



Istungidokument

A9-0234/2022

4.10.2022

*****I**

RAPORT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Arvamuse koostaja: Ismail Ertug

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
- *** nõusolekumenetlus
- ***I seadusandlik tavamenetlus (esimene lugemine)
- ***II seadusandlik tavamenetlus (teine lugemine)
- ***III seadusandlik tavamenetlus (kolmas lugemine)

(Märgitud menetlus põhineb õigusakti eelnõus esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusakti eelnõu muudatusettepanekud

Kahes veerus esitatud Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Välja jäetav tekst on märgistatud vasakpoolses veerus ***paksus kaldkirjas***. Teksti asendamine on märgistatud mõlemas veerus ***paksus kaldkirjas***. Uus tekst on märgistatud parempoolses veerus ***paksus kaldkirjas***.

Iga muudatusettepaneku päise esimene ja teine rida osutavad läbivaadatava õigusakti eelnõu asjaomasele tekstiosale. Kui muudatusettepanek puudutab kehtivat õigusakti, mida õigusakti eelnõus soovitakse muuta, märgitakse päises lisaks kolmandale reale viide kehtivale õigusaktile ja neljandale reale viide muudetavale sättele.

Konsolideeritud tekstina esitatud Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Uued tekstiosad on märgistatud ***paksus kaldkirjas***. Välja jäetud tekstiosad on tähistatud sümboliga ■ või läbi kriipsutatud. Teksti asendamise puhul on uus tekst märgistatud ***paksus kaldkirjas*** ja asendatav tekst kustutatud või läbi kriipsutatud.

Erandina ei tähistata teenistuste tehtud puhtalt tehnilist laadi muudatusi lõpliku teksti vormistamiseks.

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT	5
SELETUSKIRI	124
LISA: RAPORTÖÖRILE TEAVET ANDNUD ÜKSUSTE JA ISIKUTE LOETELU	128
KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS.....	131
TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJON ARVAMUS.....	226
REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS	341
NÕUANDVA KOMISJONI MENETLUS.....	414
NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS	415

EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esineme lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2021)0559),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artiklit 91, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C9-0331/2021),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
 - võttes arvesse Prantsusmaa Rahvuskogu poolt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtete kohaldamist käsitleva protokoll nr 2 alusel esitatud põhjendatud arvamust, mille kohaselt seadusandliku akti eelnõu ei vasta subsidiaarsuse põhimõttele,
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 8. detsembri 2021. aasta arvamust,
 - võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 59,
 - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni, tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni ning regionaalarengukomisjoni arvamusi,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A9-0234/2022),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon asendab oma ettepaneku, muudab seda oluliselt või kavatseb seda oluliselt muuta;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL³ on sätestatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik. Selle direktiivi kohaldamist käsitlevas komisjoni teatises⁴ juhiti tähelepanu laadimis- ja tankimistaristu ebaühtlasele arengule liidus ning asjaolule, et see ei ole koostalitlusvõimeline ja kasutajasõbralik. Selles märgiti, et selge ühise meetodika puudumine direktiivis 2014/94/EL nõutud riiklike poliitikaraamistike kohaste eesmärkide seadmiseks ja meetmete vastuvõtmiseks on viinud olukorrani, kus eesmärkide seadmise ja toetava poliitika ambitsioonikuse tase on liikmesriigiti väga erinev.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

⁴ COM(2020) 789 final.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/12424⁷ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO₂-heite normid. ***Need õigusaktid peaksid kiirendama*** eelkõige heiteta sõidukite

Muudatusettepanek

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL⁴³ on sätestatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik. Selle direktiivi kohaldamist käsitlevas komisjoni teatises⁴⁴ juhiti tähelepanu laadimis- ja tankimistaristu ebaühtlasele arengule liidus ning asjaolule, et see ei ole koostalitlusvõimeline ja kasutajasõbralik. Selles märgiti, et selge ühise meetodika puudumine direktiivis 2014/94/EL nõutud riiklike poliitikaraamistike kohaste eesmärkide seadmiseks ja meetmete vastuvõtmiseks on viinud olukorrani, kus eesmärkide seadmise ja toetava poliitika ambitsioonikuse tase on liikmesriigiti väga erinev. ***Seetõttu ei ole omakorda suudetud luua kogu liidus alternatiivkütuste taristu terviklikku ja täielikku raamistikku.***

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Muudatusettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631⁴⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/12424⁴⁷ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO₂-heite normid. ***Nende õigusaktide läbivaatamine tuleks viia kooskõlla käesoleva määruse***

kasutuselevõttu *ja tekitama* seeläbi *nõudluse* laadimis- ja tankimistaristu järele.

läbivaatamisega, et tagada maanteetranspordis sidus raamistik alternatiivkütuste kasutamiseks ja kasutuselevõtuks ning kiirendada eelkõige heiteta sõidukite *ja alternatiivkütuste* kasutuselevõttu *ning tekitada* seeläbi *nõudlus* laadimis- ja tankimistaristu järele.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heitte normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heitte normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heitte normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

⁴⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heitte normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Algatused „ReFuelEU aviation“⁸ ja „FuelEU maritime“⁹ peaksid hoogustama säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu lennunduses ja meretranspordis. Kuigi säästvate lennukikütuste kasutamise nõuded saavad suures osas tugineda olemasolevale tankimistaristule, on vaja investeerida seisvate õhusõidukite elektritoitesse. Algatuses „FuelEU maritime“ on esitatud eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui TEN-T sadamates on piisav kaldaäärne elektritoide. Nendes algatustes aga puuduvad sätted nõutava kütusetaristu

Muudatusettepanek

(4) Algatused „ReFuelEU aviation“⁴⁸ ja „FuelEU maritime“⁴⁹ peaksid hoogustama säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu lennunduses ja meretranspordis. Kuigi säästvate lennukikütuste kasutamise nõuded saavad suures osas tugineda olemasolevale tankimistaristule, on vaja investeerida seisvate õhusõidukite elektritoitesse. ***Lisaks peaksid liikmesriigid ja komisjon hindama lennunduse vesinikuturu praegust olukorda ja tulevast arengut ning viima läbi teostatavusuuringu asjaomase taristu kasutuselevõtu kohta õhusõidukite käitamiseks, sealhulgas***

kohta, mis on nende eesmärkide saavutamise eeltingimuseks.

vajaduse korral alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kava lennujaamades, eelkõige seoses vesiniku ja õhusõidukite elektrilaadimisega. Algatuses „FuelEU maritime“ on esitatud eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui TEN-T sadamates on piisav kaldaäärne elektritoide. Nendes algatustes aga puuduvad sätted nõutava kütusetaristu kohta, mis on nende eesmärkide saavutamise eeltingimuseks.

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

(5) Seepärast tuleks kõiki transpordiliike käsitleda ühes õigusaktis, milles tuleks arvesse võtta mitmesuguseid alternatiivkütuseid. Eri transpordiliikide puhul kasutatavate heitevabade jõuseadmete tehnoloogia on eri valmidusastmes. Maanteesektoris võib täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite kiiret kasutuselevõttu. Turul on kättesaadavad ka vesinikkütuseelemendiga maanteesõidukid. Lisaks kasutatakse praegu väiksemaid vesinikulaevu ja akutoitega elektrilaevu ning vesinikkütuseelemendiga ronge erinevates projektides ja esimestes kommertsvedudes, täielik turustamine leiab eeldatavasti aset järgmistel aastatel. Seevastu lennundus- ja veetranspordisektor sõltuvad jätkuvalt vedelatest ja gaasilistest kütustest, kuna heiteta ja vähese heitega jõuseadmete lahendused peaksid turule tulema alles 2030. aasta paiku ja lennundussektoris isegi hiljem, kusjuures

Muudatusettepanek

(5) Seepärast tuleks kõiki transpordiliike käsitleda ühes õigusaktis, milles tuleks arvesse võtta mitmesuguseid alternatiivkütuseid. Eri transpordiliikide puhul kasutatavate heitevabade jõuseadmete tehnoloogia on eri **liikmesriikides ja piirkondades eri** valmidusastmes. Maanteesektoris võib täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite kiiret kasutuselevõttu **ning seetõttu on selle arenenud tehnoloogia jaoks vaja kõrgemaid eesmärke.** Turul on kättesaadavad ka vesinikkütuseelemendiga maanteesõidukid, **olguigi et vähemal määral.** Lisaks kasutatakse praegu väiksemaid vesinikulaevu ja akutoitega elektrilaevu ning vesinikkütuseelemendiga ronge erinevates projektides ja esimestes kommertsvedudes, täielik turustamine leiab eeldatavasti aset järgmistel aastatel. Seevastu lennundus- ja veetranspordisektor sõltuvad jätkuvalt vedelatest ja gaasilistest

täielik turustamine võtab aega. **Fossiilseid gaasilisi või vedelkütuseid on võimalik kasutada** ainult juhul, kui see on selgelt hõlmatud CO₂-heite vähendamise alaste pingutustega, mis on kooskõlas liidus kliimanetraalsuse saavutamise pikaajalise eesmärgiga, nõutav on suurem segamine või asendamine taastuvkütustega, nagu biometaan, täiustatud biokütused või taastuvad ja vähese CO₂-heitega sünteetilised gaasilised ja vedelkütused.

kütustest, kuna heiteta ja vähese heitega jõuseadmete lahendused peaksid turule tulema alles 2030. aasta paiku ja lennundussektoris isegi hiljem, kusjuures täielik turustamine võtab aega. **Liit peaks tegema suuremaid pingutusi, et kõrvaldada järk-järgult kasutuselt fossiilsed gaasilised ja vedelkütused ning edendada taastuvaid alternatiive, ning fossiilkütuste kasutamine peaks olema võimalik** ainult juhul, kui see on selgelt hõlmatud CO₂-heite vähendamise alaste pingutustega, mis on kooskõlas liidus kliimanetraalsuse saavutamise pikaajalise eesmärgiga, nõutav on suurem segamine või asendamine taastuvkütustega, nagu biometaan, täiustatud biokütused või taastuvad ja vähese CO₂-heitega sünteetilised gaasilised ja vedelkütused.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

(6) **Selliseid** biokütuseid ja sünteetilisi kütuseid, mis asendavad diislikütust, bensiini ja reaktiivkütust, **saab** toota eri lähteainetest ning neid saab fossiilkütustesse segada väga suure osakaaluga. **Tehniliselt saab neid koos praeguse sõidukitehnoloogiaga kasutada** väikeste kohandustega. Taastuvmetanooli saab kasutada ka siseveelaevanduses ja lähimerevedudel. Sünteetilistel ja parafiinkütustel on potentsiaal vähendada fossiilsete kütuseallikate kasutamist transpordisektori energiavarustuses. Kõigi nende kütuste jaotamiseks, ladustamiseks ja kasutamiseks saab kasutada olemasolevat taristut või vajaduse korral samasugust taristut.

Muudatusettepanek

(6) **Selleks et suurendada võimalikult palju kasvuhooenergia heitkoguste vähendamise potentsiaali, saab selliseid** biokütuseid, **sealhulgas biogaasi**, ja sünteetilisi kütuseid, mis asendavad diislikütust, bensiini ja reaktiivkütust, toota eri lähteainetest ning neid saab fossiilkütustesse segada väga suure osakaaluga. **See on eriti oluline kasvuhooenergia heitkoguste vähendamiseks lennundus- ja meretranspordisektoris, kus elektrifitseerimine on aeglasem. Neid kütuseid saab** väikeste kohandustega **tehniliselt kasutada koos praeguse sõidukitehnoloogiaga**. Taastuvmetanooli saab kasutada ka siseveelaevanduses ja lähimerevedudel. Sünteetilistel ja parafiinkütustel on potentsiaal vähendada fossiilsete kütuseallikate kasutamist transpordisektori energiavarustuses. Kõigi

nende kütuste jaotamiseks, ladustamiseks ja kasutamiseks saab kasutada olemasolevat taristut või vajaduse korral samasugust taristut.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6a) Kliimaneutraalsuse saavutamiseks on oluline, et vajalike tehnoloogiate hulgas järgitaks eelkõige tehnoloogilise neutraalsuse ja energiatõhususe esikohale seadmise üldpõhimõtteid, kuna mõned lähitulevikus vaja minevad tehnoloogiad nõuavad endiselt investeringuid teadus- ja arendustegevusse, säilitades samal ajal turukonkurentsi mitmesuguste alternatiivsete tehnoloogiate seas, võttes nõuetekohaselt arvesse taskukohasust ja liikmesriikide erinevaid lähtepositsioone.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(7) Veeldatud **maagaasil** on tõenäoliselt endiselt oluline **roll** meretranspordis, kus praegu puudub majanduslikult elujõuline heitevaba jõuseadme tehnoloogia. Aruka ja säästva liikuvuse strateegiat käsitlevas teatises juhitakse tähelepanu sellele, et heiteta merelaevad on 2030. aastaks turuvalmis. Arvestades laevade pikka kasutusiga, peaks laevastiku ümberkujundamine toimuma järk-järgult. Erinevalt meretranspordist **peaksid** heitevabad jõuseadmed, nt vesinikku ja elektrit kasutavad jõuseadmed, **jõudma** siseveetranspordisektoris kiiremini

(7) **Veeldatud maagaasi (LNG) jätkuv kasutamine ei ole kooskõlas liidu kliimaneutraalsuse eesmärgiga. Seetõttu tuleks veeldatud maagaasi kasutamine meretranspordis võimalikult kiiresti järkjärgult lõpetada ja see tuleks asendada säästvamate alternatiividega. Ent lühikeses perspektiivis on veeldatud maagaasil tõenäoliselt endiselt oluline üleminekuroll** meretranspordis, kus praegu puudub majanduslikult elujõuline heitevaba jõuseadme tehnoloogia. Aruka ja säästva liikuvuse strateegiat käsitlevas teatises juhitakse tähelepanu sellele, et

turule, kuna siseveelaevad on tavaliselt väiksemad ja vahemaad on lühemad. Eeldatavasti ei ole veeldatud maagaasil selles sektoris enam olulist rolli. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud maagaasi CO₂-heidet tuleb üha rohkem vähendada, segades/asendades neid näiteks veeldatud biometaaniga (bio-LNG) või taastuvate ja vähese CO₂-heitega sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas). Neid vähendatud CO₂-heitega kütuseid saab kasutada samas taristus kui gaasilisi fossiilkütuseid, mis võimaldab järk-järgult üle minna vähendatud CO₂-heitega kütustele.

heiteta merelaevad on 2030. aastaks turuvalmis **ning sellised projektid on juba käimas. Sellega seoses tuleks edendada edasist arengut, seda nõuetekohaselt jälgida ja sellest aru anda.** Arvestades laevade pikka kasutusiga, peaks laevastiku ümberkujundamine toimuma järk-järgult. **Arvestades veeldatud maagaasi üleminekurolli, peaks selle punkerdamise taristu kättesaadavus sadamates põhinema nõudlusel, eelkõige uute avaliku sektori investeringute puhul.** Erinevalt meretranspordist on heitevabad jõuseadmed, nt vesinikku ja elektrit kasutavad jõuseadmed, **saamas siseveetranspordisektoris väljakujunenud tehnoloogiateks ja peaksid jõudma** kiiremini turule, kuna siseveelaevad on tavaliselt väiksemad ja vahemaad on lühemad, **ning nad peaksid meretranspordis etendama tähtsat rolli, luues mastaabi heiteta käituslahenduste jaoks.** Eeldatavasti ei ole veeldatud maagaasil selles sektoris enam olulist rolli. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud maagaasi CO₂-heidet tuleb üha rohkem vähendada, segades/asendades neid näiteks veeldatud biometaaniga (bio-LNG) või taastuvate ja vähese CO₂-heitega sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas). Neid vähendatud CO₂-heitega kütuseid saab kasutada samas taristus kui gaasilisi fossiilkütuseid, mis võimaldab järk-järgult üle minna vähendatud CO₂-heitega kütustele.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Elektriajamiga kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud liidus ebaühtlane. Jätkuv ebaühtlane jaotus ohustaks selliste sõidukite kasutuselevõttu, piirates

Muudatusettepanek

(9) Elektriajamiga kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud liidus **ja selle piirkondades** ebaühtlane. Jätkuv ebaühtlane jaotus ohustaks selliste

ühendatust kogu liidus. Poliitiliste ambitsioonide ja lähenemisviiside jätkuvad lahknevused riiklikul tasandil ***ei loo pikaajalist kindlust***, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumeesmärgid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklikke poliitikaraamistikke. See lähenemisviis peaks ühendama riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) vahemaapõhiste eesmärkidega. Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid peaksid tagama, et sõidukite kasutuselevõtuga igas liikmesriigis kaasneb piisava üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt. TEN-T võrgu vahemaapõhised eesmärgid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on täielikult kaetud laadimispunktidega, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus.

sõidukite kasutuselevõttu, piirates ühendatust kogu liidus. Poliitiliste ambitsioonide ja lähenemisviiside jätkuvad lahknevused riiklikul tasandil ***takistavad transpordisektoris hädavajalikku kestlikku üleminekut ega aita kaasa pikaajalise kindluse loomisele***, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumeesmärgid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklikke poliitikaraamistikke. See lähenemisviis peaks ühendama riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) vahemaapõhiste eesmärkidega. Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid peaksid tagama, et sõidukite kasutuselevõtuga igas liikmesriigis kaasneb piisava üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt, ***eriti geograafilistes piirkondades, kus kergsõidukite omanikel tõenäoliselt oma isiklikku parkimiskohta ei ole. Erilist tähelepanu ja suuremat kasutuselevõttu on vaja ka suhteliselt tihedama asustustihedusega ja suurema elektrisõidukite turuosaga keskustele. Kui liikmesriigis on saavutatud teatav piisav elektrisõidukite kasutuselevõtu määr, peaks turg end ise reguleerima***. TEN-T võrgu vahemaapõhised eesmärgid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on täielikult kaetud laadimispunktidega, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus, ***sealhulgas liidu äärepoolseimate piirkondade sees ja nendesse piirkondadesse ja saartele, välja arvatud kui kaasnevad kulud ei ole saadava kasuga proportsioonis, ning sellisel juhul võiksid liikmesriigid teha erandeid või kaaluda võrguvälise taristu arendamist. Sellise taristuvõrgu arendamine hõlbustaks kõigi liidu piirkondade, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ja muude kõrvaliste või maapiirkondade juurdepääsetavust ja ühenduvust, tugevdades nendevahelist sotsiaalset, majanduslikku ja***

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek

(10) Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid tuleks seada ***asjaomases liikmesriigis*** registreeritud elektrisõidukite ***koguarvu alusel***, järgides ühist metoodikat, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirloomipunktide turuosa suurenemist, mis võimaldavad laadida laadimispunkti kohta rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktid. Metoodikas tuleb arvesse võtta ka akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite erinevaid laadimisviise. Metoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid, mis põhinevad üldkasutatava laadimistaristu maksimaalsel koguväljundvõimsusel, peaks võimaldama paindlikkust erinevate laadimistehnoloogiate kasutamiseks liikmesriikides.

Muudatusettepanek

(10) Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid tuleks seada ***selle alusel, milline on*** registreeritud elektrisõidukite ***osakaal asjaomase liikmesriigi kogu sõidukipargis***, järgides ühist metoodikat, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirloomipunktide turuosa suurenemist, mis võimaldavad laadida laadimispunkti kohta rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktid. Metoodikas tuleb arvesse võtta ka akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite erinevaid laadimisviise, ***samuti elanikkonda ja elektrisõidukite turuosa***. Metoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid, mis põhinevad üldkasutatava laadimistaristu maksimaalsel koguväljundvõimsusel, peaks võimaldama paindlikkust erinevate laadimistehnoloogiate kasutamiseks liikmesriikides. ***Lisaks peaks komisjon hindama, kuidas integreeritud päikesepaneelidega sõidukid võivad mõjutada üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõttu ja vajaduse korral käesoleva määruse laadimistaristu kasutuselevõtu eesmärkide kohandamist.***

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek

(11) Rakendamine liikmesriikides peaks tagama ***piisava üldkasutatavate laadimispunktide arvu, eelkõige*** ühistranspordijaamades, näiteks sadama reisiterminalides, lennu- või raudteejaamades. Samuti tuleks kasutusele võtta piisav arv üldkasutatavaid kergsõidukite kiirlaadimispunkte, et suurendada tarbijate mugavust eelkõige kogu TEN-T võrgus, tagada täielik piiriülene ühendatus ja võimaldada elektrisõidukite liikumist kogu liidus.

Muudatusettepanek

(11) Rakendamine liikmesriikides peaks tagama, ***et piisav arv üldkasutatavaid püsi-, võrguväliseid või mobiilseid laadimispunkte paigaldatakse viisil, mis toetab territoriaalset tasakaalu ja mitmeliigilist reisimist, hoiab ära piirkondlikud erinevused ja tagab, et ühtki territooriumi ei jäeta kõrvale. Kasutuselevõtt on eriti oluline elamupiirkondades, kus puuduvad tänaväärsed parkimiskohad ja kus sõidukid pargitakse tavaliselt pikemaks ajaks, sealhulgas taksoparklates ja*** ühistranspordijaamades, näiteks sadama reisiterminalides, lennu- või raudteejaamades. Samuti tuleks kasutusele võtta piisav arv üldkasutatavaid kergsõidukite kiirlaadimispunkte, et suurendada tarbijate mugavust eelkõige kogu TEN-T võrgus, tagada täielik piiriülene ühendatus ja võimaldada elektrisõidukite liikumist kogu liidus.

