



Istungidokument

A8-0297/2018

1.10.2018

RAPORT

alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta Euroopa Liidus: aeg tegutseda!
(2018/2023(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Ismail Ertug

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK	3
SELETUSKIRI.....	11
KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS	14
TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS.....	21
SISETURU- JA TARBIJAKAITSEKOMISJONI ARVAMUS	26
TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA VASTUTAVAS KOMISJONIS	30
NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS	31

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta Euroopa Liidus: aeg tegutseda! (2018/2023(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni 8. novembri 2017. aasta teatist „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“ (COM(2017)0652),
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiivi 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta¹,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta²,
- võttes arvesse Pariisi kokkulepet, otsust 1/CP.21 ja ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi 21. istungjärku (COP21) ning Kyoto protokollis osaliste koosolekuna toimivat konventsiooniosaliste 11. konverentsi (CMP11), mis toimus Prantsusmaal Pariisis 30. novembrist 11. detsembrini 2015,
- võttes arvesse komisjoni ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (uuesti sõnastatud) (COM(2017)0676),
- võttes arvesse gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelist ohutuskoodeksit (IGF koodeks) ning kavandatud muudatusi, mille eesmärk on muuta koodeks kohustuslikuks vastavalt rahvusvahelisele konventsioonile inimelude ohutusest merel (SOLAS), käsitledes probleeme, mida põhjustab alternatiivsete kütuste kasutuselevõtt seadusandlikul tasandil laevandussektoris, püüdes vähendada ohtu laevadele, nende meeskonnale ja keskkonnale, ning võttes arvesse asjaomaste kütuste olemust,
- võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,
- võttes arvesse kodukorra artiklit 52,
- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni, tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni ning siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni arvamusi (A8-0297/2018),

¹ ELT L 307, 28.10.2014, lk 1.

² ELT L 120, 15.5.2009, lk 1.

- A. arvestades, et liikuvus on meie ühiskonna ja majanduse põhivajadus ja nurgakivi ning see peaks olema puhas, säästev, usaldusväärne, taskukohane ja igas mõttes turvaline; arvestades, et selles kontekstis pakub puhas tehnoloogia ühiskonnale suuri võimalusi ja eeliseid, sest see avaldab märkimisväärset mõju tervisele ja keskkonnale, autotööstusele, energiatarnijatele, üldkasutatavatele teenustele ja võrguettevõtjatele;
- B. arvestades, et liikmesriigid on vastu võtnud oma riiklikud poliitikaraamistikud, mida komisjon hindas oma hiljutises teatises COM(2017)0652, milles märgiti, et elektrisõidukite laadimistaristuga seotud eesmärgid ja selle kasutuselevõtt on liikmesriigiti erinevad (25 liikmesriigist täidab direktiivis 2014/94/EL¹ sätestatud riikliku poliitikaraamistiku nõudeid ainult kaheksa) ning et kaks liikmesriiki ei esitanud oma riiklikku poliitikaraamistikku 16. novembriks 2016, nagu on ette nähtud direktiivi 2014/94/EL artiklis 3;
- C. arvestades, et transpordisektori CO₂-heite vähendamine parandab õhu kvaliteeti ja suurendab Euroopa energiajulgeolekut ning sõltumatust imporditud energiast ja fossiilkütustest, ning et seetõttu on selle puhul vaja kiiresti ja põhjalikult muuta kasutatavate energia, kütuse ja jõuseadmete liiki ning suurendada energiatõhusust, võttes kasutusele kõige tõhusamad ja kõrgetasemelisemad tehnoloogiad, minnes üle mitmeliigilisele transpordile ja muutes liikuvuskäitumist;
- D. arvestades, et transport on Euroopa Liidu ainus suur majandussektor, mille põhjustatud kasvuhoonegaaside hulk on 1990. aastast suurenenud; arvestades, et selles sektoris tekib 23 % CO₂-heitest ning see osakaal üha suureneb; arvestades, et maanteetranspordis kasutatakse peaaegu 75 % kogu transpordis kasutatavast energiast ning see põhjustab peaaegu 73 % transpordisektori kasvuhoonegaaside heitest; arvestades, et liiklus on pidevalt tihenunud ELis transporditavate kaupade liikumise ja mahtude kasvu ning inimeste suurenenud liikuvuse tõttu; arvestades, et 2030. aastaks prognoositav liiklustihedus avaldab mõju kliimamuutustele, õhu kvaliteedile ja energiatarbimisele ning samuti taristule; arvestades, et maanteetranspordi CO₂-heite vähendamine säästva alternatiivkütuse kasutamise abil nõuab paindlikku lähenemisviisi, mis tähendab, et eri sõidukirühmadele võib vaja minna eri alternatiivkütuseid;
- E. arvestades, et laevanduse osa maailma kaubanduse mahust on üle 80 % ja laevanduses tekib 3 % kogu maailma kasvuhoonegaaside heitest, mis põhjustab õhusaastet rannikualade ja sadamate lähedal; võttes arvesse laevanduse olulist osa üleilmses transporditurus, avaldaks alternatiivkütuste järkjärguline kasutuselevõtt laevanduses keskkonnale märgatavat positiivset mõju;
- F. arvestades, et selleks et hoida globaalne soojenemine tunduvalt alla 2 °C, püüdes seejuures saavutada Pariisi kokkuleppe raames võetud eesmärki 1,5 °C, peab hiljemalt 2050. aastaks olema maanteetranspordi CO₂-heite vähendamine lõpule viidud ja saavutatud heitevabadus selles sektoris; arvestades, et üleminek alternatiivkütustele võib selle eesmärgi saavutamisele kaasa aidata, kuigi vajadus tavapäraste kütuste järele jätkub kuni ajani, mil alternatiivkütuste nõudlust suudetakse täielikult rahuldada;
- G. arvestades, et üleminek säästvale alternatiivkütusele ja alternatiivsetele jõuseadmetele, pidades silmas kogu sõiduki olelusringi, on parim viis, kuidas vähendada olemasoleva ja

¹ ELT L 307, 28.10.2014, lk 1.

tulevase sõidukipargi CO₂-heidet; arvestades, et üldine mõju on veelgi suurem, kui sellega kaasneb sõidukite suurem energiatõhusus, ühistranspordi ja jalgrataste kasutamine, jagatud liikuvuse arendamine ning transpordisüsteemide üldise tõhususe parandamine koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide ning automatiseerimise ja digitehnoloogiale ülemineku kaudu; arvestades, et linna- ja ruumiline planeerimine võib toetada ja täiendada tehnoloogilisi jõupingutusi ning toetada laadimis- ja tankimistaristu kasutusele võtmist; arvestades, et alternatiivkütuste edendamine võib anda olulise panuse õhu kvaliteedi parandamisse linnades;

- H. arvestades, et alternatiivkütust kasutavate sõidukite ebasoodne hind võrreldes tavaliste sise põlemismootoriga sõidukitega ning laadimis- ja tankimistaristu puudulik kasutusele võtmine on tarbijate jaoks otsustuste tegemisel endiselt üks peamisi takistusi; arvestades, et sellega seoses on ostjate boonused, maksuvabastused ja mitterahalised stiimulid tõendatult turuleviimist kiirendanud ning need peaksid kajastama eri alternatiivkütuste kasvuhooonegaaside ja saasteainete heite näitajaid;
- I. arvestades, et üleminek alternatiivkütustele ja alternatiivsetele jõuseadmetele pakub konkurentsivõimelisele Euroopa tööstusele võimaluse kindlustada oma tehnoloogilist juhtpositsiooni ja stiimuli teadusuuringuteks; arvestades, et selline üleminek on teadmiste, tehnoloogia ja turuosa seisukohalt rahvusvahelise konkurentsivõime jaoks väga oluline;
- J. arvestades, et uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenorme käsitleva määruse uuestisõnastamisega sätestatakse loodetavasti põhjalikud vähendamiseesmärgid ning soodustatakse summutitoru heitgaaside vähese hulga ja heitevabade sõidukite kasutamist, säilitades samal ajal tehnoloogianeutraalse lähenemisviisi, valmistudes seeläbi Euroopa CO₂-heite vaba sõidukipargi loomiseks, mille jaoks on vaja alternatiivkütuste nõuetekohase taristuvõrgu kasutuselevõtmist; arvestades, et keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamist käsitleva direktiivi läbivaatamine täiendab direktiivi alternatiivkütuste kohta, tagades nõudluse tarnijate järele ja suurendades keskkonnasõbralike sõidukite kasutuselevõttu;
- K. arvestades, et 94 % Euroopa transpordisektorist sõltub naftast, millest 90 % tuleb importida, sealhulgas mõnest poliitiliselt ebastabiilsest riigist;
- L. arvestades, et direktiivi 2014/94/EL kohaselt hõlmavad alternatiivkütused endiselt fossiilset päritolu kütuseid, minnes seetõttu vastuollu CO₂-heite vähendamise ja fossiilkütuste kasutamise järkjärgulise lõpetamise eesmärgiga; arvestades, et esmatähtsaks tuleks pidada summutitoru heitgaaside vähest hulka võimaldavaid ja heitevabu lahendusi sõidukite kogu olelusringi jooksul; arvestades, et raskesõidukite ja laevandussektori puhul võivad veeldatud maagaas ja surumaagaas siiski kaasa aidata õhu kvaliteedi parandamisele lühikeses ja keskpikas perspektiivis, eelkõige sadamate ümbruses ja rannikualadel;
- M. arvestades, et energia- ja transpordisektorid peavad olema tihedamalt seotud, et võimaldada põhjalikku CO₂-heite vähendamist liikuvuses; arvestades, et energiakandjad, nimelt elekter ja vesinik, võimaldavad tagada heitevaba liikuvuse, kasutades seejuures taastuvaid energiaallikaid; arvestades, et kuna energiasektoris liigutakse järk-järgult üksnes taastuvate energiaallikate kasutamise poole, tuleb võimaldada liigse energia salvestamist madala nõudluse perioodidel; arvestades, et sellele võivad kaasa aidata

akutoitega elektrisõidukid ja kütuseelemendiga elektrisõidukid; arvestades, et vähesaastavad energiaallikad on vaheetapp üleminekul heitevabale liikuvusele; seetõttu peaks alternatiivkütuste taristu väljaarendamise lähtepunkt olema tehnoloogianeutraalsus;

