on liikmesriigiti väga erinev.** Kavandades 2020. aastaks oluliselt vähem kui 200 000 üldkasutatavat laadimispunkti, jäädakse riiklikes poliitikaraamistikes allapoole taset, mille komisjon on esitanud vajaduste hinnangut käsitlevas punktis 2.1. Kuue riigi poliitikaraamistikus on mitte eriti kõrgelennulised eesmärgid juba peaaegu saavutatud. Teised seavad ambitsioonikaid eesmäärke, mida on kavandatud poliitikameetmete raames raske saavutada.

Kõigis riiklikes poliitikameetmetes sätestatakse **mitmesugused toetusmeetmed, kuid küsitavused jäävad siiski alles.** Kas ei ole meetmeid veel vastu võetud või on need liiga piiratud, et avaldada turule tuntavat mõju. Kõigis peale kahe riikliku poliitikaraamistiku on seatud eesmärgid üldkasutatavate laadimispunktide kohta ning kümme liikmesriiki ei kaalu ühtegi meetet, mille alusel suurendada üldkasutatavate laadimispunktide arvu. Üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu katvuse osas toimub edasimineku, kuid mõni osa sellest võib jääda ilma minimaalse laadimistaristuta, kui ei võeta lisameetmeid²². Suure võimsusega laadimispunktide kasutuselevõtt igas TEN-T põhivõrgu laadimisjaamas on ülimalt vajalik. Riiklikud poliitikaraamistikud hõlmavad harva kaldaäärset elektritoidet ja lennujaamades seisvate lennukite elektritoidet.

Poola riiklik poliitikaraamistik on hea näide linnastute, tihedalt asustatud piirkondade ja täieliku TEN-T võrgu alternatiivkütuste taristu vajaduste, samuti turuvajaduste analüüsist. Saksamaal paigaldab põhimagistraalide teeninduspiirkondade pakkuja käesoleva aasta lõpuks kõikidesse teenindusjaamadesse suure võimsusega laadimispunktid. Ühendkuningriigis on Highways England võtnud kohustuseks tagada, et suure võimsusega laadimispunktid oleksid paigaldatud vähemalt iga 32 km järel 95 % ulatuses Inglismaa strateegilisest maanteevõrgust.

¹⁷ Lisateave riiklike poliitikaraamistike kohta on dokumendis SWD (2017) 365.

¹⁸ Asjakohastel juhtudel on komisjon alustanud rikkumismenetlust seoses direktiivi 2014/94/EL artikli 3 nõuete täitmata jätmisega. Komisjon jätkab nimetatud menetlusi teadete esitamata jätmise korral.

¹⁹ Austria, Belgia, Soome, Prantsusmaa, Saksamaa, Itaalia, Madalmaad, Ühendkuningriik.

²⁰ Need on Malta ja Rumeenia.

²¹ Lisaks on mitmed liikmesriigid säilitanud väikesed maksud tavapäraste mootorikütuste, näiteks diislikütuse (gaasiõli) jaoks, arvestades suuremaid väliskulusid, seda võrreldes paljude alternatiivkütuste maksudega, mis vähendab stiimulit neid kütuseid kasutada.

²² Lisateave on dokumendis SWD (2017) 365.

Maagaas

Enamik liikmesriike ei ole seadnud eesmärke seoses surumaagaasil töötavate sõidukitega. Samas peetakse mõne riigi poliitikaraamistikus²³ nende kasutuselevõttu esmatähtsaks. Enamikus riiklikes poliitikaraamistikes puuduvad hinnangud sõidukite kasutuse kohta tulevikus. Taristute kättesaadavus võib olla tulevikus probleemiks nendes liikmesriikides, kus on praegu palju surumaagaasitanklaid võrreldes surumaagaasi kasutavate sõidukite arvuga, kuid kellel ei ole kavas toetada edasist taristu suurendamist²⁴.

Raskeveokite kasutatava veeldatud maagaasiga seotud eesmärgid on sätestatud 19 riigi poliitikaraamistikus, kuid eesmärkide seadmine ja meetmete kavandamine ei ole alati asjakohane ega hõlma TEN-T põhimaanteevõrku vajalikul määral. Ainult viie riigi poliitikaraamistikus on esitatud prognoosid veeldatud maagaasi kasutuselevõtuks raskeveokitel tulevikus.

Mõne riigi poliitikaraamistikus²⁵ on seatud **ambitsioonikad eesmärgid tulevaseks veeldatud maagaasi taristu kasutuselevõtuks mere- ja siseveesadamates.** Kuid mitmed neist ei käsitle veeldatud maagaasi tanklate vajadusi meresadamates 2025. aastaks ja siseveesadamates 2030. aastaks. Mitme TEN-T põhivõrgu sadama puhul võib veeldatud maagaasi tanklate küsimus jääda lahenduseta. Mitte ühegi siseveeteede TEN-T koridori jaoks ei ole kavandatud piisavat veeldatud maagaasi taristut, mis võimaldaks veeldatud maagaasi kasutavate siseveelaevade liiklemist kogu ELis.

Itaalia riiklikus poliitikaraamistikus ollakse seisukohal, et esmatähtis on arendada veeldatud maagaasi meretaristut. Taristu arendamise kava, mis hõlmab ka ladustatavate koguste kavandamist kõigis 14 TEN-T põhivõrgu meresadamates ja mujal, on eeskujulik näide heast poliitika planeerimisest. Mitmes riiklikus poliitikaraamistikus märgitakse, et Euroopa ühendamise rahastul ning teistel ELi vahenditel on oluline roll veeldatud maagaasi tanklate kasutusevõtu toetamisel raskeveokite ja laevade puhul.

Vesinik

Vesinikkütusega elektrisõidukite tanklate taristu kasutuselevõtt on direktiivi 2014/94/EL kohaselt vabatahtlik. 14 liikmesriiki käsitlevad oma poliitikaraamistikus vesinikutanklate taristut. Mõnel juhul sisaldavad riiklikud poliitikaraamistikud ambitsioonikaid eesmärke taristu kasutuselevõtuks²⁶. Niisuguse kavandamisega rõhutatakse, et oluline on esitada kütuseelementidel töötavate elektrisõidukite turuletoomise kohta usaldusväärseid prognoose.

Toetusmeetmed

Liikmesriigid peavad kehtestama **toetusmeetmed**, et tagada riiklikes poliitikaraamistikes seatud sihtide ja eesmärkide saavutamine. Riiklikud poliitikaraamistikud sisaldavad väga

²³ Belgia, Tšehhi Vabariik, Ungari, Itaalia.

²⁴ Austria, Saksamaa, Luksemburg, Madalmaad.

²⁵ Soome, Ungari, Itaalia.