Muudatusettepanek 11

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(11a) Üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt peaks tulenema peamiselt eraturu investeringutest. Liikmesriigid peaksid siiski kuni konkurentsivõimelise turu loomiseni toetama taristu kasutuselevõttu seal, kus turutingimused seda nõuavad, tingimusel et selline riiklik toetamine on igati kooskõlas riigiabi eeskirjadega. Vajaduse korral peaksid liikmesriigid arvesse võtma ka seda, et nende territooriumi teatavates osades võib nõudlus piisava arvu laadimispunktide järele aasta jooksul varieeruda, nagu see on paljudes turismisihtkohtades. Sellistel juhtudel võib ajutise mobiilse võrguvälise

laadimistaristu kasutuselevõtu võimalus pakkuda lisapaindlikkust ja hõlbustada hooajalise nõudluse rahuldamist, ilma et oleks vaja paigaldada püsitaristut.

Muudatusettepanek 12

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(11b) Komisjon peaks vaatama vajaduse korral läbi käesolevas määruses kergsõidukite ja raskeveokite jaoks ette nähtud elektrisõidukite laadimistaristule seatud eesmärgid, et tagada nende kooskõla kergsõidukite ja raskeveokite CO₂ heitenorme käsitlevates liidu määrustes sätestatud uute nõuetega.

Muudatusettepanek 13

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(11c) Komisjon peaks vaatama läbi vajaduse lisada laadimistaristule nõuded teenindada elektriajamiga jalgrattaid ja L-kategooria sõidukeid, nagu elektrijalgrattad ja e-mopeedid, ning elkõige võimaluse varustada laadimistaristu kodumajapidamises kasutatava toitepesaga, mis võimaldab selliseid sõidukeid hõlpsasti laadida, kuna need kujutavad endast transpordiliiki, mis võib aidata CO₂ heidet ja õhusaastet veelgi vähendada.

Muudatusettepanek 14

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13**

Komisjoni ettepanek

(13) Elektriajamiga raskeveokid vajavad selgelt erinevat laadimistaristut kui kergsõidukid. Elektriajamiga raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatav taristu ei ole aga liidus praegu peaaegu kusagil kättesaadav. TEN-T võrgu vahemaapõhiseid eesmärke, üleöölaadimistaristu eesmärke ja linnatranspordisõlmede eesmärke ühendava lähenemisviisiga peaks tagatama, et kogu liidus luuakse elektriajamiga raskeveokite jaoks piisav üldkasutatav taristu, et toetada akutoitega elektriajamiga raskeveokite **oodatavat turuleviimist**.

Muudatusettepanek 15

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 16

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13) Elektriajamiga raskeveokid vajavad selgelt erinevat laadimistaristut kui kergsõidukid. Elektriajamiga raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatav taristu ei ole aga liidus praegu peaaegu kusagil kättesaadav **ning seetõttu on vaja taristu kasutuselevõttu kiirendada**. TEN-T võrgu vahemaapõhiseid eesmärke, üleöölaadimistaristu eesmärke ja linnatranspordisõlmede eesmärke ühendava lähenemisviisiga peaks tagatama, et kogu liidus luuakse elektriajamiga raskeveokite jaoks piisav üldkasutatav taristu, et toetada **ennetavalt** akutoitega elektriajamiga raskeveokite **туруosa suurenemist**.

Muudatusettepanek

(13a) Seepärast on vaja teha elektrisõidukite taristusse algselt riigi investeringuid, samas kui taristu edasine arendamine käesolevas määruses sätestatust kaugemale peaks sõltuma selle turuosa arengust kogu liidus, riiklikul ja piirkondlikul tasandil ning asjakohastest liiklusandmetest.

Muudatusettepanek

(14a) Praegu toimub uute raskeveokitele mõeldud laadimistaristu standardite väljatöötamine. Füüsiliste ühenduste ja

teabevahetuse protokollide ajakohastatavus on tehniliselt võimalik, nii et üksikuid laadimisjaamu ja laadimispunkte saab hiljem uuele standardile vastavaks muuta. Seepärast peaks komisjon kaaluma laadimisparkides asuvate laadimisjaamade individuaalse väljundvõimsuse suurendamist niipea, kui uued ühised tehnilised kirjeldused on kättesaadavad.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek

(17) Üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktide hulka kuuluvad näiteks eraomandis olevad üldsusele juurdepääsetavad laadimis- või tankimispunktid, mis asuvad avalikul või eramaal, näiteks avalikes parklates või supermarketite parklates. Üldsusele juurdepääsetavat eravalduses asuvat laadimis- või tankimispunkti tuleks käsitada üldkasutatavana ka juhul, kui juurdepääs on piiratud teatava üldise kasutajarühmaga, näiteks klientidega. Ühisautode laadimis- või tankimispunkte tuleks käsitada üldsusele juurdepääsetavana üksnes juhul, kui need võimaldavad selgelt juurdepääsu kolmandatest isikutest kasutajatele. Eravalduses asuvaid laadimis- või tankimispunkte, millele juurdepääs on piiratud kindlate isikute ringiga, näiteks kontorihoonete parklad, millele on juurdepääs ainult töötajatel või volitatud isikutel, ei tohiks käsitada üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktidenä.

Muudatusettepanek

(17) Üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktide hulka kuuluvad näiteks eraomandis olevad üldsusele juurdepääsetavad laadimis- või tankimispunktid, mis asuvad avalikul või eramaal, näiteks avalikes parklates või supermarketite parklates. ***Sellistes kohtades, kus parklas on üle 30 parkimiskoha, peaksid liikmesriigid tagama, et kasutusele on võetud piisav arv üldkasutatavaid laadimis- või tankimispunkte.*** Üldsusele juurdepääsetavat eravalduses asuvat laadimis- või tankimispunkti tuleks käsitada üldkasutatavana ka juhul, kui juurdepääs on piiratud teatava üldise kasutajarühmaga, näiteks klientidega. Ühisautode laadimis- või tankimispunkte tuleks käsitada üldsusele juurdepääsetavana üksnes juhul, kui need võimaldavad selgelt juurdepääsu kolmandatest isikutest kasutajatele. Eravalduses asuvaid laadimis- või tankimispunkte, millele juurdepääs on piiratud kindlate isikute ringiga, näiteks kontorihoonete parklad, millele on juurdepääs ainult töötajatel või volitatud isikutel, ei tohiks käsitada üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktidenä.

Muudatusettepanek 18

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(17a) Selleks et vältida käesoleva määruse soovimatuid tagajärgi, mis pärsvad laadimistaristu kasutuselevõttu selliste sõidukiparkide puhul nagu ühistransport, võib käesolevas määruses sätestatud asjaomaste eesmärkide saavutamisel arvesse võtta üldkasutatavaid laadimisjaamu, mis on osaliselt ette nähtud ühistranspordiparkide jaoks. Ühisautode laadimis- või tankimispunkte tuleks käsitada üldsusele juurdepääsetavana üksnes juhul, kui kolmandatest isikutest kasutajate juurdepääs on neile selgelt lubatud.

Muudatusettepanek 19

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(17b) Selleks et suurendada tarbijate mugavust, peaksid liikmesriigid julgustama üldkasutatavate laadimispunktide või tanklate käitajaid tagama, et nende teenuste lahtiolekuajad ja tööaeg vastavad täielikult lõppkasutajate vajadustele.

Muudatusettepanek 20

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20**

Komisjoni ettepanek

(20) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944⁵² määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda reaalsajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaalsajas ning pakkuda täpset ja läbipaistvat teavet kulude kohta ja soodustavad nii koos nutilaadimispunktidega laadimist ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahinnad madalad. Nutiarvestisüsteemide kasutamine koos nutilaadimispunktidega võimaldab optimeerida laadimist, millest saavad kasu elektrisüsteem ja lõppkasutajad. Liikmesriigid peaksid soodustama nutiarvestisüsteemi kasutamist elektrisõidukite laadimiseks üldkasutatavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav **ja majanduslikult põhjendatud**, ning tagama, et need süsteemid vastavad direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele.

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek

(21) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite kasvav arv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja madalaid elektrihindu süsteemis. Eelkõige **nutilaadimine aitaks** hõlbustada elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi, kuna see võimaldab agregeerimisel ja hindadel põhinevat

Muudatusettepanek

(20) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944⁵² määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda reaalsajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaalsajas ning pakkuda täpset ja läbipaistvat teavet kulude kohta ja soodustavad nii koos nutilaadimispunktidega laadimist ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahinnad madalad. Nutiarvestisüsteemide kasutamine koos nutilaadimispunktidega võimaldab optimeerida laadimist, millest saavad kasu elektrisüsteem ja lõppkasutajad. Liikmesriigid peaksid soodustama nutiarvestisüsteemi kasutamist elektrisõidukite laadimiseks üldkasutatavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav, ning tagama, et need süsteemid vastavad direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele.

Muudatusettepanek

(21) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite kasvav arv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja madalaid elektrihindu süsteemis. Eelkõige **nutilaadimispunktid ning võrguvälised laadimispunktid aitaksid** hõlbustada elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi **ja vähendaksid**

tarbimiskaja. Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahesuunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). Kõik **tavalaadimispunktid, kus sõidukid pargitakse tavaliselt pikemaks ajaks,** peaksid seetõttu võimaldama nutilaadimist.

elektrisõidukite mõju elektrienergia jaotusvõrgule, kuna see võimaldab agregeerimisel ja hindadel põhinevat tarbimiskaja. Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahesuunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). Kõik **laadimispunktid** peaksid seetõttu võimaldama nutilaadimist.

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(21a) Kahesuunaline laadimine nii era- kui ka üldkasutatavas taristus võib julgustada inimesi elektrisõidukeid ostma, kuna neid saab seejärel kasutada nii liikuvuse kui ka energia salvestamise eesmärgil. Seetõttu tuleks kahesuunalise laadimise ärimudeli edasiseks arendamiseks vältida selliseid seadusandlikke takistusi nagu topeltmaksustamine ning aruka kahesuunalise laadimise jaoks tuleks teha kättesaadavaks piisav arv era- ja üldkasutatavaid laadimisjaamu.

Selgitus

Kahesuunalise laadimise piisav kättesaadavus nii era- kui ka üldkasutatavas taristus võimaldab sõidukiomanikul kasutada sõidukit nii liikumiseks kui ka energia salvestamiseks. Seetõttu ergutab see elektrisõidukite kasutuselevõttu ja soodustab sektori integratsiooni.

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(21b) Tagamaks, et kiire üleminek elektromobiilsusele toimuks kestlikul viisil, peaks liit võtma kestlike toodete,

tehnoloogiate, teenuste ja uuenduste vallas üleilmse juhtrolli, eelkõige seoses säästvate akude ringlussevõttu arvestava, sotsiaalselt õiglase ja keskkonnahoidliku väärtusahelaga, kaasa arvatud töökohakindlus ja kestlikkus üleminekul heiteta ja vähese heitega maantee-, mere- ja õhustranspordisektorile.

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek

(22) Elektrisõidukite taristu arendamine, selle taristu ja elektrisüsteemi koostoime ning elektritranspordi turu eri osaliste õigused ja kohustused peavad olema kooskõlas direktiivis (EL) 2019/944 kehtestatud põhimõtetega. Selles mõttes peaksid jaotusvõrguettevõtjad tegema mittediskrimineerival viisil koostööd kõigi isikutega, kes rajavad või käitavad üldkasutatavaid laadimispunkte, ning liikmesriigid peaksid tagama, et laadimispunkti elektrivarustust saab reguleerida lepinguga, mis on sõlmitud muu tarnijaga kui üksus, kes tarnib elektrit kodumajapidamisele või valdusele, kus laadimispunkt asub. Liidu elektritarnijate juurdepääs laadimispunktile ei tohiks piirata direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 66 sätestatud erandite kohaldamist.

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 23

Komisjoni ettepanek

(23) Elektrisõidukite laadimispunktide rajamine ja käitamine peaks toimuma

Muudatusettepanek

(22) Elektrisõidukite **võrgu- ja võrguvälise** taristu arendamine, selle taristu ja elektrisüsteemi koostoime ning elektritranspordi turu eri osaliste õigused ja kohustused peavad olema kooskõlas direktiivis (EL) 2019/944 kehtestatud põhimõtetega. Selles mõttes peaksid jaotusvõrguettevõtjad tegema mittediskrimineerival viisil koostööd kõigi isikutega, kes rajavad või käitavad üldkasutatavaid laadimispunkte, ning liikmesriigid peaksid tagama, et laadimispunkti elektrivarustust saab reguleerida lepinguga, mis on sõlmitud muu tarnijaga kui üksus, kes tarnib elektrit kodumajapidamisele või valdusele, kus laadimispunkt asub. Liidu elektritarnijate juurdepääs laadimispunktile ei tohiks piirata direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 66 sätestatud erandite kohaldamist.

konkurentsipõhisel turul, millele on avatud juurdepääs kõikidel laadimistaristute rajamisest või käitamisest huvitatud isikutel. Võttes arvesse alternatiivsete asukohtade piiratust kiirteedel, on eriti murettekitavad olemasolevad kiirteede kontsessioonilepingud, mis puudutavad näiteks tavapäraseid tanklaid või puhkealasid, kuna need lepingud võivad kesta väga pikka aega ja mõnikord ei ole neil isegi kindlat lõpptähtaega. Liikmesriigid peaksid võimaluste piires ning kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2014/23¹³ püüdma konkurentsi tingimustes sõlmida uusi spetsiaalseid kontsessioonilepinguid olemasolevatele kiirteede puhkealadele või nende kõrvale rajatavate laadimisjaamade jaoks, et piirata kasutuselevõtukulusid ja võimaldada uutel tulijatel turule tulla.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).

Muudatusettepanek 26

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 23 a (uus)**

konkurentsipõhisel turul, millele on avatud juurdepääs kõikidel laadimistaristute rajamisest või käitamisest huvitatud isikutel. ***Seetõttu peaksid liikmesriigid hoidma taristu arendamise etapis ära selle, et tekiks turgu valitsevat seisundit omavad laadimistaristu käitajad. Piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused toetavad seda eesmärki konkureerivatele käitajatele teatavate alade määramisega.*** Võttes arvesse ***laadimispunktide käitajate*** alternatiivsete asukohtade piiratust kiirteedel, on eriti murettekitavad olemasolevad kiirteede kontsessioonilepingud, mis puudutavad näiteks tavapäraseid tanklaid või puhkealasid, kuna need lepingud võivad kesta väga pikka aega ja mõnikord ei ole neil isegi kindlat lõpptähtaega. Liikmesriigid peaksid võimaluste piires ning kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2014/23⁵³ püüdma konkurentsi tingimustes sõlmida uusi spetsiaalseid kontsessioonilepinguid olemasolevatele kiirteede puhkealadele või nende kõrvale rajatavate laadimisjaamade jaoks, et ***vältida laienemist rohealadele ja*** piirata kasutuselevõtukulusid ja võimaldada uutel tulijatel turule tulla. ***Kaaluda võib ka konkureerivate käitajate laadimispunktide rajamist kiirteede puhkealale.***

⁵³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).

(23a) Liikmesriikide käsutuses on alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu toetamiseks suur hulk rahastamisallikaid, eriti määrusega (EL) 2021/241^{1a} loodud taaste- ja vastupidavusrahastu, määrusega (EL) 2021/240^{1b} loodud komisjoni tehnilise toe instrument, määrusega (EL) 2021/1153^{1c} loodud Euroopa ühendamise rahastu ning programmi „Euroopa horisont“ partnerlused ja missioonid, eriti kavandatav kliimaneutraalsete ja arukate linnade missioon, mille eesmärk on muuta 2030. aastaks 100 linna kliimaneutraalseks. Peale selle on olemas määrusega (EL) 2021/1058^{1d} loodud Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond, et toetada investeeringuid teadusuuringutesse, innovatsiooni ja kasutuselevõttu, eriti vähem arenenud liikmesriikides ja piirkondades, ning programmi „Invest EU“ raames saab kestliku taristu poliitikaharu kaudu toetada tulevikukindlaid investeeringuid kogu Euroopa Liidus, aidata mobiliseerida erainvesteeringuid ning osutada nõustamisteenuseid projektide elluvijatele ja ettevõtjatele, kes töötavad kestlike taristute ja liikuvusega seotud vara valdkondades. Viimastel aastatel on Euroopa Investeeringupanga (EIP) grupp suurendanud oma toetust ka uuemate tehnoloogiate, nagu elektromobiilsus ja digitaliseerimine, kasutuselevõtu kiirendamiseks puhtama transpordi rahastamisvahendi raames ning EIP-lt oodatakse kasutuselevõtu kiirendamiseks ka edaspidi mitmete rahastamisstruktuuride pakkumist. Liikmesriigid peaksid neid rahastamisvõimalusi kasutama eelkõige selleks, et toetada ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse lahendusi ning rahastada meetmeid, mille eesmärk on toetada energiaostuvõimetuid ja

liikuvusvaesuses kodanikke.

*^{1a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu
12. veebruari 2021. aasta
määrus (EL) 2021/241, millega luuakse
taaste- ja vastupidavusrahastu*

*^{1b} Euroopa Parlamendi ja nõukogu
10. veebruari 2021. aasta määrus
(EL) nr 2021/240, millega luuakse
tehnilise toe instrument.*

*^{1c} Euroopa Parlamendi ja nõukogu
7. juuli 2021. aasta
määrus (EL) 2021/1153, millega luuakse
Euroopa ühendamise rahastu ning
tunnistatakse kehtetuks
määrused (EL) nr 1316/2013 ja
(EL) nr 283/2014.*

*^{1d} Euroopa Parlamendi ja nõukogu
24. juuni 2021. aasta määrus
(EL) 2021/1058, mis käsitleb Euroopa
Regionaalarengu Fondi ja
Ühtekuuluvusfondi.*

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 24

Komisjoni ettepanek

(24) Hindade läbipaistvus on oluline, et tagada sujuv ja lihtne laadimine ja tankimine. Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajatele tuleks enne laadimis- või tankimisteenuse algust anda täpset hinnateavet. Hind tuleks esitada selgelt struktureeritud viisil, et lõppkasutajad saaksid kindlaks teha *erinevad kulukomponendid*.

Muudatusettepanek

(24) Hindade läbipaistvus *ja taskukohasus* on oluline, et tagada sujuv ja lihtne laadimine ja tankimine. Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajatele tuleks enne laadimis- või tankimisteenuse algust anda täpset hinnateavet. Hind tuleks esitada selgelt struktureeritud viisil, *näidates vajaduse korral ära maksumuse kWh või kg kohta*, et lõppkasutajad saaksid kindlaks teha *laadimis- või tankimistoimingu tegeliku kogukulu*.

Muudatusettepanek 28

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(24a) Akutoitega elektri- ja vesinikusõidukite kasutuselevõtt toob laadimismustrites kaasa olulised muutused, mis muudab teabe laadimispunktide ja tanklate olemasolu kohta sujuvaks reisimiseks ELis hädavajalikuks. Selleks et optimeerida nii teekonna planeerimise kui ka laadimise või tankimise tõhusust, tuleks juhtidele anda põhjalikku teavet konkreetsete laadimis- ja tankimispunktide olemasolu ja eeldatava ooteaja kohta. Seepärast peaksid liikmesriigid julgustama käitajaid lõppkasutajatele teabesüsteeme pakkuma. Sellised süsteemid peaksid olema täpsed, kasutajasõbralikud ning kasutatavad liikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes ja inglise keeles.

Muudatusettepanek 29

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 25**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(25) Turule tuleb uusi teenuseid, eelkõige selleks, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Selliseid teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastel turutingimustel. Eelkõige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda põhjendamatult soodsamalt ühtegi neist teenuseosutajatest, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevad hinnad, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. Komisjon **peaks** jälgima laadimisturu arengut. Määruse läbivaatamisel võtab komisjon meetmeid, kui seda nõuavad

(25) Turule tuleb uusi teenuseid, eelkõige selleks, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Selliseid teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastel turutingimustel. Eelkõige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda põhjendamatult soodsamalt ühtegi neist teenuseosutajatest, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevad hinnad, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. **Riigi reguleerivad asutused ja komisjon peaksid** jälgima laadimisturu arengut. **Hiljemalt** määruse läbivaatamisel võtab komisjon

turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud või äritavad, mis võivad konkurentsi piirata.

meetmeid, kui seda nõuavad turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud või äritavad, mis võivad konkurentsi piirata.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 26

Komisjoni ettepanek

(26) Vesinikkütusega mootorsõidukite turuosa on praegu väga väike. Siiski on oluline luua piisav vesinikutankimistaristu, et muuta võimalikuks vesinikkütusega mootorsõidukite ulatuslik kasutuselevõtt, nagu on ette nähtud komisjoni kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegias¹⁴. Praegu kasutatakse vesinikutankimispunkte vaid mõnes liikmesriigis ja üldiselt need raskeveokitele ei sobi, mis ei võimalda vesinikusõidukite liikumist liidus. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et kogu TEN-T põhivõrgus rajatakse piisavalt tihe vesinikutankimispunktide võrgustik, et vesinikkütusega kergsõidukitel ja **raskeveokitel** oleks võimalik kogu liidus sujuvalt liikuda.