- N. arvestades, et peaaegu kõik liitiumioonakud, mis on elektrisõidukite akude peamine komponent, toodetakse väljaspool Euroopa Liitu, peamiselt Aasias;
- O. arvestades, et elektromobiilsuse puhul on olulised arukad ja töökindlad elektrivõrgud, elektri- ja gaasivõrkude parem integreerimine elektri jõul gaasi tootmise kaudu, juurdepääs laadimisteenuse osutajate võrgule ja eralaadimispunktile ning vesinikutanklate kasutuselevõtt; arvestades, et akutoitega elektrisõidukite ja kütuseelemendiga elektrisõidukite puhul võib arukas ja kontrollitud laadimine aidata võrke tasakaalustada, ent endiselt on puudu reguleerivad, maksu- ja tehnilised raamistikud;
- P. arvestades, et TEN-T võrgud on Euroopa Liidu peamised transpordivõrgud; arvestades, et prioriteediks peaks olema keskendumine alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmisele ja teatise sätestatud eesmärgi saavutamisele, et katta 2025. aastaks kogu üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhivõrgukoridorid laadimispunktidega; arvestades, et seda eesmärki tuleks veelgi täiendada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmisega nii üldises TEN-T võrgus kui ka linna-, maa- ja hõredalt asustatud piirkondades, võttes arvesse struktuurilisi ja majanduslikke piiranguid, et saavutada tasakaalustatud hõlmatus;
- 1. tunneb heameelt komisjoni eespool osutatud teatise üle alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta; rõhutab, et transpordisektori CO₂-heite vähendamise lõpuleviimine 2050. aastaks eeldab edasist koordineerimist ja koostööd ELi tasandil ning rõhutab võimalusi, mida tööstuse, tehnoloogia ja tööhõive valdkonnas pakuvad alternatiivkütuste ja nendega seotud taristu kasutuselevõtt;

Jõupingutuste suurendamine

- 2. palub komisjonil siiski algatada direktiivi 2014/94/EL läbivaatamine, säilitades artiklis 2 sätestatud alternatiivkütuste praeguse määratluse, ning keskenduda direktiivi nõuetekohasele rakendamisele – võttes arvesse, et seni on selle täielikult rakendanud vaid kaheksa liikmesriiki 25st – eesmärgiga täita alternatiivkütuste taristus olevad tühikud kogu Euroopa Liidus; rõhutab vajadust suurendada alternatiivkütuste kasutamist ja luua stabiilne investeerimiskeskond;
- 3. märgib, et komisjoni hinnangust riiklike poliitikaraamistike kohta ilmneb, et liikmesriikide vahel on erinevusi jõupingutuste, edasipüüdlikkuse ja olemasolevate rahaliste vahendite tasandil ning et alternatiivkütuste kasutuselevõtt ei ole laialdane ega ühtlaselt levinud; palub seetõttu komisjonil riiklike poliitikaraamistike projekte ja ambitsioonikuse taset põhjalikult hinnata, soovitada vajaduse korral täiendavaid meetmeid ning toetada liikmesriike parimate tavade näidetega; kutsub komisjoni üles asendama riiklike poliitikaraamistike süsteemi tõhusamate vahenditega, sealhulgas konkreetseid, siduvad ja jõustatavad eesmärgid, et sõnastada säästlikkuskriteeriumid; soovitab komisjonil võtta arvesse alternatiivkütust kasutavate sõidukite kavandatud ja realiseeritud kasutuselevõttu ning nende tehnoloogilist arengut, võimaldada liikmesriikidel paindlikult valida eesmärkide saavutamise viis ning võtta eesmärgiks

juurdepääsetav, ühilduv ja koostalitlev üleeuroopaline taristuvõrk kõigile alternatiivkütustele;

4. nõuab, et uue taristu mõõtmete väljaarvutamisel ja nõuetekohasel varustamisel võetakse arvesse eeldatavat reise arvu ja transporditavate koguste suurenemist aastani 2030; rõhutab, kui olulised on akude, vesiniku ja energia salvestamise valdkonnas juba käimasolevad või ettevalmistatavad tehnoloogilised edusammud, ning toonitab, et nende edusammudega tuleb arvestada tulevaste strateegiliste valikute puhul; märgib, et uut taristut peab saama kohandada muutuvate mahtude ja muutuva tehnoloogiaga; rõhutab, et elektrisõidukite arvu hüppeline kasv koos nende läbitava vahemaa suurenemisega 400 km-ni avaldab mõju laadimisjaamade võrgu tihedusele ja sellest sõltub ka nõutav laadimistüüp;
5. teeb ettepaneku hinnata igal aastal seda, kui kaugemale liikmesriigid on direktiivi rakendamisega jõudnud, ja soovib laiendada direktiivi kohaldamisala, hõlmates geograafiliselt laia katvuse saavutamiseks lisaks TEN-T põhivõrgule TEN-T üldvõrgu, asulate ja piirkondlikud sõlmed ning piirkonnad, kus rohkem kui 35 päeval aastas on Euroopa õhukvaliteedi indeksi kohaselt õhureostus kõrge ja mille rahvastikutihedus on ELi keskmisest kuus korda suurem, ning hõlmata ka avaliku sektori sõidukiparkide taristu; kutsub komisjoni üles laiendama Euroopa ühendamise rahastu ulatust selles valdkonnas ja suurendama selle rahalisi vahendeid;
6. toetab elektrifitseeritud maanteid, mis võimaldavad elektrisõidukitel sõidu ajal laadida; nõuab nende ulatuslikumat arendamist, vähemalt TEN-T põhi- ja üldvõrgu maanteedel; on veendunud, et elektrifitseeritud maanteed võivad olla lahenduseks, mis võimaldab vähendada aku suurust ja seega uute sõidukite hinda;
7. palub, et komisjon looks eri alternatiivkütustele võrdsed tingimused, tagades sel viisil tehnoloogianeutraalsuse eelkõige jaotustaristu edendamisel, muutes seeläbi kohustuslikuks vesinikutaristu, mille kasutuselevõttunõuded oleksid võrdsed surumaagaasi omadega, ent siiski kohandatud;
8. rõhutab säästva linnaplaneerimise tähtsust, et minna erakasutuselt üle transpordi jagatud kasutusele ja ühistranspordile, ning juhib komisjoni ja liikmesriikide tähelepanu eelkõige alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmisele kollektiiv- ja ühistranspordis, nagu bussid, trammid, rongid, jagatud autod, taksod ja minibussid, samuti jalg-, tõuke- ja mootorrattad; ergutab võtma kasutusele alternatiivkütuste taristut linnades ja eeslinnades, eelistades neid, kus on halb õhukvaliteet;
9. ergutab ülemaailmses kliima- ja energiaalases linnapeade paktis osalevaid kohalikke ja piirkondlikke ametiasutusi püüdma lisada oma säästva energia tegevuskavadesse konkreetseid meetmeid, eelkõige elektrisõidukite laadimistaristu ehitamiseks või lõpuleviimiseks;
10. kutsub komisjoni üles pärast ELi välisõhu kvaliteeti käsitlevate direktiivide¹ toimivuskontrolli täiendamist direktiivi 2014/94/EL kliimaalaseid eesmärke puhta õhu saavutamise meetmetega;

¹ 2004/107/EÜ ja 2008/50/EÜ

11. juhib tähelepanu sellele, et alternatiivse energiaallikaga sõidukite kestlik riigihange on oluline alternatiivkütuste ja alternatiivkütuste taristu nõudlust suurendav tegur;
12. ergutab võtma kasutusele puhast elektrit lennujaamades (seisvates lennukites ja lennujaama mobiilsetes seadmetes kasutamiseks), et vähendada petroolitarbimist, parandada õhukvaliteeti, vähendada kliimamuutuste mõju ja müra;