²⁶ Austria, Belgia, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Eesti, Hispaania, Soome, Prantsusmaa, Ungari, Itaalia, Madalmaad, Rootsi, Ühendkuningriik. Taani riiklikus poliitikaraamistikus käsitletakse vesiniku teemat, kuid ei sätestata taristuga seotud eesmärke. Saksamaa, Itaalia ja Ühendkuningriik on endale seadnud edasipüüdlikud eesmärgid.

mitmesuguseid meetmeid, mis muu hulgas erinevad lõpptähtaja ja seatud prioriteetide poolest (üks või mitu alternatiivkütust). Riiklikud poliitikaraamistikud on suunatud ka eri transpordiliikidele, nagu rongid, bussid, taksod, jalgrattad ning ühisautod. Enamikus riiklikes poliitikaraamistikutes keskendutakse ühistranspordile, rõhutades riigihangete rolli turuletoomise toetamisel.

Prantsusmaa riiklikus poliitikaraamistikus on loetletud ulatuslikud elektritranspordi toetusmeetmeid. Selliste meetmete nagu sõidukite CO₂-heidet reguleeriva *bonus-malus* süsteemi ning sõidukite laadimistaristu edendamise koostöuga soovitakse parandada elektrisõidukite turgu. Prantsusmaa õigusaktis, milles käsitletakse keskkonnahoidlikule energiale üleminekut, seatakse selged eesmärgid ning miinimumvolitused vähese heitega ja heitevabade sõidukite riigihangete korraldamiseks. Madalmaade riiklikus poliitikaraamistikus on esitatud hea tava näide sidusrühmade dialoogist, kaasates vahetult asjaomaseid sidusrühmi nn keskkonnasäästliku lähenemisviisi rakendamisse.

2.3. Kas oleme õigel teel?

Riiklike poliitikaraamistike analüüs näitab, et kui lisameetmeid ei võeta, jäävad taristuga seotud puudujäägid ELis alles. See puudutab eelkõige kõiki elektriliste kerg- ja raskeveokite tüüpe. Arvestades punktis 2.1 riiklike poliitikaraamistike kohta esitatud hinnanguid, tuleb üldkasutatavate laadimispunktide arvu ELi linnades ja linnalähedastes linnastutes oluliselt suurendada. Lünki esineb ka TEN-T põhivõrgukoridorides laadimispunktide osas.

Teine kavandamisel esinev lünk puudutab veeldatud maagaasi tanklaid raskeveokite jaoks. Riiklikus poliitikaraamistikus seatud eesmärk sadamate varustamiseks veeldatud maagaasi tanklatega ei ole samuti piisav selleks, et võimaldada siseveelaevade ja merelaevade liiklemist läbi TEN-T põhivõrgu, nagu on nõutud direktiivis 2014/94/EL. Vesiniku puhul esineb samalaadseid riske: kuna see on direktiivi 2014/94/EL kohaselt vabatahtlik ning liikmesriigid tegelevad küsimusega erinevalt, on taristud veel ebaühtlased. Taristu peab olema ulatuslikuma levialaga, et sõidukid saaksid hõlpsasti liikuda kogu ELis (teenuse järjepidevus).

Üldiselt näitab olukorra analüüs, et kõik riiklikud poliitikaraamistikud ei anna ühiselt lõplikku pilti, mis tagaks vajaliku pikaajalise turukindluse. Lisaks on oht, et paljud riiklikes poliitikaraamistikutes esitatud sihid ja eesmärgid jäävad saavutamata, isegi kui need ei ole väga julged. Käesolevale teatisele lisatud komisjoni talituste töödokumendis näidatakse riiklike poliitikaraamistike piiratud mõju ELi peamistele poliitikaeesmärkidele, kui ei võeta lisameetmeid.

Kuigi põhjanevate riiklike poliitikaraamistike alusel võib mõne liikmesriigi puhul eeldada suuremat heitkoguste vähendamist, on naftapõhiste fossiilkütuste asendamisel ELi tasandil eeldatavalt tähtsusetu mõju. Võrreldes riiklike poliitikaraamistikke mitteamvestava stsenaariumiga²⁷ saab sellistest kütustest alternatiivkütustega asendada 0,4 % 2020. aastaks ning 1,4 % 2030. aastaks. Transpordist tulenevat CO₂-heidet saaks võrreldes riiklike poliitikaraamistikke mitteamvestava stsenaariumiga 2020. aastaks vähendada 0,4 % (ehk ligikaudu

²⁷ Riiklike poliitikaraamistikke mitteamvestav stsenaarium põhineb mõjuhinnangu (mis on lisatud ettepanekule võtta vastu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (SWD (2017) 180)) baasstsenaariumil ehk ELi 2016. aasta võrdlusstsenaariumil. See ei hõlma siiski liikmesriikide stiimuleid alternatiivkütuste kasutamiseks. Stsenaarium on välja töötatud ICCS-E3M Lab PRIMES-TREMOVE mudeli abil (sama mudelit kasutati ELi 2016. aasta võrdlusstsenaariumi puhul).

3,2 miljoni tonni võrra) ning 2030. aastaks 1,4 % (ehk ligikaudu 11,5 miljoni tonni võrra). Transpordist tulenev NO_x-heide väheneb riiklike poliitikaraamistike kohaselt 2020. aastaks hinnanguliselt umbes 0,37 % ja 2030. aastaks 1,5 % võrreldes riiklike poliitikaraamistike mitteametava stsenaariumiga. PM_{2,5}-heide väheneb riiklike poliitikaraamistike kohaselt 2020. aastaks 0,44 % ning 2030. aastaks 1,9 %²⁸. Kõnealuste täiustustega võib 2030. aastaks teatavates piirkondades kaasneda NO₂-kontsentratsiooni vähenemine kuni 5,8 % ning PM_{2,5}-kontsentratsiooni vähenemine 2,1 %. Praeguste riiklike poliitikaraamistike kohaselt kasvab eeldatavalt veidi taristu ehitamise, käitamise ja hooldamisega loodavate töökohtade arv.

Et kiirendada üleminekut vähese heitega või heitevabale liikuvusele, on vaja kohe astuda otsustavaid samme alternatiivkütuste taristu kiiremaks kasutuselevõtuks kõigis liikmesriikides.

See nõuab avalikult ja erasektorilt suuremat valmisolekut teha investeeringuid eri tüüpi sõidukitele ja laevadele kergesti ligipääsetavasse taristusse. Komisjon on valmis neid jõupingutusi toetama ning esitab seepärast käesoleva tegevuskava.

3. ALTERNATIIVKÜTUSTE LAIALDASE KASUTAMISE TEGEVUSKAVA

Selle tegevuskava alusel võetavad meetmed võivad tuua märkimisväärset kasu tarbijatele, tööstusele ja avaliku sektori asutustele, kui need on kõigil asjakohastel tasanditel hästi koordineeritud. **Avaliku sektori asutused ja erasektor peavad mõistma, et nad jagavad vastutust.** Avaliku sektori taristuinvesteeringutega peab kaasnema sõidukite ja laevade usaldusväärne pakkumine, et vähendada ebakindlust tulevase pakkumise ja nõudluse suhtes.