¹⁴ COM(2020) 301 final.

Muudatusettepanek 31

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 27

Komisjoni ettepanek

(27) Vesinikkütusega sõidukid peaksid saama tankida sihtkohas või selle lähedal, mis tavaliselt asub linnapiirkonnas. Selleks

Muudatusettepanek

(26) Vesinikkütusega mootorsõidukite turuosa on praegu väga väike. Siiski on oluline luua piisav vesinikutankimistaristu, et muuta võimalikuks vesinikkütusega mootorsõidukite ulatuslik kasutuselevõtt, nagu on ette nähtud komisjoni kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegias⁵⁴. Praegu kasutatakse vesinikutankimispunkte vaid mõnes liikmesriigis ja üldiselt need raskeveokitele ei sobi, mis ei võimalda vesinikusõidukite liikumist liidus. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et kogu TEN-T põhivõrgus rajatakse piisavalt tihe vesinikutankimispunktide võrgustik, et vesinikkütusega kergsõidukitel, **raskeveokitel** ja **pikamaa ühistranspordil** oleks võimalik kogu liidus sujuvalt liikuda.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

et üldsusele kättesaadav sihtkohas tankimine oleks võimalik vähemalt peamistes linnapiirkondades, peaksid sellised tanklad olema kõikides Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1315/2013¹⁵ määratletud linnatranspordisõlmedes. Linnatranspordisõlmede piires peaksid ametiasutused kaaluma laadimisjaamade kasutuselevõtmist mitmeliigilise kaubaveo keskustes, kuna need ei ole mitte ainult raskeveokite tüüpiline sihtkoht, vaid võimaldaksid kasutada vesinikku ka muude transpordiliikide, näiteks raudtee- ja **siseveetranspordi** jaoks.

¹⁵ 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).

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek

(28) Taristu kasutuselevõtu varases etapis valitseb endiselt **teatav** ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Komisjoni teatises „Kliimanetraalse Euroopa vesinikustrateegia“¹⁶ toodi esile, et raskeveokite segmendis on vesinikusõidukite massiline varajane kasutuselevõtt kõige tõenäolisem. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel esialgu keskenduda sellele segmendile, võimaldades samas kergsõidukitel tankida üldkasutatavates vesinikutanklates. Koostalitlusvõime

et üldsusele kättesaadav sihtkohas tankimine oleks võimalik vähemalt peamistes linnapiirkondades, peaksid sellised tanklad olema kõikides Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1315/2013⁵⁵ määratletud linnatranspordisõlmedes. Linnatranspordisõlmede piires peaksid ametiasutused kaaluma laadimisjaamade kasutuselevõtmist mitmeliigilise kaubaveo keskustes, kuna need ei ole mitte ainult raskeveokite tüüpiline sihtkoht, vaid võimaldaksid kasutada vesinikku ka muude transpordiliikide, näiteks raudtee-, **siseveetranspordi** ja **pikamaa ühistranspordi** jaoks.

⁵⁵ 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).

Muudatusettepanek

(28) Taristu kasutuselevõtu varases etapis valitseb endiselt ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Komisjoni teatises „Kliimanetraalse Euroopa vesinikustrateegia“⁵⁶ toodi esile, et raskeveokite segmendis on vesinikusõidukite massiline varajane kasutuselevõtt kõige tõenäolisem. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel esialgu keskenduda sellele segmendile, võimaldades samas kergsõidukitel tankida üldkasutatavates vesinikutanklates. Koostalitlusvõime

tagamiseks peaksid kõik üldkasutatavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate esilekerkimist nagu vedel vesinik, mida saab kasutada suurema hulga eri raskeveokite puhul ja mis on osa sõidukitootjate eelistatud tehnoloogiavalik. Selleks peaks minimaalne arv vesinikutanklaid pakkuma lisaks gaasilisele vesinikule rõhuga 700 baari ka vedelat vesinikku.

¹⁶ COM(2020) 301 final

Muudatusettepanek 33

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

tagamiseks peaksid kõik üldkasutatavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate esilekerkimist nagu vedel vesinik, mida saab kasutada suurema hulga eri raskeveokite puhul ja mis on osa sõidukitootjate eelistatud tehnoloogiavalik. Selleks peaks minimaalne arv vesinikutanklaid pakkuma lisaks gaasilisele vesinikule rõhuga 700 baari ka vedelat vesinikku.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Muudatusettepanek

(28a) Oluline on toetada kavandatava vesinikutankimistaristu tõhusat kasutuselevõttu liikmesriikides. See nõuab kooskõlastamist kõigi sidusrühmade vahel, sealhulgas ELi, riiklike ja piirkondlike institutsioonide, ametiühingute ja tööstuse vahel. Selliseid algatusi nagu nõukogu määrusega (EL) 2021/2085 loodud Saastevaba Vesiniku Ühisettevõtte tuleks kasutada ka selleks, et hõlbustada ja võimendada rahastamist erasektori vahenditest, et saavutada määruses kindlaks määratud asjakohased eesmärgid.

Muudatusettepanek 34

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 30**

Komisjoni ettepanek

(30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldkasutatavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima lepinguvabaks laadimiseks või tankimiseks **liidus laialdaselt kasutatavaid makseviise, eelkõige elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid**. Selline lepinguvaba makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid.

Muudatusettepanek

(30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldkasutatavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima lepinguvabaks laadimiseks või tankimiseks **elektroonilisi kaardimakseid või seadmeid, millel on kontaktivaba funktsioon, mis on vähemalt võimeline maksekaarte lugema, ning võimaluse korral ka täiendavaid makseinstrumente, mida liidus laialdaselt kasutatakse**. Selline lepinguvaba makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid. **Selleks et tagada laadimis- ja tankimisjaamades tarbijasõbralikud ja sujuvad maksed, tuleks komisjoni julgustada muutma direktiivi (EL) 2015/2366, et tagada, et laadimis- ja tankimisjaamades on võimalik maksta kaardiga kontaktivabalt.**

Muudatusettepanek 35

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 30 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(30a) Selleks et tagada laadimistaristu tõhus kasutamine ning suurendada usaldusväarsust ja tarbijate usaldust elektromobiilsuse vastu, on oluline tagada, et üldkasutatavad laadimisjaamad oleksid kasutajasõbralikul ja mittediskrimineerival viisil kättesaadavad kõigile kasutajatele, olenemata auto kaubamärgist.

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 31

Komisjoni ettepanek

(31) Transporditaristu peaks võimaldama sujuvat liikuvust ja ligipääsu kõigile kasutajatele, sealhulgas puuetega inimestele ja eakatele. **Põhimõtteliselt tuleks** kõik laadimisjaamad ja tanklad ning laadimisjaamade ja tanklate asukohad kavandada nii, et **neid saaks kasutada võimalikult suur osa elanikkonnast**, eelkõige **eakad**, piiratud liikumisvõimega **isikud** ja puuetega **inimesed**. Selleks tuleks näiteks tagada, et parkla ümber on piisavalt ruumi, et laadimisjaam ei ole paigaldatud äärekividega pinnale, et laadimisjaama nupud või ekraan on sobival kõrgusel ning laadimis- ja tankimiskaablite kaal on selline, et nõrgemad inimesed saavad neid hõlpsalt käsitseda. Lisaks peaksid laadimisjaamade kasutajaliidesed olema ligipääsetavad. Sellega seoses tuleks laadimis- ja tankimistaristu suhtes kohaldada direktiivi 2019/882¹⁷ I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõudeid.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70).

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 32

Komisjoni ettepanek

(32) **Kaldaüürsed elektrirajatised** võimaldavad varustada mere- ja

Muudatusettepanek

(31) Transporditaristu peaks võimaldama sujuvat liikuvust ja ligipääsu kõigile kasutajatele, sealhulgas puuetega inimestele ja eakatele. Kõik laadimisjaamad ja tanklad ning laadimisjaamade ja tanklate asukohad **tuleks** kavandada nii, et **need oleksid ligipääsetavad ja kasutajasõbralikud kõigile inimestele**, eelkõige **eakatele**, piiratud liikumisvõimega **isikutele** ja puuetega **inimestele**. Selleks tuleks näiteks tagada, et parkla ümber on piisavalt ruumi, et laadimisjaam ei ole paigaldatud äärekividega pinnale, et laadimisjaama nupud või ekraan on sobival kõrgusel ning laadimis- ja tankimiskaablite kaal on selline, et nõrgemad inimesed saavad neid hõlpsalt käsitseda. Lisaks peaksid laadimisjaamade kasutajaliidesed olema ligipääsetavad. Sellega seoses tuleks laadimis- ja tankimistaristu suhtes kohaldada direktiivi 2019/882⁵⁷ I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõudeid.

⁵⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70).

(32) **Kaldalt tuleva elektriga püsi- või mobiilsed rajatised** võimaldavad varustada

siseveetransporti puhta energiaga ning aidata vähendada merelaevade ja siseveelaevade keskkonnamõju. Algatuse „FuelEU Maritime“ kohaselt peavad konteineri- ja reisilaevade käitajad järgima sätteid, mille eesmärk on vähendada kai ääres tekkivat heidet. Kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et selle sektori jaoks oleks TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates kättesaadav piisav kaldaäärne elektritoide nende nõuete täitmiseks. Nende eesmärkide kohaldamine kõigi TEN-T meresadamate suhtes peaks tagama sadamatele võrdsed tingimused.

mere- ja siseveetransporti puhta energiaga ning aidata vähendada merelaevade ja siseveelaevade keskkonnamõju. **Kaldaäärse elektritoite kasutamisest muude võimaluste ees tulenev kasu rahvatervisele ja kliimale on sadamaid ümbritsevate linnapiirkondade õhukvaliteedi seisukohast märkimisväärne.** Algatuse „FuelEU Maritime“ kohaselt peavad konteineri- ja reisilaevade käitajad järgima sätteid, mille eesmärk on vähendada kai ääres tekkivat heidet. Kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et selle sektori jaoks oleks TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates kättesaadav piisav kaldaäärne elektritoide nende nõuete täitmiseks. **Kuna liidu meresadamaid reguleerivad erinevad juhtimisraamistikud, võivad liikmesriigid otsustada, et nende eesmärkide saavutamiseks võetakse taristu kasutusele nendes terminalides, kus iga laevatüübi puhul on sadamakülastuste arv suurim.** Nende eesmärkide kohaldamine kõigi TEN-T meresadamate suhtes peaks tagama sadamatele võrdsed tingimused. **Arvestades meresadamates kaldalt tuleva elektri kasutuselevõttuga seotud kulusid ja keerukust, on oluline seada prioriteediks investeeringud sadamates ja asjakohasel juhul ka terminalide vahel, kus see on kasutuse, majandusliku elujõulisuse ning kasvuhoonegaaside heitkoguste ja õhusaaste vähendamise seisukohast kõige mõttekam.**

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 32 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(32a) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, et tagada piisav sageduse muundamine, võimsusreserv ning elektrivõrgu piisav laiendamine

ühendatuse ja võimsuse osas, et tagada piisav kaldaäärne elektrivarustus, et rahuldada sadamas kaldalt tuleva elektriga varustamisest tulenevat elektrivajadust, nagu on nõutud käesolevas määruses. Järjepidevuse tagamiseks peaksid liikmesriigid võrku ajakohastama ja hooldama, et see suudaks tulla sadamates toime praeguse ja tulevase kasvava nõudlusega kaldalt tuleva elektri teenuste järele. Kui sadamaga ühendatud kohaliku võrgu vähese võimsuse tõttu ei ole kaldalt tulevat elektrit võimalik piisavalt tagada, peaks liikmesriik selle puuduse heastama ja seda ei tohiks käsitada ei sadama ega laevaomaniku või -käitaja suutmatusena täita käesoleva määruse nõudeid, kui võrguettevõtja tõendab nõuetekohaselt, et kohalik võrguvõimsus ei ole piisav.

Muudatusettepanek 39

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 32 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(32b) Alternatiivkütuste ja energialahenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtt merendussektoris nõuab kooskõlastatud lähenemisviisi, et ühitada pakkumist ja nõudlust ning vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumist. Seepärast tuleks alternatiivkütuste ja eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutuselevõttu kaasata kõik asjaomased avaliku ja erasektori osalejad, sealhulgas, kuid mitte ainult, kohaliku, piirkondliku ja riikliku tasandi asjaomased asutused, sadamavaldajad, terminalioperaatorid, võrguettevõtjad, kaldaäärse elektritoite ettevõtjad, laevaomanikud ja muud asjaomased merendusturu osalised.

Muudatusettepanek 40

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 32 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(32c) Alternatiivkütuste kasutamist ja kasutuselevõttu käsitleva sidusa õigusraamistiku tagamiseks tuleks käesolev määrus viia kooskõlla määrusega XXXX-XXX (algatuse „FuelEU Maritime“ määrus) ja direktiiviga 2003/96/EÜ (energia maksustamise direktiiv). See kooskõlastamine peaks tagama, et sadamates kaldaäärse elektritoitega pakkumisega kaasnevad reeglid, mis kohustavad laevu kaldalt tulevat elektrit kasutama ja hoogustavad selle kasutamist maksuvabastuse kaudu.

Muudatusettepanek 41

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 32 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(32d) Teatavate laevandussegmentide prioriteediks seadmine kaldalt tuleva elektri tarnimisel ja kasutamisel, et kai ääres tekkivat heidet vähendada, ei tohiks vabastada teisi segmente kliimaeesmärkide ja nullsaaste eesmärkide saavutamisse panustamisest. Seepärast peaks komisjon käesoleva määruse läbivaatamise raames hindama TEN-T põhi- ja üldsadamates kaldaäärse elektritoite miinimumvarustusega seotud sätete laiendamist nii, et need hõlmaksid ka väiksemaid laevu ja täiendavaid laevatüüpe. Komisjon peaks eelkõige arvesse võtma asjakohaste andmete kättesaadavust, kasvuhoonegaaside heite ja õhusaaste võimalikku vähenemist, tehnoloogia arengut ja kohaldamisala laiendamise tõhusust kliima- ja tervisekasu seisukohast, halduskoormuse

ulatust ning selle rahalisi ja sotsiaalseid tagajärgi. Lisaks peaks komisjon hindama sätete laiendamist, et võimaldada taristut, mis tarniks kaldalt tulevat elektrit sadamaala ankrukohas olevatele laevadele;

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 32 e (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(32e) Oluline on vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumist ning tagada, et praegu tehtavad avaliku ja erasektori investeeringud oleksid tulevikukindlad ja aitaksid kaasa Euroopa rohelises kokkuleppes sätestatud kliimanetraalsuse saavutamisele. Kaldalt tuleva elektri kasutuselevõttu meresadamates tuleb vaadelda koos kaldalt tuleva elektriga samaväärsete alternatiivsete kasvuhoonegaaside netonullheite ja nullsaaste tehnoloogiate praeguse ja tulevase kasutuselevõtuga, eelkõige seoses selliste tehnoloogiatega, mis vähendavad heidet nii sadamakai ääres seismise kui ka navigeerimise ajal.

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 34

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(34) Nende eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta teenindatavate laevade liike ja nende liiklusmahtu. Meresadamad, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on väike, tuleks vabastada asjaomaste laevakategooriate suhtes kehtivatest minimaalsel liiklusmahul põhinevatest

(34) Nende eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta teenindatavate laevade liike ja nende liiklusmahtu. Meresadamad, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on väike, tuleks vabastada asjaomaste laevakategooriate suhtes kehtivatest minimaalsel liiklusmahul põhinevatest

kohustuslikest nõuetest, et vältida sellise võimsuse ülesseadmist, mida ei kasutata ära. Samuti ei peaks kohustuslikud eesmärgid keskenduma maksimaalsele võimsustarbele, vaid piisavalt suurele mahule, et vältida võimsuse alakasutamist ja võtta arvesse sadama käitamise iseärasusi. Meretransport on oluline ühenduslüli liidu saarte ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks. **Kõnealuste saarte** energiatootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga varustamist. Sellisel juhul tuleks **saared** sellest nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus mandriga on loodud või on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 35

Komisjoni ettepanek

(35) Meresadamate veeldatud maagaasi tankimispunktide põhivõrk peaks valmima 2025. aastaks. Veeldatud maagaasi tankimispunktide hulka kuuluvad veeldatud maagaasi terminalid, paagid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja -praamid.

Muudatusettepanek 45

kohustuslikest nõuetest, et vältida sellise võimsuse ülesseadmist, mida ei kasutata ära. Samuti ei peaks kohustuslikud eesmärgid keskenduma maksimaalsele võimsustarbele, vaid piisavalt suurele mahule, et vältida võimsuse alakasutamist ja võtta arvesse sadama käitamise iseärasusi. Meretransport on oluline ühenduslüli liidu saarte, **aga ka äärepoolseimate piirkondade ning seda kasutatakse seal turismitegevuseks. Nende** energiatootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga varustamist. Sellisel juhul tuleks **sellised territooriumid** sellest nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus mandriga on loodud või on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

Muudatusettepanek

(35) Meresadamate veeldatud maagaasi, **vesiniku ja ammoniaagi** tankimispunktide põhivõrk peaks valmima 2025. aastaks. **Veeldatud maagaasi taristu kasutuselevõtt peaks selle kütuse üleminekurolli tõttu olema ajendatud turunõudlusest, et vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumist ja alakasutatud võimsust.** Veeldatud maagaasi tankimispunktide hulka kuuluvad veeldatud maagaasi terminalid, paagid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja -praamid.

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 36**

Komisjoni ettepanek

(36) Lennujaamades seisvatele õhusõidukitele tagatava elektritoitega asendataks õhusõidukite (abijõuseadme kasutamine) või maapealse toite agregaatide kasutatavad vedelkütused puhtama energiaallikaga. **See peaks vähendama** saasteainete heidet ja müra, **parandama** õhu kvaliteeti ja **vähendama** mõju kliimamuutustele. Seepärast peaks kõikidel ärilistel vedudel olema võimalik kasutada väliseid elektritoiteallikaid, kui õhusõiduk seisab TEN-T lennujaama väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil.

Muudatusettepanek

(36) Lennujaamades seisvatele õhusõidukitele tagatava elektritoitega asendataks õhusõidukite (abijõuseadme kasutamine) või maapealse toite agregaatide kasutatavad vedelkütused puhtama energiaallikaga. **Seepärast peaks kõigi käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate äriliste vedude puhul kasutama väliseid elektritoiteallikaid, kui õhusõiduk seisab lennujaama väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil. Selleks et kommertseesmärgil kasutatavad reisilennukid saaksid oma mootorid pargitud ajal täielikult välja lülitada, tuleks arvesse võtta eelkonditsioneeritud õhu (PCA) süsteeme TEN-T põhilennujaamades. See vähendaks** saasteainete heidet ja müra, **parandaks** õhu kvaliteeti ja **vähendaks** mõju kliimamuutustele. Seepärast peaks kõikidel ärilistel vedudel olema võimalik kasutada väliseid elektritoiteallikaid **ja eelkonditsioneeritud õhu süsteeme**, kui õhusõiduk seisab TEN-T lennujaama väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil.

Muudatusettepanek 46

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 37**

Komisjoni ettepanek

(37) Kooskõlas direktiivi 2014/94/EL artikliga 3 on liikmesriigid kehtestanud riiklikud poliitikaraamistikud, milles on esitatud kavad ja eesmärgid, et tagada nende eesmärkide saavutamine. Nii riikliku poliitikaraamistiku kui ka direktiivi 2014/94/EL hindamine on toonud esile vajaduse ambitsioonikama ja paremini

Muudatusettepanek

(37) Kooskõlas direktiivi 2014/94/EL artikliga 3 on liikmesriigid kehtestanud riiklikud poliitikaraamistikud, milles on esitatud kavad ja eesmärgid, et tagada nende eesmärkide saavutamine. Nii riikliku poliitikaraamistiku kui ka direktiivi 2014/94/EL hindamine on toonud esile vajaduse ambitsioonikama ja

kooskõlastatud lähenemisviisi järele liikmesriikides, pidades silmas, et alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite, eelkõige elektrisõidukite kasutuselevõtt eeldatavasti kiireneb. Lisaks **on** Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks vaja **fossiilkütuste** alternatiive kõigi transpordiliikide jaoks. Olemasolevad riiklikud poliitikaraamistikud tuleks läbi vaadata, et selgelt kirjeldada, kuidas liikmesriigid kavatsesvad täita vajadust üldkasutatava laadimis- ja tankimistaristu järele, mis on kohustuslike eesmärkidega ettenähtust palju suurem. Läbivaadatud raamistikud **peaksid** võrdselt hõlmama kõiki transpordiliike, sealhulgas neid, mille jaoks kohustuslikke kasutuselevõttueesmärke pole seatud.

paremini kooskõlastatud lähenemisviisi järele liikmesriikides, pidades silmas, et alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite, eelkõige elektrisõidukite kasutuselevõtt eeldatavasti kiireneb. Lisaks **tuleks** Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide **ja liidu kliimaeesmärkide** saavutamiseks **fossiilkütused järk-järgult kasutuselt kõrvaldada ja** vaja **on ka säästvaid** alternatiive kõigi transpordiliikide jaoks. Olemasolevad riiklikud poliitikaraamistikud tuleks läbi vaadata, et selgelt kirjeldada, kuidas liikmesriigid kavatsesvad täita vajadust üldkasutatava laadimis- ja tankimistaristu järele, mis on kohustuslike eesmärkidega ettenähtust palju suurem. **Riiklikud poliitikaraamistikud peaksid põhinema territoriaalsel analüüsil, milles tehakse kindlaks eri vajadused ja võetakse vajaduse korral arvesse olemasolevaid laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmise kohalikke ja piirkondlikke kavu. Tähelepanu tuleks pöörata maapiirkondadele, et tagada täielik juurdepääs sellisele taristule. Lisaks peaksid** läbivaadatud raamistikud võrdselt hõlmama kõiki transpordiliike, sealhulgas neid, mille jaoks kohustuslikke kasutuselevõttueesmärke pole seatud.