Keskkonnahoidliku liikuvuse fond: alternatiivkütuste taristu rahastamine

13. tunneb heameelt komisjoni jõupingutuste pärast eraldada stardirahastusena täiendavalt 800 miljonit eurot, et toetada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu; avaldab aga kahtlust selle kohta, kas võimendus on piisav, võttes arvesse prognoositavat vajadust 5,2 miljardi euro järele 2020. aastaks ning täiendava 16–22 miljardi järele koguinvesteeringuteks 2025. aastani¹; nõuab tungivalt, et komisjon suurendaks esialgset rahastamist, et toetada mitte üksnes taristu kasutuselevõttu, vaid ka selle käitamist tulu mitte toovas turuleviimise etapis, ning nõuab keskendumist ühistranspordiettevõtjate vajadustele, sh tugitaristu, näiteks hooldustöökodade toetamisele; rõhutab vajadust täiendavate avaliku sektori ja eelkõige erasektori investeeringute järele;
14. teeb ettepaneku, et hinnanguliselt vajalik 25 miljardi suurune investeering 2025. aastani võiks olla kaasrahastatud – Euroopa Liit eraldaks umbes 10 % ja umbes 90 % tuleks tööstussektorilt, eeskätt tootjatelt, tarnijatelt, energia- ja kütusetootjatelt ja muudelt huvitatud osalistelt; rõhutab, et alternatiivkütuste taristu projektide puhul peaks saama kasutada Euroopa ühendamise rahastu, Euroopa Investeerimispanka ja Euroopa Komisjoni Euroopa investeerimiskava pakutavaid toetusi ja laene, tagades samas, et ei tekiks turumoonutust; nõuab, et fondi rahalisi vahendeid tuleks eraldada kestlikkuse, teostatavuse, tehnoloogianeutraalsuse, kliimaeesmärkide, Euroopa lisaväärtuse, kasutuselevõttueesmärkide saavutamise ja ühtekuuluvuspoliitika kriteeriumide kohaselt; kutsub üles määrama vastutavaks ametiks Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusameti (INEA), mis korraldab juba järelevalvet Euroopa ühendamise rahastu üle;
15. on seisukohal, et Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid 2 (ESIF 2) ning Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF), Ühtekuuluvusfond, InvestEU ja programm „Euroopa horisont“ on asjakohased vahendid, et toetada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja kestva investeerimise teadusuuringutesse ja innovatsiooni, et saavutada selliste sektorite nagu transport ja energeetika parem ühendamine;
16. palub komisjonil vaadata läbi direktiiv 1999/94/EÜ tarbijatele autode kohta antava teabe seisukohast; on seisukohal, et sellise läbivaatamise eesmärk peaks olema märgatavalt täiustada teavet, mida tarbijatele antakse kütusekulu, CO₂-heite ja saasteainete heitkoguste kohta, ning võimaldada võrdlust traditsiooniliste ja alternatiivkütusel töötavate transporditehnoloogiate tõhususe ja heidete vahel reaalsetes oludes;
17. palub komisjonil koostada vähemalt TEN-T võrgu jaoks määrus, milles käsitletakse rändlust üldsusele juurdepääsetavas alternatiivkütuste taristus;
18. märgib, et maksustamine mõjutab suurel määral alternatiivkütuste hindade konkurentsivõimet; palub seetõttu, et liikmesriigid vaataksid läbi oma energia

¹ COM(2017)0652.

maksustamise raamistikud, et hõlbustada ja soodustada vähese CO₂-heitega ja CO₂-vabade alternatiivkütuste kasutuselevõttu ning kõrvaldada eri transpordiliikide energia maksustamises esinevad ebavõrdsused, näiteks laevade kaldaäärse elektrivarustuse ja alternatiivkütuste tootmiseks kasutatava energia maksustamises, kaasa arvatud elektri jõul gaasi tootmise puhul vahelduva taastuvenergia salvestamiseks;

19. kutsub komisjoni üles toetama CO₂-heite vähendamist merendus- ja laevandussektoris, keskendudes selgelt sadamate ja laevade innovatsioonile, digitaalsele üleminekule ja kohandamisele; kutsub komisjoni, liikmesriike ja nende piirkondi üles koostama eelkõige äärepoolseimatele piirkondadele mõeldud, saari ühendavate veeldatud maagaasi siniste koridoride projekti; rõhutab, et kaldaäärne elektrivarustus nii sisevee- kui ka meresadamates võib märkimisväärselt aidata vähendada müra, CO₂-heiteid ja muude saasteainete heitkoguseid ning parandada samal ajal õhukvaliteeti;

Alternatiivkütused – alternatiivne tööstuspoliitika

20. avaldab kahetsust, et alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmise ja alternatiivse energiaallikaga sõidukite kättesaadavuse osas ei ole erilisi edusamme tehtud, sest 2017. aastal sai valida vaid 19 akutoitega elektrisõiduki ja 25 pistikühendusega hübriidsõiduki vahel, samas kui sise põlemismootoriga sõidukimudeleid oli saadaval 417, ning kutsub tootjaid üles selles valdkonnas rohkem pingutama; tunnistab vajadust poliitikameetmete järele, mis motiveeriks kasutama summutitoru heitgaaside vähest hulka võimaldavaid ja heitevabu sõidukeid ning ergutaksid pakkuma alternatiivkütusega töötavaid kerg- ja raskesõidukeid; nendeks meetmeteks võiksid olla 2025. ja 2030. aastaks ambitsioonikate heitkoguste piirnormide kehtestamine uute kerg- ja raskesõidukite jaoks, sealhulgas tugevad stiimulid summutitoru heitgaaside vähest hulka võimaldavate ja heitevabade sõidukite kasutamiseks; tunnistab samas vajadust suuremate avaliku sektori ja erasektori investeeringute järele;
21. rõhutab alternatiivkütusega töötavate sõidukite kättesaadavuse, alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmise ja sellise tehnoloogia järele oleva tarbijanõudluse vahelist seost; toonitab sellega seoses, et alternatiivkütuste ja alternatiivsete jõuseadmete kasutuselevõtu suunas tehtavad sammud võivad aidata tööstusel püsida üleilmses konkurentsisis ja säilitada kvaliteetseid töökohti Euroopas ning samal ajal heastada kasutamata võimalusi autotööstuse CO₂-heite vähendamise alal ja puudulikku investeerimist säästvasse transporti; rõhutab, et alternatiivkütusega töötavate sõidukite suurem kasutuselevõtt alandab tootmiskulusid ja vähendab kiiremini sõiduki omamisega kaasnevat kogukulu;
22. tuletab meelde, et oluline on toimiv siseturg, mis tagab kütusetanklate hõlpsa kättesaadavuse, makseteenuste ja tehniliste standardite koostalitlusvõime, läbipaistva kütusehinna kujunduse ning serverite ja andmehvormingute vahelise koostalitlusvõime; rõhutab, et tarbijatele on vaja edastada õigeaegset, kergesti mõistetavat, täpset, juurdepääsetavat ja läbipaistvat teavet ning see teave peab olema kättesaadav avatud andmete platvormi kaudu; kutsub üles võtma kasutusele mitut energialiiki pakkuvaid tanklaid, et vältida erinevate jaotusvõrkude ehitamist iga tüüpi toiteallika jaoks;
23. märgib, et elektrisõidukeid laetakse enamasti kodus või tööl, sellele lisandub laadimine avalikes ja poolavalikes kohtades, nagu kaubanduskeskused, rongi- ja lennujaamad; rõhutab sellega seoses, et rohkem on vaja keskenduda arukatele laadimislahendustele, tuleb tagada võrgu stabiilsus ja võimaldada omatarbeks toodetud energia tarbimist;

rõhutab, et pikki vahemaid katva elektromobiilsuse jaoks on kiirteedele, põhitedevõrgus ja transpordisõlmedes tarvis kiir- ja ülikiirloomisjaamu; toonitab, et toimiva süsteemi põhitegurid on vaba juurdepääs laadimispunktidele, tehnoloogia ja maksete koostalitlusvõime ning energialiigi, sealhulgas taastuvenergia, ja tarnija vaba valik;

24. väljendab heameelt komisjoni algatuse üle luua kestlik Euroopa akuliit ning toetab kindlalt Euroopa akuelementide tootmise loomist, mille raames keskendutakse järgmise põlvkonna tehnoloogiale; palub, et komisjon laiendaks algatust muudele jõuseadmetele, näiteks kütuseelementidele, et säilitada Euroopa tehnoloogiline juhtroll;
25. palub komisjonil hinnata olelusringi hindamise teostatavust kõigi alternatiivkütuste, akude ja jõuseadmete lahenduste puhul, et transpordisektoris CO₂-heidet kestlikult vähendada ning hinnata nende lahenduste heitkoguseid ja mõju energia- ja veenõudlusele, maakasutusele, keskkonnale ja kogukondadele;

o

o o

26. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

2015. aastal allkirjastasid ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni 195 liikmesriiki Pariisi kliimakokkuleppe. Eeskätt leppisid nad kokku eesmärgis hoida globaalne soojenemine tunduvalt alla 2 °C võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega ja teha lisajõupingutusi selle nimel, et temperatuuri tõus ei oleks suurem kui 1,5 °C. See tähendab kasvuhoonegaaside heite vähendamist ELis 80–95 % võrra. Transpordisektoris, mis põhjustab praegu veerandi ELi kasvuhoonegaaside heitest, tuleb teha selle eesmärgi saavutamiseks märkimisväärsed jõupingutusi.

