

I

(Seadusandlikud aktid)

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2014/94/EL,

22. oktoober 2014,

alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta

(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) Oma 3. märtsi 2010. aasta teatises „Euroopa 2020. aastal: Aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia” on komisjon seadnud eesmärgiks suurendada konkurentsivõimet ja energiapuudust põhjustava ressursi- ja energiakasutuse teel.
- (2) Komisjoni 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava — Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” kutsutakse üles vähendama transpordi sõltuvust naftast. See tuleb saavutada mitme poliitilise algatuse, sealhulgas säästvate alternatiivkütuste strateegia ning asjakohase taristu väljaarendamise kaudu. Samuti tehakse komisjoni valges raamatus ettepanek vähendada transpordist tulevat kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 1990. aasta tasemetega võrreldes 60 % võrra.
- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/28/EÜ ⁽⁴⁾ seatakse eesmärgiks saavutada transpordikütuste puhul taastuvate energiaallikate 10 % suurune turuosa.
- (4) Sidusrühmade ja liikmesriikide ekspertidega konsulteerimise ning komisjoni 24. jaanuari 2013. aasta teatises „Puhas energia ja transport: alternatiivkütuste Euroopa strateegia” kajastuvate eksperdiarvamuste põhjal tehti kindlaks, et peamised nafta pikaajalise asendamise potentsiaaliga alternatiivkütused on praegu elekter, vesinik, biokütused, maagaas ja veeldatud naftagaas, seda pidades silmas ka nende võimalikku samaaegset ja kombineeritud kasutamist näiteks segakütuse tehnoloogia süsteemide kaudu.

⁽¹⁾ ELT C 271, 19.9.2013, lk 111.

⁽²⁾ ELT C 280, 27.9.2013, lk 66.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 15. aprilli 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 29. septembri 2014. aasta otsus.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta ning direktiivide 2001/77/EÜ ja 2003/30/EÜ muutmise ja hilisema kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 140, 5.6.2009, lk 16).

- (5) Energiaallikatenä käsitletakse kõiki alternatiivseid transpordi energiaallikaid, nagu elekter ja vesinik, mille rakendamisel ei kasutata põlemisreaktsiooni või põlemisreaktsioonita oksüdatsiooni.
- (6) Sünteetilisi kütuseid, mis asendavad diislikütust, bensiini ja reaktiivkütust, saab toota erinevatest lähteainetest, muundades biomassi, gaasi, sütt või plastijäätmeid vedelkütusteks, metaaniks ja dimetüüleetriks. Sünteetilised parafiinsed diisliõlid, näiteks hüdrogeenitud taimsed õlid ja Fischer-Tropsch'i diiseli, on asendatavad ja neid on võimalik segada fossiilse diislikütuse sisse väga kõrge osakaaluga või kasutada puhtana kõikides olemasolevates või tulevastes diiselmootoriga sõidukites. Seetõttu saab kõnealuseid kütuseid jaotada, hoida ja kasutada olemasolevas taristus. Sünteetilisi kütuseid, millega saab asendada bensiini, näiteks metanool ja muud alkoholid, saab segada bensiiniga ja neid saab tehniliselt kasutada tänapäeva sõidukitehnoloogias väikeste kohandustega. Metanooli saab kasutada ka sisevee- ja lähimerevedude puhul. Sünteetiliste ja parafiinkütustega on võimalik vähendada transpordi energiavarustuses naftaallikate kasutamist.
- (7) Veeldatud naftagaas ehk autogaas on maagaasi töötlemise ja nafta rafineerimise tulemusel saadud alternatiivne kütus, mille CO₂-jalajalg on väiksem ja saasteainete heitkogused tunduvalt väiksemad kui tavapärasel kütusel. Loodetakse, et erinevatest biomassiallikatest saadav bioloogilise päritoluga veeldatud naftagaas muutub keskpikas perspektiivis elujõuliseks tehnoloogiaks. Veeldatud naftagaasi saab kasutada maanteetranspordis (sõidu- ja veoautod) ükskõik kui pikkade vahemaade puhul. Samuti saab seda kasutada sisevee- ja lähimerevedude puhul. Veeldatud naftagaasi taristu on suhteliselt hästi arenenud ja liidus on juba kasutusel suur hulk tanklaid (ligikaudu 29 000). Kõnealused tanklad paiknevad siiski ebaühtlaselt ning mitmes riigis on nende osakaal väike.
- (8) Käesolevas direktiivis toodud alternatiivkütuste määratlust piiramata tuleks märkida, et fossiilkütuste võimaliku alternatiivina kõne alla tulevaid puhaste kütuste liike on rohkem. Uute alternatiivkütuste liikide valimisel tuleks kaaluda ka teadus- ja arendustegevuse paljutöötavaid tulemusi. Standardid ja õigusaktid tuleks sõnastada ilma mõnd kindlat liiki tehnoloogiat eelistamata, et mitte takistada alternatiivkütuste ja alternatiivsete energiakandjate edasiarendamist.
- (9) CARS 21 kõrgetasemelise töörühma 6. juuni 2012. aasta aruandes leitakse, et liidu ühtlustatud alternatiivkütuste taristu puudumine takistab alternatiivkütustel töötavate sõidukite turuletoomist ja põhjustab viivitusi neist keskonnakasu saamisel. Oma 8. novembri 2012. aasta teatises „CARS 2020: Euroopa konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse tegevuskava“ võttis komisjon aluseks CARS 21 kõrgetasemelise töörühma aruande peamised soovitusel ja esitas neil põhineva tegevuskava. Käesolev direktiiv on üks nendest põhimeetmetest alternatiivkütuste taristu vallas, millest komisjon on teatanud.
- (10) Vältida tuleks siseturu killustumist alternatiivkütuste kooskõlastamata turuletoomise tõttu. Kõikide liikmesriikide kooskõlastatud poliitikaraamistikud peaksid seepärast andma pikaajalise kindluse, mida on vaja avaliku ja erasektori investeeringuteks sõiduki- ja kütusetehnoloogiasse ning taristu rajamiseks, et teenida kahte eesmärki: vähendada sõltuvust naftast ja leevendada transpordi keskkonnamõju. Liikmesriigid peaksid seetõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike asutuste ning asjaomase tööstusharuga, võttes arvesse ka väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate huve, kehtestama riiklikud poliitikaraamistikud, milles esitatakse nende riikide eesmärgid alternatiivkütuste turu arendamiseks, sealhulgas vajaliku taristu kasutuselevõtuks. Vajaduse korral peaksid liikmesriigid konsultatsioonide või ühiste poliitikaraamistike kaudu tegema piirkondlikul või makropiirkondlikul tasandil koostööd teiste naaberliikmesriikidega, eriti siis, kui on vaja tagada alternatiivkütuste taristuga kaetuse piiriülene järjepidevus või ehitada riigipiiride lähedusse uus taristu, mis hõlmaks erinevaid mittediskrimineerivaid juurdepääsuvõimalusi laadimispunktidele ja tanklatele. Kõnealuste riiklike poliitikaraamistike koordineerimist ja nende sidusust liidu tasandil peaks toetama koostöö liikmesriikide vahel ning komisjonipoolne hindamine ja aruandlus. I lisas sätestatud liikmesriikide aruandluse hõlbustamiseks peaks komisjon vastu võtma mittesiduvad suunised.
- (11) Kõigi transpordiliikide pikaajaliste energiavajaduste arvestamiseks on vaja koordineeritud lähenemist. Poliitika peaks eelkõige põhinema alternatiivkütuste kasutamisel, keskendudes iga transpordiliigi konkreetsetele vajadustele. Liikmesriikide riiklike poliitikaraamistike välja töötamisel tuleks arvesse võtta asjaomase liikmesriigi territooriumil olevate eri transpordiliikide vajadusi, kaasa arvatud nende transpordiliikide vajadusi, mille jaoks fossiilkütuste alternatiivid on piiratud kättesaadavusega.
- (12) Komisjon peaks lihtsustama liikmesriikide riiklike poliitikaraamistike arendamist ja rakendamist teabevahetuse ja parimate tavade vahendamise vahendamisega liikmesriikide vahel.