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 38

Komisjoni ettepanek

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid hõlmama meetmeid, millega toetatakse alternatiivkütuste turu arendamist ja sealhulgas vajaliku taristu kasutuselevõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning asjaomase tööstusharuga, võttes samal ajal arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi. Lisaks tuleks läbivaadatud

Muudatusettepanek

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud **tuleks viia kooskõlla liidu kliimaeesmärkidega ning need** peaksid hõlmama **üksikasjalikke turuosasid ja liikluse osakaalusid, eelkõige transiitliikluse puhul, andmete jälgimist ja sagedast hindamist, samuti sisaldama turuprognose ja** meetmeid, millega toetatakse alternatiivkütuste turu arendamist ja sealhulgas vajaliku taristu

raamistikes kirjeldada sellise taristu planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, sealhulgas kindlaks tehtud takistusi ja meetmeid nende kõrvaldamiseks, et taristut oleks võimalik kiiremini kasutusele võtta.

kasutuselevõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning asjaomase tööstusharuga, võttes samal ajal arvesse **vajadust sotsiaalselt õiglase ülemineku tagamise järele ning** väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi. Lisaks tuleks läbivaadatud raamistikes kirjeldada sellise taristu planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, sealhulgas kindlaks tehtud takistusi ja meetmeid nende kõrvaldamiseks, et taristut oleks võimalik kiiremini kasutusele võtta.

Läbivaadatud riiklikes poliitikaraamistikes tuleks võtta maksimaalselt arvesse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet. Liikmesriigid peaksid kaaluma selle põhimõtte rakendamise kohta hiljuti avaldatud soovitusi ja suuniseid, milles selgitatakse, kuidas kavandamis-, poliitika- ja investeerimisotsused võivad vähendada energiatarbimist mitmes põhisektoris, sealhulgas transpordisektoris.

Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 39

Komisjoni ettepanek

(39) Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike väljatöötamist ja rakendamist, vahetades liikmesriikide vahel teavet ja parimaid tavasid.

Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 40

Muudatusettepanek

(39) Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike väljatöötamist ja rakendamist, vahetades liikmesriikide **ning piirkondlike ja kohalike ametiasutuste** vahel teavet ja parimaid tavasid.

Komisjoni ettepanek

(40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud koosnema üksikasjalikest strateegiatest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO₂-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötama selged strateegiad siseveetranspordi CO₂-heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti tuleks välja töötada pikaajalised CO₂-heite vähendamise strateegiad TEN-T sadamate ja TEN-T lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõtule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning raudteeliinide jaoks, mida ei elektrifitseerita. **Komisjon peaks** nende strateegiate alusel käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada **kõnealustele** sektoritele siduvad eesmärgid.

Muudatusettepanek 50

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 40 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud koosnema üksikasjalikest strateegiatest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO₂-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötama selged strateegiad siseveetranspordi CO₂ heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti tuleks välja töötada pikaajalised CO₂ heite vähendamise strateegiad TEN-T sadamate ja TEN-T lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõtule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning raudteeliinide jaoks, mida ei elektrifitseerita. Nende strateegiate alusel **ning riikide turuosa ja liikluse osakaalu andmeid ning turuprognose arvesse võttes peaks komisjon** käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada **nendele** sektoritele siduvad eesmärgid.

Muudatusettepanek

(40a) Kuigi ainult 56 % olemasolevast Euroopa raudteevõrgust on elektrifitseeritud, läbivad elektri jõul töötavad rongid üle 80 % kõigist läbitud rongikilomeetritest. Siiski on praegu kasutusel veel hinnanguliselt 6 000 diiselrongi. Töötades fossiilkütustel, tekitavad nad kasvuhoonegaaside heidet ja õhusaastet. Alternatiivkütuste taristu edasine kasutuselevõtt raudteesektoris on

seetõttu vajalik ja kiireloomuline, et tagada fossiilkütustel töötavatest rongidest loobumine ja seeläbi tagada, et kliimaneutraalsele majandusele üleminekul täidavad oma rolli kõik transpordisektorid. Seega on asjakohane, et käesolevas määruses sätestatakse konkreetsed eesmärgid. Raudteesektoris on olemas eri tehnoloogiad diislikütusega rongidest loobumiseks, sealhulgas otsene elektrifitseerimine, akutoitega rongid ja vesinikurakendused, mille puhul teenuse kulutõhususe tõttu ei ole segmendi otsene elektrifitseerimine võimalik. Nende tehnoloogiate arendamiseks on vaja liikmesriikides kasutusele võtta sobiv laadimis- ja tankimistaristu. Enne kasutuselevõttu peaksid liikmesriigid hoolikalt hindama sellise taristu parimaid asukohti ning eelkõige kaaluma selle kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides ja linnatranspordisõlmedes. Energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet tuleks kavandamis- ja investeerimisotsuste tegemisel täielikult arvesse võtta.

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 41

Komisjoni ettepanek

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös erasektori osalejatega, kellel peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel keskne roll.

Muudatusettepanek

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid **turupõhiseid ja** regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös **piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning** erasektori osalejatega, kellel peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel **ja rahastamisel** keskne roll.

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 41 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(41b) Liikmesriigid peaksid kehtestama stimuleerimiskavad ja võtma kõik vajalikud meetmeid säästvate transpordiliikide edendamiseks. Erilist tähelepanu tuleks pöörata munitsipaal- ja piirkondlike ametiasutuste rollile, kuna need võivad hõlbustada alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutuselevõttu sihtotstarbeliste maksusoodustuste, avalike hangete ja kohalike liikluseeskirjade abil.

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 42

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(42) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/33/EÜ⁵⁸ nähakse ette keskkonnasõbralike ja heiteta busside osakaalu minimaalsed riiklikud hankeeesmärgid, kui keskkonnasõbralikes bussides kasutatakse käesoleva määruse artikli 2 punktis 3 määratletud alternatiivkütuseid. Kuna üha rohkem ühistranspordiasutusi ja käitajaid lähevad nende eesmärkide saavutamiseks üle keskkonnasõbralikele ja heiteta bussidele, peaksid liikmesriigid lisama vajaliku bussitaristu sihipärase edendamise ja arendamise oma riiklikesse poliitikaraamistikesse olulise osana. Liikmesriigid peaksid looma ja säilitama asjakohased vahendid, et edendada laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu ka erisõidukiparkide, eelkõige **keskkonnasõbralike ja** heiteta busside jaoks **kohalikul tasandil**.

(42) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/33/EÜ⁵⁸ nähakse ette keskkonnasõbralike ja heiteta busside osakaalu minimaalsed riiklikud hankeeesmärgid, kui keskkonnasõbralikes bussides kasutatakse käesoleva määruse artikli 2 punktis 3 määratletud alternatiivkütuseid. Kuna üha rohkem ühistranspordiasutusi ja käitajaid lähevad nende eesmärkide saavutamiseks üle keskkonnasõbralikele ja heiteta bussidele, peaksid liikmesriigid lisama vajaliku bussitaristu sihipärase edendamise ja arendamise oma riiklikesse poliitikaraamistikesse olulise osana. Liikmesriigid peaksid looma ja säilitama asjakohased vahendid, et edendada laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu ka erisõidukiparkide **jaoks**, eelkõige heiteta busside jaoks **ning ühisauto kasutamise jaoks teedel, ning neil peaks olema võimalik võtta sellist kasutuselevõttu**

arvesse käesolevas määruses sätestatud eesmärkide saavutamisel.

⁵⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

⁵⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

Muudatusettepanek 54

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 43

Komisjoni ettepanek

(43) Arvestades, et mootorsõidukite kütuseliigid muutuvad järjest mitmekesisemaks ja kodanike liikuvus maanteedel suureneb jätkuvalt kogu liidus, on vaja anda sõidukikasutajatele selget ja kergesti mõistetavat teavet tanklates olemasolevate kütuste kohta ning nende sõidukite ühilduvuse kohta erinevate kütuste või laadimispunktidega liidu turul. Liikmesriikidel peaks olema võimalik võtta selliseid teavitusmeetmeid ka **enne 18. novembrit 2016** turule lastud sõidukite suhtes.

Muudatusettepanek

(43) Arvestades, et mootorsõidukite kütuseliigid muutuvad järjest mitmekesisemaks ja kodanike liikuvus maanteedel suureneb jätkuvalt kogu liidus, on vaja anda sõidukikasutajatele selget ja kergesti mõistetavat teavet tanklates olemasolevate kütuste kohta ning nende sõidukite ühilduvuse kohta erinevate kütuste või laadimispunktidega liidu turul. Liikmesriikidel peaks olema võimalik võtta selliseid teavitusmeetmeid ka **varem** turule lastud sõidukite suhtes.

Muudatusettepanek 55

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 44

Komisjoni ettepanek

(44) Lihtne ja kergesti võrreldav teave eri kütuste hindade kohta aitaks sõidukikasutajatel paremini hinnata turul saadaolevate üksikute kütuste suhtelist maksumust. Seepärast tuleks teavitamise eesmärgil esitada kõikides asjaomastes tanklates teatavate alternatiivkütuste ja tavakütuste ühikuhinna võrdlus, mida

Muudatusettepanek

(44) Lihtne ja kergesti võrreldav teave eri kütuste hindade kohta aitaks sõidukikasutajatel paremini hinnata turul saadaolevate üksikute kütuste suhtelist maksumust. Seepärast tuleks teavitamise eesmärgil esitada kõikides asjaomastes tanklates teatavate alternatiivkütuste ja tavakütuste ühikuhinna võrdlus, mida

väljendatakse „kütusehinnana 100 km kohta“.

väljendatakse „kütusehinnana 100 km kohta“. *Tarbijatele tuleks selgitada, et see hinnavõrdlus puudutab liikmesriigi keskmisi kütusehindu, mis võivad asjaomases tanklas küsitavatest tegelikest hindadest erineda. Lisaks tuleks lepinguvaba elektri laadimise ja vesiniku tankimise puhul esitada kõnealusel jaamas küsitud hind asjakohaselt kWh ja kilogrammi kohta.*

Muudatusettepanek 56

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 46

Komisjoni ettepanek

(46) Andmetel peaks olema laadimis- ja tankimistaristu nõuetekohases toimimises oluline roll. Kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vorming, esitamise sagedus ja kvaliteet määravad kasutajate vajadustele vastava alternatiivkütuste taristu ökosüsteemi üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. Seepärast tuleks andmed esitada vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL⁵⁹ riiklikele juurdepääsupunktidele kehtestatud nõuetele.

Muudatusettepanek

(46) Andmetel peaks olema laadimis- ja tankimistaristu nõuetekohases toimimises oluline roll. Kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vorming, esitamise sagedus ja kvaliteet määravad kasutajate vajadustele vastava alternatiivkütuste taristu ökosüsteemi üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. Seepärast tuleks andmed esitada *avatud andmetena* vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL⁵⁹ riiklikele juurdepääsupunktidele kehtestatud nõuetele. *Liidus sujuvat liikumist võimaldavate teenuste jaoks tuleks luua ka kogu liitu hõlmav süsteem, millesse imporditaks riiklikest süsteemidest saadud standarditud teave. Seepärast peaks komisjon looma liidu tasandil Euroopa ühise juurdepääsupunkti, mis toimiks andmevõravana, mis võimaldab lõppkasutajatel ja liikuvusteenuse osutajatel riiklikes juurdepääsupunktides säilitatavatele asjakohastele andmetele hõlpsasti juurde pääseda. Võimaluse korral peaks see olema ühilduv ja koostalitlusvõimeline liikmesriikide väljatöötatud olemasolevate teabe- ja broneerimissüsteemidega. Euroopa*

juurdepääsupunkt võiks aidata tarbijatel paremini siseturul üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajate hindu võrrelda ning anda kasutajatele teavet tankimis- ja laadimispunktide juurdepääsetavuse, kättesaadavuse, ooteaegade ja alternatiivkütuste jääkmahu kohta. See võib aidata ennetada liiklushäireid ja tuua kasu liiklusohutusele. See teave tuleks teha ELi tasandil kättesaadavaks avaliku, ajakohase, kasutajasõbraliku, juurdepääsetava ja mitmekeelse liidese kaudu.

⁵⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

⁵⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek 57

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 52

Komisjoni ettepanek

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel peaks komisjon konsulteerima asjaomaste eksperdirühmadega, eelkõige säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga. Selline ekspertidega konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatses käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte või rakendusakte.

Muudatusettepanek

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel peaks komisjon konsulteerima **paljude organisatsioonide ja sidusrühmadega, sealhulgas, kuid mitte ainult tarbijarühmade, omavalitsuste, linnade ja piirkondadega, ning** asjaomaste eksperdirühmadega, eelkõige säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga. Selline ekspertidega konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatses käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte või rakendusakte.

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 53

Komisjoni ettepanek

(53) Alternatiivkütuste taristu on kiiresti arenev valdkond. Ühtse tehnilise kirjelduse puudumine takistab alternatiivkütuste taristu ühtse turu loomist. Seepärast peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et ühtlustada tehnilisi kirjeldusi valdkondades, kus **ühised** tehnilised kirjeldused puuduvad, kuid on vajalikud. Eelkõige peaks see hõlmama suhtlust elektrisõiduki ja laadimispunkti vahel, suhtlust laadimispunkti ja laadimistarkvara haldussüsteemi (tagasüsteemi) vahel; suhtlust elektrisõidukite rändlusteenusega ja suhtlust elektrivõrguga. Samuti on vaja kindlaks määrata sobiv juhtimisraamistik ning sõidukite ja võrgu vahelise teabevahetuse ökosüsteemi eri osalejate rollid. **Lisaks tuleb arvesse võtta esile kerkivaid tehnoloogiaarendusi, näiteks elektriteid.** Andmete esitamisega seoses on vaja ette näha täiendavad andmetüübid ja tehnilised kirjeldused seoses kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vormingu, esitamise sageduse ja kvaliteediga.

Muudatusettepanek

(53) Alternatiivkütuste taristu on kiiresti arenev valdkond. Ühtse tehnilise kirjelduse puudumine takistab alternatiivkütuste taristu ühtse turu loomist. Seepärast peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et ühtlustada tehnilisi kirjeldusi valdkondades, kus **ühised** tehnilised kirjeldused puuduvad, kuid on vajalikud. Eelkõige peaks see hõlmama suhtlust elektrisõiduki ja laadimispunkti vahel, suhtlust laadimispunkti ja laadimistarkvara haldussüsteemi (tagasüsteemi) vahel; suhtlust elektrisõidukite rändlusteenusega ja suhtlust elektrivõrguga, **tagades samas küberturvalisuse ja tarbijate andmekaitse kõrge taseme.** Samuti on vaja **kiiresti** kindlaks määrata sobiv juhtimisraamistik ning sõidukite ja võrgu vahelise teabevahetuse ökosüsteemi eri osalejate rollid, **võttes samal ajal arvesse ja toetades kujunemisjärgus tehnoloogia arengusuundi, millel on suur kasvuhoonegaaside heite vähendamise potentsiaal, nagu elektriteed, eelkõige induktsioon- ja kontaktõhuliinide laadimislahendused.** Andmete esitamise seoses on vaja ette näha täiendavad andmetüübid ja tehnilised kirjeldused seoses kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vormingu, esitamise sageduse ja kvaliteediga. **On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa**

Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

Muudatusettepanek 59

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 54 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(54a) Võttes arvesse asjaolu, et käesolev määrus tekitab mõjutatud sektoritele nõuete täitmisega seotud lisakulusid, on vaja võtta kompenseerivaid meetmeid, et vältida regulatiivse koormuse kogutase tõusu. Seepärast peaks komisjon olema kohustatud enne käesoleva määruse jõustumist esitama ettepanekud käesoleva määrusega tekitatud regulatiivse koormuse kompenseerimiseks, vaadates läbi või tühistades muude ELi määruste sätteid, mis tekitavad mõjutatud sektorites tarbetuid nõuete täitmisega seotud kulusid.

Muudatusettepanek 60

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Käesolevas määruses sätestatakse **kohustuslikud** riiklikud **eesmärgid** piisava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks liidus maanteeõidukite, laevade ja seisvate õhusõidukite jaoks. Selles sätestatakse alternatiivkütuste taristu jaoks **ühised** tehnilised kirjeldused ja nõuded kasutajateabe, andmete esitamise ja maksete tegemise kohta.

1. Käesolevas määruses sätestatakse riiklikud **miinimumeesmärgid** piisava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks liidus maanteeõidukite, laevade, **rongide** ja seisvate õhusõidukite jaoks. Selles sätestatakse alternatiivkütuste taristu jaoks **ühtsed** tehnilised kirjeldused ja nõuded kasutajateabe, andmete esitamise ja maksete tegemise kohta.

Muudatusettepanek 61

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 1 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Käesoleva määrusega kehtestatakse aruandlusmehhanism, et ergutada koostööd ja tagada edusammude usaldusväärne jälgimine. Mehhanism koosneb komisjoni ja liikmesriikide vahelisest struktureeritud, läbipaistvast **ja** korduvast protsessist, mille eesmärk on riiklike poliitikaraamistike viimistlemine ning nende edasine rakendamine ja vastavad komisjoni meetmed.

Muudatusettepanek

3. Käesoleva määrusega kehtestatakse aruandlusmehhanism, et ergutada koostööd ja tagada edusammude usaldusväärne jälgimine. Mehhanism koosneb komisjoni ja liikmesriikide **ning piirkondlike ja kohalike ametiasutuste** vahelisest struktureeritud, läbipaistvast, korduvast **ja mitmetasandiliselt juhitavast** protsessist, mille eesmärk on riiklike poliitikaraamistike viimistlemine, **võttes arvesse olemasolevaid kohalikke ja piirkondlike strateegiaid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks**, ning nende edasine rakendamine ja vastavad komisjoni meetmed.