Transport on Euroopa Liidu ainus suur majandussektor, mille raames on kasvuhoonegaaside hulk 1990. aastast suurenenud. See põhjustab 23 % CO₂-heitest ning see osakaal suureneb endiselt. Maanteetranspordis kasutatakse peaaegu 75 % kogu transpordis kasutatavast energiast ning see põhjustab peaaegu 73 % transpordisektori kasvuhoonegaaside heitest. 94 % Euroopa transpordisektorist sõltub naftast, mida tuleb importida 90 % ulatuses, sealhulgas mõnest poliitiliselt ebastabiilsest riigist.

Kliimamuutuste vastase võitluse kohustuste täitmiseks, keskkonna kaitsmiseks ja energiasõltumatus tugevdamiseks peab Euroopa suurendama jõupingutusi oma majanduse CO₂-heite vähendamiseks. Transpordisektoris on selle eesmärgi saavutamiseks palju viise. Tõhususe, heite ja kütusekulu normid on osutunud väga tõhusateks. Uute tehnoloogiate, näiteks koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide või isesõitvate autode kasutamine võib aidata parandada liiklusvooge ja vähendada kütusekulu. Linna- ja ruumiplaneerimise abil on veel võimalik luua liiklussüsteeme, mis toetavad ühis- ja jagatud transpordi kasutamist, soodustavad keskkonnahoidlike valikute tegemist, näiteks kõndimist ja jalgrattasõitu, vähendades seeläbi heidet. Veel üks viis transpordist tuleneva heite vähendamiseks on edendada maanteetranspordilt raudtee- või siseveeteetranspordile üleminekut. Eelkõige maanteetranspordi puhul on üleminek alternatiivsetele kütustele ja jõuseadmetele otsene meetod CO₂-heite vähendamiseks. Kuna kõikide nende kütuste jaoks on vaja eraldi taristut, on nende kasutuselevõtmise edendamiseks vaja koostada õigusakte.

Kehtiva direktiivi puudujäägid

2014. aastal võeti vastu alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitlev direktiiv 2014/94/EL. Kahjuks jäeti välja Euroopa Komisjoni ettepanekus igale liikmesriigile ette nähtud siduvad eesmärgid. Direktiivis kehtestatud riiklike poliitikaraamistike hindamine näitas, et liikmesriikide ja riiklike poliitikaraamistike eesmärgid ja jõupingutused on märkimisväärselt erinevad. Praegusel kujul ei ole need sobivad piisava ja ulatusliku alternatiivkütuste taristu kiire kasutuselevõtu soodustamiseks.

Seetõttu on alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmine esialgsete kavadega võrreldes hilineanud. 2025. aastaks kavandatud ligikaudu 800 000 laadimispunkti on valmis veidi rohkem kui 100 000. Surumaagaasi puhul on ehitamata rohkem kui kaks kolmandikku tanklatest. Vesiniku puhul, mis ei ole direktiivi kohaselt kohustuslik, on olukord veelgi hullem.

Seepärast tuleks direktiiv viivitamata läbi vaadata. See peaks hõlmama konkreetseid ja siduvaid eesmärgi liikmesriikidele, väljendades alternatiivkütusel töötavate sõidukite tegelikku ja prognoositavat turuleviimist ning pakkudes lisaks TEN-T võrgule, aga ka linnapiirkondades ja

piirkondlikes transpordisõlmedes nõuetekohast alternatiivkütuste taristuvõrku.

Alternatiivkütused

Direktiivis määratletakse alternatiivkütustena kolme laadi kütuseid: elekter, vesinik ja gaas (surumaagaas ja veeldatud maagaas). Kui elekter ja keskkonnahoidlik vesinik on tõelised alternatiivid fossiilkütustele, siis surumaagaas ja veeldatud maagaas on endiselt peamiselt fossiilset päritolu. Neid on võimalik asendada biogaasi või sünteesigaasiga. Tõelise jätkusuutlikkuse tagamiseks tuleks esimesena nimetatud gaasi toota kohalikul tasandil, eelistatult jäätmetest, ning kuna viimati nimetatud gaasiga kaasneb suur energiakadu võrreldes elektri otsese kasutamisega transpordis, tuleks seda toota üksnes liigsest energiast, mida vastasel juhul piiratakse. Põhieesmärk peab olema täielik üleminek sellistele alternatiivkütustele, mis ei ole fossiilset päritolu.

Erinevate transpordiliikide, -laadide ja -keskkondade tõttu, millel on oma konkreetsed kütuse- ja jõuseadmetehnoloogiatega seotud nõuded, on keskpikas perspektiivis kõige paljutöotavam lähenemisviis erinevate alternatiivkütuste kombinatsiooni kasutamine. CO₂-heite vähendamiseks tuleks ka energiat kasutada nii tõhusalt kui võimalik. See on seotud sõidukite ja mootorite tõhususega, aga ka kütuse- ja energiatootmisega.

Alternatiivsete jõuseadmete tõhusus n-ö mahutist sõidukisse võib erineda, ent see on tavaliselt suurem kui bensiini või diislikütust kasutavate sise põlemismootorite puhul. Omamisega kaasnev kogukulu väheneb eeldatavasti lähitulevikus märkimisväärselt ning teatavatel alternatiivkütustel töötavatel sõidukitel on juba kulueelised. Sellegipoolest on võrreldes traditsiooniliste sise põlemismootoritega sõidukitega nende ulatuslikule kasutuselevõtule kolm peamist takistust. Esiteks on ostuhind endiselt kõrgem, ent see võib langeda tehnika arengu ja suuremate tootmismahtudega. Teiseks on saadaolevate sõidukimudelite arv endiselt väiksem. Kolmandaks on alternatiivkütuste tankimistaristu võrk väiksem. Samal ajal kui avalikud ametiasutused peaksid toetama piisava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmist, tuleb sellele kaasa aidata ka tööstussektoris, pakkudes atraktiivsemaid alternatiivkütustel töötavaid sõidukeid.

Sektorite ühendamise

Elektril põhinevate kütuste ulatuslikum kasutamine ühendab suuremal määral transpordi- ja energiasektoreid. Sellegipoolest on oluline täita ka energiatootmise CO₂-heite vähendamise eesmärki, minnes täiel määral üle taastuvatele energiaallikatele. Kuna taastuvad energiaallikad on vahelduvad, siis tuleb vastavusse viia energiavarustus ja -nõudlus, kasutades salvestamismehhanisme.

Lisaenergiat saab kasutada elektri jõul gaasi tootmise rakendustes, et toota keskkonnahoidlikku vesinikku, mida saab omakorda otse kasutada kütuseelemendiga sõidukite puhul kütusena või gaasivõrkudes. See tehnoloogia areneb kiiresti ja toob turule konkurentsivõimelise hinnaga keskkonnahoidliku vesiniku. Selle rakendusviisi puhul on oluline tagada mittediskrimineeriv juurdepääs gaasivõrgule.

Teine võimalus energiavõrke tasakaalustada on arukas ja kontrollitud laadimine. Akutoitega elektrisõidukite arvu suurenemisega luuakse autoakude näol märkimisväärne salvestamissuutlikkus. Selleks et vältida tippnõudlust teatavatel kellaaegadel, võiks akutoitega elektrisõidukite laadimine olla kaugjuhitav ja toimuda viivitusega, hajutades seeläbi

energianõudlust ja laadimistegevust pikemale perioodile. Kuigi see on endiselt ühesuunaline, võimaldaksid n-ö arukad laadimislahendused kahesuunalist laadimist, mis läbi saaksid energiatarbijad akusid teatava perioodi jooksul laadida ja tühjaks laadida ning oma võrke aktiivsemalt tasakaalustada. Tarbijate jaoks tuleb aga tagada täielik hinnaläbipaistvus ning tuleb järgida kõrgeid andme- ja tarbijakaitse standardeid.

Sarnaselt on ka elektri puhul oluline mittediskrimineeriv juurdepääs võrgule. See hõlmab ka tarbijate juurdepääsu avalikele laadimispunktile. Tuleks kehtestada täielik hinnaläbipaistvus ja maksemeetodite koostalitusvõime ning vältida abonemendikohustust. Peale avalike laadimispunktide tuleks luua ka eraviisilised punktid. Akutoitega elektrisõidukite puhul on laadimiskäitumine veidi erinev sisepõlemismootoriga sõidukitest, mille puhul on tankimiseks vaja lühikese aja jooksul keskset kohta. Kiire laadimine on oluline pikki vahemaid hõlmava elektrilise transpordi ja tarbijate usalduse jaoks, ent enamjaolt toimub laadimine siis, kui sõiduk on pargitud, näiteks öösel või tööl olles, ning laadimiskäitumine muutub aja jooksul koos tarbijakogemusega.