- (13) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjaomast taristut, võivad riiklikud poliitikaraamistikud koosneda mitmest kavast, strateegiast või muust kavandamisdokumendist, mida arendatakse eraldi või integreeritult või muus vormis ning liikmesriigi valitud administratiivsel tasemel.
- (14) Liidu ja liikmesriigi alternatiivkütuste taristu toetamise meetmeid tuleks kohaldada riiklike poliitikaraamistikuga hõlmatud kütuste suhtes, et avaliku sektori toetus keskenduks siseturu kooskõlastatud arendamisele alternatiivkütustel töötavatel sõidukitel ja laevadel põhineva üleliidulise liikuvuse suunas.
- (15) Käesoleva direktiivi mõte ei ole tekitada liikmesriikidele või piirkondlikele ja kohalikele asutustele täiendavat finantskoormust. Liikmesriikidel peaks olema võimalik käesoleva direktiivi rakendamisel kasutada laia regulatiivsete ja mitteregulatiivsete stiimulite ja meetmete valikut tihedas koostöös eraettevõtjatega, kes peaksid täitma alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel kesksel rolli.
- (16) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1316/2013⁽¹⁾ kohaselt on uute tehnoloogiate ja innovatsiooni arendamine, eelkõige seoses transpordi CO₂-heite vähendamisega, kõlblik saama liidu rahalist abi. Nimetatud määrus näeb lisaks ette täiendavate rahastamisvahendite eraldamist tegevustele, mille puhul kasutatakse vähemalt kahe hõlmatud sektori (nimelt transport, energia ja telekommunikatsioon) vahelist koostoimet. Lisaks aitab Euroopa ühendamise rahastu koordineerimiskomitee komisjonil koordineerida tööprogramme, mille eesmärk on võimaldada mitut sektorit hõlmavaid projektikonkurse, et nende sektorite vahelist võimalikku koostoimet maksimaalselt ära kasutada. Euroopa ühendamise rahastu peaks seetõttu alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtule kaasa aitama.
- (17) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite ja vastava taristuga seotud teadus- ja arendustegevust toetatakse ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1291/2013⁽²⁾ loodud raamprogrammist „Horisont 2020”, eelkõige ühiskondlike väljakutsetega seotud eesmärgi „Nutikas, keskkonnahoidlik ja integreeritud transport” raames. Kõnealune konkreetne rahastamisallikas peaks samuti kaasa aitama alternatiivkütuste taristu arendamisele ja seda tuleks igakülgset kaaluda lisavõimalusena jätkusuutliku liikuvuse tagamiseks kõikjal liidu turul.
- (18) Selleks et käivitada investeeringud säästvasse transporti ning toetada alternatiivkütuste taristu ulatusliku võrgustiku kasutuselevõttu liidus, peaksid komisjon ja liikmesriigid toetama riiklikke ja piirkondlikke arengumeetmeid kõnealuses valdkonnas. Nad peaksid soodustama heade tavade vahetamist alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu ja majandamise valdkonnas kohalike ja piirkondlike algatuste vahel ning sellel eesmärgil peaksid nad edendama Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide, eelkõige Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi kasutamist.
- (19) Alternatiivkütuste taristu toetamise meetmeid tuleks rakendada Euroopa Liidu toimimise lepingus (ELi toimimise leping) sätestatud riigiabi eeskirjade põhimõtete kohaselt. Liikmesriigid võivad pidada vajalikuks toetada käesolevast direktiivist mõjutatud ettevõtjaid kooskõlas kehtivate riigiabi eeskirjadega. Viivitamata tuleks hinnata kõiki komisjonile teatatud riiklikke alternatiivkütuste taristu toetamise meetmeid.
- (20) Üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) suunistes tunnistatakse, et alternatiivkütustega saab vähemalt osaliselt asendada fossiilseid naftaallikaid transpordi energiaga varustamisel ning aidata kaasa transpordi CO₂-heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele. TEN-T suunistes nõutakse uute tehnoloogiate ja innovatsiooni suhtes, et TEN-T peab võimaldama vähendada kõigi transpordiliikide CO₂-heidet, soodustades energiatõhusust ning alternatiivsete jõuseadmete kasutamist ning asjakohase taristu rajamist. TEN-T suunistes nõutakse samuti, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013⁽³⁾ rajatud põhivõrgu („TEN-T

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 (ELT L 348, 20.12.2013, lk 129).

(2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1291/2013, millega luuakse teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogramm „Horisont 2020” aastateks 2014–2020 ning tunnistatakse kehtetuks otsus nr 1982/2006/EÜ (ELT L 347, 20.12.2013, lk 104).

(3) 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).

põhivõrk") sisevee- ja meresadamad, lennujaamad ja maanteed pakuksid võimalust kasutada alternatiivkütuseid. TEN-T rahastamisvahendi Euroopa ühendamise rahastus on kõnealuste uute tehnoloogiate ja innovatsiooni, sealhulgas puhaste alternatiivkütuste taristu põhivõrgus kasutuselevõttu käsitatud toetuskõlblikuna. Lisaks antakse puhaste alternatiivkütuste kasutuselevõtu puhul laiemas üldises võrgus Euroopa ühendamise rahastust finantsabi hangete ja rahastamisvahendite kaudu, näiteks projektivõlakirjade vormis.

- (21) Biokütused, nagu on määratletud direktiivis 2009/28/EÜ, on praegu kõige olulisem alternatiivkütuste liik, mille osakaal liidu transpordis tarbitud kütuste kogumahu oli 2011. aastal 4,7 %. Biokütused võivad samuti kaasa aidata CO₂-heite olulisele vähendamisele, kui neid toodetakse säästvalt. Nendest saaks puhast energiat kõigi transpordiliikide jaoks.
- (22) Alternatiivkütuste taristu ebaühtlane arendamine liidus takistab mastaabisäästu saavutamist pakkumise poolel ja üleliidulist liikuvust nõudluse poolel. Tuleb rajada uued taristuvõrgud, näiteks elektri, maagaasi (veeldatud ja surumaagaas) ja vajaduse korral vesiniku jaoks. Oluline on tunnistada iga kütusetehnoloogia ja seonduvate taristute erisuguseid arenguetappe, sealhulgas ärimudelite küpsust erainvestorite jaoks ning alternatiivkütuste kättesaadavust ja kasutajate heakskiitu. Tuleks tagada tehnoloogianeutraalsus ning riiklikes poliitikaraamistikes tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta alternatiivkütuste turu arengu toetamise nõuet. Lisaks tuleks riiklike poliitikaraamistike väljatöötamisel arvestada rahvastikutihedust ja geograafilist eripära.
- (23) Elektrienergia on potentsiaal suurendada sõidukite energiatõhusust ja vähendada transpordi CO₂-heidet. See on vältimatu energiaallikas elektrisõidukite, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2007/46/EÜ ⁽¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 168/2013 ⁽²⁾ osutatud L-kategooria sõidukite kasutuselevõtuks, mille tulemusel võib linna- ja eeslinnaasumites ja teistel tiheasustusaladel paraneda õhukvaliteet ja vähendada müra. Liikmesriigid peaksid tagama, et üldkasutatavaid laadimispunkte ehitatakse piisaval alal, et võimaldada elektrisõidukite liikumist vähemalt linna- ja eeslinnaasumites ja teistel tiheasustusaladel ning vajaduse korral liikmesriikide määratud võrkudes. Tuleks kindlaks määrata selliste laadimispunktide arv, võttes arvesse hinnangulist registreeritud elektrisõidukite arvu 2020. aasta lõpuks igas liikmesriigis. Orienteeruvalt peaks piisav keskmine laadimispunktide arv olema vähemalt üks laadimispunkt iga kümne sõiduki kohta, võttes samuti arvesse sõidukite tüüpi, laadimistehnoloogiat ja juurdepääsetavaid eraomandis olevaid laadimispunkte. Tuleks rajada piisav arv üldkasutatavaid laadimispunkte, eelkõige ühistranspordijaamadesse, nagu sadamate reisiterminalid, lennujaamad ja raudteejaamad. Elektrisõidukite eraomanikud sõltuvad suurel määral juurdepääsust üldkasutatavates (nt korterelamute, büroo- või ärihoonete) parklates asuvatele laadimispunktidele. Riigiasutused peaksid võtma meetmeid selliste sõidukikasutajate abistamiseks, tagades, et kinnisvaraarendajad ja -haldajad looksid asjakohased taristud, kus oleks piisaval arvul elektrisõidukite laadimispunkte.
- (24) Liikmesriigid peaksid tagama, et mootorsõidukite elektriga varustamiseks luuakse üldkasutatav taristu. Selleks et määrata oma riiklikes poliitikaraamistikes kindlaks üldkasutatavate laadimispunktide vajalik arv, peaks liikmesriikidel olema võimalik arvesse võtta nende territooriumil juba olemas olevaid üldkasutatavaid laadimispunkte ja nende tehnilisi kirjeldusi ning teha otsus keskendumiseks tava- või kiirlaadimispunktide kasutuselevõtule.
- (25) Elektritransport on kiiresti arenev valdkond. Praegune laadimisliideste tehnoloogia sisaldab kaabliühendusi, aga tuleks arvesse võtta ka tuleviku liidesetehnoloogiaid, näiteks juhtmeta laadimise ning akude vahetuse tehnoloogiad. Õigusaktid peavad tagama tehnoloogilise innovatsiooni hõlbustamise. Käesolevat direktiivi tuleks seetõttu asjakohaselt ajakohastada, et võtta arvesse tuleviku tehnoloogia, näiteks juhtmeta laadimise ning akude vahetuse tehnoloogia standardeid.
- (26) Üldkasutatav laadimispunkt või tankla võib hõlmata näiteks eraomanduses olevaid laadimispunkte või tanklaid või seadmeid, mis on üldsusele kättesaadavad registreerimiskaartide või -tasude eest, ühisauto kasutamise süsteemide laadimispunkte või tanklaid, mis annavad kolmandatest isikutest kasutajatele juurdepääsu abonemendi alusel, või laadimispunkte või tanklaid üldkasutatavates parklates. Laadimispunkte või tanklaid, mis võimaldavad erakasutajatele füüsilise juurdepääsu loa või abonemendi alusel, tuleks käsitada üldkasutatavate laadimispunktide või tanklatena.