3.1. Riiklike poliitikaraamistike lõpuleviimise ja rakendamise hoogustamine

Liikmesriigid, kes ei ole veel esitanud komisjonile oma poliitikaraamistikku, peaksid seda tegema võimalikult kiiresti. Liikmesriike, kes on esitanud oma poliitikaraamistiku, innustatakse võtma arvesse hindamise järeldusi ja tulemusi, mis on esitatud lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

Nendes vähestes riiklikes poliitikaraamistikes, milles seatakse ambitsioonikaid sihte ja eesmärgid koos ulatuslike poliitikat toetavate meetmetega, on olukorrale asjakohaselt reageeritud. Teised peaksid neid järgima, sest need näited kirjeldavad suurimat sotsiaal-majanduslikku ja keskkonnavalast kasu.

Kõiki liikmesriike innustatakse tegema koostööd ja kasutama komisjoni **toetust riiklike poliitikaraamistike tõhusaks rakendamiseks.**

- Komisjon on loonud **säästva transpordi foorumi**,²⁹ et tuua kokku liikmesriikide esindajad, transpordisektori ja kodanikuühiskonna. Säästva transpordi foorumi direktiivi 2014/94/EL rakendamisega seotud töö eesmärk on tagada riiklike poliitikaraamistike tõhus elluviimine. Komisjon kutsub liikmesriike üles selles protsessis aktiivselt osalema. Kõnealuse töö tulemused vaadatakse läbi **iga-aastaselt keskkonnasäästliku transpordi ja alternatiivkütuste taristu**

²⁸ Võrreldes riiklike poliitikaraamistike mitteametava stsenaariumiga võib kõige edasipüüdlikumate liikmesriikide (Austria ja Iirimaa) puhul NO₂-heide väheneda 2030. aastaks 7–10 % ja PM_{2,5}-heide 8–12 %.

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf_en.

teemalisel Euroopa konverentsil, millest esimene toimub 2018. aasta hilissügisel.

- Komisjoni eksperdirühm **Euroopa säästva laevanduse foorum**³⁰ loodi 2013. aastal ning sellel on säästva transpordi foorumiga sarnane roll, kuid seda meretranspordisektoris. See on platvorm struktureeritud dialoogi pidamiseks, tehniliste teadmiste jagamiseks ning koostööks ja kooskõlastamiseks asjaomaste ametiasutuste ja merendusvalade sidusrühmadega, et paremini lahendada sektori jätkusuutlikkuse, sealhulgas veeldatud maagaasi kasutamisega seotud probleeme.
- Euroopa Meresõiduohutuse Ameti egiidi all koostab komisjon **veeldatud maagaasi punkerdamise juhendi, mis hõlmab kogu ELi ega ole siduv**. Kõnealune dokument peaks aitama ühtlustada liikmesriikide ametiasutuste lähenemisviise, et tagada veeldatud maagaasi punkerdamise ohutus.

Samuti kutsutakse liikmesriike üles kaaluma järgmist.

- Kui toetusmeetmed on riiklikes poliitikaraamistikutes liigitatud kui läbivaatamisel või vastuvõtmisel olevad, kutsub komisjon liikmesriike üles looma selgust ning meetmed kiiresti vastu võtma või nendest loobuma.
- Liikmesriigid peaksid oma poliitikaraamistike kohandamise ja rakendamise aktiivselt kaasama kõik asjaomased sidusrühmad, et tagada sõidukite ja taristute sünkroniseeritud kasutuselevõtt, transpordi- ja energiasüsteemide integreerimine ning tarbijate toetus.
- Liikmesriikidevahelist koostööd tuleks tõhustada, et tagada teenuste piiriülene järjepidevus alternatiivkütustel töötavate igat tüüpi sõidukite ja laevade jaoks.
- Seoses kiirteedel teenuse osutamise pikaajaliste lepingutega tuletatakse liikmesriikidele meelde, et alternatiivset taristut käsitlevad sätted tuleb lisada uutesse teenuse osutamise lepingutesse. Liikmesriigid peaksid koos teenuseosutajatega võimaluse korral kaaluma olemasolevate lepingute kohaseid taristu paigaldamise ja käitamise tingimusi.
- Et võimaldada veeldatud maagaasi kütusena kasutatavate veesõidukite ja laevade liiklemist täies mahus, kutsutakse liikmesriike üles seadma või täiustama sihte ja eesmärgi ning võtma rahalisi ja mitterahalisi meetmeid mere- ja siseveesadamate varustamiseks veeldatud maagaasi tanklatega.
- Liikmesriike innustatakse suurendama jõupingutusi, et tagada kaldaäärne elektritoide ja lennujaamades seisvate lennukite elektritoide, kõrvaldades turutõkked kõnealuste alternatiivsete energiaallikate jaoks ning toetades sellekohase taristu kasutuselevõttu.

Komisjon kutsub **sõiduki- ja laevatootjaid** üles jagama teavet sõidukite ja laevade arengud edasiste suundade ning turuproгноoside kohta.

Põhimeetmed

- Liikmesriike, kes ei ole veel esitanud oma poliitikaraamistikku, ärgitatakse seda

³⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>.

tegema võimalikult kiiresti.

- Vajaduse korral peaksid liikmesriigid oma poliitikaraamistikku tugevdama. Komisjon toetab riiklike poliitikaraamistike rakendamise alast teabevahetust ja vastastikust õppimist, alustades säästva transpordi foorumi eksperdirühma aruteluga 2018. aasta märtsis ning iga-aastaste poliitikakonverentsidega, millest esimene toimub 2018. aasta hilissügisel.
- Komisjon kaalub, kuidas saaks kõige paremini peegeldada riiklike poliitikaraamistike prioriteete ELi projektide jaoks vahendite eraldamisel ja Euroopa poolaasta aruandluses.
- Liikmesriike kutsutakse üles kaasama aktiivselt dialoogi kõiki asjaomaseid avaliku ja erasektori sidusrühmi, et arutada riiklike poliitikaraamistike kohandusi, kui need on vajalikud.

3.2. Investeeringutoetus

TEN-T võrgukoridoride lähenemisviisi täielik ärakasutamine

TEN-T põhi- ja üldvõrk on äärmiselt olulised ELi transpordipoliitika eesmärkide rakendamisel. **TEN-T lähenemisviisi tuleb tõhusalt kasutada**, et saada hiljemalt 2025. aastaks valmis kogu ELi hõlmav laadimise ja tankimise magistraaltaristu. Koridori põhimõtte võimaldab välja selgitada vajakajäämised piiriülese kaugliikuvuse valdkonnas ja kaasata kõiki asjaomaseid sidusrühmi projektide kavandamisse ja elluviimisesse.

Selles kontekstis rõhutatakse asjaomases tegevuskavas liikmesriikide olulisust **TEN-T põhivõrgukoridoride ja alternatiivkütuste magistraaltaristu loomisel 2025. aastaks**. Asukoha kavandamisel ja asjaomaste lubade andmise menetlustes tuleb arvesse võtta sellekohaseid vajadusi ja nõudeid. Vähemalt TEN-T põhi- ja üldvõrgu linnatranspordisõlmede varustamisel piisava arvu üldkasutatavate laadimispunktide ja tanklatega loodetakse suurendada investorite ja tarbijate usaldust. Laadimis- ja tankimistaristu vajab ka digitaaltaristut, et tarbijate hüvanguks välja töötada avatud ja koostalitlusvõimelisi teenuseid.