Selleks, et katta territoorium eralaadimispunktidega, tuleb ühelt poolt võrke ja ühendusi töhustada, et võimaldada laadimispunktide ühendamist, ja teiselt poolt peavad ametiasutuste loa andmise menetlused olema lihtsamad ja kiiremad.

Maksustamine ja regulatiivne keskkond

Maksustamine mõjutab suurel määral alternatiivkütuste hindade konkurentsivõimet. Keskkonnahoidliku vesiniku tootmisel kasutatava taastuvenergia maksustamine võib olla selle turuhinna jaoks koormuseks. Sama olukord valitseb laevade maismaal toimuva elektrilise laadimise puhul, kus energia tootmine pardal saastavaid sisepõlemismootoreid kasutades on maksustamisest vabastatud, samal ajal kui maismaal kasutatava elektri puhul kohaldatakse maksustamist ja sellega kaasneb kõrgem kulu nõudluse eripärase olemuse tõttu.

Käesoleva raporti eesmärk on käsitleda konkreetset taristuga seotud puudujääke, võttes arvesse transpordisektori CO₂-heite vähendamise seotud olukorda üldisemalt ning erinevaid probleeme ja väljavaateid.

17.8.2018

KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta Euroopa Liidus: aeg tegutseda!
(2018/2023(INI))

Arvamuse koostaja: Christel Schaldemose

ETTEPANEKUD

Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. väljendab heameelt alternatiivkütuste taristu tegevuskava üle; tuletab meelde, et transpordisektor on üks peamisi Euroopa süsinikdioksiidi heitkoguste allikaid ning ainus sektor, kus heitkogused jätkuvalt suurenevad; rõhutab, et kõigis alternatiivkütuste taristuga seotud poliitikavaldkondades on vaja edasist koordineerimist kohalikul, piirkondlikul ja ELi tasandil, et tagada Euroopa konkurentsivõime säilimine teadmiste, tehnoloogia ja turuosa valdkonnas; rõhutab eesmärki võtta kasutusele piisav alternatiivkütuste taristuvõrk, et saavutada 2050. aastaks transpordisektori täielik dekarboniseerimine; kutsub sellega seoses komisjoni üles esitama järgmise viie aasta tegevuskava, milles on esitatud ühine poliitikaraamistik ja ühised eesmärgid kõikidele liikmesriikidele;
2. ergutab liikmesriike tagama alternatiivkütuste taristu kiire kasutuselevõtu ja sellele mõeldud täiendavad rahastamisvahendid, samuti kiiret ja ülikiiret laadimist võimaldavad lahendused TEN-T põhivõrgu ja üldvõrgu ulatuses, sealhulgas linna- ja maapiirkondades, töötades sellel eesmärgil välja kaugeleulatuvad ja sidusad riiklikud poliitikaraamistikud ja rakendades neid; märgib, et nii era- kui ka avaliku laadimis- ja tankimistaristu kättesaadavus ja juurdepääsetavus on äärmiselt oluline, et tarbijad alternatiivkütust kasutavad sõidukid ulatuslikumalt omaks võtaksid; on veendunud, et eelistada tuleks lahendusi, millel on suurim potentsiaal vähendada heidet kogu sõiduki olelusringi jooksul, võttes arvesse tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtet;
3. kutsub liikmesriike üles võtma riiklike poliitikaraamistike koostamisel nõuetekohaselt arvesse TEN-T põhi- ja üldvõrkudes ja ühises transpordipoliitikas sätestatud põhimõtteid;
4. nõuab tungivalt, et need liikmesriigid, kelle riiklikud strateegilised raamistikud on peamiselt suunatud maagaasile, kaaluksid selle valiku uuesti läbi, kuna selline valik on vastuolus Euroopas üha rohkem leviva elektromobiilsusega ning lõppkokkuvõttes ei aita

transpordisektoris pikas perspektiivis heitkoguseid vähendada; kutsub kõnealuseid liikmesriike üles suunama oma riiklikud strateegilised raamistikud ümber taastuvatest energiaallikatest toodetud elektri, sünteetilise metaani, biogaasi ja biometaani kasutamisele;

5. rõhutab säästva linnaplaneerimise tähtsust, et minna erakasutuselt üle transpordi jagatud ja ühisele kasutusele, samuti ühistransporditeenustes alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu investeerimise olulisust, eelkõige selleks, et hakata kasutama elektribusse, mis moodustasid Euroopas 2017. aastal ostetud uutest bussidest ainult 10%;
6. nõuab, et prioriteediks seataks tiheda asustusega linnaalade ringteedel, parkimisaladel ja peatänavatel kiirete ja ülikiirete laadimislahenduste loomine; on seisukohal, et selleks tuleks tugevdada koostööd ja koordineerimist kohalike asutuste, elektrijaotusettevõtete ja erainvestorite vahel;
7. toetab elektrifitseeritud maanteid, mis võimaldavad sõidukitel sõidu ajal laadida; nõuab nende ulatuslikumat arendamist, vähemalt piki TEN-T põhi- ja üldvõrgu maanteid; on veendunud, et elektrifitseeritud maanteed võivad olla lahenduseks, mis võimaldab vähendada aku suurust ja seega uute sõidukite hinda;
8. märgib murega, et eesmärkide tase ja riiklike poliitikaraamistike täitmise määr erinevad liikmesriikide vahel märkimisväärselt ning et alternatiivkütuste taristu, sealhulgas elektrisõidukite laadimise taristu üldine arendamine edeneb liiga aeglaselt; taunib asjaolu, et ainult kaheksa liikmesriiki täidavad täielikult Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiivis 2014/94/EL (alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta)¹ sätestatud riiklike poliitikaraamistike nõudeid ning et kaks liikmesriiki ei ole esitanud direktiivi artiklis 3 sätestatud tähtjaks oma riikliku poliitika raamistikku; rõhutab sellega seoses, et riiklikud poliitikaraamistikud on väga olulised selleks, et meelitada erasektori partnereid rahastama laadimistaristut; kutsub seepärast komisjoni üles kaaluma riiklike siduvate eesmärkide ja korrapäraste riiklike aruannete esitamise kasutuselevõttu, et tagada 2025. aastaks TEN-T võrgus alternatiivkütuste magistraaltaristu rajamine;
9. rõhutab, et liikmesriigid peaksid nägema ette konkreetsed, siduvad ja jõustatavad eesmärgid alternatiivkütuste jaotusvõrgu jaoks, mis kajastavad nii selliseid kütuseid kasutavate sõidukite praegust kui ka kavandatavat turuosa;
10. peab kahetsusväärseks, et fossiilkütuseid, nagu maagaas ja veeldatud naftagaas, loetakse direktiivi 2014/94/EL kohaselt endiselt alternatiivkütusteks, õõnestades seega liidu eesmärki dekarboniseerida transpordisektor sajandi keskpaigaks;
11. kutsub komisjoni üles erinevaid riiklikke poliitikaraamistikke põhjalikult analüüsima ja võtma oma soovitusetes teistele liikmesriikidele arvesse edukaid riiklikke ja piirkondlikke meetmeid;
12. kutsub komisjoni üles esitama vesinik- ja sünteetiliste kütuste jaoks säästlikkuse kriteeriume, mis põhinevad olelusringi heitkogustel, milles võetakse arvesse kõigi tootmisprotsesside jaoks vajaliku elektritootmise heitkoguseid ja tootmisprotsesside mõju

¹ ELT L 307, 28.10.2014, lk 1.

veenõudlusele ja maakasutusele;