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a) „TEN-T võrgus“ – elektrilaadimisjaamade ja vesinikutanklate puhul tähendab see nende asumist TEN-T võrgus või kuni 1,5 km sõidu kaugusel TEN-T maantee lähimast väljasõidust;

Muudatusettepanek 63

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) „alternatiivkütused heiteta

a) „alternatiivkütused heiteta

sõidukitele“ –

sõidukitele, *laevadele ja õhusõidukitele*“ –

Muudatusettepanek 64

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt b – taane 1

Komisjoni ettepanek

– biomasskütused ja biokütused, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktides 27 ja 33,

Muudatusettepanek

– biomasskütused, *sealhulgas biogaas*, ja biokütused, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktides 27, **28** ja 33,

Muudatusettepanek 65

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt c – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

(c) „alternatiivsed fossiilkütused“ üleminekuperioodil –

Muudatusettepanek

c) „alternatiivsed fossiilkütused“ *piiratud* üleminekuperioodil –

Muudatusettepanek 66

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 9 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

9a) „kodanike energiakogukond“ – kogukond, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2019/944 artikli 2 punktis 11;

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 17

Komisjoni ettepanek

(17) „elektritee“ – füüsiline piki teed

Muudatusettepanek

17) „elektritee“ – füüsiline piki teed

kulgev paigaldis, mis võimaldab elektrisõidukile *selle liikumise ajal* elektrit üle kanda;

kulgev paigaldis, mis võimaldab elektrisõidukile elektrit üle kanda, *et anda selle käitamiseks või dünaamiliseks laadimiseks vajalikku energiat*;

Muudatusettepanek 68

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 17 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**17a) „dünaamiline laadimine“ –
elektrisõiduki aku laadimine sõiduki
liikumise ajal;**

Muudatusettepanek 69

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 19 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**19a) „energiatõhususe esikohale
seadmine“ – energiatõhususe esikohale
seadmine, nagu on määratletud
määruse (EL) 2018/1999 artikli 2
punktis 18;**

Muudatusettepanek 70

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 19 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**19b) „tehnoloogiline neutraalsus“ –
tehnoloogiline neutraalsus, nagu on
sätestatud direktiivi (EL) 2018/1972
põhjenduses 25;**

Muudatusettepanek 71

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 35 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

35a) „maksekaart“ – makseteenus, mis toimib füüsilise ja digitaalse deebet- või krediitkaardi baasil ja hõlmab nutitelefonirakendusse integreeritud maksekaarte;

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 35 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

35b) „makseteenus“ – makseteenus, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2015/2366 artikli 4 punktis 3;

Muudatusettepanek 73

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 37 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

37a) „eelkonditsioneeritud õhu süsteem“ – lennujaamade paikne või teisaldatav süsteem, mis varustab väljastpoolt konditsioneeritud õhuga seisvat õhusõidukit selle salongide jahutamiseks, ventileerimiseks või soojendamiseks;

Muudatusettepanek 74

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 38

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(38) „üldkasutatav alternatiivkütuste

38) „üldkasutatav alternatiivkütuste

taristu“ – alternatiivkütuste taristu, mis asub üldsusele avatud kohas või valduses, olenemata sellest, kas alternatiivkütuste taristu asub avalikul või eramaal, kas kohaldatakse piiranguid või tingimusi seoses juurdepääsuga kohale või valdusele ning olenemata alternatiivkütuste taristu kasutamise suhtes kohaldatavatest tingimustest;

taristu“ – alternatiivkütuste taristu, mis asub üldsusele, **sealhulgas piiratud liikumisvõimega isikutele**, avatud kohas või valduses, olenemata sellest, kas alternatiivkütuste taristu asub avalikul või eramaal, kas kohaldatakse piiranguid või tingimusi seoses juurdepääsuga kohale või valdusele ning olenemata alternatiivkütuste taristu kasutamise suhtes kohaldatavatest tingimustest;

Muudatusettepanek 75

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 40

Komisjoni ettepanek

(40) „lepinguvaba laadimine“ – laadimisteenus, mille lõppkasutaja ostab, ilma et ta peaks end registreerima, sõlmima kirjaliku lepingu või looma asjaomase laadimispunkti käitajaga pikemaajalise ärisuhte, mis läheb kaugemale pelgast teenuse ostmisest;

Muudatusettepanek

40) „lepinguvaba laadimine“ – laadimisteenus, mille lõppkasutaja ostab, ilma et ta peaks end registreerima, sõlmima kirjaliku lepingu või looma asjaomase laadimispunkti käitajaga pikemaajalise ärisuhte **või elektrooniliselt sisse logima või alustama seanssi veebipõhises vahendusteenuses**, mis läheb kaugemale pelgast teenuse ostmisest;

Muudatusettepanek 76

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 41

Komisjoni ettepanek

(41) „laadimispunkt“ – paikne või teisaldatav liides, mis võimaldab edastada elektrit elektrisõidukile ja millel võib olla küll üks või mitu pistmikku eri tüüpi pistikühenduste jaoks, kuid mis saab korraga laadida ainult üht elektrisõidukit, välja arvatud seadmed, mille väljundvõimsus on kuni 3,7 kW ja mille peamine eesmärk ei ole elektrisõidukite laadimine;

Muudatusettepanek

41) „laadimispunkt“ – paikne või teisaldatav **võrguliides või võrguväline** liides, mis võimaldab edastada elektrit elektrisõidukile ja millel võib olla küll üks või mitu pistmikku eri tüüpi pistikühenduste jaoks, kuid mis saab korraga laadida ainult üht elektrisõidukit, välja arvatud seadmed, mille väljundvõimsus on kuni 3,7 kW ja mille peamine eesmärk ei ole elektrisõidukite laadimine;

Muudatusettepanek 77

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 49

Komisjoni ettepanek

(49) „tankimispunkt“ – tankimisrajatis, mis on ette nähtud paikse või teisaldatava seadme kaudu mis tahes vedela või gaasilise alternatiivkütuse tankimiseks ning mis saab korraga tankida ainult üht sõidukit;

Muudatusettepanek

49) „tankimispunkt“ – tankimisrajatis, mis on ette nähtud paikse või teisaldatava seadme kaudu mis tahes vedela või gaasilise alternatiivkütuse tankimiseks ning mis saab korraga tankida ainult üht sõidukit **või üht laeva**;

Muudatusettepanek 78

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 54 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

54a) „taastuveneriakogukond“ – kogukond, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 16;

Muudatusettepanek 79

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 56

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(56) „ohutu ja turvaline parkimine“ – artikli 17 lõike 1 punktis b osutatud parkimis- ja puhkeala, mis on ette nähtud raskeveokite öiseks parkimiseks;

56) „ohutu ja turvaline parkimine“ – **määruse (EL) nr 1315/2013** artikli 17 lõike 1 punktis b osutatud parkimis- ja puhkeala, mis on ette nähtud raskeveokite öiseks parkimiseks **ja mis on sertifitseeritud määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8a sätete kohaselt**;

Muudatusettepanek 80

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 57**

Komisjoni ettepanek

(57) „kai ääres seisev laev“ – kai **ääres seisev laev, nagu on määratletud määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis n**;

Muudatusettepanek

57) „kai ääres seisev laev“ – **laev, mis on kindlalt kinnitatud kai äärde liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvas sadamas lasti pealevõtmiseks, lasti mahalaadimiseks, reisijate pardale minekuks ja sealt lahkumiseks või seisuaajaks, sh ajal, mil laeva ei lastita ega tehta reisijatega seotud toiminguid**;

Muudatusettepanek 81

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 58**

Komisjoni ettepanek

(58) „kaldaäärne elektritoid“ – kai ääres seisvate merelaevade või siseveelaevade varustamine **maismaalt saadava** elektriga **standardliidese** abil;

Muudatusettepanek

58) „kaldaäärne elektritoid“ – kai ääres seisvate merelaevade või siseveelaevade varustamine **kaldalt tuleva** elektriga **paikse, ujuva või teiseldatava standardseadme** abil;

Muudatusettepanek 82

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 66 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

66a) „mitmeliigilise transpordi sõlm“ – **liikuvusteenuste taristu, nagu raudtee-, maantee-, õhu-, mere- ja siseveetranspordi jaamad ja terminalid, mis võimaldavad määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 3 punktis n määratletud mitmeliigilist transporti**;

Muudatusettepanek

Muudatusettepanek 83

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 66 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

66b) „L-kategooria sõidukid“ – kahe-, kolme- ja neljarattalised sõidukid vastavalt määruse (EL) nr 168/2013 ja I lisa liigitusele, sealhulgas mootoriga jalgrattad, kahe- ja kolmerattalised mopeedid, kahe- ja kolmerattalised mootorrattad, külghaagisega mootorrattad, kerged ja rasked neljarattalised teeliiklussõidukid ning kerged ja rasked neljarattalised liikurid.

Muudatusettepanek 84

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– nende territooriumil võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad, mis tagavad kõnealustele sõidukitele piisava väljundvõimsuse.

– nende territooriumil võetakse **territoriaalset tasakaalu ja mitmeliigilist reisimist toetaval viisil** kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad, mis tagavad kõnealustele sõidukitele piisava väljundvõimsuse;

Muudatusettepanek 85

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– **elamupiirkondades, kus sõidukeid tavaliselt pikemaks ajaks pargitakse, võetakse üldkasutatavatel teedel kasutusele piisav arv üldkasutatavaid kergsõidukite laadimisjaamu;**

Muudatusettepanek 86

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- ***kergsõidukite nutilaadimiseks ja kahesuunaliseks laadimiseks on loodud piisav arv üldkasutatavaid laadimisjaamu;***

Muudatusettepanek 87

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 2 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- ***tagatakse võrguühendus ja võrgu võimsus.***

Muudatusettepanek 88

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **1 kW ning**

a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **3 kW, kui akutoitega elektriajamiga kergsõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud kergsõidukipargis on väiksem kui 1 %,**

Muudatusettepanek 89

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

aa) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate

laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus 2,5 kW, kui akutoitega elektriajamiga kergsõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud kergsõidukipargis on 1 % või sellest suurem, kuid väiksem kui 2,5 %,

Muudatusettepanek 90

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ab) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 2 kW, kui akutoitega elektriajamiga kergsõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud kergsõidukipargis on 2,5 % või sellest suurem, kuid väiksem kui 5 %,

Muudatusettepanek 91

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ac) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,5 kW, kui akutoitega elektriajamiga kergsõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud kergsõidukipargis on 5 % või sellest suurem, kuid väiksem kui 7,5 %, ning

Muudatusettepanek 92

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ad) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW, kui akutoitega elektriajamiga kergsõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud kergsõidukipargis on 7,5 % või sellest suurem,

Muudatusettepanek 93

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **0,66 kW**.

b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **2 kW, kui elektrisõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud sõidukipargis on väiksem kui 1 %**,

Muudatusettepanek 94

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ba) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,65 kW, kui elektrisõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud sõidukipargis on 1 % või sellest suurem, kuid väiksem kui 2,5 %,

Muudatusettepanek 95

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

bb) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübrüidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,33 kW, kui elektrisõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud sõidukipargis on 2,5 % või sellest suurem, kuid väiksem kui 5 %,

Muudatusettepanek 96

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

bc) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübrüidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW, kui elektrisõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud sõidukipargis on 5 % või sellest suurem, kuid väiksem kui 7,5 %, ning

Muudatusettepanek 97

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

bd) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübrüidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt

0,66 kW, kui elektrisõidukite osakaal liikmesriigi kogu prognoositud sõidukipargis on 7,5 % või sellest suurem.

Muudatusettepanek 98

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Ilma et see piiraks lõike 1 teise lõigu punkti a kohaldamist, tagavad liikmesriigid, et riigi tasandil kehtestatakse laadimistaristu väljundvõimsuse miinimumeesmärgid, mis on piisavad, et laadida

– 3 % kogu prognoositud kergsõidukipargist 31. detsembriks 2027,

– 5 % kogu prognoositud kergsõidukipargist 31. detsembriks 2030.

Muudatusettepanek 99

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 – punkt a – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(c) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahemaa on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

a) TEN-T põhivõrgus ja üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahemaa on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

Muudatusettepanek 100

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

i) 31. detsembriks 2025 peab iga

i) 31. detsembriks 2025 peab iga

laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **300** kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt **150** kW;

laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **600** kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt **300** kW;

Muudatusettepanek 101

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 2 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **600** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **150** kW;

Muudatusettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **900** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **350** kW;

Muudatusettepanek 102

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 2 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(d) TEN-T üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahemaa on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 300 kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

ii) 31. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.

Muudatusettepanek

välja jätetud

Muudatusettepanek 103

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Kui elektrisõidukite kasutuselevõtt turul on mis tahes asjakohasel aruandeperioodil kiire, peaksid liikmesriigid lühendama sellele vastavalt lõikes 2 sätestatud tähtaegu ja suurendama sellele vastavalt ka laadimisparkide eesmärke.

Muudatusettepanek 104

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga, võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada käesoleva artikli lõikeid 1 ja 2

a) liidu äärepoolseimatele piirkondadele, millele on osutatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349, või

b) saartele, mis ei ole ühendatud maismaa energiavõrkudega ja mis kuuluvad väikeste ühendatud võrkude või eraldatud võrkude määratluse alla vastavalt direktiivile (EL) 2019/944.

Sellistel juhtudel põhjendab kõnealune liikmesriik oma otsuseid komisjonile ja teeb kogu asjakohase teabe kättesaadavaks oma riiklikes poliitikaraamistikes.

Muudatusettepanek 105

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 c (uus)**

2c. Liikmesriigi põhjendatud taotluse alusel võib komisjon teha erandi lõikes 2 sätestatud nõudest TEN-T teede puhul, mille keskmine iga-aastane liiklustihedus on väiksem kui 2000 kergsõidukit päevas, tingimusel et taristu ei ole sotsiaal-majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud. Kui erand tehakse, võib liikmesriik võtta sellistel teedel kasutusele ühe üldkasutatava laadimispargi, mis teenindab mõlemat sõidusuunda, täites samal ajal vahekauguse, laadimispargi koguväljundvõimsuse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega seotud lõikes 2 sätestatud nõudeid, mida kohaldatakse ühe sõidusuuna puhul, tingimusel, et laadimispark on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast. Komisjon teeb selliseid erandeid nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel pärast liikmesriigi esitatud põhjendatud taotluse hindamist.

Muudatusettepanek 106

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 2 d (uus)

2d. Liikmesriigi põhjendatud taotluse alusel võib komisjon teha erandi käesoleva artikli lõikes 2 sätestatud maksimaalse vahekauguse nõudest TEN-T teede puhul, mille keskmine iga-aastane liiklustihedus on väiksem kui 1500 kergsõidukit päevas, tingimusel et taristu ei ole sotsiaal-majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud. Sellise erandi tegemise korral võivad liikmesriigid lubada jätta laadimispunktide maksimaalseks vahekauguseks kuni 100 km. Komisjon teeb selliseid erandeid nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel pärast liikmesriigi

esitatud põhjendatud taotluse hindamist.

Muudatusettepanek 107

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2e. Tiheasustusega aladel ja piirkondades, kus puuduvad mujal kui tänaval parkimise võimalused või kus registreeritud kergelektrisõidukite kasutuselevõtt on suur, tagavad liikmesriigid, et üldkasutatavate laadimisjaamade arvu suurendatakse sellele vastavalt, et tagada vajalik taristu ja toetada turu arengut.

Muudatusettepanek 108

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6. Naaberliikmesriigid **tagavad**, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekauguseid ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

3. Naaberliikmesriigid **võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks**, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekauguseid ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek 109

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Komisjon võtab vajalikke meetmeid, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transpordikoridorid.

Muudatusettepanek 110

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **1400** kW ja koosnema vähemalt **ühest** laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt **350** kW;

Muudatusettepanek

i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **2000** kW ja koosnema vähemalt **kahest** laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt **800** kW;

Muudatusettepanek 111

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **3500** kW ja koosnema vähemalt **kahest** laadimisjaamast, mille **individuaalsed väljundvõimsused** on vähemalt **350** kW;

Muudatusettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **5000** kW ja koosnema vähemalt **neljast** laadimisjaamast, mille **individuaalne väljundvõimsus** on vähemalt **800** kW;

Muudatusettepanek 112

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **1400** kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt **350** kW;

Muudatusettepanek

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **2000** kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt **800** kW;

Muudatusettepanek 113

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) 1. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **3500** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **350** kW;

Muudatusettepanek

ii) 1. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **5000** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **800** kW;

Muudatusettepanek 114

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ba) liikmesriigi põhjendatud taotluse alusel võib komisjon teha erandi lõikes 1 sätestatud nõudest TEN-T teede puhul, mille keskmine iga-aastane liiklustihedus on väiksem kui 800 raskeveokit päevas, tingimusel et taristu ei ole sotsiaal-majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud. Kui erand tehakse, võib liikmesriik võtta sellistel teedel kasutusele ühe üldkasutatava laadimispargi, mis teenindab mõlemat sõidusuunda, täites samal ajal vahekauguse, laadimispargi koguväljundvõimsuse, laadimispunktide arvu ja individuaalsete laadimispunktide väljundvõimsusega seotud lõikes 1 sätestatud nõudeid, mida kohaldatakse ühe sõidusuuna puhul, tingimusel, et laadimispark on kergesti juurdepääsetav mõlemast sõidusuunast. Komisjon teeb selliseid erandeid nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel pärast liikmesriigi esitatud põhjendatud taotluse hindamist;

Muudatusettepanek 115

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

bb) liikmesriigi põhjendatud taotluse alusel võib komisjon teha erandi käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud maksimaalse vahekauguse nõudest TEN-T teede puhul, mille keskmine iga-aastane liiklustihedus on väiksem kui 600 raskeveokit päevas, tingimusel et taristu ei ole sotsiaal-majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud. Sellise erandi tegemise korral võivad liikmesriigid lubada jätta laadimispunktide maksimaalseks vahekauguseks kuni 100 km. Komisjon teeb selliseid erandeid nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel pärast liikmesriigi esitatud põhjendatud taotluse hindamist;

Muudatusettepanek 116

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt c**

Komisjoni ettepanek

(g) 31. detsembriks **2030** on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt **üks** raskeveokite **laadimisjaam**, mille väljundvõimsus on vähemalt 100 **kW**;

Muudatusettepanek

c) 31. detsembriks **2027** on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt **kaks** raskeveokite **laadimisjaama**, mille väljundvõimsus on vähemalt 100 **kW ning mis võimaldavad nutilaadimist ja kahesuunalist laadimist**;

Muudatusettepanek 117

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt c a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ca) 31. detsembriks **2030** on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt **neli** raskeveokite **laadimisjaama**, mille väljundvõimsus on vähemalt 100 **kW ning mis võimaldavad**

Muudatusettepanek 118

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt d

Komisjoni ettepanek

(h) 31. detsembriks 2025 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt **600 kW** väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **150 kW**;

Muudatusettepanek

d) 31. detsembriks 2025 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt **1400 kW** väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **350 kW**;

Muudatusettepanek 119

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt e

Komisjoni ettepanek

(i) 31. detsembriks 2030 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt **1200 kW** väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **150 kW**.

Muudatusettepanek

e) 31. detsembriks 2030 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt **3500 kW** väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **350 kW**.

Muudatusettepanek 120

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. *Lõike 1 punktides c, ca, d ja e osutatud nõudeid kohaldatakse lisaks lõike 1 punktides a ja b sätestatud nõuetele.*

Muudatusettepanek 121

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1b. Komisjon kaalub käesoleva määruse artikli 22 kohase läbivaatamise raames, kas lõike 1 punktides a, b, d ja e osutatud individuaalset väljundvõimsust suurendada, kui ühised tehnilised kirjeldused on kättesaadavad ja neid on täiendatud II lisa kohaselt.

Muudatusettepanek 122

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 b – lõige 1 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1c. Liikmesriigid tagavad, et oleks olemas vajalik elektrivõrguühendus ja võrguvõimsus. Seepärast peaksid liikmesriigid koostöös asjaomaste sidusrühmadega tegema enne 2025. aastat analüüsi, et hinnata ja kavandada elektrivõrkude vajalikku tugevdamist.

Muudatusettepanek 123

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Naaberliikmesriigid **tagavad**, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

2. Naaberliikmesriigid **võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks**, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek 124

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Komisjon võtab vajalikke meetmeid, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid.

Muudatusettepanek 125

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga, võib liikmesriik otsustada mitte kohaldada käesoleva artikli lõikeid 1 ja 2:

a) liidu äärepoolseimatele piirkondadele, millele on osutatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349, või

b) saartele, mis ei ole ühendatud maismaa energiavõrkudega ja mis kuuluvad väikeste ühendatud võrkude või eraldatud võrkude määratluse alla vastavalt direktiivile (EL) 2019/944.

Sellistel juhtudel põhjendavad liikmesriigid oma otsuseid komisjonile ja teevad kogu asjakohase teabe kättesaadavaks oma riigi poliitikaraamistik.

Muudatusettepanek 126

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(j) laadimispunktide käitajad võtavad

Selleks võtavad laadimispunktide käitajad

artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, **mille väljundvõimsus on alla 50 kW**, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt **üht järgmist seadet:**

[käesoleva määruse jõustumise kuupäev] alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt **maksekaardilugejaid või kontaktivabu seadmeid, millel on vähemalt maksekaardi lugemise suutlikkus. Lisaks võib võimaluse korral kasutada internetiühendust kasutavaid seadmeid, millega saab näiteks luua konkreetselt maksetehingu jaoks kasutatava ruutkoodi.**

Muudatusettepanek 127

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

i) maksekaardilugejad;

välja jäetud

Muudatusettepanek 128

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ii) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte;

välja jäetud

Muudatusettepanek 129

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iii) internetiühendust kasutavad seadmed, millega saab näiteks luua konkreetselt maksetehingu jaoks kasutatava ruutkoodi;

välja jäetud

Muudatusettepanek 130

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(k) laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt üht järgmist seadet:

- i) maksekaardilugejad;**
- ii) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.**

välja jäetud

Muudatusettepanek 131

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimisjaamad, **mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW**, vastavad **punkti b nõudele**.

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimisjaamad vastavad **käesolevas lõikes sätestatud nõuetele**.

Muudatusettepanek 132

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Punktides a ja b sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul

Käesolevas lõikes sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul

laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

Muudatusettepanek 133

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

11. Laadimispunktide käitajad tagavad, et kui nad pakuvad nende käitatavas üldkasutatavas laadimispunktis automaatset autentimist, on lõppkasutajatel alati õigus automaatset autentimist mitte kasutada ja nad võivad laadida oma sõidukit lepinguvabalt, nagu on sätestatud lõikes 3, või kasutada muud lepingupõhist laadimislahendust, mida asjaomases laadimispunktis pakutakse. Laadimispunktide käitajad näitavad seda võimalust läbipaistvalt ja pakuvad seda lõppkasutajale mugaval viisil igas nende käitatavas üldkasutatavas laadimispunktis, kus nad teevad automaatse autentimise kättesaadavaks.

Muudatusettepanek 134

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

12. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes proportsionaalselt objektiivse põhjenduse alusel.

Muudatusettepanek

3. Laadimispunktide käitajad tagavad, et kui nad pakuvad nende käitatavas üldkasutatavas laadimispunktis automaatset autentimist, on lõppkasutajatel alati õigus automaatset autentimist mitte kasutada ja nad võivad laadida oma sõidukit lepinguvabalt, nagu on sätestatud lõikes 3, või kasutada muud lepingupõhist laadimislahendust, mida asjaomases laadimispunktis pakutakse. Laadimispunktide käitajad näitavad seda võimalust läbipaistvalt ja pakuvad seda lõppkasutajale mugaval viisil **ning tagavad e-rändluse kättesaadavuse** igas nende käitatavas üldkasutatavas laadimispunktis, kus nad teevad automaatse autentimise kättesaadavaks.