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

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

- (27) Elekter ja vesinik on atraktiivsed energiaallikad, mis sobivad eelkõige elektrisõidukite, vesinikkütuseelemendiga sõidukite ja L-kategooria sõidukite kasutuselevõtuks linna- ja eeslinnaasumites ja teistel tiheasustusaladel, mille tulemusel võib paraneda õhukvaliteet ja väheneda müra. Elektritranspordil on tähtis roll liidu ambitsioonikate 2020. aasta kliima- ja energiaeesmärkide saavutamisel. Direktiivis 2009/28/EÜ, mille liikmesriigid 5. detsembriks 2010 üle võtsid, kehtestatakse kõikidele liikmesriikidele kohustuslikud taastuvenergia osakaalu eesmärgid, et täita liidu eesmärk saavutada taastuvenergia osakaaluks 2020. aastaks vähemalt 20 % ja konkreetselt transpordisektoris kasutatava taastuvenergia osakaaluks 10 %.
- (28) Kui see on tehniliselt ja rahaliselt põhjendatud, peaks elektrisõidukite laadimispunktides laadimisel kasutama arukaid arvestisüsteeme, et suurendada elektrisüsteemi stabiilsust, laadides akusid võrgust ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike, ning võimaldades turvalist ja paindlikku andmekäitlust. Pikas perspektiivis võib see samuti võimaldada elektrisõidukitel kanda akudest elektrit võrku tagasi ajal, mil üldine elektrinõudlus on suur. Arukas arvestisüsteem, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2012/27/EL, ⁽¹⁾ võimaldab esitada reaalaaja-andmeid, mis on vajalikud võrgu stabiilsuse tagamiseks ning laadimisteenususe mõistliku kasutamise soodustamiseks. Arukad arvestisüsteemid võimaldavad saada täpset ja läbipaistvat teavet laadimisteenusute hinna ja kättesaadavuse kohta, seeläbi soodustades laadimist tippkoormusevälisel ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahind on madal. Arukate arvestisüsteemide kasutamine optimeerib laadimist ning see on kasulik elektrisüsteemile ja tarbijatele.
- (29) Elektrisõidukite laadimispunktide puhul, mis ei ole üldkasutatavad, peaksid liikmesriigid seadma eesmärgiks uurida, kas tehniliselt ja rahaliselt on võimalik saavutada sünergia arukate arvestite kasutuselevõtu kavade, mis tulenevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/72/EÜ ⁽²⁾ I lisa punktist 2. Jaotusvõrguettevõtjatel on oluline roll seoses laadimispunktidega. Oma ülesannete täitmisel peaksid jaotusvõrguettevõtjad, kellest mõned võivad olla osa laadimispunkte omavast või käitavast vertikaalselt integreeritud ettevõtjast, tegema mittediskrimineerivat koostööd teiste laadimispunktide omanike või käitajatega, eelkõige jagades süsteemile tõhusa juurdepääsu ja kasutamise jaoks vajalikku teavet.
- (30) Elektrisõidukite taristu arendamisel peaks kõnealuse taristu ja elektrisüsteemi vastastikune mõju ning liidu elektripoliitika olema kooskõlas direktiiviga 2009/72/EÜ kehtestatud põhimõtetega. Elektrisõidukite laadimispunktide rajamine ja käitamine peaks toimuma konkurentsipõhisel turul, millele on juurdepääs kõikidel laadimistaristute rajamisest või käitamisest huvitatud isikutel.
- (31) Liidu elektritarnijate juurdepääs laadimispunktidele ei tohi piirata direktiivi 2009/72/EÜ artiklis 44 sätestatud erandite kohaldamist.
- (32) Komisjon andis 2010. aastal Euroopa standardiorganisatsioonidele volituse (M468) anda välja uued standardid või vaadata läbi olemasolevad, et tagada laadimispunkti ja sõiduki laadimisseadme vaheline koostalitlusvõime ja ühendumus. CEN/CENELEC lõi töörühma, kes avaldas 2011. aasta oktoobris aruande. Kuigi aruandes on mitmeid soovitusi, ei saavutatud ühe standardliidese valimisel üksmeelt. Seepärast on vaja täiendavaid poliitikameetmeid, et leida litsentsivaba lahendus, mis tagaks koostalitlusvõime kogu liidus.
- (33) Elektrisõidukite laadimise liides võib sisaldada mitut pistikupesa või pistikut, kui üks neist on vastavuses käesolevas direktiivis sätestatud tehniliste kirjeldustega, et võimaldada mitmestandardilist laadimist. Siiski ei tohiks käesolevas direktiivis üleliiduliste tavaliste ühenduste (2. tüüpi ja „Combo 2”-tüüpi) valik kahjustada liikmesriike, kes on juba investeerinud laadimispunktide muude standardtehnoloogiate kasutamisse, ega mõjutada olemasolevaid laadimispunkte enne käesoleva direktiivi jõustumist. Enne käesoleva direktiivi jõustumist kasutusel olevaid elektrisõidukeid peab olema võimalik laadida, isegi kui neid tuleb laadida laadimispunktides, mis ei vasta käesolevas direktiivis sätestatud tehnilistele kirjeldustele. Tava- ja kiir-laadimispunktide seadmete valik peaks vastama riiklikul tasemel kehtivatele spetsiaalsetele ohutusnõuetele.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta direktiiv 2012/27/EL, milles käsitletakse energiatõhusust, muudetakse direktiive 2009/125/EÜ ja 2010/30/EL ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2004/8/EÜ ja 2006/32/EÜ (ELT L 315, 14.11.2012, lk 1).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta direktiiv 2009/72/EÜ, mis käsitleb elektrienergia siseturu ühiseeskirju ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2003/54/EÜ (ELT L 211, 14.8.2009, lk 55).

- (34) Kaldaäärsed elektrirajatised võivad varustada mere- ja siseveetransporti puhta elektriga, eriti mere- ja siseveesadamates, kus on probleeme õhukvaliteedi või müratasemega. Kaldaäärne elekter võib aidata kaasa mere- ja siseveelaevade keskkonnamõju vähendamisele.
- (35) Kaldaäärse elektritoite standardimine ei tohiks takistada enne käesoleva direktiivi jõustumist kasutusel olevate süsteemide kasutamist. Liikmesriigid peaksid eelkõige lubama olemasolevate süsteemide hooldust ja ajakohastamist eesmärgiga tagada nende tõhus kasutamine kogu kasutusea vältel, nõudmata täielikku vastavust käesoleva direktiiviga sätestatud tehnilistele kirjeldustele.
- (36) Lennujaamades seisvate lennukite elektritoite võib vähendada kütusekulu ja müra, parandada õhukvaliteeti ja vähendada kliimamuutuste mõju. Liikmesriigid peaksid seega tagama, et lennujaamadesse elektritoite paigaldamise vajadust võetakse arvesse nende riiklikes poliitikaraamistiketes.
- (37) Vesinikkütusega mootorsõidukite, sealhulgas vesinikkütusega L-kategooria sõidukite turuosa on praegu väga väike, kuid vesinikkütusega mootorsõidukite ulatuslikuma kasutuselevõtu võimaldamiseks on oluline piisava vesinikutanklate taristu rajamine.
- (38) Need liikmesriigid, kes otsustavad lisada oma riiklikesse poliitikaraamistikesse vesinikutanklad, peaksid tagama üldkasutatava taristu rajamise mootorsõidukite varustamiseks vesinikuga, et tagada vesinikkütusega mootorsõidukite liikumine liikmesriikide määratud võrkudes. Asjakohasel juhul tuleks arvesse võtta piiriüleseid ühendusi eesmärgiga võimaldada vesinikkütusega mootorsõidukite liikumist kogu liidus.
- (39) Maagaasil töötavate sõidukite jaoks on liidus praegu umbes 3 000 tanklat. Tanklaid võiks juurde rajada ja varustada olemasolevast hästi välja arendatud piirkonnast, mis hõlmab liidu maagaasi jaotusvõrku, tingimusel et gaasi kvaliteet on praegustes ja kõrgtehnoloogilistes gaasisõidukites kasutamiseks sobiv. Olemasolevat maagaasi jaotusvõrku võiks täiendada kohalikud tanklad, kus kasutatakse kohapeal toodetud biometaan.
- (40) Ühine maagaasi taristu nõuab ühiseid tehnilisi kirjeldusi selle paigaldistele ja gaasi kvaliteedile. Liidus kasutatava maagaasi kvaliteet sõltub selle päritolust, selle koostisosadest, näiteks maagaasiga segatud biometaan, ning maagaasi käitlemise viisist jaotusvõrgustikus. Seetõttu võib tehniliste näitajate kõikumine takistada mootorite optimaalset kasutamist ja vähendada nende energiatõhusust. Seoses sellega töötab tehnilise komitee CEN/TC 408 projektikomisjon välja kvaliteedinäitajaid transpordis kasutatava maagaasi jaoks ning biometaan suunamiseks maagaasivõrku.
- (41) Liikmesriigid peaksid oma riiklike poliitikaraamistiketega tagama, et rajatakse piisav hulk üldkasutatavaid tanklaid mootorsõidukite varustamiseks gaasilises olekus surumaagaasi või surubiometaaniga, mille eesmärk on tagada, et surumaagaasi kasutavad mootorsõidukid saaksid liikuda linna- ja eeslinnaasumites ja teistel tiheasustusaladel, ning kogu liidu ulatuses, vähemalt olemasoleva TEN-T põhivõrgu piires. Mootorsõidukite surumaagaasi võrgustike loomisel peaksid liikmesriigid tagama üldkasutatavate tanklate rajamise, võttes arvesse surumaagaasi kasutavate mootorsõidukite minimaalse sõiduulatuse. Hinnanguliselt peaks tanklatevaheline kaugus olema keskmiselt 150 km. Turu toimimise ja koostalitlusvõime tagamiseks peaksid kõik mootorsõidukite surumaagaasi tanklad pakkuma sellise kvaliteediga gaasi, mis on vajalik olemasolevate ja kõrgtehnoloogiliste surumaagaasisõidukite kasutamiseks.
- (42) Veeldatud maagaas on laevadele atraktiivne alternatiivkütus, sest väävliheite kontrolli piirkondades (SO_x Emission Control Areas) tuleb vähendada laevakütuste väävliheite taset ja see käib poolte Euroopa lähimereveolaevade kohta, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2012/33/EL⁽¹⁾. Mere- ja siseveesadamate veeldatud maagaasi tanklate põhivõrk peaks olema kättesaadav vähemalt vastavalt 2025. ja 2030. aasta lõpuks. Veeldatud maagaasi tanklate hulka kuuluvad muu hulgas veeldatud maagaasi terminalid, mahutid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja praamid. Esialgne keskendumine põhivõrgule ei tohiks välistada võimalust, et pikemas perspektiivis tehakse veeldatud maagaas kättesaadavaks ka põhivõrku mittekuuluvates sadamates, eriti neis, mis on