Seepärast hõlbustab komisjon peamiste avaliku ja erasektori sidusrühmade tööd, et arendada **TEN-T võrkude, sh alternatiivkütuste taristu juhtmeetmeid**. Nende meetmetega püütakse koondada projekte ja kaasata laiemat osalejateringi. Komisjon kavatseb kõnealustest juhtmeetmetest teada anda 2018. aasta kevadeks TEN-T koridori kolmandate töökavade raames. Rakendamisel saadakse kasu avaliku sektori asutuste ja teiste TEN-T koridoride teemalistel foorumitel osalejate koostööst. TEN-T võrgu suutlikkuse suurendamist toetatakse asjakohaste Euroopa ühendamise rahastu mehhanismide kaudu.

Tegeleda tuleb järgmiste põhiküsimustega.

- Transpordi-, energeetika- ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia valdkonna **koostoime maksimeerimine** seoses pikamaa- ja linnaliikuvusega. Oluline on integreerida transpordisektori ja energiavarustuse CO₂-heite vähendamine, arukad võrgud ja uuenduslikud energia salvestamise lahendused.
- **Sõidukiparke hõlmavaid lahendusi tuleks edendada** koos TEN-T ning selle linnatranspordisõlmede alternatiivkütustetaristuga.

- Linnatranspordisõlmedes võiks edendada **raudteeliinide elektrifitseerimist**. Kui see ei ole otstarbekas, võib kaaluda diislikütuse asendamist veeldatud maagaasi või vesinikuga.
- Erasektori turuosalisel peaksid võtma ulatuslikumaid meetmeid. See hõlmab **veeldatud maagaasi kasutavate veoautode kaubanduslikku kasutamist** tanklatega sõidukipargi lahenduste kaudu, mille puhul TEN-T võiks olla lahenduste laiendamise katsepaik.
- Arvestades **veeldatud maagaasil töötavate laevade aeglast kasutuselevõttu** ELi turul, võiksid veeldatud maagaasi käitajad saada kasu veeldatud maagaasil töötavate laevade ühishangetest, mida on võimalik laiendada ka veeldatud maagaasi tanklatele. Samuti võiksid asutused kaaluda SO_x-heite kontrolli piirkondade loomist vastavalt MARPOLi VI lisa kohasele Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) menetlusele, nagu see on sätestatud direktiivis 2012/33/EL³¹.
- Uued **siseveelaevade** mootorid peavad alates 2019. aastast vastama uutele heite piirnormidele³². Väga oluline on hakata kasutama veeldatud maagaasi jõul töötavaid mootoreid. Abi oleks veeldatud maagaasi jaoks vajaliku taristu kiirest kasutuselevõtust piki TEN-T põhivõrgukoridore. Analüüsida tuleks koostoitmet teiste transpordiliikidega, näiteks meresadamatele ja raskeveokitele ette nähtud veeldatud maagaasi taristuid.

Samuti kutsutakse liikmesriike ja piirkondi üles **suurendama ühtekuuluvuspoliitika raames antavate toetuste**, eelkõige Euroopa territoriaalse koostöö („Interreg“) programmide kasutamist, et tagada hea koordineeritus ja sidusus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtul — mitte ainult piki TEN-T-d, vaid ka piirkonniti ja kohalikul tasandil.

Rahastamise määra ja mõju suurendamine

Rahastamise määra ja mõju suurendamine on peamine prioriteet. ELi toetus peaks võimendama nii palju kui võimalik avaliku ja erasektori pakutavat lisarahastamist. Rahaliste vajaduste ning uuendusliku rahastamise võimaluste hindamine annab samuti panuse 2020. aasta järgse mitmeaastase finantsraamistiku ettevalmistamisse.

Üha enam toetatakse alternatiivkütuste kasutuselevõttuga, mitte üksnes uuendustega, seotud lahendusi. **Avaliku sektori raha tuleb kasutada tõhusalt**. Mõnel juhul on siiski vaja toetusi, et kiirendada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu, eriti piiriülestes ja linnadevahelistes projektides ning arenemisjärgus tehnoloogialahenduste puhul. Enamikul juhtudel tuleks erasektori rahastamisvahendeid kombineerida avaliku sektori toetusega, juhul kui projekte rahastatakse peamiselt teistest vahenditest, mis on pärit näiteks riigipankadest või erasektorist, ning kui toetus hõlmab väiksemat osa.

Investeeringud vajavad poliitilist kindlust. Asjaomast peamist turutõket käsitletakse koos tegevuskavaga avaldatud ettepanekus sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite normide

³¹ 1. jaanuaril 2020 jõustuvad väävlisisalduse piirmäärade uued sätted mõjutavad samuti alternatiivkütuste, eriti veeldatud maagaasi kasutuselevõttu. Komisjoni soovitusel tuleks võimaldada taristuid veeldatud maagaasi punkerdamiseks TEN-T põhivõrgu sadamates enne 2025. aastat.

³² Määrus (EL) 2016/1628.

kohta pärast 2020. aastat,³³ samuti teistes poliitikaettepanekutes, näiteks ettepanekus vaadata läbi keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv³⁴.

Reeglina peaksid ELi vahenditest toetatavad projektid vastama direktiivi 2014/94/EL nõuetele ning kajastama riiklikes poliitikaraamistikes sätestatud prioriteete. Komisjon kasutab riiklike poliitikaraamistike hindamise järeldusi, et teavitada otsustest rahastada projekte Euroopa ühendamise rahastu (CEF), Ühtekuuluvusfondi (CF) ja Euroopa Regionaalarengu Fondi (ERF) raames.

Komisjon alustab ringreisi liikmesriikides, et põhjalikult läbi vaadata riiklike poliitikaraamistike ambitsioonikus ning vähese heitega või heitevaba liikuvusega seotud investeerimisvajadused ning hinnata ELi-poolse rahastamise ja finantsinstrumentide pakutavaid võimalusi, sealhulgas TEN-T alternatiivkütustetaristuga seotud juhtmeetmeid. See hõlmab kõiki asjakohaseid vahendeid haldavaid komisjoni talitusi, samuti Euroopa Investeerimispanka (EIP) ja riiklikke tugipanku, kui see on asjakohane.

Komisjon teeb ettepaneku jätkusuutliku rahastamise tegevuskava kohta, pakkudes investoritele stiimuleid, täiustades õigusraamistikku ning tagades tingimusi, mis meelitaksid erasektorit keskkonnasäästlikesse ja jätkusuutlikesse projektidesse rohkem investeerima. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtul oleks kõnealusest kavast kasu.

ELi finantstoetuse tõhusam kasutamine

ELi eelarvest toetatavate eri rahastamisvahendite raames võimaldatakse märkimisväärsed alternatiivkütuste taristu toetusi.