4. **Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad tagavad, et kõigil liikuvusteenuse osutajatel on mittediskrimineerival viisil juurdepääs nende käitatavatele laadimisjaamadele. Üldkasutatavate laadimispunktide** käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud **ja taskukohased**, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse

osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes proportsionaalselt objektiivse põhjenduse alusel *või lepingutingimuste põhjal*.

Muudatusettepanek 135

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. Liikmesriigid võtavad asjakohaseid meetmeid, et vältida tarbijatele suunatud ebaausaid tavasid, sealhulgas seoses üldkasutatavate laadimispunktide kasutamise eest kehtestatud hindadega, näiteks hindade kergitamine, üldise eesmärgiga kaitsta konkurentsi turul ja tarbijate õigusi. Selliste meetmete vastuvõtmine põhineb sõidukitootjate ja laadimispunktide käitajate hinnakujunduse ja tavade korrapärasel jälgimisel. Liikmesriigid teatavad komisjonile selliste meetmete vastuvõtmisest asjaomase reguleeriva asutuse poolt.

Muudatusettepanek 136

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 5 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

13. Laadimispunktide käitajad näitavad selgelt lepinguvaba hinda ja kõiki selle komponente kõigis nende käitatavates üldkasutatavates laadimisjaamades, nii et need on lõppkasutajatele teada enne laadimiskorra algust. Vajaduse korral tuleb laadimisjaamas selgelt näidata vähemalt järgmised hinnakomponendid:

5. Laadimispunktide käitajad näitavad selgelt lepinguvaba kilovatt-tunni (kWh) hinda ja kõiki selle komponente kõigis nende käitatavates üldkasutatavates laadimisjaamades, nii et see teave on lõppkasutajatele teada enne laadimiskorra algust.

Muudatusettepanek 137

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 5 – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– *laadimiskorra hind,*

välja jäetud

Muudatusettepanek 138

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 5 – taane 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– *minutihind,*

välja jäetud

Muudatusettepanek 139

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 5 – taane 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– *kilovatt-tunni (kWh) hind.*

välja jäetud

Muudatusettepanek 140

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 6

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

14. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajatelt, peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt **eristatud** laadimispunkti käitaja **küsitava hinna**

6. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajatelt, peavad olema mõistlikud **ja taskukohased**, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt **näidatud** laadimispunkti

komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Piiriülese e-rändluse eest lisatasu ei võeta.

käitaja **küsitav kilovatt-tunni hind**, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema mõistlikud ja **taskukohased**, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Piiriülese e-rändluse eest lisatasu ei võeta.

Muudatusettepanek 141

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6a. Nutikate või kahesuunaliste laadimispunktide käitajad teevad kättesaadavaks teabe põhivõrguettevõtjatelt, elektritarnijatelt või oma elektritootmisest saadud taastuvelektri osakaalu kohta ülekandesüsteemis ja sellega seotud kasvuhoonegaaside heite kohta. See teave tehakse kättesaadavaks korrapäraste ajavahemike järel reaajas koos prognoosidega, kui need on kättesaadavad, ning vajaduse korral kohaldatakse elektritarnijaga sõlmitud lepingu tingimusi.

Muudatusettepanek 142

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

15. Laadimispunktide käitajad tagavad alates **artiklis 24 osutatud kuupäevast**, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimispunktid on digitaalselt ühendatud **laadimispunktid**.

7. Laadimispunktide käitajad tagavad alates **[käsoleva määruse jõustumise kuupäev]**, et kõik nende käitatavad **äsjahitatud või renoveeritud** üldkasutatavad laadimispunktid on digitaalselt ühendatud, **neil on e-rändlusfunktsioon ning nende asukoht ja staatus on internetis kergesti nähtav**.

Muudatusettepanek 143

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 8

Komisjoni ettepanek

16. Laadimispunktide käitajad tagavad alates *artiklis 24 osutatud kuupäevast*, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad tavalaadimispunktid võimaldavad nutilaadimist.

Muudatusettepanek

8. Laadimispunktide käitajad tagavad alates [*käesoleva määruse jõustumise kuupäev*], et kõik nende käitatavad *äsjahitatud või renoveeritud* üldkasutatavad tavalaadimispunktid võimaldavad nutilaadimist.

Muudatusettepanek 144

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 8 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

8a. *Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad tagavad, et:*

a) laadimisjaamad töötavad nõuetekohases seisukorras kogu oma tööea jooksul ja lõigetes 2–5 sätestatud funktsioonid on lõppkasutajatele alati kättesaadavad, kusjuures korrapäraseid hooldus- ja remonditöid tehakse kohe, kui avastatakse mõni rike;

b) kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimispunktid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuli 2016. aasta direktiivile (EL) 2016/1148 meetmete kohta, millega tagada võrgu- ja infosüsteemide turvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus.

Muudatusettepanek 145

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 9

Komisjoni ettepanek

17. Liikmesriigid võtavad vajalikud

Muudatusettepanek

9. Liikmesriigid võtavad *alates*

meetmed, et tagada asjakohaste viitade kasutamine parkimis- ja puhkealadel TEN-T teedevõrgus, kuhu on paigaldatud alternatiivkütuste taristu, et alternatiivkütuste taristu täpset asukohta oleks lihtne kindlaks teha.

[käesoleva määruse jõustumise kuupäev] vajalikud meetmed, et tagada asjakohaste viitade kasutamine parkimis- ja puhkealadel TEN-T teedevõrgus, kuhu on paigaldatud alternatiivkütuste taristu, et alternatiivkütuste taristu täpset asukohta oleks lihtne kindlaks teha. *Viidad pannakse välja ka sobival kaugusel TEN-T võrgus teedel, mis viivad parkimis- ja puhkealadele, kuhu selline alternatiivkütuste taristu on paigaldatud.*

Muudatusettepanek 146

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 9 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

9a. Liikmesriigid julgustavad käitajaid võtma vajalikke meetmeid, et pakkuda standarditud ja täielikult koostalitlevaid infosüsteeme, mis annavad teavet laadimispunktide kättesaadavuse kohta. Sellised süsteemid peavad olema täpsed, kasutusmugavad ning kasutatavad liikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes keeltes ja inglise keeles.

Muudatusettepanek 147

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 11 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

11a. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad tagavad, et kohalike hädaabiteenuste vajalik kontaktteave on laadimisjaamades selgelt esitatud.

Muudatusettepanek 148

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 11 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

11b. Liikmesriigid hõlbustavad järelvalveta laadimisjaamades valvekaamerasüsteemide ja hädaabikõne nupu paigaldamist vahetuks kontaktivõtuks kohalike hädaabiteenistustega.

Muudatusettepanek 149

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 1**

Komisjoni ettepanek

Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumile paigaldatakse 31. detsembriks **2030** minimaalne arv üldkasutatavaid vesinikutanklaid.

Muudatusettepanek

Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumile paigaldatakse 31. detsembriks **2027** minimaalne arv üldkasutatavaid vesinikutanklaid.

Muudatusettepanek 150

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 2**

Komisjoni ettepanek

Selleks tagavad liikmesriigid, et 31. detsembriks **2030** võetakse kasutusele üldkasutatavad vesinikutanklad, mille minimaalne võimsus on 2 tonni päevas ja mis on varustatud vähemalt 700-baarise tankuriga ning mille maksimaalne vahekaugus TEN-T põhi- ja üldvõrgus on **150** km. Vedel vesinik tehakse kättesaadavaks üldkasutatavates tanklates, mille maksimaalne vahekaugus on **450** km.

Muudatusettepanek

Selleks tagavad liikmesriigid, et 31. detsembriks **2027** võetakse kasutusele üldkasutatavad vesinikutanklad, mille minimaalne võimsus on 2 tonni päevas ja mis on varustatud vähemalt 700-baarise tankuriga ning mille maksimaalne vahekaugus TEN-T põhi- ja üldvõrgus on **100** km. Vedel vesinik tehakse kättesaadavaks üldkasutatavates tanklates, mille maksimaalne vahekaugus on **400** km.

Muudatusettepanek 151

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 3**

Komisjoni ettepanek

Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks **2030** võetakse igas linnatranspordisõlmes kasutusele vähemalt üks üldkasutatav vesinikutankla. Selliste tanklate jaoks tehakse parima asukoha analüüs, milles kaalutakse eelkõige tanklate kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kus saaks varustada ka muid transpordiliike.

Muudatusettepanek 152

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks **2027** võetakse igas linnatranspordisõlmes kasutusele vähemalt üks üldkasutatav vesinikutankla. Selliste tanklate jaoks tehakse parima asukoha analüüs, milles kaalutakse eelkõige tanklate kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kus saaks varustada ka muid transpordiliike.

1a. Liikmesriigid avaldavad vesinikutanklate kasutuselevõtuks sobivate mitmeliigiliste transpordi sõlmpunktide, tööstusklastrite ja sadamate üksikasjaliku loetelu 31. detsembriks 2024.

Muudatusettepanek 153

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

21. Naaberliikmesriigid **tagavad**, et lõike 1 teises lõigus osutatud maksimaalset vahekaugust ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek

2. Naaberliikmesriigid **võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks**, et lõike 1 teises lõigus osutatud maksimaalset vahekaugust ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek 154

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga, võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada käesoleva artikli lõiget 1 a) liidu äärepoolseimatele piirkondadele, millele on osutatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349, või b) saartele, mis ei ole ühendatud maismaa energiavõrkudega ja mis kuuluvad väikeste ühendatud võrkude või eraldatud võrkude määratluse alla vastavalt direktiivile 2019/944. Sellistel juhtudel põhjendavad liikmesriigid oma otsuseid komisjonile ja teevad kogu asjakohase teabe kättesaadavaks oma riigi poliitikaraamistik.

Muudatusettepanek 155

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. Komisjon võtab vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid.

Muudatusettepanek 156

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1 – lõik 1 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Kõik üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad võimaldavad alates **artiklis 24 osutatud kuupäevast** lõppkasutajatel tankida nende käitatavates tanklates

Kõik üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad võimaldavad alates **[käesoleva määruse jõustumise kuupäev]** lõppkasutajatel tankida nende käitatavates

lepinguvabalt ning tasuta selle eest liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks tagavad vesinikutanklate käitajad, et kõik nende käitatavad vesinikutanklad võtavad vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt **üht järgmist seadet:**

tanklates lepinguvabalt ning tasuta selle eest liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks tagavad vesinikutanklate käitajad, et kõik nende käitatavad vesinikutanklad võtavad vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt **maksekaardilugejaid või maksekaardi lugemise suutlikkusega kontaktivabu seadmeid.**

Muudatusettepanek 157

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) maksekaardilugejad;

välja jäetud

Muudatusettepanek 158

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1 – lõik 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(b) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.

välja jäetud

Muudatusettepanek 159

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Liikmesriigid julgustavad käitajaid pakkuma standarditud ja täielikult koostalitlevaid infosüsteeme, mis annavad teavet tankimispunktide kättesaadavuse kohta. Sellised süsteemid peavad olema täpsed, kasutusmugavad ning kasutatavad liikmesriigi ametlikus keeles või ametlikes

Muudatusettepanek 160

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

25. Vesinikutankimispunktide käitajad teevad nende käitatavates tanklates hinnateabe kättesaadavaks enne tankimiskorra algust.

Muudatusettepanek

3. Vesinikutankimispunktide käitajad teevad nende käitatavates tanklates hinnateabe kättesaadavaks enne tankimiskorra algust. ***Nad näitavad selgelt lepinguvaba hinda ja kõiki selle komponente kõigis nende käitatavates üldkasutatavates tanklates, nii et need on lõppkasutajatele teada enne tankimiskorra algust. Selgelt peab olema näidatud kilogrammi hind.***

Muudatusettepanek 161

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

26. Üldkasutatavate tanklate käitajad võivad pakkuda klientidele vesiniku tankimise teenuseid lepingu alusel, sealhulgas teiste liikuvusteenuse osutajate nimel ja eest. Liikuvusteenuse osutajad kehtestavad lõppkasutajatele mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad hinnad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne tankimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse tankimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud vesinikutankimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud.

Muudatusettepanek

4. Üldkasutatavate tanklate käitajad võivad pakkuda klientidele vesiniku tankimise teenuseid lepingu alusel, sealhulgas teiste liikuvusteenuse osutajate nimel ja eest. Liikuvusteenuse osutajad kehtestavad lõppkasutajatele mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad hinnad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne tankimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse tankimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud vesinikutankimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud.

Muudatusettepanek 162

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

27. Liikmesriigid tagavad, et merekonteineri- ja -reisilaevadele tagatakse meresadamates minimaalne kaldaäärne elektritoide. **Selleks** võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, millega tagatakse 1. jaanuariks 2030, et:

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et merekonteineri- ja -reisilaevadele tagatakse **TEN-T põhi- ja üldvõrgu** meresadamates minimaalne kaldaäärne elektritoide. **Sel eesmärgil ja täielikus kooskõlas määruse XXXX-XXX [algatus „FuelEU Maritime“] artikli 5 lõigetega 1 ja 2** võtavad liikmesriigid **koostöös juhtorgani või pädeva asutusega** vajalikud meetmed, millega tagatakse 1. jaanuariks 2030, et:

Muudatusettepanek 163

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

1a. **Liikmesriigid tagavad, et lõike 1 punktides a, b ja c sätestatud nõuete täitmiseks tehakse kättesaadavaks piisav võrgutaristu ja võimsus, võimsusreserv ja sageduse muundamine.**

Muudatusettepanek

Muudatusettepanek 164

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

28. Sadamakülastuste arvu kindlakstegemisel ei võeta arvesse järgmisi sadamakülastusi:

Muudatusettepanek

2. Sadamakülastuste arvu kindlakstegemisel **ja täielikus kooskõlas määruse XXXX-XXXX [algatus „FuelEU Maritime“] artikli 5 lõikega 3** ei võeta arvesse järgmisi sadamakülastusi:

Muudatusettepanek 165

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 2 – punkt a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

aa) sadamakülastused loetakse kai ääres viibinuks alla kahe tunni, kui selle aja jooksul ei saadud väljuda sündmuste tõttu, mida ei olnud võimalik sadamasse sisenemisel ette näha ja mis olid selgelt käitaja kontrolli või vastutuse alt väljas;

Muudatusettepanek 166

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 2 – punkt c a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ca) mitu lühikest sadamakülastust, et laadida ja lossida sama sadama eri kaide ääres, ületamata punktis a nimetatud ajapiirangut;

Muudatusettepanek 167

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

29. Kui TEN-T põhi- või üldvõrgu meresadam asub saarel, mis ei ole elektrivõrguga otse ühendatud, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

3. Kui TEN-T põhi- või üldvõrgu meresadam asub saarel **või ELi toimimise lepingu artiklis 349 osutatud liidu äärepoolseimas piirkonnas**, mis ei ole elektrivõrguga otse ühendatud, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

Muudatusettepanek 168

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, ei kohaldata lõiget 1 Ceuta ja Melilla territooriumi suhtes enne, kui otseühendus mandri või naaberrügi elektrivõrguga on loodud või kui on olemas piisav puhastest energiaallikatest kohapeal toodetud võimsus.

Muudatusettepanek 169

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 10 – lõik 1 – punkt b a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ba) sadamates on saadaval piisav võrguvõimsus ja -ühendus, võimsusreserv ja sageduse muundamine.

Muudatusettepanek 170

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – pealkiri**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Meresadamates veeldatud **maagaasiga** varustamise eesmärgid

Meresadamates veeldatud **maagaasi, ammoniaagi ja vesinikuga** varustamise eesmärgid

Muudatusettepanek 171

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

30. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv

1. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv

veeldatud maagaasi tankimise punkte, et merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2025 liikuda kogu TEN-T põhivõrgus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.

veeldatud maagaasi, **ammoniaagi ja vesiniku** tankimise punkte, et **rahuldada selliste kütuste turunõudlust nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis ja tagada, et** merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2025 liikuda kogu TEN-T põhivõrgus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.

Muudatusettepanek 172

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

31. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud **veeldatud maagaasi tankimise punktidele**, võttes arvesse ka turu tegelikke vajadusi ja arengut.

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud **tankimispunktidele**, võttes arvesse ka **sadamate arengut, olemasolevaid veeldatud maagaasiga varustamise punkte ning** turu tegelikke vajadusi ja arengut, **samuti oma kohustusi seoses liidu kliimaneutraalsuse eesmärgiga.**

Muudatusettepanek 173

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

32. Liikmesriigid tagavad, et kõikide TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamade juhtorganid tagavad elektritoite seisvatele õhusõidukitele:

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et kõikide TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamade juhtorganid **ja maapealse teeninduse teenuste osutajad** tagavad elektritoite seisvatele õhusõidukitele:

Muudatusettepanek 174

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõige 1 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Lõike 1 punkte a ja b ei kohaldata siiski lühiajaliste parkimiskohtade, õhusõidukite jäätõrje kohtade, sõjaväealade parkimiskohtade ja üldise lennuliikluse (maksimaalne stardimass alla 5,7 tonni) parkimiskohtade suhtes.

Muudatusettepanek 175

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Erandina lõike 1 punktidest a ja b ei kohaldata juhul, kui TEN-T põhi- või üldvõrgu lennujaam asub saarel, mis ei ole elektrivõrguga otse ühendatud, või äärepoolseimas piirkonnas, seda lõiget seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus või kui kulud on saadava kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga võrreldes ebaproportsionaalsed.

Muudatusettepanek 176

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Liikmesriigid tagavad, et TEN-T põhivõrgu lennujaamade juhtorganid või maapealse teeninduse teenuste osutajad pakuvad eelkonditsioneeritud õhu süsteeme.

Muudatusettepanek 177

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 12a

Raudteeliinide taristuga seotud eesmärgid

- 1. Liikmesriigid tagavad piisava taristu pakkumise, et võimaldada raudteeliinide elektrifitseerimist kogu liidus vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 [TEN-T määrus] eesmärkidele.***
- 2. Kui raudteeliinide otsene elektrifitseerimine ei ole võimalik, sealhulgas teenuse kulutõhususega seotud põhjustel, tagavad liikmesriigid piisava arvu akutoitega rongide laadimisjaamade ja raudtee-vesinikutanklate paigaldamise. Selleks tagavad liikmesriigid, et TEN-T põhi- ja üldvõrgus võetakse akutoitega rongide laadimisjaamad ja vesinikurongide tanklad kasutusele igas sõidusuunas lõikudel, mille elektrifitseerimine ei ole määruses (EL) nr 1315/2013 [TEN-T määrus] ette nähtud.***
- 3. Liikmesriigid tagavad, et lõike 2 järgimiseks vajaliku taristu kasutuselevõtu kohta otsuste tegemisel võetakse täielikult arvesse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet.***
- 4. Enne selliste laadimisjaamade ja tanklate kasutuselevõttu teevad liikmesriigid nende parima asukoha analüüsi. Seda tehes kaaluvad liikmesriigid eelkõige laadimisjaamade ja tanklate kasutuselevõttu linnatranspordisõlmedes ja mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kuhu saaks integreerida ka muid transpordiliike.***

Muudatusettepanek 178

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Iga liikmesriik koostab ja saadab komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi.

Muudatusettepanek

Riiklike, piirkondlike ja kohalike ametiasutustega kooskõlastatult koostab ja saadab **iga liikmesriik** komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi.