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/33/EL, millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/32/EÜ seoses laevakütuste väävliheite tasega (ELT L 327, 27.11.2012, lk 1).

olulised laevadele, mis ei tegele transpordiga. Otsus veeldatud maagaasi tanklate asukoha kohta sadamates tuleks teha kulude ja tulude analüüsi põhjal, sealhulgas hinnates keskkonnakasu. Samuti tuleks arvesse võtta kohaldatavaid ohutussätteid. Käesolevas direktiivis ette nähtud veeldatud maagaasi taristu kasutuselevõtt ei tohiks takistada teiste võimalike energiatõhusate alternatiivkütuste arendamist.

- (43) Komisjon ja liikmesriigid peaksid püüdma muuta 26. mail 2000. aastal Genfis sõlmitud ohtlike kaupade rahvusvahelise siseveetranspordi Euroopa kokkulepet koos muudatustega (ADN), et võimaldada veeldatud maagaasi suuremahulist vedu siseveeteedel. Sellega kaasnevat muudatusi tuleks kohaldada transpordi suhtes kogu liidu territooriumil, kohandades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/68/EÜ⁽¹⁾ III lisa jaotist III.1. Vajaduse korral tuleks muuta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/87/EÜ,⁽²⁾ et võimaldada veeldatud maagaasi tõhusat ja ohutut kasutamist siseveelaevade käiturites. Muudatusettepanekud ei tohiks olla vastuolus ADN-i sätetega, mida kohaldatakse liidu territooriumil direktiivi 2008/68/EÜ III lisa jaotise III.1 kohaselt.
- (44) Liikmesriigid peaksid tagama hoidlate ja veeldatud maagaasi tanklate vahelise asjakohase jaotussüsteemi. Maantee-transporti puhul on oluline veeldatud maagaasi vedavate paakautode laadimispunktide kättesaadavus ja geograafiline asukoht, et arendada välja majanduslikult jätkusuutlik veeldatud maagaasil põhinev liikuvus.
- (45) Veeldatud maagaas, sealhulgas veeldatud biometaan, võib olla ka kulutasuv tehnoloogia võimaldades raskeveokitel järgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 595/2009⁽³⁾ osutatud Euro VI normide rangeid saasteainehelidete piirmäärasid.
- (46) TEN-T põhivõrk peaks olema veeldatud maagaasi taristu kasutuselevõtu aluseks, kuna see hõlmab peamisi liiklusvoogusid ja võimaldab võrgust kasu saada. Raskeveokite veeldatud maagaasi võrgustike kasutuselevõtul peaksid liikmesriigid tagama üldkasutatavate tanklate rajamise vähemalt olemasoleva TEN-T põhivõrgu ulatuses, võttes arvesse veeldatud maagaasi kasutatavate raskeveokite minimaalse sõiduulatuset. Hinnanguliselt peaks tanklatevaheline kaugus olema keskmiselt 400 km.
- (47) Veeldatud maagaasi ja surumaagaasi tanklate kasutuselevõtmine peaks olema piisaval määral kooskõlas TEN-T põhivõrgu rakendamisega.
- (48) Piisav arv veeldatud maagaasi ja surumaagaasi üldkasutatavaid tanklaid peaks olema rajatud hiljemalt 31. detsembriks 2025 vähemalt selleks kuupäevaks olemas oleva TEN-T põhivõrgu ulatuses ning pärast seda kuupäeva TEN-T põhivõrgu muudes osades, mis on tehtud sõidukitele juurdepääsetavaks.
- (49) Kuna mootorsõidukikütuste liigid aina mitmekesisustuvad ja kodanike liikuvus liidu maanteedel kasvab pidevalt, tuleb sõidukite kasutajad varustada selge ja kergesti arusaadava teabega tanklates saada olevate kütuste kohta ning nende sõiduki sobivuse kohta eri kütuste või laadimispunktidega, mida liidu turul pakutakse, ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/30/EÜ⁽⁴⁾ kohaldamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalik otsustada rakendada selliseid teavitusmeetmeid ka kasutusel olevate sõidukite suhtes.
- (50) Kui asjaomasel alternatiivkütusel puudub Euroopa standard, tuleks liikmesriikidel lubada kasutada teisi standardeid kasutaja teavitamiseks ja märgistuseks.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/87/EÜ, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 82/714/EMÜ (ELT L 389, 30.12.2006, lk 1).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/30/EÜ, millega muudetakse direktiivi 98/70/EÜ seoses bensiini, diislikütuse ja gaasiõli spetsifikatsioonidega ja kehtestatakse kasvuhooonegaaside heitkoguste järelevalve ja vähendamise mehhanism ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/32/EÜ seoses siseveelaevades kasutatava kütuse spetsifikatsioonidega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 93/12/EMÜ (ELT L 140, 5.6.2009, lk 88).

- (51) Lihtsal ja kergesti võrreldaval teabel erinevate kütuste hindade kohta võib olla sõidukite kasutajatele oluline roll turul saada olevate üksikute kütuste suhtelise maksumuse paremal hindamisel. Seetõttu võib teabe eesmärgil tanklas hindade, eelkõige maagaasi ja vesiniku hindade kuvamisel tuua välja võrdluse tavapäraste kütustega, näiteks „vastab ühele liitrile bensiinile”.
- (52) Kuna mootorsõidukikütuste liigid aina mitmekesistuvad, tuleb sõidukite kasutajaid teavitada käesoleva direktiiviga hõlmatud alternatiivkütuste üldkasutatavate tanklate või laadimispunktide geograafilisest asukohast. Seega, kui ettevõtjad või veebisaidid esitavad selle teabe, siis peaksid seda saama avalikult ja mittediskrimineerivalt kasutada kõik kasutajad.
- (53) Faktidel põhineva poliitika kujundamiseks kõikidel tasanditel on eriti tähtis koguda parimaid tavasid ja koordineeritud andmeid seiretegevusega, näiteks keskkonnasõbralike sõidukite portaali ja Euroopa elektritranspordi vaatluskeskuse abil.
- (54) Aruka transpordisüsteemi osana peaksid liiklus- ja reisiteabe teenused hõlmama vajaduse korral olulist teavet laadimispunktide ja tanklate kättesaadavuse kohta ja mis tahes muud liiduülese liikuvuse jaoks vajalikku teavet.
- (55) Selleks et tagada käesoleva direktiivi sätete kohandamine turu ja tehnika arenguga, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte tanklate ja laadimispunktide tehniliste kirjelduste ja asjakohaste standardite kohta. On eriti oluline, et komisjon järgiks oma ettevalmistava töö käigus oma tavapärasel praktikal ning viiks läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (56) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) töötab välja ühtsed ja rahvusvaheliselt tunnustatud ohutus- ja keskkonnanõuded meretranspordi jaoks. Meretranspordi üleilmset olemust arvestades tuleks vältida vastuolu rahvusvaheliste standarditega. Seetõttu peaks liit tagama, et käesoleva direktiivi kohaselt vastu võetud meretranspordi tehnilised kirjeldused oleksid kooskõlas IMO vastu võetud rahvusvaheliste eeskirjadega.
- (57) Laadimispunktide ja tanklate koostalitluse tehnilisi kirjeldusi tuleks Euroopa või rahvusvahelistes standardites täpsustada. Euroopa standardiorganisatsioonid peaksid võtma Euroopa standardid vastu kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1025/2012⁽¹⁾ artikliga 10 ning need standardid peaksid põhinema kehtivatel rahvusvahelistel standarditel või vajaduse korral poolelioleval rahvusvahelisel standardimistööl. Veel vastu võtmata standardite puhul peaks töö aluseks olema väljatöötatavad standardid: veeldatud maagaasi laevakütuseks tarnimise süsteemide ja seadmete suunised (ISO/DTS 18683), maagaasi tanklaid — veeldatud maagaasi tanklad sõidukite jaoks — käsitlev standard (ISO/DIS 16924) ja maagaasi tanklaid — surumaagaasi tanklad sõidukite jaoks — käsitlev standard (ISO/DIS 16923). Komisjonil peaks olema õigus ajakohastada viiteid Euroopa või rahvusvahelistes standardites esitatud tehnilistele kirjeldustele delegeeritud õigusaktidega.
- (58) Komisjon peaks käesoleva direktiivi kohaldamisel konsulteerima asjaomaste eksperdirühmadega, sealhulgas vähemalt tuleviku transpordikütuste Euroopa eksperdirühmaga, mis koosneb asjaomase majandusharu ja kodanikuühiskonna ekspertidest, ning samuti transpordi- ja keskkonnaekspertide ühisrühmaga, mis ühendab liikmesriikide eksperte.
- (59) Komisjon moodustas Euroopa säästva laevanduse foorumi (ESSF) nimelise eksperdirühma, et aidata tal rakendada liidu meetmeid meretranspordi säästvuse valdkonnas. Euroopa säästva laevanduse foorumi raames loodi merenduse veeldatud maagaasi alarühm, millele on antud volitus teha nimetatud foorumile ettepanekuid laevakütusena kasutatava merenduse veeldatud maagaasi standardite või eeskirjade väljatöötamiseks, mis hõlmavad veeldatud maagaasi punkerdamise tehnilisi, käitamise seotud, ohutuse, julgeoleku, väljaõppe ja keskkonnaga seotud

(¹) 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).

aspekte. Samuti loodi tehniliste standardite väljatöötamise komisjon (CESTE), et tegeleda siseveelaevandust käsitlevate tehniliste standarditega. On eriti oluline, et enne veeldatud maagaasi punkerdamise nõudeid, sealhulgas selle ohutusaspekte, käsitlevate delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärasest praktikast ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas Euroopa säästva laevanduse foorumiga ja standardite väljatöötamise Euroopa komisjoniga.