Euroopa investeerimiskava soodustab investeerimist transpordisektoris ja innovatsiooni, sealhulgas heitevabadesse sõidukitesse ja sellekohasesse taristusse³⁵. Programmi „Horisont 2020“ raames võimaldatakse jätkuvaid investeeringuid keskkonnasäästliku transpordiga seotud uurimis- ja arendustegevusse, mis hõlmab alternatiivkütuste taristut ning täiustatud biokütuseid. Selle toetuse alla kuuluvad sellised algatused nagu Euroopa keskkonnahoidlike autode algatus või kütuseelementide ja vesiniku valdkonna ühisettevõte.

Euroopa ühendamise rahastu toetustega kaasatud ligikaudsed investeeringud maanteetranspordi alternatiivkütustesse moodustavad praegu 600 miljonit eurot, millega toetatakse ligi 60 projekti³⁶. Lisaks on Euroopa ühendamise rahastu eraldanud peaaegu 150 miljonit eurot toetust kaldaäärse elektritoite ning veeldatud maagaasi terminalide ja keskkonnasäästlikumate laevade uuenduslikule tehnoloogiale.

Ajavahemikuks 2014–2020 nähakse 209 rakenduskava ja Euroopa territoriaalse koostöö programmidega ette **ühtekuuluvuspoliitika** raames toetada investeeringuid säästvasse liikuvusse ja transporti ning sellest osa on spetsiaalselt ette nähtud alternatiivkütuste taristu jaoks. Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa Regionaalarengu Fondi toetustest on umbes 70 miljardit eurot kavandatud transpordi jaoks, sealhulgas 35 miljardit eurot üleeuroopalisele

³³ COM(2017) 676 final.

³⁴ COM(2017) 653 final.

³⁵ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_et. Näidete kohta vt SWD(2017) 177 final.

³⁶ TENtec-kaardid on aadressil <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.

transpordivõrgule ja 12 miljardit eurot vähese CO₂-heitega, mitmeliigilisele ning säästvale linnalisele liikumiskeskonnale. Mitmed liikmesriigid ja piirkonnad juba kasutavad riiklike poliitikaraamistike rakendamiseks ning alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks ühtekuuluvuspoliitika toetusi.

Näiteks aitab ELi kaasrahastamine Euroopa ühendamise rahastust 2020. aastaks ellu viia riigihanke 177 akutoitega elektribussi ostuks Varssavis, Zielona Góras ja Świnoujścies Poolas või kuni 150 laadimisjaama paigaldamiseks Lätis.

Toetuste ja laenude kombineerimine on hea võimalus võimendada avaliku ja erasektori investeringuid. 2017. aastal käivitatud esimese **Euroopa ühendamise rahastu kombineeritud projektikonkursiga** anti 150 miljonit eurot alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks TEN-T põhivõrgukoridorides. Arvestades positiivset reageerimist projektikonkursile, on komisjon otsustanud 2018. aasta kevadeks esitatavate projektiettepanekute puhul **suurendada eelarvet veel 350 miljoni euro võrra**, prognoosides lisainvesteeringute võimendumist vähemalt 1,75 miljardi euro võrra.

Kõnealust investeeringut saab kombineerida Euroopa ühendamise rahastu võlainstrumendi alusel antava täiendava toetusega, mille puhul **kuni 450 miljonit eurot** tehakse kättesaadavaks ELi heitkogustega kauplemise süsteemi rahastatava **uute osalejate reservi (NER 300)** programmi väljamaksmata tulude ümberpaigutamisega, et toetada uuenduslikke taastuvaid energiaallikaid käsitlevaid projekte energia- ja transpordisektoris.

Selle tulemusena tehakse selle tegevuskavaga Euroopa ühendamise rahastu ja NER300 raames kättesaadavaks täiendav ELi finantstoetus kuni 800 miljonit eurot, mis on ette nähtud investeerimiseks alternatiivkütuste taristusse.

Esimesed Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondist ja Euroopa ühendamise rahastust toetatud projektid puudutasid investeeringuid keskkonnasäästlikumatesse ühistranspordibussidesse Riias, Las Palmases, Palma de Mallorcas ja Prantsusmaa põhjaosas Pas-de-Calais' departemangus. Pas-de-Calais' Bulles' projekti osana kujundab asjaomane transpordiettevõtte ümber oma bussipargi, hakates tavapärase kütuste asemel kasutama hübriidtoidet. Ühel liinil hakkavad sõitma ainult vesinikkütusega elektribussid.

Uuenduslikest rahastamismehhanismidest, nagu keskkonnahoidliku laevanduse tagatise programm, toetatakse Euroopa laevatööstust säästvate tehnoloogialahenduste alaste investeeringute kiirendamisel. Programmi eesmärk on tagada keskkonnahoidliku laevanduse investeeringuid kuni 3 miljardi euro ulatuses. Programmi saab kasutada selleks, et toetada näiteks investeeringuid veeldatud maagaasi kasutamise võimaldamiseks. Euroopa Investeeringupank rakendab programmi komisjoniga kokkulepitud erikorra alusel. Tänapäevaks on sõlmitud kaks raamlepingut Prantsusmaa ja Madalmaade kommertspankadega.

Suutlikkuse suurendamine

Komisjon toetab täiendavalt **suutlikkuse suurendamist** avaliku sektori asutustes, ettevõtetes ja finantseerimisasutustes. Komisjon on laiendanud **tehnilise abi** kavasisid,

nagu JASPERS ja ELENA,³⁷ ning senine kogemus näitab suutlikkuse suurendamise sellise viisi asjakohasust.

Parem koostöö ja projektide kooskõlastamine on vajalik, et **luua sobivaid projekte** TEN-T ulatuses ning kaugemal, keskendudes eelkõige linnapiirkondadele. Komisjon kutsub avaliku sektori asutusi, eraettevõtjaid ning tugi- ja erapanku üles eelkõige TEN-T juhtmeetmete raames kasutama olemasolevaid võimalusi. Seepärast toetab komisjon alternatiivkütuste taristu alaseid **teadmiste vahetamise platvorme**, sidudes neid säästva transpordi foorumi tööga.

Põhimeetmed

- Avaliku ja erasektori sidusrühmi kutsutakse üles viima 2018. aasta alguseks lõpule üleeuroopalise transpordivõrgu alternatiivkütustetaristu juhtmeetmeid.
- Alates 2017. aasta novembrist korraldab ta liikmesriikides ringreise, et vaadata põhjalikult üle riiklike poliitikaraamistike ambitsioonikus ja vähese heitega või heitevaba liikuvusega seotud investeerimisvajadused ning hinnata ELi-poolse rahastamise ja finantsinstrumentide pakutavaid võimalusi.
- Avaliku sektori asutusi ja tööstussektorit kutsutakse üles kiirendama alternatiivkütustel töötavate sõidukite ja taristu kasutuselevõttu üleeuroopalises transpordivõrgus, sealhulgas kõikides linnatranspordisõlmedes, et saavutada 2025. aastaks katvus ning et võetud meetmete mõju oleks 2020. aastaks nähtav. See lisatakse järgmistesse TEN-T-töökavadesse.
- Tootjaid, taristu käitajaid ja avaliku sektori asutusi ärgitatakse kasutama ühisprojektide ja uuendusliku rahastamise võimalusi.
- Komisjon suurendab oma finantstoetust kuni **800 miljoni euro võrra**: i) eraldades teisele Euroopa ühendamise rahastu kombineeritud projektikonkursile 2018. aasta kevadeks esitatavate projektiettepanekute jaoks veel 350 miljonit eurot; ii) võimaldades InnovFin energiavaldkonna näidisprojektide ja Euroopa ühendamise laenuvahendite kaudu viivitamata kasutusele võtta NER300 kasutamata tulud.