13. ergutab liikmesriike tõhustama selliste elektrisõidukite laadimispunktide rajamist, millele on linnapiirkonnas ja linnalähipiirkondades üldsuse juurdepääs;
14. on veendunud, et elektrisõidukite laadimistaristu väljaarendamist tuleks prioriteedina ergutada kõikjal, kus õhu kvaliteet on halb, ning et teave võetud või kavandatud elektromobiilsust ergutavate meetmete kohta tuleks esitada õhukvaliteedi kavades;
15. nõuab pidevat investeerimist teadusuuringutesse ja innovatsiooni, et ühendada veelgi taastuvaid energiaallikaid ja säästvaid transpordiliike eesmärgiga saavutada sajandi keskpaigaks netoheitvaba liikuvus;
16. märgib, et elektrisõidukite omanikud laadivad kõige sagedamini oma sõidukeid kodus või tööl; rõhutab vajadust laiaulatusliku ja koostalitlusvõimelise era- ja avaliku sektori ühise laadimistaristu järele, mis võimaldaks elektrisõidukeid ja -rattaid laadida kodus ja töökohas, samuti kohustust tagada selline laadimistaristu pikkadel marsruutidel paiknevates teenindusjaamades; võtab teadmiseks vajaduse avaliku ja erasektori investeringute järele, et saavutada optimaalne kaetus; rõhutab sellega seoses vajadust paigaldada nii uutesse kui ka olemasolevatesse hoonetesse piisav laadimistaristu; märgib, et kavandatud eesmärkide saavutamiseks on väga oluline ulatuslikum teabe levitamine ja erasektori kaasamine;
17. märgib murega, et 2017. aastal oli Euroopas võimalik osta vaid 19 akutoitel elektrisõiduki mudelit ja 25 pistikühendusega hübriidsõiduki mudelit võrreldes Euroopa tarbijatele pakutava üle 417 bensiini või diislikütust kasutavate sise põlemismootoriga sõidukimudeliga¹;
18. rõhutab, et ilma asjakohase jaotusvõrguta ei saa alternatiivkütuste kasutamist suurendada; rõhutab jaotuskohustuste vajadust, et vähendada ebakindlust taristu ulatuse suhtes;
19. palub komisjonil koostada vähemalt TEN-T võrgu jaoks määrus, milles käsitletakse rändlust üldsusele juurdepääsetavas alternatiivkütuste taristus;
20. märgib, et direktiivi 2014/94/EL rakendamise käigus komisjonile esitatud riiklikud kavad näitavad, et praegu liidus olemasolevate laadimispunktide arv on teedel kasutatavate elektrisõidukite arvu arvestades piisav, lähtudes komisjoni soovitusel, et iga 10 elektrisõiduki kohta peaks olema üks laadimispunkt;
21. märgib lisaks, et riiklikud kavad, mis käsitlevad avaliku sektori laadimistaristute kasutuselevõttu kogu ELis 2020. aastaks, peaksid sammu pidama sõidukite arvu eeldatava kasvuga ning arvestama, et peamiste teede ääres peaks olema piisavalt kiirlaadijaid, vähemalt üks kiirlaadija iga 40 km järel;
22. rõhutab, et alates 2020. aastast tuleb lisaks olemasolevatele kavadele teha märkimisväärsed täiendavaid investeringuid, et pidada sammu teedel eelduste kohaselt liikuvate elektrisõidukite arvuga, ning et ELi rahastamine on oluline, eriti vähem

¹ Availability and Affordability of ZEVs, vahearuanne, Element Energy, oktoober 2017

arenenud turgudel;

23. rõhutab, et tuleb panna enam rõhku arukatele laadimislahendustele; märgib, et seda on võimalik saavutada, kui tagatakse, et nõuded era- ja ühiskasutuses olevatele avalikele laadimistaristutele lähevad kaugemale Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. mai 2010. aasta hoonete energiatõhususe uuesti sõnastatud direktiivis¹ sätestatud miinimumnõuetest; rõhutab, et ebapiisav laadimistaristu on ELis säästva transpordi kasutuselevõtul üks peamisi takistusi;
24. rõhutab, et kuna kõigil kasutajatel ei ole võimalik laadida elektrisõidukeid kodus, on vaja ette näha integreeritud lahendused elamute ja mitteeluhoonete jaoks ning ühendada laadimispunktid muu olemasoleva taristuga, näiteks tänavavalgustuspostidega;
25. märgib, et elektrisõidukite turuosa kasv suurendab elektrinõudlust võrgus, kuid Euroopa Keskkonnaameti väitel suurendaks 2050. aastaks saavutatav 80%-line elektrisõidukite osakaal elektrinõudlust ELis ainult 10%;
26. on seisukohal, et linnaaladel tuleks laadimistaristu teha kättesaadavaks kõigi sõidukiliikide, sealhulgas ühissõidukite, elekrikaubikute, elektrijalgrataste ja kaherattaliste mootorsõidukite jaoks;
27. rõhutab kaldaäärsete elektritoiterajatiste positiivset mõju, kuna väheneb CO₂-heide ja mürasaaste, õhu kvaliteet paraneb ja kaasneb muu kasu keskkonnale; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles looma poliitilisi stiimuleid kaldaäärsete elektritoiterajatiste arendamiseks nii sisevee- kui ka meresadamates, et vähendada fossiilkütustel põhinevast transpordist pärit heitkoguseid; ergutab sellega seoses liikmesriike töötama välja integreeritud kavad täielikult elektripõhiste parvlaevade kiireks kasutuselevõtuks; märgib, et vaja on täiendavaid riiklikke eeskirju tagamaks, et laevad on kai ääres kohustatud kasutama saadaolevat puhast energiat maismaarajatisest; ergutab andma veelgi suuremat rahalist toetust kaldaäärse elektritoite rajamiseks nii sisevee- kui ka meresadamates, kuna suured kulud takistavad selle majanduslikku teostatavust; rõhutab võimalusi, mida pakub Euroopa ühendamise rahastu, et toetada edasist arengut kõnealuses valdkonnas;
28. peab kahetsusväärseks, et alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu ning alternatiivkütustel töötavate sõidukite kättesaadavaks tegemise protsess on liiga aeglane, ning palub, et tootjad seda kiirendaksid;
29. palub liikmesriikidel vaadata läbi oma energia maksustamise raamistikud, et hõlbustada ja stiimulitega soodustada alternatiivkütuste kasutuselevõttu ning kõrvaldada alternatiivkütuste tootmiseks kasutatava elektri maksukoormus, sealhulgas elektri jõul gaasi tootmise puhul vahelduva taastuvenergia salvestamiseks;
30. ergutab võtma kasutusele puhast elektrit lennujaamades (seisvates lennukites ja lennujaama mobiilsetes seadmetes kasutamiseks), et vähendada petroolitarbimist, parandada õhukvaliteeti, vähendada kliimamuutuste mõju ja müra;
31. märgib, et üks 4,6 MW täiendava lastiplatvormiga kruisilaev põletab tõenäoliselt tunnis

¹ ELT L 153, 18.6.2010, lk 13.

rohkem kui 700 liitrit kütust, mida on rohkem kui 688 töötava mootoriga veoki puhul;

32. ergutab Euroopa autotootjaid suurendama investeeringuid ülivähesse heitega sõidukitesse, et kiirendada nende kasutuselevõttu ELi turul; kutsub komisjoni, liikmesriike ja autotööstust üles arendama alternatiivkütustel töötavate kerg- ja raskesõidukite pakkumist, toetades ambitsioonikate heitkoguste vähendamise eesmärkide saavutamist 2025. või 2030. aastaks kogu ELis uute sõiduaudode, väikeste tarbesõidukite ja raskeveokite puhul;
33. kutsub kaasseadusandjaid üles määrama kindlaks ajakava, stiimulite süsteemi ning eesmärkide ulatuse seoses vähese heitega ja heitevabade sõidukite osakaaluga kogu ELi sõidukipargis, et saavutada 2050. aastaks transpordisektori täielik dekarboniseerimine; on seisukohal, et see on vajalik, et luua alternatiivkütustel töötavate sõidukite turu jaoks investeerimiskindlus ja kiirendada piisava seonduva taristu kasutuselevõttu; sedastab, et säästvale transpordile üleminekuga kaasnevad probleemid tekivad kogu tarneahela ulatuses;
34. ergutab liikmesriike kiirendama ühistranspordi laadimistaristu kasutuselevõttu ja stimuleerima nõudlust alternatiivkütusel töötavate busside ja muude elektripõhiste ühistranspordisõidukite järele, eelistades neid süsteeme, mis on kogu sõiduki olelusringi seisukohast kõige heiteneutraalsemad;
35. ergutab ülemaailmses kliima- ja energiaalases linnapeade paktis osalevaid kohalikke ja piirkondlikke ametiasutusi püüdma lisada oma säästva energia tegevuskavadesse konkreetseid meetmeid, eelkõige elektrisõidukite laadimistaristu ehitamiseks või lõpuleviimiseks;
36. ergutab kohalikke ja piirkondlikke ametiasutusi rohkem kasutama Ühtekuuluvusfondis ja Euroopa Regionaalarengu Fondis säästva linnalise liikuvuse jaoks olemas olevaid kaasrahastamise vahendeid, et viia lõpule null- ja vähese heitega sõidukite laadimis- ja tankimistaristu rajamine.

TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA NÕUANDVAS KOMISJONIS

Vastuvõtmise kuupäev	10.7.2018
Lõpphääletuse tulemus	+: 47 -: 2 0: 8
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Guillaume Balas, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Alojz Peterle, Christel Schaldemose, Keith Taylor
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 200 lg 2)	Marc Joulaud, Stanisław Ożóg

NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

47	+
ALDE	Catherine Bearder, Jan Huitema, Frédérique Ries
EFDD	Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Marc Joulaud, Giovanni La Via, Peter Liese, Miroslav Mikolášik, Alojz Peterle, Annie Schreijer Pierik, Renate Sommer, Adina Ioana Vălean
S&D	Guillaume Balas, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Marco Affronte, Margrete Auken, Bas Eickhout, Davor Škrlec, Keith Taylor

2	-
EFDD	Julie Reid
ENF	Sylvie Goddyn

8	0
ALDE	Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Urszula Krupa, Stanisław Ożóg, Bolesław G. Piecha, John Procter

Kasutatud tähised:

+ : poolt

– : vastu

0 : erapooletu

10.7.2018

TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta Euroopa Liidus: aeg tegutseda!
(2018/2023(INI))

Arvamuse koostaja: Zdzisław Krasnodębski

ETTEPANEKUD

Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

- A. arvestades, et liikmesriigid on vastu võtnud oma riiklikud poliitikaraamistikud, mida komisjon hindas oma hiljutises teatises COM(2017)0652, milles märgiti, et elektrisõidukite laadimistaristuga seotud eesmärgid ja selle kasutuselevõtt on liikmesriigiti erinevad (25 liikmesriigist täidab direktiivis 2014/94/EL¹ sätestatud riikliku poliitikaraamistiku nõudeid ainult kaheksa liikmesriiki) ning et kaks liikmesriiki ei esitanud oma riiklikku poliitikaraamistikku 16. novembriks 2016, nagu on ette nähtud direktiivi 2014/94/EL artiklis 3;
 - B. arvestades, et transpordisektor on Euroopa Liidu süsinikdioksiidi heitkoguste peamine allikas ning ainus sektor, kus heitkogused jätkuvalt suurenevad; arvestades, et transpordisektori dekarboniseerimise 2050. aasta eesmärgi saavutamiseks on vaja, et ELi tasandil parandataks koordineerimist ELi, et tagada piisava alternatiivkütuste taristuvõrgu kasutuselevõtt;
 - C. arvestades, et ELi transpordisektori CO₂-heite vähendamisel tuleks järgida tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet, tagades seeläbi võrdsed tingimused erinevatele puhta liikuvuse vähese heitega tehnoloogiatele ning toetades konkurentsil põhinevat keskkonda ja edasist innovatsiooni selles valdkonnas;
1. rõhutab, et Euroopa Liidul on potentsiaali saada puhta transpordi vallas eestvedajaks ning olla selle ülemaailmse muutuse liider; märgib, et üleminek puhtale energiale pakub sellele sektorile hulgaliselt uusi kasvuvõimalusi ja suurendab Euroopa energiajulgeolekut; toonitab, et praegu toodetakse enam kui 65 % akutoitel elektrilisi sõidukeid ja laetavaid hübriidelektrisõidukeid väljaspool Euroopa Liitu ja uus liikuvus viib nihkeni vajatavates oskustes, mis tähendab, et liidus on väga oluline anda hoogu tööstuse elavdamisele ja

¹ ELT L 307, 28.10.2014, lk 1.

uute kvaliteetsete töökohtade loomisele; usub, et on väga oluline anda hoogu liidu akutootusele, milleks tuleks luua liidus kestlik akutootmine ja tagada täielikult ELi-põhine väärtusahel, kasutades samas vastavalt ringmajanduse põhimõttele ära akude ja tooraine ringlussevõtu potentsiaali;

2. väljendab heameelt eespool nimetatud komisjoni teatise üle, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu, kuid märgib, et riiklikud poliitikaraamistikud ei taga 2025. aastaks kavandatud alternatiivkütustel põhineva liikuvuse saavutamiseks piisavat alternatiivkütuste taristute kasutuselevõttu; kutsub seetõttu komisjoni üles nõudma, et liikmesriigid lisaksid oma riiklikesse poliitikaraamistikesse kohustuslikud miinimumeesmärgid, võttes ühtlasi arvesse alternatiivkütustel töötavate sõidukite kavandatavat ja tegelikku kasutuselevõttu ning tehnoloogilist arengut, aga ka eesmärki luua alternatiivkütuste üleeuroopaline taristuvõrk;
3. märgib murega, et eesmärkide tase erineb liikmesriikide vahel märkimisväärselt; nõuab tungivalt, et liikmesriigid tagaksid piisava alternatiivkütuste taristu kiire kasutuselevõtu; palub, et liikmesriigid kujundaksid ja kohandaksid oma riiklikud poliitikaraamistikud just seda silmas pidades, võttes arvesse alternatiivkütustel töötavate sõidukite kavandatavat ja tegelikku kasutuselevõttu ning tehnoloogilist arengut; kutsub liikmesriike üles suurendama kasutuselevõtu jaoks tehtavaid jõupingutusi, seades selleks piisavalt kaugeleulatuvad eesmärgid;
4. kutsub liikmesriike üles kiirendama elektromobiilsust käsitlevaid teadusuuringuid ning kasutama sel eesmärgil ELi rahalisi vahendeid täies mahus; väljendab heameelt komisjoni ettepaneku üle eraldada Euroopa Liidu rahalistest vahenditest veel 800 miljonit eurot; rõhutab siiski, et piisavate avaliku ja erasektori investeeringute kasutuselevõtuks on vaja täiendavaid liidu ja liikmesriigi tasandi toetusvahendeid;
5. märgib, et elektrifitseerimine on ELi transpordisektori CO₂-heite vähendamisel ja ELi kliimaeesmärkide täitmisel oluline samm; rõhutab, et ELi kliimaeesmärkide täitmiseks on oluline keskenduda kõige tõhusamate olemasolevate vahendite kombineerimisele, kuna olemas on mitmeid vähese heitega valikuid, nagu elekter, täiustatud biokütus, vesinik ja veeldatud maagaas; nõuab seetõttu tehnoloogianeutraalse lähenemisviisi säilitamist koos samaaegse CO₂-heite vähendamise tagamisega;
6. kutsub põhivõrguettevõtjaid ja jaotussüsteemihaldureid üles tagama kohalike võrkude stabiilsust, võttes samas arvesse parema piiriülese liikumise vajadust, ning leevendama tulevasi energiatarbimise tippkoormusi; rõhutab, et elektrituru ümberkorraldamise käigus tuleks luua sobiv reguleeriv raamistik, mis tagaks võrgu stabiilsuse, taskukohased hinnad ja energiavarustuskindluse ning võimaldaks omatarbeks toodetud energia tarbimist, tarbimiskaja ja aktiivseid tarbijaid; toonitab seetõttu, kui tähtis on investeerida aruka laadimise tehnoloogiasse, sealhulgas arukatesse võrkudesse, et minna edukalt üle puhtale energiale;
7. rõhutab, kui oluline on tagada, et kõikidel asjaomastel osalistel, sealhulgas kohalikul omavalitsused, munitsipaalettevõtted ja teiste liikmesriikide osalised, oleks õiglane juurdepääs laadimispunktide arendamisele, haldamisele ja varustamisele, et vältida monopoolseid olukordi; kutsub komisjoni üles soodustama kõikidele osalistele vaba turulepääsu ning ergutama laadimispunktide kasutuselevõtu algatust, et tagada tarbijatele energiatarbijate ja -allikate vaba valik; rõhutab, et taristulahendused peaksid olema

turupõhised; nõuab tungivalt, et erinevate kütuste jaotusvõrgud ja üldsusele kättesaadavad elektrisõidukitele mõeldud laadimispunktid oleksid üldiselt rajatud turupõhiselt, tingimusel et turuosalised on võimelised pakkuma teenuseid mõistliku hinnaga ja õigeaegselt;

8. toonitab, et vaja on sellist laiaulatuslikku era- ja avaliku sektori ühist laadimistaristut, mis võimaldaks elektrisõidukeid ja -rattaid laadida kodus ja töökohas, võttes arvesse, et nii avaliku kui ka erasektori investeeringud peavad vastama hoonete energiatõhususe direktiivi¹ läbivaatamisel sätestatud miinimumnõuetele;
9. rõhutab, et kuigi elektromobiilsuse edasine areng pakub digitaalseid võimalusi, nagu arukad võrgud, e-maksud ja ühenduvus muude kaasnevate teenustega, tekivad arukast laadimisest ja andmevahetusest uued probleemid, näiteks andmekaitse, süsteemide koostoime, tulevikukindlad süsteemid ja andmete vaba liikumine;
10. tuletab meelde ühtlustatud turu säilitamise tähtsust, milleks on vaja edendada serverite ja andmevormingute koostoimimist ning sõidukitele kehtestatud standarditud protokolle; peab tervitavaks CEN-CENELECi hiljutisi saavutusi standardimise probleemi osalises lahendamises.

¹ ELT L 153, 18.6.2010, lk 13.

TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA NÕUANDVAS KOMISJONIS

Vastuvõtmise kuupäev	10.7.2018
Lõpphääletuse tulemus	+: 53 -: 3 0: 1
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Zigmantas Balčytis, Bendt Bendtsen, Xabier Benito Ziluaga, José Blanco López, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Angelo Ciocca, Edward Czesak, Jakop Dalunde, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Fredrick Federley, Adam Gierek, Theresa Griffin, Rebecca Harms, Barbara Kappel, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Jeppe Kofod, Jaromír Kohlíček, Peter Kouroumbashev, Zdzisław Krasnodębski, Christelle Lechevalier, Janusz Lewandowski, Edouard Martin, Tilly Metz, Csaba Molnár, Nadine Morano, Dan Nica, Angelika Niebler, Morten Helveg Petersen, Miroslav Poche, Paul Rübig, Massimiliano Salini, Algirdas Saudargas, Sven Schulze, Neoklis Sylikiotis, Dario Tamburrano, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Henna Virkkunen, Lieve Wierinck, Hermann Winkler, Anna Záborská, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Michał Boni, Benedek Jávor, Olle Ludvigsson, Marisa Matias, Rupert Matthews, Gesine Meissner, Dominique Riquet
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 200 lg 2)	Romeo Franz, Ulrike Rodust

NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

53	+
ALDE	Fredrick Federley, Gesine Meissner, Morten Helveg Petersen, Dominique Riquet, Lieve Wierinck
ECR	Edward Czesak, Zdzisław Krasnodębski, Rupert Matthews, Evžen Tošenovský
EFDD	Dario Tamburrano
ENF	Angelo Ciocca, Barbara Kappel, Christelle Lechevalier
PPE	Bendt Bendtsen, Michał Boni, Jerzy Buzek, Cristian-Silviu Bușoi, Christian Ehler, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Janusz Lewandowski, Nadine Morano, Angelika Niebler, Paul Rübzig, Massimiliano Salini, Algirdas Saudargas, Sven Schulze, Vladimir Urutchev, Henna Virkkunen, Hermann Winkler, Anna Záborská, Pilar del Castillo Vera
S&D	Zigmantas Balčytis, José Blanco López, Jakop Dalunde, Romeo Franz, Adam Gierek, Theresa Griffin, Rebecca Harms, Benedek Jávor, Jeppe Kofod, Peter Kouroumbashev, Olle Ludvigsson, Edouard Martin, Tilly Metz, Csaba Molnár, Dan Nica, Miroslav Poche, Ulrike Rodust, Patrizia Toia, Kathleen Van Brempt, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho

3	-
GUE/NGL	Xabier Benito Ziluaga, Marisa Matias, Neoklis Sylikiotis

1	0
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček

Kasutatud tähised:

+ : poolt

– : vastu

0 : erapooletu

5.6.2018

SISETURU- JA TARBIAKAITSEKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta Euroopa Liidus: aeg tegutseda!
(2018/2023(INI))

Arvamuse koostaja: Matthijs van Miltenburg

ETTEPANEKUD

Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. väljendab heameelt alternatiivkütuste taristu tegevuskava üle; tuletab meelde transpordi mõju kliimamuutustele ja märgib, et Pariisi kokkuleppe eesmärkide täitmiseks peavad transpordisektori tekitatud kasvuhoonegaaside heitkogused olema 2050. aastaks nullilähedased; rõhutab seetõttu, et alternatiivkütust kasutavate sõidukite jätkusuutlikkus sõltub suurel määral taastuvate energiaallikate kasutamisest, ning peab vajalikuks kehtestada kõigile liikmesriikidele alternatiivkütuste kvaliteedi ja vastavushindamissüsteemide osas ühtsed nõuded; rõhutab, et CO₂-heite vähendamise eesmärkide saavutamiseks ELis on vaja tihedamat koostööd kõigi asjaomaste sidusrühmade, eriti autotööstuse ja komisjoni vahel;
2. rõhutab, et CO₂-heite vähendamisele suunatud innovatsioon aitab parandada ELi konkurentsivõimet maailma tasandil ja suurendab energiajulgeolekut; nõuab, et EL asuks transpordisektori CO₂-heite vähendamisel maailmas esirinda; nõuab ühtlasi tungivalt, et liikmesriigid (eriti kõige rohkem maha jäänud riigid) ja tööstus seaksid kaugeleulatuvamaid eesmarke ja kiirendaksid tegevuskava rakendamist, mis hõlmaks muu hulgas tõhusate, terviklike ja sidusate riiklike poliitikaraamistike väljatöötamist ja õigeaegset rakendamist, et tagada nii avaliku kui ka erasektori allikatest tehtavate investeeringute vajalik stabiilsus;
3. rõhutab, et uute liikuvussüsteemide omaksvõtt tarbijate poolt sõltub suurel määral sellest, kas alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu on kogu ELi piires nii avaliku kui ka erasektori rajatistes kättesaadav ja juurdepääsetav; rõhutab vajadust ühtsema ELi lähenemisviisi järele ka ühtsete tehniliste standardite osas, et tagada makseteenuste ja laadimispunktide koostalitlusvõime ning võimaldada alternatiivkütuste kasutajatel olemasolevat taristut ELis reisimisel täielikult ära kasutada; rõhutab vajadust tagada läbipaistev tarbijateave ja piiriülene järjepidevus; nõuab selles küsimuses suuremat koostööd avaliku ja erasektori vahel; kutsub komisjoni üles tugevdama tarbijamõõdet ja

valmistama ette ühtlustatud strateegiat tarbijate teavitamiseks alternatiivkütuste kasutamisest ning laadimispunktide liikmesriikides ja makseviisidest;

4. rõhutab, et tarbijatele on vaja edastada õigeaegset, kergesti mõistetavat, täpset, juurdepääsetavat ja läbipaistvat teavet; peab sellega seoses asjakohaseks kavandatavat alternatiiv- ja tavakütuste hinnavõrdlust; nõuab, et neid andmeid koguks ja töötleks avatud andmete platvorm;
5. väljendab heameelt ELi tasandil kooskõlastamise üle; julgustab komisjoni andma 2018. aasta jooksul hinnangut, kas makseteenuste koostalitlusvõimet on kõige parem edendada seadusandlike või muude kui seadusandlike meetmetega, et see ei takistaks innovatsiooni turul;
6. ergutab komisjoni kasutama ära Euroopa transpordi-, energia- ja digiteerimispoliitika vahelist koostoimet, näiteks seoses aruka laadimise ja intelligentsete transpordisüsteemidega, tagades ühtlasi vastavuse andmekaitsestandarditele; kutsub liikmesriike üles tegema näiteks säästva transpordi foorumi raames tihedamat koostööd piiriülese järjepidevuse tagamiseks;
7. toetab tehnoloogia seisukohalt neutraalset lähenemisviisi turupõhise alternatiivkütuste taristu arendamisele, keskendudes eelkõige kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisele ning tarbijatele laiemale ja paremale valiku pakkumisele; nendib, et digitaalselt ühendatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu tuleks vaadelda ühenduses alternatiivkütust kasutavate sõidukite tegeliku arvuga; rõhutab seetõttu vajadust tuua turule rohkem alternatiivkütust kasutavaid sõidukeid, et suurendada keskpikas ja pikas perspektiivis nende nähtavust ning ergutada selles valdkonnas avaliku ja erasektori investeringuid;
8. nõuab tungivalt, et komisjon, liikmesriigid ja erasektor suurendaksid rahalist toetust alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtule; rõhutab eriti vajadust suurendada järgmises mitmeaastas finantsraamistikus alternatiivkütuste taristu ELi-poolset rahastamist; märgib, et olulise takistusena tuleks arvesse võtta geograafilisi erinevusi alternatiivkütuste taristus ja sellise taristu toetamises ning ka maapiirkondade ülemineku kulukust, mis võib alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu pärssida; kutsub liikmesriike üles võtma arvesse toetuskavade ning avaliku ja erasektori partnerluste ja maksualaste stiimulite positiivset mõju alternatiivkütust kasutavate sõidukite levikule turul.

TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA NÕUANDVAS KOMISJONIS

Vastuvõtmise kuupäev	4.6.2018
Lõpphääletuse tulemus	+: 28 -: 1 0: 2
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Cristian-Silviu Buşoi, Birgit Collin-Langen, Roberta Metsola, Marc Tarabella, Sabine Verheyen
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 200 lg 2)	Asim Ademov, Clara Eugenia Aguilera García, Klaus Buchner, Peter Liese, Emilian Pavel, Annie Schreijer-Pierik, Tomáš Zdechovský

NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

28	+
ALDE	Jasenko Selimovic
ECR	Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
PPE	Asim Ademov, Pascal Arimont, Cristian-Silviu Buşoi, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Philippe Juvin, Peter Liese, Roberta Metsola, Jiří Pospíšil, Annie Schreijer-Pierik, Sabine Verheyen, Tomáš Zdechovský
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Liisa Jaakonsaari, Emilian Pavel, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Klaus Buchner, Pascal Durand

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

2	0
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu

TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA VASTUTAVAS KOMISJONIS

Vastuvõtmise kuupäev	24.9.2018
Lõpphääletuse tulemus	+: 29 -: 0 0: 6
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Isabella De Monte, Andor Deli, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Keith Taylor, Pavel Telička, Janusz Zemke, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski, Wim van de Camp
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Francisco Assis, Jakob Dalunde, Mark Demesmaecker, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Evžen Tošenovský
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 200 lg 2)	Miriam Dalli, Aleksander Gabelic, John Howarth, Martina Werner

NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS

29	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Innocenzo Leontini, Ramona Nicole Mănescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Wim van de Camp
S&D	Francisco Assis, Miriam Dalli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Aleksander Gabelic, Maria Grapini, John Howarth, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Martina Werner, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

0	-

6	0
ECR	Mark Demesmaeker, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski

Kasutatud tähised:

+ : poolt

– : vastu

0 : erapooletu