- (60) Reini navigatsiooni keskkomisjon (CCNR) on rahvusvaheline organisatsioon, mis käsitleb kõiki siseveelaevanduse küsimusi. Doonau komisjon on rahvusvaheline valitsustevaheline organisatsioon Doonaul vaba laevaliikluse tagamiseks ja arendamiseks. On eriti oluline, et enne siseveelaevandust käsitlevate delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärasest praktikast ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas Reini navigatsiooni keskkomisjoni ja Doonau komisjoniga.
- (61) Kui eksperdirühmadena tegutsevad eksperdid arutavad käesoleva direktiiviga seotud küsimusi, mis ei puuduta direktiivi rakendamist või rikkumist, tuleks esitada Euroopa Parlamendile täielik sellekohane teave ja dokumentatsioon ning asjakohastel juhtudel kutse asjaomastel koosolekutel osalemiseks.
- (62) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamiseks volitused ühiste menetluste ja tehniliste kirjelduste sätestamiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ⁽¹⁾.
- (63) Selleks, et tagada sellise kvaliteediga alternatiivsete transpordikütuste tarnimine, mida on vaja praegusel ja tulevasel tehnoloogial põhinevates mootorites kasutamiseks, ning keskkonnatoime kõrge tase seoses CO₂ ja teiste saasteainete heitkogustega, peaks komisjon tegema nende turuleviimise järelevalvet. Sellel eesmärgil peaks komisjon esitama vajalikud õiguslikud meetmed kütuste kvaliteedi ühtlustatud kõrge taseme tagamiseks kogu liidus.
- (64) Selleks et saavutada alternatiivsete transpordikütuste võimalikult lai kasutamine, tagades tehnoloogilise neutraalsuse, ning edendada säästvat elektripõhist liikuvust kogu liidus, võib komisjon, kui ta peab asjakohaseks, võtta sobivaid meetmeid, näiteks võtta vastu tegevuskava teatises „Puhas energia ja transport: alternatiivkütuste Euroopa strateegia” sätestatud strateegia rakendamiseks. Sel eesmärgil võiks komisjon võtta arvesse iga turu vajadusi ja arengut liikmesriikides.
- (65) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt edendada alternatiivkütuste turu ulatuslikku arengut, ei suuda liikmesriigid eraldi piisavalt saavutada, küll aga saab seda vajaduse tõttu võtta meede, mis rahuldaks nõudlust alternatiivkütustel töötavate sõidukite kriitilise massi ja Euroopa tööstuse kulutasuva arengu järele ning võimaldaks alternatiivkütustel töötavate sõidukite üleliidulist liikuvust, paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Reguleerimise

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse ühine meetmete raamistik alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks liidus, et vähendada transpordisüsteemi sõltuvust naftast ja leevendada transpordi keskkonnamõju. Käesolevas direktiivis on sätestatud alternatiivkütuste taristu, sealhulgas elektrisõidukite laadimispunktide ning maagaasi- (veeldatud ja surumaagaas) ja vesinikutanklate rajamise miinimumnõuded, mida tuleb rakendada liikmesriikide riiklike poliitikaraamistike selliste laadimispunktide ja tanklate ühiste tehniliste kirjelduste ning kasutaja teavitamise nõuete kaudu.

⁽¹⁾ 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 rakendamiseks volituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „alternatiivkütused” – kütused või energiaallikad, mida kasutatakse vähemalt osaliselt transpordi energiavarustuses fossiilsete naftaallikate asemel ja millel on potentsiaali aidata kaasa transpordi CO₂-heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele. Need on muu hulgas järgmised:
 - elekter,
 - vesinik,
 - direktiivi 2009/28/EÜ artikli 2 punktis i määratletud biokütused,
 - sünteetilised ja parafiinkütused,
 - maagaas, sealhulgas biometaan, gaasilises olekus (surumaagaas) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas) ning
 - veeldatud naftagaas;
- 2) „elektrisõiduk” – sõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, millel on vähemalt üks energiamuunduriga mitteperifeerne elektriseade koos elektrilise laetava energiasalvestussüsteemiga, mida saab väljastpoolt laadida;
- 3) „laadimispunkt” – liides, millega on võimalik laadida korraga ühte elektrisõidukit või vahetada korraga ühe elektrisõiduki aku;
- 4) „tavalaadimispunkt” – laadimispunkt, mis võimaldab edastada elektrisõidukile elektrit võimsusega kuni 22 kW, välja arvatud seadmed, mille toitevõimsus on 3,7 kW või väiksem, mis on paigaldatud eramajapidamisse või mille peamine ülesanne ei ole elektrisõidukite laadimine ja mis ei ole üldkasutatavad;
- 5) „kiiralaadimispunkt” – laadimispunkt, mis võimaldab edastada elektrisõidukile elektrit võimsusega üle 22 kW;
- 6) „kaldaäärne elektritoide” – kai ääres asuvate merelaevade või siseveelaevade varustamine maismaalt saadava elektriga standardliidese abil;
- 7) „üldkasutatav laadimispunkt või tankla” – alternatiivkütust pakkuv laadimispunkt või tankla, millele juurdepääsul ei diskrimineerita kasutajaid kusagil liidus. Mittediskrimineeriv juurdepääs võib hõlmata erinevaid autentimis-, kasutus- ja maksetingimusi;
- 8) „tankla” – rajatis, kus toimub kütusega, välja arvatud veeldatud maagaas, varustamine statsionaarse või liikuva seadme abil;
- 9) „veeldatud maagaasi tankla” – rajatis, kus toimub veeldatud maagaasiga varustamine statsionaarse või liikuva seadme, merel asuva seadme või muu süsteemi abil.

Artikkel 3

Riiklikud poliitikaraamistikud

1. Iga liikmesriik võtab vastu riikliku poliitikaraamistiku transpordisektori alternatiivkütuste turu arendamiseks ja asjaomase taristu kasutuselevõtuks. See sisaldab vähemalt järgmisi elemente:
 - hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule, pidades sealhulgas silmas nimetatud kütuste võimalikku samaaegset ja kombineeritud kasutamist, ning alternatiivkütuste taristu arengu kohta, käsitledes asjakohasel juhul piiriülest järjepidevust;

- artikli 4 lõigetega 1, 3 ja 5, artikli 6 lõigetega 1, 2, 3, 4, 6, 7 ja 8 ning kui see on kohaldatav, artikli 5 lõikega 1 ette nähtud riiklikud eesmärgid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks. Nimetatud riiklikud eesmärgid seatakse ja neid võib muuta riigisisesele, piirkondlikule ja üleliidulisele nõudlusele antud hinnangu põhjal, tagades sealjuures käesolevas direktiivis sätestatud taristu miinimumnõuete täitmise;
 - meetmed, mis on vajalikud riiklikus poliitikaraamistikus seatud eesmärkide saavutamise tagamiseks;
 - meetmed, mis võivad edendada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu avaliku transporditeenuse osutamisel;
 - linna- ja eeslinnaasumite ja teiste tiheasustusalade ja võrgustike kindlaksmääramine, mis varustatakse vastavalt turuvajadustele üldkasutatavate laadimispunktidega artikli 4 lõike 1 kohaselt;
 - linna- ja eeslinnaasumite ja teiste tiheasustusalade ja võrgustike kindlaksmääramine, mis varustatakse vastavalt turuvajadustele surumaagaasi tanklatega artikli 6 lõike 7 kohaselt;
 - hinnang veeldatud maagaasi tanklate rajamise vajadusele väljaspool TEN-T põhivõrku asuvates sadamates;
 - hinnang lennujaamades seisvate lennukite elektritoite paigaldamise vajadusele.
2. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikutes võetakse arvesse nende territooriumil olevate eri transpordiliikide vajadusi, kaasa arvatud nende transpordiliikide vajadusi, mille jaoks fossiilkütuste alternatiivid on piiratud.
3. Riiklikes poliitikaraamistikutes võetakse asjakohaselt arvesse piirkondlike ja kohalike omavalitsuste ning asjaomaste sidusrühmade huve.
4. Vajaduse korral teevad liikmesriigid konsultatsioonide või ühiste poliitikaraamistike kaudu koostööd, et tagada käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete sidusus ja kooskõla.
5. Alternatiivkütuste taristu toetamise meetmeid rakendatakse ELi toimimise lepingus sätestatud riigiabi eeskirjade põhimõtete kohaselt.
6. Riiklikud poliitikaraamistikud peavad olema kooskõlas liidu kehtivate keskkonna- ja kliimakaitsealaste õigusaktidega.
7. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma riiklikest poliitikaraamistikest hiljemalt 18. novembriks 2016.
8. Komisjon avaldab ja ajakohastab riiklike poliitikaraamistike alusel regulaarselt teavet iga liikmesriigi poolt seatud riiklike eesmärkide kohta seoses järgmisega:
- üldkasutatavate laadimispunktide arv;
 - veeldatud maagaasi tanklad mere- ja siseveesadamates;
 - üldkasutatavad veeldatud maagaasi tanklad mootorsõidukite jaoks;
 - üldkasutatavad surumaagaasi tanklad mootorsõidukite jaoks.
- Kui see on asjakohane, avaldatakse ka järgmine teave:
- üldkasutatavad vesinikutanklad;
 - kaldaäärse elektritoite taristu mere- ja siseveesadamates;
 - lennujaamades seisvate lennukite elektritoite taristu.
9. Komisjon abistab liikmesriike riiklikest poliitikaraamistikest aru andmisel artikli 10 lõikes 4 osutatud suuniste abil, hindab riiklike poliitikaraamistike sidusust liidu tasandil ning abistab liikmesriike käesoleva artikli lõikes 4 sätestatud koostööprotsessis.