3.3. Meetmete võtmine linnapiirkondades

Paljud Euroopa linnad ja piirkonnad on **vähese heitega või heitevabale liikuvusele ülemineku eestvedajad**. Märkimisväärse osa riigihangetest korraldavad munitsipaalasutused ja kohalikud omavalitsused. Ent linnad seisavad silmitsi **ainulaadsete probleemidega**. Ruumipiirangute tõttu tuleb alternatiivkütuste taristu viia vastavusse teiste transpordiliikide taristu vajadustega. Kõigil kasutajatel ei ole võimalik laadida elektrisõidukeid kodus. Seega on vaja leida lahendusi elamute ja mitteeluhoonete jaoks või kombineerida laadimiskohti muu taristuga (nt tänavavalgustuspostidega). Samuti tuleb hinnata aeglase ja kiiralaadimistaristu mõju võrgule.

Linnade tasandil tuleb läbi viia ulatuslik vajaduste analüüs ning kavandada poliitika, finants- ja teavituse meetmeid. Paljudes linnades on rakendatud **säästva linnalise liikumiskeskonna kavad**. Kontseptsioon on osutunud väärtuslikuks ning aidanud

³⁷ JASPERS: <http://www.eib.org/products/advising/jaspers/index.htm?f=search&media=search>. ELENA: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm?f=search&media=search>.

ühendada erinevate avaliku ja erasektori sidusrühmade jõude linnaliikuvuse kavandamisel. Komisjon teeb koostööd linnadega seoses säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmisega. Samuti proovib komisjon läbi mõelda säästva linnalise liikumiskeskonna kava üldkontseptsiooni, et see peegeldaks alternatiivkütuste ja taristu vajadusi, ning vahetab sidusrühmadega kogemusi järgmise 2018. aasta säästva linnalise liikumiskeskonna kava foorumi raames.

Tegevuskavas nähakse täiendavalt ette järgmised meetmed.

- Võimaluse korral peaksid kohalikud ja piirkondlikud avaliku sektori asutused üha rohkem kasutama **Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa Regionaalarengu Fondi poolse kaasrahastamise võimalusi säästva linnalise liikumiskeskonna arendamiseks**. Alternatiivkütuste- ja taristuprojektide märkimisväärne kasu seisneb selles, et need võimaldavad uutel tehnoloogialahendustel kiiresti turule pääseda ning avaldavad vahetat mõju kohalikule õhukvaliteedile.
- **Linnadele juurdepääsu skeemide teave** tuleks muuta **lähipaistvamaks**. See hõlmab digitaal lahendusi, näiteks kodanike ja ettevõtete jaoks mõeldud rakendusi. Komisjon jätkab olukorra tähelepanelikku jälgimist.
- Linnades asuv laadimistaristu tuleks teha kättesaadavaks **kõikidele sõidukitele**, k.a lahendused ühisautoparkide, elektri jalgrataste ja kahe rattaliste mootorsõidukite jaoks.
- Kliima- ja energiaalase linnapeade pakti alusel tegutsevad kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused peaksid püüdma lisada oma säästva energia ja kliimameetmete tegevuskavva meetmed, mille eesmärk on vähendada kasvuhoonegaaside heidet transpordisektoris ja saavutada 2020. aastaks ühine hinnanguline CO₂-heite vähenemine 19 %.
- Euroopa Parlament ja nõukogu tutvuvad praegu komisjoni ettepanekuga vaadata läbi hoonete energiatõhususe direktiiv. Kõnealuses dokumendis sätestatud põhjanevad nõuded **elamutesse ja mittelehoonetesse kaablite eelpaigaldamise ja sealsete laadimispunktide** kohta peaksid innustama praegusest laialdasemat kasutuselevõttu.
- Komisjon aitab jätkuvalt kaasa teabe vahetamisele peamistel foorumitel, nagu **CIVITase foorum ning nutikaid linnu ja kogukondi käsitlev Euroopa innovatsioonipartnerlus**,³⁸ et edendada integreeritud lähenemisviisi keskkonnasäästliku transpordi ja energia valdkonnas.
- Komisjon otsib võimalusi, et **edendada sõidukiparkide lahendusi** alternatiivkütuste kasutamiseks linnapiirkondades, sealhulgas linnaprojektide rahastamiseks, keskendudes alternatiivkütustele vastavalt Euroopa ühendamise rahastu kombineeritud projektikonkursi uuendusala seale osale.

³⁸ Vt <http://civitas.eu/> ja <http://beta.eu-smartcities.eu/>.

Põhimeetmed

- Komisjon kasutab järgmist iga-aastast säästva linnalise liikumiskeskonna kava alast foorumit, et teha koostööd avaliku sektori asutustega säästvate linnalise liikumiskeskonna kavade kohandamiseks 2018. aasta kevadeks.
- Samuti uurib ja kohandab komisjon vajaduse korral 2017. aasta lõpuks alternatiivkütuste kasutamisega seotud rahalisi vahendeid linnatranspordisõlmede jaoks, sealhulgas sõidukiparkidele.

3.4. Tarbijate suurem kaasamine

Vähese heitega liikuvuse kasutuselevõtt sõltub paljuski tarbijate kaasatusest, mida hõlbustab sujuv juurdepääs taristule ja selle taskukohasus. **Takistusteta liikuvus**, nagu ollakse harjunud tavakütusel töötavate sõidukite kasutamisel, on seega peamine eeldus, mis peab olema täidetud.

Seetõttu on vaja **avaliku ja erasektori osalejate tihedamat koostööd**. See puudutab õigeaegse ja usaldusväärse teabe kättesaadavust laadimispunktide või tanklate asukoha ja kättesaadavuse kohta. Samuti avaldavad suurt mõju sujuvad ja koostalitlusvõimelised makseteenused. Siiski ei ole kõnealused teenused veel kaugeltki kõikjal ELis ja mõnikord isegi ühe liikmesriigi piires tegelikkuseks saanud. Eriti on vaja edendada e-liikuvuse teenuseid, sest kasutusele võetakse üha rohkem laadimispunkte.

Lõpuks **tuleb kõik vajaliku taristu osad digitaalselt ühendada** (s.t kaugjuhtimise teel ja reaajas laadimisjaamade puhul). See ei võimalda jälgida vaid laadimispunkti ennast. Seeläbi pakutakse eri laadimisvõimalusi, kasutades selleks nutitelefone, samuti (tulevasi) lisaväärtusteenuseid (näiteks broneering), millest võib investorite ja taristu käitajate jaoks saada ärimudel.