Muudatusettepanek 179

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a

Komisjoni ettepanek

(t) hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule ning alternatiivkütuste taristu arendamisele, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust;

Muudatusettepanek

a) hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule ning alternatiivkütuste taristu arendamisele, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust **ning liikuvust ja juurdepääsetavust saarte ja äärepoolseimate piirkondade vahel ning nende ja mandri vahel**;

Muudatusettepanek 180

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a a (uus)

Komisjoni ettepanek

aa) **hinnang selle kohta, kuidas meetmeid täielikus kooskõlas energiatõhususe esikohale seadmise põhimõttega rakendatakse; liikmesriigid esitavad ülevaate selle kohta, kuidas alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtuga seotud planeerimis- ja investeerimisotsuste**

tegemisel on kohaldatud energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet;

Muudatusettepanek 181

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ab) hinnang võrguühenduste ja võimsuse hetkeolukorrale ja tulevasele arengule, sealhulgas parandus- ja vastupidavusmeetmetele ning vajalikule rahastamisele;

Muudatusettepanek 182

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ac) hinnang transpordisektorile kättesaadava elektrikoguse ja selle allikate muutumise väljavaadete kohta;

Muudatusettepanek 183

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(u) artiklite 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 kohased riiklikud eesmärgid, mille puhul on käesolevas määruses sätestatud kohustuslikud riiklikud eesmärgid;

b) artiklite 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 ja 12a kohased riiklikud eesmärgid, mille puhul on käesolevas määruses sätestatud kohustuslikud riiklikud eesmärgid;

Muudatusettepanek 184

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt c**

Komisjoni ettepanek

(v) käesoleva lõike punktidega l, m, n, o ja p seotud riiklikud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu eesmärgid, mille puhul ei ole käesolevas määruses sätestatud kohustuslikke eesmäärke;

Muudatusettepanek

c) käesoleva lõike punktidega l, **la**, m, n, o, **p**, **pa** ja **pb** seotud riiklikud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu eesmärgid, mille puhul ei ole käesolevas määruses sätestatud kohustuslikke eesmäärke;

Muudatusettepanek 185

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt e

Komisjoni ettepanek

(x) meetmed, millega edendatakse erisõidukiparkide jaoks ette nähtud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu, eelkõige ühistransporditeenuste jaoks ette nähtud laadimisjaamade ja vesinikutanklate ning autode ühiskasutuseks ette nähtud laadimisjaamade kasutuselevõttu;

Muudatusettepanek

e) meetmed, millega edendatakse erisõidukiparkide jaoks ette nähtud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu, eelkõige ühistransporditeenuste jaoks ette nähtud laadimisjaamade ja vesinikutanklate ning autode ühiskasutuseks **ja taksode jaoks** ette nähtud laadimisjaamade kasutuselevõttu;

Muudatusettepanek 186

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt g a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ga) riiklikud eesmärgid ja meetmed alternatiivkütuste taristu edendamiseks teedevõrkudes, mis ei kuulu TEN-T põhi- ja üldvõrku, pidades eelkõige silmas üldkasutatavaid laadimispunkte; eelkõige tagavad liikmesriigid, et laadimistaristuga on piisavalt kaetud kõrge ja keskmise tasemega teedevõrgud nii kergsõidukite kui ka raskeveokite jaoks;

Muudatusettepanek 187

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt h

Komisjoni ettepanek

(aa) meetmed piisava arvu üldkasutatavate kiirloomispunktide kasutuselevõtu edendamiseks;

Muudatusettepanek

h) meetmed piisava arvu **selliste** üldkasutatavate kiirloomispunktide kasutuselevõtu edendamiseks, **millel on piisav väljundvõimsus, et suurendada tarbijate mugavust ja tagada elektrisõidukite sujuv liikumine oma territooriumil ning, kui see on asjakohane, piiriülelset;**

Muudatusettepanek 188

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt i a (uus)

Komisjoni ettepanek

(cc) meetmed, millega tagatakse, et üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid on ligipääsetavad eakatele, piiratud liikumisvõimega isikutele ja puuetega inimestele, ja mis peavad olema kooskõlas direktiivi 2019/882 I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõuetega;

Muudatusettepanek

ia) meetmed, millega tagatakse juurdepääs laadimis- ja tankimistaristule kõikidel territooriumidel, pöörates erilist tähelepanu maapiirkondadele, et tagada nende juurdepääsetavus ja territoriaalne ühtekuuluvus; liikmesriigid peaksid nende territooriumide puhul kaaluma ja rakendama sihipäraseid poliitikasuundi ja meetmeid;

Muudatusettepanek 189

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt j

Komisjoni ettepanek

(cc) meetmed, millega tagatakse, et üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid on ligipääsetavad eakatele, piiratud liikumisvõimega isikutele ja puuetega inimestele, ja mis peavad olema kooskõlas direktiivi 2019/882 I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõuetega;

Muudatusettepanek

j) meetmed, millega tagatakse, et **kõik** üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid on ligipääsetavad eakatele, piiratud liikumisvõimega isikutele ja puuetega inimestele, ja mis peavad olema kooskõlas direktiivi 2019/882 I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõuetega;

Muudatusettepanek 190

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt j a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ja) äärepoolseimate piirkondade erivajadustele suunatud meetmed, kui see on asjakohane;

Muudatusettepanek 191

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(dd) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused;

k) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused **ning piiratakse esialgse kohaldamise ja tegeliku kasutuselevõtu vahelist aega kuue kuuni, võttes nõuetekohaselt arvesse sidusrühmadega peetud konsultatsioone ja keskkonnamõju hindamise menetlusi; loa andmise menetlus peab olema täielikult digitaliseeritud;**

Muudatusettepanek 192

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ka) **meetmed, millega tagatakse, et riigi tasandil kättesaadava üldkasutatava alternatiivkütuste taristu tiheduse puhul võetakse arvesse rahvastikutihedust ja alternatiivkütustel töötavate sõidukite registreerimiste arvu kohalikus piirkonnas NUTS 3 tasandil vastavalt**

viimasele NUTS liigitusele;

Muudatusettepanek 193

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

kb) meetmed, millega edendatakse elektriajamiga jalgrataste ning L-kategooria sõidukite, nagu elektrijalgrataste ja e-mopeedide kasutamist;

Muudatusettepanek 194

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

kc) meetmed, millega toetatakse taastuvenergiakogukondi, kodanike energiakogukondi ja mitteäriõigusel eesmärgil tegutsevaid käitajaid laadimispunktide rajamisel, eelkõige hõredalt asustatud piirkondades;

Muudatusettepanek 195

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt l

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ee) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks lennujaamades peale elektritoite seisvatele õhusõidukitele, eelkõige õhusõidukite varustamiseks vesiniku ja elektriga;

l) hinnang vesinik- ja elektriajamiga lennunduse turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule ning teostatavusuuring asjaomase taristu kasutuselevõtu kohta, sealhulgas vajaduse korral kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks lennujaamades, eelkõige õhusõidukite varustamiseks vesiniku ja elektriga;

Muudatusettepanek 196

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt l a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

la) kasutuselevõtukava, mis sisaldab eelkonditsioneeritud õhu süsteemide jaoks vajalikke eesmärke ja rahastamist TEN-T põhivõrgu lennujaamades, samuti teostatavusuuring asjaomase paikse või teisaldatava taristu kasutuselevõtu kohta;

Muudatusettepanek 197

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(gg) kava vesinikurongide või akutoitega elektrirongide kasutuselevõtuks võrgusegmentides, mida ei **elektrifitseerita**, sh eesmärgid, peamised vahe-eesmärgid ja rahastamisvajadused.*

*p) **asjakohasel juhul** kava vesinikurongide või akutoitega elektrirongide kasutuselevõtuks võrgusegmentides, mida ei **saa elektrifitseerida**, sh eesmärgid, peamised vahe-eesmärgid ja rahastamisvajadused.*

Muudatusettepanek 198

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*pa) **sotsiaal-majanduslikul, keskkonna- ja kulude-tulude analüüsil põhinev terviklik investeerimiskava, milles sätestatakse riiklikus poliitikaraamistikus seatud eesmärkide saavutamiseks vajalikud investeeringud ja mis hõlmab ka väljaspool TEN-T võrku asuvat taristut;***

Muudatusettepanek 199

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

pb) kõigi alternatiivkütuste taristu arendamiseks sobivate tulevaste asukohtade kaart, sealhulgas nõudlusel põhinev teave võrgu piisava võimsuse kohta, mis tehakse üldsusele kättesaadavaks;

Muudatusettepanek 200

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist ja enne selles sätestatud tähtaega kutsutakse liikmesriike üles esitama esialgsed riiklikud poliitikaraamistikud, et tagada taristu sujuv ja kiire arendamine ja kasutuselevõtt. Kui liikmesriik otsustab esitada esialgse riikliku poliitikaraamistiku, hindab komisjon seda ja esitab hiljemalt kuus kuud pärast raamistiku esitamist soovitusel.

Muudatusettepanek 201

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

35. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse nende territooriumil juba kasutatavate eri transpordiliikide vajadusi, sealhulgas selliste transpordiliikide vajadusi, mille puhul fossiilkütuste alternatiivid on

2. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse **eri piirkondade ja** nende territooriumil juba kasutatavate transpordiliikide vajadusi, sealhulgas selliste transpordiliikide vajadusi, mille puhul fossiilkütuste

piiratud.

alternatiivid on piiratud, **ning et tankimis- ja laadimistaristu edendab transpordiliikide üleminekut ja hõlbustab mitmeliigilist transporti.**

Muudatusettepanek 202

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Liikmesriigid hindavad lõike 1 sätete kumulatiivset panust liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi saavutamisse ja eesmärki saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus, nagu on sätestatud määruses (EL) 2021/1119.

Muudatusettepanek 203

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 2 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Liikmesriigid tagavad käesoleva määruse alusel kasutusele võetud alternatiivkütuseid käitlevate töötajate täiendus- ja ümberõppe ning asjakohased investeeringud töötervishoidu ja -ohutusse, et tagada sotsiaalselt õiglane üleminek.

Muudatusettepanek 204

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

36. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse **vajaduse korral** arvesse piirkondlike ja kohalike ametiasutuste huve, eelkõige

3. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse piirkondlike ja kohalike ametiasutuste huve, eelkõige ühistranspordi jaoks ette

ühistranspordi jaoks ette nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning asjaomaste sidusrühmade huve.

nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning **kõigi** asjaomaste sidusrühmade huve.

Liikmesriigid konsulteerivad korrapäraselt piirkondlike ja kohalike ametiasutustega ning julgustavad neid looma asjakohaseid poliitikaraamistikke, mis võivad sisaldada tegevuskava, milles määratakse kindlaks taristu kasutuselevõtu piirkonnad, kiire laadimise võimalused, asjakohased finantsraamistikud ja konkreetset meetmed eri osalejate jaoks, et hõlbustada alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu.

Muudatusettepanek 205

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid hindavad ja teatavad oma riikliku poliitikaraamistiku raames, kuidas laadimis- ja tankimispunktide käitajad on artiklite 5 ja 7 sätteid rakendanud. Hindamise tulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed tagamaks, et laadimis- ja tankimispunktide käitajad järgiksid artikleid 5 ja 7.

Muudatusettepanek 206

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. Iga liikmesriik määrab, eelistatult ilma lisaametikohta loomata, alternatiivkütuste taristu riikliku koordinaatori, kes jälgib riiklikku (ministeeriumidevahelist) koordineerimist ja riikliku poliitikaraamistiku rakendamist. Riiklik koordinaator teeb koostööd komisjoni, vastutava TEN-T

koordinaatori ja vajaduse korral teiste riiklike koordinaatoritega ning abistab piirkondlikke ja kohalikke ametiasutusi, näiteks pakkudes eksperditeadmisi, töövahendeid ja ELi standarditel põhinevaid suuniseid, ning nõustab asjaomaste kohalike liikuvuskavade piirkondlikku koordineerimist.

Muudatusettepanek 207

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

37. Vajaduse korral teevad liikmesriigid koostööd, korraldades konsultatsioone või kasutades ühiseid poliitikaraamistikke, et tagada käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete sidusus ja kooskõlastatus. Eelkõige teevad liikmesriigid koostööd veetranspordis alternatiivkütuste kasutamist käsitlevate strateegiate ja asjaomase taristu kasutuselevõtu osas. Komisjon abistab liikmesriike koostööprotsessis.

Muudatusettepanek

4. Vajaduse korral teevad liikmesriigid koostööd, korraldades konsultatsioone või kasutades ühiseid poliitikaraamistikke, et tagada käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete sidusus ja kooskõlastatus. Eelkõige teevad liikmesriigid koostööd veetranspordis alternatiivkütuste kasutamist käsitlevate strateegiate ja asjaomase taristu kasutuselevõtu osas. Komisjon abistab liikmesriike koostööprotsessis. ***Kooskõlas määruse (EL) nr 1315/2013 artikliga 45 konsulteeritakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhivõrgukoridoride Euroopa koordinaatoritega.***

Muudatusettepanek 208

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

4a. ***Vajaduse korral teevad liikmesriigid koostööd kolmandate riikidega, eelkõige kandidaatriikide ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid.***

Muudatusettepanek

Komisjon abistab liikmesriike selles koostööprotsessis.

Muudatusettepanek 209

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 5**

Komisjoni ettepanek

38. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad olema kooskõlas ELi toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega.

Muudatusettepanek

5. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad **varade kasutuskõlbmatuks muutumise vältimiseks** olema kooskõlas **kliimaeesmärkide ja** ELi toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega.

Muudatusettepanek 210

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 6**

Komisjoni ettepanek

39. Iga liikmesriik teeb oma riikliku poliitikaraamistiku kavandi üldsusele kättesaadavaks ning tagab, et üldsusele antakse varajased ja tõhusad võimalused osaleda riikliku poliitikaraamistiku kavandi ettevalmistamises.

Muudatusettepanek

6. Iga liikmesriik teeb oma riikliku poliitikaraamistiku kavandi, **sealhulgas tervikliku investeerimiskava**, üldsusele kättesaadavaks ning tagab, et üldsusele antakse varajased ja tõhusad võimalused osaleda riikliku poliitikaraamistiku kavandi ettevalmistamises.

Muudatusettepanek 211

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 7 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

40. Komisjon hindab riiklike poliitikaraamistike kavandeid ja võib esitada liikmesriigile soovitusi hiljemalt kuue kuu jooksul pärast lõikes 1 osutatud riiklike poliitikaraamistike kavandite esitamist. **Nendes soovitustes** võidakse

Muudatusettepanek

7. Komisjon hindab riiklike poliitikaraamistike kavandeid. **Komisjon võib küsida poliitikaraamistiku hindamisel vastutava Euroopa TEN-T koordinaatori arvamust, et tagada iga koridori järjepidevus ja areng**, ja võib

käsitleda eelkõige järgmist:

esitada liikmesriigile soovitusi hiljemalt kuue kuu jooksul pärast lõikes 1 osutatud riiklike poliitikaraamistike kavandite esitamist. *Need soovitused tehakse üldsusele kergesti loetaval ja arusaadaval kujul kättesaadavaks ning neis* võidakse käsitleda eelkõige järgmist:

Muudatusettepanek 212

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 7 – punkt a

Komisjoni ettepanek

(a) eesmärkide ambitsioonikuse tase, pidades silmas artiklites 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 sätestatud kohustuste täitmist;

Muudatusettepanek

a) eesmärkide ambitsioonikuse tase, pidades silmas artiklites 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12** ja **12a** sätestatud kohustuste täitmist;

Muudatusettepanek 213

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 7 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ba) kas poliitika ja meetmed on geograafiliselt jaotatud liikmesriigi eri piirkondade vahel.

Muudatusettepanek 214

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 9

Komisjoni ettepanek

42. Iga liikmesriik teavitab komisjoni 1. jaanuariks 2025 oma lõplikust riiklikust poliitikaraamistikust.

Muudatusettepanek

9. Iga liikmesriik teavitab komisjoni 1. jaanuariks 2025 oma lõplikust riiklikust poliitikaraamistikust. *See raamistik tehakse üldsusele kergesti loetaval ja arusaadaval kujul kättesaadavaks.*

Muudatusettepanek 215

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

43. Iga liikmesriik esitab komisjonile eraldi eduaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta esimest korda 1. jaanuariks **2027** ja seejärel **iga kahe aasta tagant**.

Muudatusettepanek

1. Iga liikmesriik esitab komisjonile eraldi eduaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta esimest korda 1. jaanuariks **2026** ja seejärel **igal aastal**. **Aruanne tehakse üldsusele kergesti loetaval ja arusaadaval kujul kättesaadavaks ning kuvatakse Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuses.**

Muudatusettepanek 216

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

45. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt **iga kolme aasta tagant**, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sh nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel võetakse arvesse **kõiki** laadimispunktide liike, **olgu tegemist avalike või eraomandis laadimispunktidega**, ning antakse soovitusi tüübi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. **Hinnang** tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide kasutuselevõtuks ja lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse. Võrguettevõtjad võtavad hindamist ja meetmeid arvesse direktiivi (EL) 2019/944 artikli 32 lõikes 3 ja artiklis 51 osutatud võrgu

Muudatusettepanek

3. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt **igal aastal**, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sh nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel võetakse arvesse **nii avalike kui ka eraomandis** laadimispunktide **kõiki** liike – **nutilaadimine, kahesuunaline laadimine ja kõik väljundvõimsused** –, ning antakse soovitusi tüübi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. **Hindamisel võetakse arvesse kõigi asjaomaste sidusrühmade, sealhulgas laadimispunktide käitajate, põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate, tarbijaorganisatsioonide ja lahenduste pakkujate sisendeid ning hindamine** tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad

arengukavades.

liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide kasutuselevõtuks ja lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse. **Liikmesriigid võtavad ka asjakohased meetmed, et tagada kooskõla laadimistaristu kavandamise ja vastava võrgu kavandamise vahel.** Võrguettevõtjad võtavad hindamist ja meetmeid arvesse direktiivi (EL) 2019/944 artikli 32 lõikes 3 ja artiklis 51 osutatud võrgu arengukavades.

Muudatusettepanek 217

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

46. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt **iga kolme aasta tagant** kahesuunalise laadimise võimalikku rolli taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid **vajaduse korral** asjakohaseid meetmeid nii avalikes kohtades kui ka eravaldustes asuvate kahesuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

Muudatusettepanek 218

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

47. Komisjon võtab vastu suunised ja vormid liikmesriikide poolt artikli 13 lõike

Muudatusettepanek

4. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt **igal aastal** kahesuunalise laadimise võimalikku rolli **tippkoormuse vähendamisel ja** taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid asjakohaseid meetmeid nii avalikes kohtades kui ka eravaldustes asuvate kahesuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

Muudatusettepanek

5. Komisjon **annab tehnilist abi ja nõu asjaomastele siseriiklikele asutustele**

1 kohaselt esitatavate riiklike poliitikaraamistike sisu, ülesehituse ja vormi ning riiklike eduaruannete sisu kohta kuus kuud pärast artiklis 24 osutatud kuupäeva. Komisjon võib võtta vastu suunised ja vormid, et hõlbustada käesoleva määruse muude sätete tõhusat kohaldamist kogu liidus.

ning võtab vastu suunised ja vormid liikmesriikide poolt artikli 13 lõike 1 kohaselt esitatavate riiklike poliitikaraamistike sisu, ülesehituse ja vormi ning riiklike eduaruannete sisu kohta kuus kuud pärast artiklis 24 osutatud kuupäeva. Komisjon võib võtta vastu suunised ja vormid, et hõlbustada käesoleva määruse muude sätete tõhusat kohaldamist kogu liidus.

Muudatusettepanek 219

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

49. Komisjon hindab liikmesriikide poolt artikli 14 lõike 1 kohaselt esitatud eduaruandeid ja annab vajaduse korral liikmesriikidele soovitusi, et tagada käesolevas määruses sätestatud eesmärkide ja kohustuste täitmine. Kooskõlas nende soovitustega esitavad liikmesriigid ajakohastatud eduaruande kuue kuu jooksul pärast komisjonilt soovitude saamist.

Muudatusettepanek

2. Komisjon hindab liikmesriikide poolt artikli 14 lõike 1 kohaselt esitatud eduaruandeid. ***Komisjon tagab, et need eduaruanded tehakse üldsusele kergesti loetaval ja arusaadaval kujul kättesaadavaks ning kuvatakse Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuses.*** ***Komisjon*** annab vajaduse korral liikmesriikidele soovitusi, et tagada käesolevas määruses sätestatud eesmärkide ja kohustuste täitmine. Kooskõlas nende soovitustega esitavad liikmesriigid ajakohastatud eduaruande kuue kuu jooksul pärast komisjonilt soovitude saamist.

Muudatusettepanek 220

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. ***Asjaomane liikmesriik teatab komisjonile kuue kuu jooksul alates soovitude saamisest, kuidas ta kavatses soovitusi ellu viia.***

Muudatusettepanek 221

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Pärast lõikes 2a osutatud teate esitamist esitab asjaomane liikmesriik soovituste andmisele järgneval aastal järelemeetmete eduaruande, kus kirjeldab, kuidas ta on soovitusi ellu viinud. Kui asjaomane liikmesriik otsustab soovitusi või olulist osa neist mitte täita, esitab ta komisjonile selle kohta põhjendused.

Muudatusettepanek 222

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 3 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

50. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 14 lõike 1 kohaseid eduaruandeid käsitleva hindamisaruande **üks aasta** pärast seda, kui liikmesriigid on esitanud riiklikud eduaruanded. See hinnang sisaldab hinnangut järgmise kohta:

3. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 14 lõike 1 kohaseid eduaruandeid käsitleva hindamisaruande **kuus kuud** pärast seda, kui liikmesriigid on esitanud riiklikud eduaruanded. See hinnang sisaldab hinnangut järgmise kohta:

Muudatusettepanek 223

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 4 – punkt d

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(oo) TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades seisvate õhusõidukite elektritoite taristu;

d) TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades seisvate õhusõidukite elektritoite taristu **ning vajaduse korral elektri- ja vesinikajamiga lennukite laadimis- ja tankimispunktid;**

Muudatusettepanek 224

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt e**

Komisjoni ettepanek

(pp) veeldatud maagaasi tankimispunktide arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;

Muudatusettepanek

e) veeldatud maagaasi, **vesiniku ja ammoniaagi** tankimispunktide arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;

Muudatusettepanek 225

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt j a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ja) **selliste üldkasutatavate laadimispunktide arv, mis on osaliselt ette nähtud erisõidukiparkide, sealhulgas ühistranspordi ja autode ühiskasutuse jaoks;**

Muudatusettepanek 226

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt j b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

jb) **alternatiivsete kütuste taristu äärepoolseimates piirkondades ja saartel.**

Muudatusettepanek 227

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. Komisjon esitab 1. jaanuariks 2030 ja igal kolmandal aastal kuni 2050. aastani Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse toimumise hindamise tulemuste kohta,

eelkõige määruse mõju kohta ühtse turu toimimisele, mõjutatud sektorite konkurentsivõimele ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ulatusele.