Artikkel 4

Transpordi varustamine elektriga

1. Liikmesriigid tagavad oma riiklike poliitikaraamistike kaudu, et 31. detsembriks 2020 rajatakse piisav hulk üldkasutatavaid laadimispunkte, et tagada elektrisõidukite liikumise võimalus vähemalt linna- ja eeslinnaasumites ja teistel tiheasustusaladel ning vajaduse korral liikmesriikide määratud võrkudes. Laadimispunktide arvu väljaselgitamisel võetakse muu hulgas arvesse liikmesriikide riiklikes poliitikaraamistikes märgitud registreeritud elektrisõidukite hinnangulist arvu 2020. aasta lõpuks ning komisjoni koostatud parimaid tavaid ja soovitusi. Kui see on asjakohane, võetakse arvesse erivajadusi seoses üldkasutatavate laadimispunktide rajamisega ühistranspordijaamadesse.

2. Komisjon hindab lõikes 1 sätestatud nõuete täitmist ja vajaduse korral esitab käesoleva direktiivi muutmise ettepaneku, võttes arvesse elektrisõidukite turu arengut, et tagada hiljemalt 31. detsembriks 2025 täiendavate üldkasutatavate laadimispunktide rajamine igas liikmesriigis vähemalt TEN-T põhivõrgus, linna- ja eeslinnaasumites ja teistel tiheasustusaladel.

3. Liikmesriigid võtavad oma riiklikes poliitikaraamistikes meetmeid, et julgustada ja edendada niisuguste laadimispunktide kasutuselevõttu, mis ei ole üldkasutatavad.

4. Liikmesriigid tagavad, et alates 18. novembrist 2017 elektrisõidukite jaoks kasutusele võetud või ajakohastatud tavalaadimispunktid (välja arvatud juhtmevabad või induktiivlaadimispunktid) vastavad vähemalt II lisa punktis 1.1 toodud tehnilistele kirjeldustele ja riiklikul tasemel kehtivatele eriohutusnõuetele.

Liikmesriigid tagavad, et alates 18. novembrist 2017 elektrisõidukite jaoks kasutusele võetud või ajakohastatud kiirlaadimispunktid (välja arvatud juhtmevabad või induktiivlaadimispunktid) vastavad vähemalt II lisa punktis 1.2 toodud tehnilistele kirjeldustele.

5. Liikmesriigid tagavad, et nad hindavad oma riiklikes poliitikaraamistikes sisevee- ja meresadamates viibivate sisevee- ja merelaevade vajadust kaldaäärse elektritoite järele. Nimetatud kaldaäärne elektritoite rajatakse esmajärjekorras TEN-T põhivõrgu sadamates ning teistes sadamates 31. detsembriks 2025, välja arvatud juhul, kui puudub nõudlus ja kulud on kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga võrreldes ebaproportsionaalsed.

6. Liikmesriigid tagavad, et meretranspordi jaoks alates 18. novembrist 2017 kasutusele võetud või ajakohastatud kaldaäärse elektritoite paigaldised vastavad II lisa punktis 1.7 toodud tehnilistele kirjeldustele.

7. Kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult põhjendatud, tuleb elektrisõidukite üldkasutatavates laadimispunktides laadimisel kasutada direktiivi 2012/27/EL artikli 2 punktis 28 määratletud arukaid arvestisüsteeme ja järgida nimeetatud direktiivi artikli 9 lõikes 2 sätestatud nõudeid.

8. Liikmesriigid tagavad, et üldkasutatavate laadimispunktide käitajad võivad vabalt valida, millisel liidu elektritarnijalt tema nõusolekul elektrit osta. Laadimispunktide käitajatel lubatakse lepingu alusel osutada klientidele elektrisõidukite laadimise teenust, sealhulgas muude teenuseosutajate nimel ja huvides.

9. Kõik üldkasutatavad laadimispunktid võimaldavad elektrisõidukite kasutajatele ka ühekordset laadimisvõimalust ilma asjaomase elektritarnija või käitajaga lepingut sõlmimata.

10. Liikmesriigid tagavad, et üldkasutatavate laadimispunktide käitajate nõutavad hinnad on mõistlikud, lihtsalt ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad.

11. Liikmesriigid tagavad, et jaotusvõrguettevõtjad teevad mittediskrimineerivat koostööd kõigi isikutega, kes paigaldavad või käitavad üldkasutatavaid laadimispunkte.

12. Liikmesriigid tagavad, et õigusraamistik lubab sõlmida lepingu laadimispunktile elektri tarnimiseks muu tarnijaga kui tarnija, kes tarnib laadimispunkti asukohas elektrit majapidamisele või hoonetele.

13. Ilma et see piiraks määruse (EL) nr 1025/2012 kohaldamist, taotleb liit asjakohaste standardiorganisatsioonide kaudu Euroopa standardite väljatöötamist, mis sisaldavad üksikasjalikke tehnilisi kirjeldusi mootorsõidukite juhtmeta laadimise punktide ja akuvahetuse jaoks ning L-kategooria mootorsõidukite ja elektribusside laadimispunktide jaoks.

14. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 8 vastu delegeeritud õigusakte, et:

- a) täiendada käesolevat artiklit ning II lisa punkte 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 ja 1.8, selleks et nõuda loodavate või ajakohastatavate taristute vastavust tehnilistele kirjeldustele, mis sisalduvad käesoleva artikli lõike 13 kohaselt välja töötatavates Euroopa standardites, kui asjaomased Euroopa standardiorganisatsioonid on soovitanud vaid ühte tehnilist lahendust tehnilise kirjeldusega, mis on esitatud asjaomases Euroopa standardis;
- b) ajakohastada II lisa punktis 1 osutatud tehnilistes kirjeldustes toodud viiteid standarditele, kui need standardid asendatakse uute versioonidega, mille on vastu võtnud asjaomased standardiorganisatsioonid.

On eriti oluline, et enne nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärasest praktikast ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega.

Kõnealustes delegeeritud õigusaktides sätestatakse vähemalt 24 kuu pikkused üleminekuperioodid enne seda, kui nendes sisalduvad tehnilised kirjeldused või nende muudatused muutuvad kasutusele võetava või ajakohastatava taristu suhtes siduvaks.

Artikkel 5

Maanteetranspordi varustamine vesinikuga

1. Liikmesriigid, kes otsustavad lisada oma riiklikesse poliitikaraamistikesse üldkasutatavad vesinikutanklad, tagavad hiljemalt 31. detsembriks 2025 piisava arvu vesinikutanklate kättesaadavuse, et tagada vesinikkütusega mootorsõidukite, sealhulgas vesinikkütuseelemendiga sõidukite liikumine kõnealuste liikmesriikide määratud võrkudes, sealhulgas asjakohasel juhul piiriülese ühendused.

2. Liikmesriigid tagavad, et alates 18. novembrist 2017 kasutusele võetud või ajakohastatud üldkasutatavad vesinikutanklad vastavad II lisa punktis 2 toodud tehnilistele kirjeldustele.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 8 vastu delegeeritud õigusakte, et ajakohastada II lisa punktis 2 esitatud tehnilistes kirjeldustes nimetatud standardeid, kui need standardid asendatakse uute versioonidega, mille on vastu võtnud asjaomased standardiorganisatsioonid.

On eriti oluline, et enne nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärasest praktikast ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega.

Kõnealustes delegeeritud õigusaktides sätestatakse vähemalt 24 kuu pikkused üleminekuperioodid enne seda, kui nendes sisalduvad tehnilised kirjeldused või nende muudatused muutuvad kasutusele võetava või ajakohastatava taristu suhtes siduvaks.

Artikkel 6

Transpordi varustamine maagaasiga

1. Liikmesriigid tagavad oma riiklike poliitikaraamistike kaudu, et hiljemalt 31. detsembriks 2025 on meresadamates rajatud piisav arv veeldatud maagaasi tanklaid, et veeldatud maagaasi kasutataval sisevee- või merelaeval oleks võimalik liikuda kogu TEN-T põhivõrgus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada, et TEN-T põhivõrk oleks piisavalt varustatud.

2. Liikmesriigid tagavad oma riiklike poliitikaraamistike kaudu, et hiljemalt 31. detsembriks 2030 on siseveesadamates rajatud piisav arv veeldatud maagaasi tanklaid, et veeldatud maagaasi kasutataval sisevee- või merelaeval oleks võimalik liikuda kogu TEN-T põhivõrgus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada, et TEN-T põhivõrk oleks piisavalt varustatud.

3. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes kindlaks mere- ja siseveesadamad, kus on olemas juurdepääs lõigetes 1 ja 2 osutatud veeldatud maagaasi tanklatele, võttes arvesse ka turu tegelikke vajadusi.
4. Liikmesriigid tagavad oma riiklike poliitikaraamistike kaudu, et hiljemalt 31. detsembriks 2025 on rajatud piisav arv üldkasutatavaid veeldatud maagaasi tanklaid, vähemalt olemasoleva TEN-T põhivõrgu ulatuses, et veeldatud maagaasi kasutataval raskeveokitel oleks nõudluse olemasolul võimalik liikuda kogu liidus, välja arvatud juhul, kui kulud on võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga, ebaoproportsionaalsed.
5. Komisjon hindab lõikes 4 sätestatud nõude täitmist ja esitab asjakohasel juhul hiljemalt 31. detsembriks 2027 ettepaneku muuta käesolevat direktiivi, võttes arvesse veeldatud maagaasi kasutatavate raskeveokite turgu, et tagada igas liikmesriigis piisava arvu üldkasutatavate veeldatud maagaasi tanklate rajamine.
6. Liikmesriigid tagavad oma territooriumil veeldatud maagaasi asjakohase jaotussüsteemi olemasolu, mis hõlmab ka veeldatud maagaasi vedavate paakautode laadimise rajatise, et varustada lõigetes 1, 2 ja 4 osutatud tanklaid. Käesoleva nõude täitmiseks võivad naaberliikmesriigid erandina oma riiklike poliitikaraamistike alusel oma süsteemid ühendada. Ühise tegutsemise lepingutele kohaldatakse käesolevast direktiivist tulenevat liikmesriikide aruandekohustust.
7. Liikmesriigid tagavad oma riiklike poliitikaraamistike kaudu, et 31. detsembriks 2020 on rajatud piisav arv üldkasutatavaid surumaagaasi tanklaid, et tagada artikli 3 lõike 1 kuuenda taande kohaselt, et surumaagaasi kasutatavad mootorsõidukid saavad liikuda linna- ja eeslinnaasumites ja teistel tiheasustusaladel ning vajaduse korral liikmesriikide määratud võrkudes.
8. Liikmesriigid tagavad oma riiklike poliitikaraamistike kaudu, et hiljemalt 31. detsembriks 2025 on rajatud piisav arv üldkasutatavaid surumaagaasi tanklaid, vähemalt olemasoleva TEN-T põhivõrgu ulatuses, et surumaagaasi kasutataval mootorsõidukitel oleks võimalik liikuda kogu liidus.
9. Liikmesriigid tagavad, et mootorsõidukite jaoks alates 18. novembrist 2017 kasutusele võetud või ajakohastatud surumaagaasi tanklad vastavad II lisa punktis 3.4 toodud tehnilistele kirjeldustele.
10. Ilma et see piiraks määruse (EL) nr 1025/2012 kohaldamist, taotleb liit järgmiste standardite, sealhulgas üksikasjalike tehniliste kirjelduste väljatöötamist asjaomaste Euroopa või rahvusvaheliste standardiorganisatsioonide poolt:
 - a) mere- ja siseveetranspordi jaoks ette nähtud veeldatud maagaasi tanklate kohta;
 - b) mootorsõidukite jaoks ette nähtud veeldatud maagaasi ja surumaagaasi tanklate kohta.
11. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 8 vastu delegeeritud õigusakte, et:
 - a) täiendada käesolevat artiklit ja II lisa punkte 3.1, 3.2 ja 3.4, et nõuda kasutusele võetavate või ajakohastatavate taristute vastavust tehnilistele kirjeldustele, mis sisalduvad käesoleva artikli lõike 10 punktide a ja b kohaselt välja töötatavates standardites, kui asjaomased Euroopa standardiorganisatsioonid on soovitanud vaid ühte tehnilist lahendust tehnilise kirjeldusega, mis on esitatud asjaomases Euroopa standardis, mis asjakohasel juhul on kooskõlas asjaomaste rahvusvaheliste standarditega;
 - b) ajakohastada II lisa punktis 3 juba sätestatud või tulevikus sätestatavates tehnilistes kirjeldustes osutatud viiteid standarditele, kui kõnealused standardid asendatakse uute versioonidega, mille on vastu võtnud asjaomased Euroopa või rahvusvahelised standardiorganisatsioonid.

On eriti oluline, et enne nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärase praktikaga ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega.

Kõnealustes delegeeritud õigusaktides sätestatakse vähemalt 24 kuu pikkused üleminekuajad enne seda, kui nendes sisalduvad tehnilised kirjeldused või nende muudatused muutuvad kasutusele võetava või ajakohastatava taristu suhtes siduvaks.

12. Kui puudub lõike 10 punktis a osutatud standard, mis sisaldab üksikasjalikke tehnilisi kirjeldusi mere- ja siseveetranspordi jaoks ette nähtud veeldatud maagaasi tanklate kohta, ja eelkõige kui puuduvad kõnealused kirjeldused veeldatud maagaasi punkerdamise kohta, on komisjonil, võttes arvesse IMOs, CCNRis, Doonau komisjonis ja teistel asjaomastel rahvusvahelistel foorumitel tehtavat tööd, õigus võtta kooskõlas artikliga 8 vastu delegeeritud õigusakte, et sätestada:

- nõuded veeldatud maagaasi punkerdamise liidestele mere- ja siseveetranspordis,
- mere- ja siseveetranspordi jaoks ette nähtud veeldatud maagaasi maismaal säilitamise ja punkerdamise ohutusnõuded.

On eriti oluline, et enne kõnealuste delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärasest praktikast ja viiks läbi konsultatsioonid asjaomaste mere- ja siseveetranspordi eksperdirühmadega, sealhulgas mere- ja siseveelaevanduse riiklike ametite ekspertidega.

Artikkel 7

Teave kasutajale

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2009/30/EÜ kohaldamist, tagavad liikmesriigid, et asjakohane, järjepidev ja selge teave tehakse kättesaadavaks mootorsõidukite kohta, mida võib regulaarselt tankida üksikute turule lastud kütustega või laadida laadimispunktides. Niisugune teave tehakse kättesaadavaks mootorsõidukite kasutusjuhendites, tanklates ja laadimispunktides, mootorsõidukites ning mootorsõidukite müügiettevõtetes liikmesriikide territooriumil. Seda nõuet kohaldatakse kõikide pärast 18. novembrit 2016 turule lastud mootorsõidukite ja nende mootorsõidukite kasutusjuhendite suhtes.

2. Lõikes 1 osutatud teave põhineb Euroopa Standardiorganisatsiooni kütuste tehnilisi kirjeldusi kehtestavates standardites sätestatud kütuse standardile vastavuse märgistamise nõuetel. Kui need standardid osutavad graafilisele tähisele, sealhulgas värvikoodide skeemile, peab graafiline tähis olema lihtne ja kergesti arusaadav ning paigutatud hästi nähtavas vormis:

- a) kõigi tanklate vastavatele pumpadele ja nende püstolitele alates kütuste turule laskmise kuupäevast;
- b) nende mootorsõidukite kütusepaakide korkidele või nende vahetusse lähedusse, millele antud kütust soovitatakse ja mille jaoks see sobib, ning mootorsõidukite kasutusjuhenditesse, kui need mootorsõidukid lastakse turule pärast 18. novembrit 2016.

3. Asjakohasel juhul, eelkõige maagaasi ja vesiniku puhul, tuleb teavitamise eesmärgil tanklas kütuse hindade kuvamisel tuua välja võrdlus asjakohaste ühikuhindadega. Selle teabe kuvamine ei tohi tarbijat eksitada ega segadusse ajada.

Selleks, et suurendada tarbijate teadlikkust ja tagada kütusehinna läbipaistvus järjepidevalt kogu liidus, on komisjonil õigus võtta rakendusaktidega vastu alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühtne meetodika.

4. Kui Euroopa Standardiorganisatsiooni standardites sätestatud kütuste tehnilised kirjeldused ei hõlma kõnealusele standardile vastamise märgistust või kui märgistamisnõuetes ei osutata graafilisele tähisele, sealhulgas värvikoodide skeemile, või kui märgistamisnõuded ei ole käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks sobivad, võib komisjon lõigete 1 ja 2 ühetaolise rakendamise tagamiseks volitada Euroopa Standardiorganisatsiooni välja töötama sobivuse märgistamise tehnilisi kirjeldusi või võtta vastu rakendusakte, milles määratakse kindlaks liidu turule lastud ja rohkem kui ühes liikmesriigis komisjoni hinnangul kogumüügist 1 % tasemeni jõudnud kütuste sobivuse graafiline tähis, sealhulgas värvikoodide skeem.

5. Kui Euroopa Standardiorganisatsiooni asjakohaste standardite märgistamissätteid ajakohastatakse, võetakse vastu märgistamist käsitlevad rakendusaktid või vajaduse korral kehtestatakse uued Euroopa Standardiorganisatsiooni standardid alternatiivkütuste jaoks, kohaldatakse vastavaid märgistamisnõudeid kõikide tanklate ja laadimispunktide ning liikmesriigi territooriumil registreeritud mootorsõidukite suhtes alates 24 kuud pärast nende vastavat ajakohastamist või vastuvõtmist.