Mitu **andmete kättesaadavuse, jagamise ja taaskasutamisega** seotud nõuet on juba kokku lepitud intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi³⁹ ja sellele järgnenud edasiste delegeeritud määruste osana, mille kohaselt olemasolev teave laadimispunktide asukoha ja kättesaadavuse kohta tuleb esitada riiklike juurdepääsupunktide kaudu. Liikmesriigid, maanteeametid ja teenuse osutajad peavad nüüd tagama intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kohaste delegeeritud määruste⁴⁰ kiire rakendamise. Paljudel juhtudel **ei ole andmed ikka veel kättesaadavad** ning neid tuleb liikmesriikides koguda ja töödelda. Kõnealuste puudustega tegelemine peaks olema liikmesriikide ametiasutuste jaoks esmatähtis.

Kuid selleks, et luua avatud ja konkurentsivõimeline turg, mis pakub tarbijatele parimaid võimalikke tulemusi, on vaja **suuremat tööstuse toetatud standardite, andmevormingute ja sideprotokollide valikut**. Avaliku sektori ja eraettevõtjatest turuosalisel on teinud selles valdkonnas edusamme säästva transpordi foorumis, mille

³⁹ Direktiiv 2010/40/EL.

⁴⁰ Komisjoni 18. detsembri 2014. aasta delegeeritud määrus (EL) 2015/962, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaajas saadava liiklusteabe teenuste pakumise osas (EMPs kohaldatav tekst), ELT L 157, 23.6.2015.
Komisjoni 31. mai 2017. aasta delegeeritud määrus (EL) .../..., millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitlevate teabeteenuste osutamisega kogu ELis.

tulemuseks on vastastikuse mõistmise memorandum, mis sisaldab olulisi soovitusi koostalitlusvõimeliste makseteenuste kohta.

See hõlmab järgmist.

- Et tagada e-liikuvuse teenuste koostalitlus kõikjal ELis, tuleb kordumatult **tuvastada e-liikuvuses osalejad**⁴¹. Seetõttu tuleks ELi tasandil kehtestada rahvusvahelistele standarditele tuginev registreerimisprotsess. Selleks peavad liikmesriigid määrama e-liikuvuse kordumatute tunnuskoodide registreerimiseks pädeva asutuse. Komisjon kaalub, milline mehhanism (näiteks Euroopa ühendamise rahastu) on asjaomase protsessi käivitamiseks sobiv. Komisjon toetab eespool osutatud delegeeritud määruste rakendamisega seotud puuduvate andmete kogumist. Samuti võiks komisjon uurida ka teistsuguste rändluslahenduste arendamise toetamise vajadust.
- Tarbijad vajavad **sujuvaid ning koostalitlusvõimelisi e-liikuvuse makseteenuseid, mis peaksid põhinema standarditel, mis on avatud** ning mille suhtes ei kohaldata intellektuaalomandiõigusi ega litsentsitasusid. Komisjon jälgib hoolikalt edasisi arengutendentse selles valdkonnas. Komisjon käivitab enne 2017. aasta lõppu kõnealusel teemal avaliku konsultatsiooni. Kui makseteenused jäävad edaspidigi killustatuks, kaalub komisjon õigusliku lähenemisviisi vastuvõtmist, et tagada teenuste koostalitlus.
- **Kulude ennustatavus** on oluline tegur. See tähendab läbipaistva, hõlpsasti mõistetava ja õigeaegse hinnateabe kättesaadavust. Rändlustasud peaksid olema mõistlikud ja piiratud. Komisjon eeldab, et lisaks keske sõlmpunkti kaudu pakutavatele rändlusteenustele võimaldavad konkureerivad mehhanismid (näiteks plokiahel) saavutada turul parima võimaliku tulemuse. Komisjon jälgib tähelepanelikult turu arengut, eelkõige hinnateabe kättesaadavust ja rändlustasusid, ning vaatab olukorra uuesti üle iga-aastaselt keskkonnasäästliku transpordi ja alternatiivkütuste taristu teemalises konverentsil, mis toimub 2018. aasta hilissügisel.

Komisjon jätkab eksperdiarvamuste kogumist ja hõlbustab teabe vahetamist.

Samuti töötab komisjon koostöös liikmesriikidega välja **metoodika, mis võimaldab tarbijatel võrrelda** tava- ja alternatiivkütuste **hindu** ning mille alusel saavad nad hinnata eri tüüpi sõidukite omamisega kaasnevat kogukulu. Lisaks toetab komisjon liikmesriike selle teabe kättesaadavaks tegemisel digitaalvahendite kaudu.

Autode märgiseid käsitleva direktiivi 1999/94/EÜ⁴² käsitlevas hiljutises hinnangus, millega soovitakse täiustada tarbijatele antavat teavet kütusesäästlikkuse ja CO₂-heite kohta, toodi esile alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kohta erinõuete puudumine, mis on lisatähelepanu väärt küsimus.

⁴¹ Nt laadimispunktid, ühiskasutatavad laadimispunktid ning e-liikuvuse lõppkasutajate kontod.

⁴² 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.

Komisjon toetab liikmesriike ka alternatiivkütuste tanklate asukoha ja kättesaadavuse kohaste andmete kogumisel⁴³. Need andmed peavad olema kättesaadavad direktiivis 2010/40/EL viidatud riiklikes juurdepääsupunktides.

Põhimeetmed

- Liikmesriigid peaksid määrama ametiasutused e-liikuvuse kordumatu tunnuskoode registreerimiseks. Komisjon kaalub sellekohast toetusmehhanismi.
- Komisjon käivitab veel 2017. aastal avaliku konsultatsiooni sujuvate ja koostalitlusvõimeliste teenuste teemal, keskendudes e-liikuvusele, ning jälgib tähelepanelikult turu arengut seoses elektrisõidukite laadimise hindadega.
- Komisjon võtab 2018. aastal vastu rakendusakti kütusehindade võrdlemise kohta, mille rakendamisele aitavad kaasa toetusmeetmed.

3.5. Elektrisõidukite integreerimine elektrisüsteemi

Elektrisõidukite laialdasem kasutuselevõtt suurendab **elektrinõudlust võrgus**, milleks juba praegu on võimalused teatavatel kellaaegadel teatavates piirkondades piiratud. Et vältida elektrisõidukite kasutuselevõtuga kaasnevaid tarbetuid kulusid ja viivitusi elektrivõrkude taristu ajakohastamiseks tehtavate kulukate ja aeganõudvate investeeringute tõttu, tuleb sõidukite (aeglast) laadimist kasutada juhul, kui võrgu võimsus ei ole piiratud ja toodetakse piisavas koguses elektrit.

Üha suurem taristu digiteerimine võimaldab juba praegu **võrku**, seega ka laadimispunkte, **arukalt hallata**. See muudab võimalikuks „aruka laadimise“: laadimine elektrivõrgu jaoks kõige sobivamal ajal ning tarbijate jaoks madalaima hinnaga. Tulevikus kasutatakse elektrisõidukite akusid ka elektrisüsteemide tööks (sõidukilt võrku), mis aitab kulutõhusalt tasakaalustada elektrivõrku. Tulu, mida võrguoperaatorid saavad kõnealuste teenuste osutamisest, võiks kasutada taristuinvesteeringute kulude refinantseerimiseks, eelkõige laadimise võimaldamiseks töökohal.