6. Käesolevas artiklis osutatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

7. Liikmesriigid tagavad, et kui andmed käesoleva direktiiviga hõlmatud alternatiivkütuste üldkasutatavate tanklate või laadimispunktide geograafilise asukoha kohta on kättesaadavad, siis saavad neid avalikult ja mittediskrimineerivalt kasutada kõik kasutajad. Kui andmed laadimispunktide kohta on olemas, võivad need hõlmata teavet reaalajas nii laadimispunktidele juurdepääsetavuse kui ka varasemat ja reaalajas teavet laadimise kohta.

Artikkel 8

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklites 4, 5 ja 6 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 17. novembrist 2014. 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 4, 5 ja 6 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. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artiklite 4, 5 ja 6 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 9

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

Artikkel 10

Aruandlus ja läbivaatamine

1. Iga liikmesriik esitab komisjonile aruande riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta hiljemalt 18. novembriks 2019 ja seejärel iga kolme aasta pärast. Need aruanded hõlmavad I lisas loetletud teavet ning sisaldavad asjakohasel juhul asjakohaseid põhjendusi artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklike eesmärkide saavutamise ulatuse kohta.

2. Hiljemalt 18. novembriks 2017 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande riiklike poliitikaraamistike hindamise kohta ja nende sidususe kohta liidu tasandil, sealhulgas hinnangu artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklike eesmärkide saavutamise ulatusele.

3. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule iga kolme aasta tagant alates 18. novembriks 2020 aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta.

Komisjoni aruanne sisaldab järgmisi elemente:

- hinnang liikmesriigi võetud meetmetele;
- hinnang sellele, kuidas käesolev direktiiv on mõjutanud alternatiivkütuste taristu turu arengut, selle panus alternatiivsete transpordikütuste turgu, ning milline on olnud selle majanduslik ja keskkonnamõju;
- teave käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate transpordisektori alternatiivkütuste turu ning asjaomase taristu tehnilise edenemise ja arengu kohta.

Komisjon võib tuua näiteid parimatest tavadest ja anda asjakohaseid soovitusi.

Samuti hinnatakse komisjoni aruandes käesolevas direktiivis taristu rajamise ja kirjelduste rakendamise suhtes sätestatud nõudeid ja tähtaegu, võttes arvesse asjaomaste alternatiivkütuste tehnilist ja majanduslikku edenemist ning nende turu arengut, ja aruandele lisatakse seadusandlik ettepanek, kui see on asjakohane.

4. Komisjon võtab vastu suuniseid seoses I lisas loetletud aspekte käsitleva liikmesriikide aruandlusega.

5. Hiljemalt 31. detsembriks 2020 vaatab komisjon direktiivi rakendamise läbi ja esitab vajaduse korral ettepaneku seda muuta, sätestades uued üldised tehnilised kirjeldused alternatiivkütuste taristu jaoks käesoleva direktiivi kohaldamisalal.

6. Kui komisjon peab asjakohaseks, võtab ta hiljemalt 31. detsembril 2018 vastu tegevuskava teatises „Puhas energia ja transport: alternatiivkütuste Euroopa strateegia” sätestatud strateegia rakendamiseks, et saavutada transpordis tehnoloogilist neutraalsust tagades alternatiivsete transpordikütuste võimalikult laialdane kasutamine ning edendada säästvat elektripõhist liikuvust kogu liidus. Sel eesmärgil võib komisjon võtta arvesse iga turu vajadusi ja arengut liikmesriikides.

Artikkel 11

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 18. novembriks 2016. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

2. Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 12

Jõustumine

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

*Artikkel 13***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 22. oktoober 2014

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
B. DELLA VEDOVA

I LISA

ARUANNE

Käesolev aruanne sisaldab alternatiivkütuste taristu rajamise toetamiseks võetud liikmesriikide meetmete kirjeldust. Aruanne sisaldab vähemalt järgmisi osi.

1. Õiguslikud meetmed

Teave õiguslike meetmete kohta, mis võib koosneda alternatiivkütuste taristu rajamise toetamiseks võetavatest seadusandlikest, regulatiivsetest ja haldusmeetmetest, nagu ehitusload, parkimisload, ettevõtete keskkonناسäästlikkuse sertifitseerimine ja tanklakontsessioonid.

2. Riikliku poliitikaraamistiku rakendamist toetavad poliitikameetmed

Kõnealuseid meetmeid käsitlev teave hõlmab järgmisi aspekte:

- otsesed soodustused alternatiivkütuseid kasutavate transpordivahendite ostmiseks või taristu rajamiseks;
- võimalus kasutada maksusoodustusi, et edendada alternatiivkütuseid ja asjaomast taristut kasutavaid transpordivahendeid;
- riigihangete, sealhulgas ühishangete kasutamine alternatiivkütuste toetamiseks;
- nõudlusega seotud mitterahalised stiimulid, näiteks eelisjuurdepääs piirangualadele, parkimispoliitika ja eraldi sõidurajad;
- TEN-T põhivõrgu lennujaamades asuvate taastuva reaktiivkütuse tanklate vajaduse kaalumise;
- alternatiivkütuste tarnimise lubamisel kohaldatav tehniline ja halduskord ning kohaldatavad õigusaktid, mille eesmärk on hõlbustada loa andmise protsessi.

3. Kasutuselevõtu ja tootmise toetusmeetmed

Iga-aastased avaliku sektori eelarve eraldised alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks alternatiivkütuste ja transpordiliikide (maantee-, raudtee-, vee- ja lennutransport) kaupa.

Iga-aastased avaliku sektori eelarve eraldised, millega toetatakse alternatiivkütuste tehnoloogiaid kasutavaid tootmisettevõtteid, alternatiivkütuste ja transpordiliikide kaupa.

Kõikide erivajaduste arvessevõtmine alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu algjärgus.

4. Teadusuuringud, tehnoloogiaarendus ja tutvustamistegevus

Iga-aastased avaliku sektori eelarve eraldised alternatiivkütustega seotud teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse toetamiseks kütuste ja transpordiliikide kaupa.

5. Eesmärgid

- Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite eeldatav arv 2020., 2025. ja 2030. aastaks;
- alternatiivkütuste kasutuselevõttuga seotud riiklike eesmärkide saavutamise tase eri transpordiliikides (maantee-, raudtee-, vee- ja lennutransport);
- alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttuga seotud riiklike eesmärkide saavutamise tase aastate kaupa eri transpordiliikides;
- teave meetodika kohta, mida kasutatakse kiirloomisvõimsuse laadimisvõimsuse arvessevõtmiseks.

6. Alternatiivkütuste taristu areng

Pakkumise (taristu täiendav läbilaskevõime) ja nõudluse (tegelikult kasutatud läbilaskevõime) muutused.

II LISA

TEHNILISED KIRJELDUSED

1. Laadimispunktide tehnilised kirjeldused**1.1. Mootorsõidukite tavalaadimispunktid**

Vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite tavalaadimise punktid varustatakse koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis EN 62196-2 kirjeldatud 2. tüüpi pistikupesa või pistikuga. Kui säilitatakse 2. tüüpi sobivus, võib kõnealused pistikupesad varustada selliste elementidega nagu mehhaanilised katikud.

1.2. Mootorsõidukite kiirlaadimispunktid

Vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite kiirlaadimispunktid varustatakse koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis EN 62196-2 kirjeldatud 2. tüüpi pistikühendustega.

Alalisvoolul töötavad elektrisõidukite kiirlaadimispunktid varustatakse koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis EN 62196-3 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemide „Combo 2” pistikühendustega.

1.3. Mootorsõidukite juhtmeta laadimise punktid**1.4. Mootorsõidukite akuvahetus****1.5. L-kategooria mootorsõidukite laadimispunktid****1.6. Elektribusside laadimispunktid****1.7. Merelaevade kaldaäärne elektritoide**

Merelaevade kaldaäärne elektritoide, samuti süsteemide kavandamine, rajamine ja katsetamine peab toimuma vastavalt standardi IEC/ISO/IEEE 80005-1 tehnilistele kirjeldustele.

1.8. Siseveelaevade kaldaäärne elektritoide**2. Mootorsõidukite vesinikutanklate tehnilised kirjeldused**

2.1. Välitingimustes paiknevad vesinikutanklad, mis väljastavad mootorsõidukite kütusena kasutatavat gaasilist vesinikku, peavad vastama gaasilise vesiniku tankimise standardis ISO/TS 20100 sisalduvatele tehnilistele kirjeldustele.

2.2. Vesinikutanklate väljastatava vesiniku puhtus peab vastama standardis ISO 14687-2 sisalduvatele tehnilistele kirjeldustele.

2.3. Vesinikutanklates tuleb kasutada tankimisalgoritme ja -seadmeid, mis vastavad standardi ISO/TS 20100 gaasilise vesiniku tankimise tehnilistele kirjeldustele.

2.4. Mootorsõidukite ühenduspesad gaasilise vesiniku tankimiseks peavad vastama gaasilisel vesinikul töötavate mootorsõidukite tankimispesade standardile ISO 17268.

3. Maagaasitanklate tehnilised kirjeldused

3.1. Sisevee- ja merelaevade veeldatud maagaasi tanklate tehnilised kirjeldused

3.2. Mootorsõidukite veeldatud maagaasi tanklate tehnilised kirjeldused

3.3. Surumaagaasi ühenduspesade ja paakide tehnilised kirjeldused

Surumaagaasi ühenduspesad ja paagid peavad vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 110 (milles viidatakse standardi ISO 14469 I ja II osale).

3.4. Mootorsõidukite surumaagaasi tanklate tehnilised kirjeldused