Ettepanekus võtta vastu direktiiv, mis käsitleb **elektrienergia siseturu ühiseeskirju** (uuesti sõnastatud),⁴⁴ mis tugineb **energiatõhususe direktiivi**⁴⁵ sätetele, soovib komisjon luua sellise ühtse raamistiku nõudlusele reageerimiseks, mis võimaldab arukat laadimist, stimuleerib tarbijaid laadima väljaspool tipptunde ja võimaldab jaotusvõrguettevõtjatel võrku aktiivselt hallata. Uuesti sõnastatud direktiivide ettepanekute suhtes kiire kokkuleppe saavutamine ning nende nõuetekohane ülevõtmine on seega aruka laadimise ning lõppkokkuvõttes elektrisõidukite ulatusliku kasutuselevõtu eeltingimus.

Energia salvestamise tehnoloogia ja seadmete (nt autoakude korduvkasutamine hoonetes ning taastuvenergia abil toodetud vesinik) kasutamist tuleks tõhusamalt edendada kui peamist heitevaba liikuvuse saavutamise tingimust.

⁴³ Tuginedes ka Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuse raames tehtud tööle.

⁴⁴ COM(2016) 864 final, 30.11.2016.

⁴⁵ COM 2012/27/EL.

Hindade läbipaistvus on vajalik, et vältida elektrisõidukite kasutuselevõttuga kaasnevat tarbetut (elektriga seotud) kulude kasvu ja hinnatõusu, sealhulgas ka väiksema sissetulekuga majapidamistele.

Põhimeetmed

- Liikmesriigid peaksid energiatõhususe direktiivi asjakohaste sätete ja sellekohase elektriturukorralduse sujuva ülevõtmisega võimaldama kiirelt reageerida nõudlusele ning võtma vastu nõudlusele reageerimist ja arukat laadimist toetava õigusraamistiku.
- Liikmesriigid peaksid edendama laadimispunktide kasutuselevõttu ja kaablite eelpaigaldamist elamute ja mitteeluhoonete parkimiskohtadesse.
- Liikmesriigid peaksid tagama aruka laadimise tehnoloogia, näiteks nutiarvestite kasutuselevõtmise ning elektrisõidukite aruka laadimise kohta juba vastu võetud ja tulevaste standardite (nt ISO 15118 ja IEC 63110) kohaldamise.
- Elektritranspordiga seotud vajadusi võetakse arvesse programmi „Horisont 2020“ raames tehtavas töös ning Euroopa energiatehnoloogia strateegilise kava (SET-kava) menetluse kontekstis ja teistes sidusrühmade foorumites.
- Säästva transpordi foorum jätkab vajalike soovitude väljatöötamist, et hõlbustada laadimisjaamade ja elektrivõrgu integreerimise tulemuslikku rakendamist ning tagada koostalitlus kogu ELis.

3.6. Esile kerkivad probleemid

Säästva biometaan kasutamist selle segamiseks maagaasiga või maagaasi asendamiseks biometaaniga maagaasil töötavates sõidukites tuleb suurendada, et tugevdada maagaasi kasutatavate sõidukite jätkusuutlikkust. Tootjad ja ettevõtjad võiksid kokku leppida mittesiduvates kütuste segamise eesmärkides, et tagada kindlus turul.

Lisaks lennujaamades seisvate lennukite elektritoite edendamisele riiklike poliitikaraamistike osana vastavalt direktiivile 2014/94/EL vajab edasiarendamist ka **alternatiivkütuste kasutamine lennunduses**. Tähelepanu tuleks pöörata asendusbiokütustele (*drop-in biofuels*) seal, kus neid endiselt vähe kasutatakse ja toodetakse, ning pikemas perspektiivis tuleb keskenduda ka CO₂-vabadele jõuseadmetele. Mitmepoolne tegevus selles valdkonnas on samuti oluline. Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis tehtav töö organisatsiooni ja ELi kütuste jätkusuutlikkuse kohaste eekirjade ja standardite täiendamiseks aitab luua paremad turutingimused.

Komisjon ärgitab tegema edasisi jõupingutusi, et edendada alternatiivkütuste, näiteks vesiniku või muude taastuvkütuste (kombineerituna kütuseelementidega) kasutamist, et laiendada keskkonnasäästlike **raudtee jõuseadmete tehnoloogialahenduste** valikut. Lisaks täiustatud biokütuste põhiste lahendustele võib vesiniku ja veeldatud maagaasi koostoimelist mõju täheldada ka veetranspordisektoris.

4. JÄRELDUSED

Kehtiva Pariisi kliimakokkuleppe raames tuleb **kiirendada üleminekut kaasaegsele ja vähese CO₂-heitega majandusele**. Euroopa Ülemkogu 2017. aasta juuni istungjärgul tunnistati, et Pariisi kokkulepe on Euroopa tööstuse ja majanduse ajakohastamise põhielement.

See suurendab **konkurentsi maailmas** seoses turuosade ja tehnoloogiaga ning teadlastega, kes töötavad välja vähese CO₂-heitega tuleviku-uuendusi. Praegu ei ole veel põhjust rahuloluks.

Tegevuskavas kirjeldatakse mitut meetet, et toetada alternatiivkütuste taristu kiiremat kasutuselevõttu ELis. Need on osa **liikuvuspoliitika paketist, milles käsitletakse sõidukeid, taristuid, elektrivõrku ja kasutajateenuseid üheskoos**. 2025. aastaks peaks EL saama valmis laadimise ja tankimise magistraaltaristu, mis hõlmab TEN-T põhivõrgukoridore täies ulatuses.

Euroopa ei saa enam lubada alternatiivkütuste taristu ebaühtlasi lahendusi, mille puhul võivad mõned piirkonnad ja tarbijad jääda tagaplaanile. Alternatiivkütuste taristu direktiivi kohaste riiklike poliitikaraamistike hinnangust võib järeldada, et mõne liikmesriigi positiivsetest kogemustest on palju õppida. Kõnealuses valdkonnas võetavate meetmete hoogustamiseks peavad **kõik avaliku ja erasektori sidusrühmad tegema piiri- ja sektoriüleseid koostööd**. Vältida tuleb sõltuvust kindlatest tehnoloogiatest ja turgudest. Turgude kasvamiseks peavad alternatiivkütuste taristud ja nende osutatavad teenused olema avatud, läbipaistvad ja koostalitlusvõimelised. Ka kasutajad peavad saama kasutada kogu transpordivõrku sujuvalt ja lihtsalt.

Komisjon on valmis toetama asjaomast protsessi nii seadusandlike kui ka mitteseadusandlike meetmetega, nagu on märgitud tegevuskavas. See muudab Euroopa transpordisektori tugevamaks ja konkurentsivõimelisemaks ning tagab, et ühtegi tarbijat ega piirkonda ei jäeta kliimamuutuste vastase võitluse juhtimisel tagaplaanile.