Muudatusettepanek 228

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4b. Komisjon esitab 1. jaanuariks 2030 ja igal viiendal aastal kuni 2050. aastani Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande paketti „Eesmärk 55“ moodustavate määruste makromajandusliku koondmõju põhjaliku hindamise tulemuste kohta^{1a}, keskendudes mõjule liidu konkurentsivõimele, töökohtade loomisele, kaubaveohindadele, kodumajapidamiste ostujõule ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ulatusele.

^{1a} Komisjoni teatis (COM(2021)(0550), 14. juuli 2021.

Muudatusettepanek 229

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4c. Komisjon kaalub käesoleva määruse võimalikku muutmist, pidades silmas õigusnormide lihtsustamist. Komisjon ja liikmesriikide pädevad asutused kohanduvad pidevalt halduskorra parimate tavadega ja võtavad kõik meetmed, et käesoleva määruse täitmist lihtsustada, viies halduskoormuse miinimumini.

Muudatusettepanek 230

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 16 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

53. Kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruandest või komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb, et on oht, et liikmesriik ei täida artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklikke eesmäärke, **võib** komisjon **teatada** sellest asjaomasele liikmesriigile ja **nõuda** riiklike eesmärkide saavutamiseks parandusmeetmete võtmist. Asjaomane liikmesriik teavitab kolme kuu jooksul pärast komisjoni järelduste kättesaamist komisjoni parandusmeetmetest, mida ta kavatseb rakendada artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Parandusmeetmed hõlmavad lisameetmeid, mida liikmesriik rakendab artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks, ning meetmete selget ajakava, mis võimaldab hinnata iga-aastaseid edusamme nende eesmärkide saavutamisel. Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed on rahuldavad, ajakohastab asjaomane liikmesriik oma viimases eduaruandes, millele on osutatud artiklis 14, kõnealuseid parandusmeetmeid ja esitab selle komisjonile.

Muudatusettepanek 231

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 16 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruandest või komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb, et on oht, et liikmesriik ei täida artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklikke eesmäärke, **teatab** komisjon sellest asjaomasele liikmesriigile ja **nõuab** riiklike eesmärkide saavutamiseks parandusmeetmete võtmist. Asjaomane liikmesriik teavitab kolme kuu jooksul pärast komisjoni järelduste kättesaamist komisjoni parandusmeetmetest, mida ta kavatseb rakendada artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Parandusmeetmed hõlmavad lisameetmeid, mida liikmesriik rakendab artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks, ning meetmete selget ajakava, mis võimaldab hinnata iga-aastaseid edusamme nende eesmärkide saavutamisel. Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed on rahuldavad, ajakohastab asjaomane liikmesriik oma viimases eduaruandes, millele on osutatud artiklis 14, kõnealuseid parandusmeetmeid ja esitab selle komisjonile. **Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed ei ole rahuldavad, kaalub ta kõnealuse liikmesriigi suhtes vajalike meetmete võtmist. Meetmed on proportsionaalsed, asjakohased ja aluslepingutega kooskõlas.**

*ning teeb need otsused üldsusele
kättesaadavaks vastavalt määrusele (EÜ)
nr 1049/2001.*

Muudatusettepanek 232

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

54. Mootorsõidukite kohta, mida saab regulaarselt tankida turule lastud kütustega või laadida laadimispunktides, tuleb teha kättesaadavaks asjakohane, järjepidev ja selge teave. *See* teave tehakse kättesaadavaks mootorsõidukite kasutusjuhendites, tankimis- ja laadimispunktides, mootorsõidukitel ja mootorsõidukite edasimüüjate juures. Seda nõuet kohaldatakse kõikide **pärast 18. novembril 2016. aastat** turule lastud mootorsõidukite ja nende mootorsõidukite kasutusjuhendite suhtes.

Muudatusettepanek

1. Mootorsõidukite kohta, mida saab regulaarselt tankida turule lastud kütustega või laadida laadimispunktides, tuleb teha kättesaadavaks asjakohane, järjepidev ja selge teave. ***Sel eesmärgil tagavad liikmesriigid, et kogu käesolevas määruses ja muudes kohaldatavates liidu õigusaktides mootorsõidukite kohta esitatud teave, mis on seotud kütuste ja e-laadimisega, tehakse kättesaadavaks mootorsõidukite kasutusjuhendites, tankimis- ja laadimispunktides, mootorsõidukitel ja mootorsõidukite edasimüüjate juures. Seda nõuet kohaldatakse kõikide turule lastud mootorsõidukite ja nende mootorsõidukite kasutusjuhendite suhtes.***

Selleks vaatab komisjon direktiivi 1999/94/EÜ vajaduse korral läbi hiljemalt ühe aasta jooksul pärast käesoleva määruse artiklis 24 nimetatud kuupäeva.

Muudatusettepanek 233

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

55. Lõikes 1 osutatud sõidukite ja taristu ühilduvuse ning kütuste ja sõidukite ühilduvuse kindlakstegemine peab olema kooskõlas II lisa punktides 9.1 ja 9.2 osutatud tehniliste kirjeldustega. Kui need

Muudatusettepanek

2. Lõikes 1 osutatud sõidukite ja taristu ühilduvuse ning kütuste ja sõidukite ühilduvuse kindlakstegemine peab olema kooskõlas II lisa punktides 9.1 ja 9.2 osutatud tehniliste kirjeldustega.

standardid osutavad graafilisele tähisele, sealhulgas värvikoodide skeemile, peab graafiline tähis olema lihtne ja kergesti arusaadav ning paigutatud hästi nähtavalt:

Liikmesriigid tagavad, et juhul, kui need standardid osutavad graafilisele tähisele, sealhulgas värvikoodide skeemile, peab graafiline tähis olema lihtne ja kergesti arusaadav ning paigutatud hästi nähtavalt:

Muudatusettepanek 234

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 2 – punkt a

Komisjoni ettepanek

(vv) kõigis tankimispunktides vastavatele pumpadele ja nende püstolitele alates kütuste turule laskmise kuupäevast **või**

Muudatusettepanek

a) kõigis tankimispunktides vastavatele pumpadele ja nende püstolitele alates kütuste turule laskmise kuupäevast **ning**

Muudatusettepanek 235

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 2 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(ww) kui mootorsõidukid lastakse turule **pärast 18. novembrit 2016**, siis asjaomase kütuse jaoks soovitatava ja sobiva mootorsõiduki kütusepaagi korgi vahetusse lähedusse ning mootorsõiduki kasutusjuhendisse.

Muudatusettepanek

b) kui mootorsõidukid lastakse turule, siis asjaomase kütuse jaoks soovitatava ja sobiva mootorsõiduki kütusepaagi korgi vahetusse lähedusse ning mootorsõiduki kasutusjuhendisse.

Muudatusettepanek 236

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

56. **Tanklas** kütusehindade näitamisel **esitatakse** vajaduse korral teavitamise eesmärgil asjakohaste ühikuhindade võrdlus, eelkõige elektri ja vesiniku puhul, järgides II lisa punktis 9.3 osutatud alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise

Muudatusettepanek

3. **Liikmesriigid tagavad, et tanklas** kütusehindade näitamisel **on** vajaduse korral teavitamise eesmärgil **esitatud** asjakohaste ühikuhindade võrdlus, eelkõige elektri ja vesiniku puhul, järgides II lisa punktis 9.3 osutatud alternatiivkütuste

ühist metoodikat.

ühikuhindade võrdlemise ühist metoodikat.
Lepinguvaba elektrilaadimise ja vesinikutankimise puhul esitatakse hind vastavalt ka kWh ja kilogrammi kohta.

Muudatusettepanek 237

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

60. Üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad nende käitatava alternatiivkütuste taristuga seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse ning võimaldavad kõnealustele andmetele tasuta juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide kaudu. Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:

Muudatusettepanek

2. Üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad nende käitatava alternatiivkütuste taristuga seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse ning võimaldavad kõnealustele andmetele tasuta juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide kaudu. ***Seejuures tagavad need käitajad ka küberturvalisuse, andmekaitse ja turvalisuse võimalikult kõrge taseme, eelkõige autentimis-, arveldus- ja makseprotsessides. Kui see on asjakohane, järgivad need käitajad direktiivi sätteid, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus (küberturvalisuse 2. direktiiv).*** Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:

Muudatusettepanek 238

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) laadimis- või tankimispunkti geograafiline asukoht;

Muudatusettepanek

i) laadimis- või tankimispunkti geograafiline asukoht ***ning võimaluse korral teave puhkerajatiste ja toiduainetega varustamise võimaluste kohta lähikonnas;***

Muudatusettepanek 239

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõik 2 – punkt a – alapunkt i a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*ia) ruumid, mis pakuvad kaitset vihma
või muude keeruliste ilmastikuolude eest;*

Muudatusettepanek 240

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ib) valgustus öise laadimise ajal;

Muudatusettepanek 241

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt b – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ii) pistmiku tüüp;

ii) pistmiku tüüp **ja kättesaadavus;**

Muudatusettepanek 242

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt b – alapunkt iv

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iv) väljundvõimsus (kW);

iv) väljundvõimsus (kW) **kokku ja
maksimaalne individuaalne
väljundvõimsus;**

Muudatusettepanek 243

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt b – alapunkt iv a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iva) juurdepääsetavus raskeveokite jaoks, sealhulgas laadimis- ja tankimispunktide kõrguse, pikkuse ja laiuse piirangud.

Muudatusettepanek 244

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ii) kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses);

ii) kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses), **kättesaadavuse määr asjakohase ajavahemiku kohta (päev/tunnid)**;

Muudatusettepanek 245

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiia) kui see on kättesaadav, taastuvelektri osakaal ja laadimispunktides tarnitava elektri kasvuhoonegaaside heite määr;

Muudatusettepanek 246

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiib) võimaldab kahesuunalist laadimist (jah/ei);

Muudatusettepanek 247

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiic) nutilaadimise võime;

Muudatusettepanek 248

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiid) heakskiidetud maksevahendid;

Muudatusettepanek 249

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**iiie) asjakohasel juhul parkimise hind
ja parkimisaja piirang;**

Muudatusettepanek 250

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ca) ekraanil valida olevad keeled;

Muudatusettepanek 251

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – lõik 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**Üldkasutatavate laadimis- ja
tankimispunktide kasutajad või vastavalt**

käitajate ja omanike kokkuleppele nende punktide omanikud, toimides kooskõlas asjaomaste liidu õigusaktidega, ei ole kohustatud avalikustama staatilisi või dünaamilisi andmeid, mille tulemusel avalikustataks ettevõtja konfidentsiaalsed andmed, mille avalikustamine võib kahjustada ettevõtja huvisid.

Muudatusettepanek 252

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

61. Liikmesriigid tagavad kõigi sidusrühmade jaoks avatud ja mittediskrimineeriva juurdepääsu andmetele oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kohaldades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL²⁷.

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek 253

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3. Liikmesriigid, *toimides kooskõlas asjaomaste liidu õigusaktidega*, tagavad kõigi sidusrühmade jaoks avatud ja mittediskrimineeriva juurdepääsu andmetele, *jättes välja ettevõtja konfidentsiaalsed andmed, mille avalikustamine võib kahjustada ettevõtja huvisid*, oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kohaldades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL²⁷.

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

3a. *Komisjon loob 31. detsembriks 2026 alternatiivkütuste andmete jaoks Euroopa ühise juurdepääsupunkti. Seda*

tehes tagab komisjon täieliku vastavuse direktiivi XX-XXX [intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv] ja määruse XX-XXX (digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste kohta) sätetele. Euroopa ühine juurdepääsupunkt põhineb täielikult riiklikel juurdepääsupunktidel, ühendades neid omavahel. Ta pakub lõppkasutajatele, teistele turuosalistele ja teenuseosutajatele ligipääsu kõigile riiklikele juurdepääsupunktile kättesaadavaks tehtud andmetele, tagades, et need on mittediskrimineerival viisil üldsusele kättesaadavad ja tingimusel, et järgitakse andmekaitseõudeid. Komisjon tagab, et Euroopa ühine juurdepääsupunkt tehakse üldsusele kättesaadavaks ja kergesti ligipäusetavaks, näiteks luues selle jaoks eraldi veebiportaali. Komisjon tagab, et Euroopa ühises juurdepääsupunktis sisalduvad andmed tankimis- ja laadimispunktide kättesaadavuse ja ligipäusetavuse, sealhulgas ooteaegade ja järelejäänud alternatiivkütuste võimsuse kohta, on üldkasutatava, ajakohase, kasutajasõbraliku ja mitmekeelse liidese kaudu ELi tasandil kättesaadavad.

Muudatusettepanek 254

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. Liikmesriigid tagavad, et nende riiklikud juurdepääsupunktid võimaldavad automatiseeritud ja ühtset andmevahetust Euroopa ühise juurdepääsupunkti ning üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajatega vastavalt lõike 4 kohaselt kehtestatavale korrale ja tehnilistele nõuetele.

Muudatusettepanek 255

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 4 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

62. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga **17** vastu delegeeritud õigusakte, et:

Muudatusettepanek

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga **20** vastu delegeeritud õigusakte, et:

Muudatusettepanek 256

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 4 – punkt c

Komisjoni ettepanek

(eee) kehtestada üksikasjalik kord, mis **võimaldab lõike 2** kohaselt nõutavaid andmeid esitada ja vahetada.

Muudatusettepanek

c) kehtestada üksikasjalik kord **ja tehnilised nõuded**, mis **võimaldavad lõigete 2, 3a ja 3b** kohaselt nõutavaid andmeid **Euroopas ühtselt** esitada ja vahetada.

Muudatusettepanek 257

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 19 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. **Üldkasutatavad ammoniaagi tankimispunktid, mis on kasutusele võetud või mida on uuendatud alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäev], peavad vastama II lisa punktides 7.1 ja 7.2 sätestatud tehnilistele kirjeldustele.**

Muudatusettepanek 258

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 19 – lõige 7 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

69. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, et:

Muudatusettepanek 259

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 19 – lõige 7 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

(b) muuta II lisa, ajakohastades viiteid kõnealuses lisas sätestatud tehnilistes kirjeldustes osutatud standarditele.

Muudatusettepanek 260

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 21 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 20 vastu delegeeritud õigusakte, et:

Muudatusettepanek

b) muuta II lisa, ajakohastades viiteid kõnealuses lisas sätestatud tehnilistes kirjeldustes osutatud standarditele **hiljemalt kuus kuud pärast nende tehnilist kasutuselevõttu.**

Muudatusettepanek

Artikkel 21a

Kompenseeriv regulatiivse koormuse vähendamine

Komisjon esitab hiljemalt üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist ja kooskõlas oma teatisega põhimõtte „üks sisse, üks välja“ kohaldamise kohta^{1a} ettepanekud käesoleva määrusega kehtestatud regulatiivse koormuse kompenseerimiseks, vaadates läbi või tühistades muude ELi määruste sätted, mis tekitavad mõjutatud sektorites nõuete täitmisega seotud asjatuid kulusid.

^{1a} Euroopa Komisjoni pressiteade von der Leyeni komisjoni töömeetodite kohta, 4. detsember 2019.

Muudatusettepanek 261

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 22 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 ja **esitab vajaduse korral** ettepaneku **selle** muutmiseks.

Muudatusettepanek

Komisjon jälgib määruse rakendamisel tehtud edusamme. Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026, **pöörates erilist tähelepanu määruses sätestatud eesmärkide ja taristule kohalduvate nõuete asjakohasusele. Kui komisjon leiab, et üks või mitu sätet ei ole enam asjakohased või on ilmunud uus tehnoloogia, esitab ta ettepaneku määruse muutmiseks. Läbivaatamise käigus kaalub komisjon eelkõige järgmist:**

- käesoleva määruse artiklis 9 sätestatud kogumahutavuse künnise vähendamine 400-ni ning nende sätete laiendamine ka kõigile teistele määruse XXXX-XXX (FuelEU Maritime) kohaldamisalasse kuuluvatele laevatüüpidele;**
- käesolevasse määrusse asjakohaste eesmärkide lisamine elektri- ja vesinikuajamiga õhusõidukite käitamiseks vajaliku taristu jaoks;**
- elektriteede, näiteks kontaktivaba induktiivlaadimise ja kontaktliini tehnoloogia tehniline areng ning see, kas sellise taristu kasutuselevõtt võib mõjutada üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõttu ja kas seetõttu on vaja käesoleva määruse laadimistaristu kasutuselevõtu eesmarke kohandada. Selle hindamise raames kaalub komisjon eriti liikmesriikide võimalust võtta artiklis 3 sätestatud väikeste tarbesõidukite ja artiklis 4 sätestatud raskete tarbesõidukite kogu väljundvõimsuse eesmärkide saavutamisel arvesse elektriteid.**

Muudatusettepanek 262

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

a) sõidukite kasutuselevõtu prognoosid 31. detsembriks aastatel 2025, **2027**, 2030, **2032** ja 2035:

Muudatusettepanek 263

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

(b) eesmärgid 31. detsembriks aastatel 2025, 2030 ja 2035:

Muudatusettepanek

b) eesmärgid 31. detsembriks aastatel 2025, **2027**, 2030, **2032** ja 2035:

Muudatusettepanek 264

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b – taane 7

Komisjoni ettepanek

– veeldatud maagaasi tankimispunktid TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, sealhulgas asukoht (sadam) ja võimsus sadama kohta;

Muudatusettepanek

– veeldatud maagaasi, **vesiniku ja ammoniaagi** tankimispunktid TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, sealhulgas asukoht (sadam) ja võimsus sadama kohta;

Muudatusettepanek 265

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b – taane 8

Komisjoni ettepanek

– kaldaäärne elektritoide TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, sealhulgas täpne asukoht (sadam) ja sadama iga rajatise võimsus;

Muudatusettepanek

– kaldaäärne elektritoide TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, sealhulgas täpne asukoht (sadam), **võrgu võimsus** ja sadama iga rajatise võimsus;

Muudatusettepanek 266

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b – taane 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- ***L-kategooria sõidukite laadimistaristu: laadimisjaamade arv ja väljundvõimsus.***

Muudatusettepanek 267

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b – taane 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- ***taanetes 1–4 esitatud teave laadimisjaamade kohta peab olema esitatud jaotatult tavalise, aruka ja kahesuunalise laadimisvõime kohta.***

Muudatusettepanek 268

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

2. kasutamise määrad: punkti 1 alapunktis b osutatud kategooriate puhul asjaomase taristu kasutamisest ***ja eeldatavast tulevikunõudlusest*** teatamine;

Muudatusettepanek 269

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 3 – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– punkti 1 alapunktis b osutatud taristu kasutuselevõtu eesmärkide saavutamise tase kõikide transpordiliikide puhul, eelkõige laadimisjaamade,

– punkti 1 alapunktis b osutatud taristu kasutuselevõtu eesmärkide saavutamise tase kõikide transpordiliikide puhul, eelkõige laadimisjaamade,

elektriteede (kui see on asjakohane), vesinikutanklate, mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite, TEN-T põhivõrgu meresadamates veeldatud maagaasi punkerdamise, muu sadamates asuva alternatiivkütuste taristu, seisvate õhusõidukite elektriga varustamise ning rongidele ette nähtud vesinikutankimispunktide ja laadimispunktide puhul;

elektriteede (kui see on asjakohane), vesinikutanklate, mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite, TEN-T põhivõrgu meresadamates veeldatud maagaasi, **vesiniku ja ammoniaagi** punkerdamise, muu sadamates asuva alternatiivkütuste taristu, seisvate õhusõidukite elektriga varustamise ning rongidele ette nähtud vesinikutankimispunktide ja laadimispunktide puhul;

Muudatusettepanek 270

Ettepanek võtta vastu määrus I lisa – lõik 1 – punkt 3 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt linnatranspordisõlmedes;

Muudatusettepanek

– alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt linnatranspordisõlmedes **ja mitmeliigilise transpordi sõlmedes;**

Muudatusettepanek 271

Ettepanek võtta vastu määrus I lisa – lõik 1 – punkt 3 – taane 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– **meetmed, millega tagatakse, et uued üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid ning alternatiivkütustel töötava transpordi võimalused, eelkõige ühistransport, on taskukohased ja kättesaadavad haavatavatele ning energiaostuvõimetutele või energiaostuvõimetuse ohus olevatele tarbijatele;**

Muudatusettepanek 272

Ettepanek võtta vastu määrus I lisa – lõik 1 – punkt 7 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7a. selgitus selle kohta, kuidas on energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet maksimaalselt arvesse võetud sõidukite kasutuselevõtu prognooside koostamisel, eesmärkide seadmisel, kasutamise määrade hindamisel, riiklikku poliitikaraamistikku ning sellega seotud riiklike investeeringuid toetavate poliitiliste meetmete väljatöötamisel ja rakendamisel.

Muudatusettepanek 273

**Ettepanek võtta vastu määrus
III lisa – punkt 3 – taane 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– kahesuunaliste laadimispunktide arv iga punktis 2 nimetatud kategooria kohta.

Muudatusettepanek 274

**Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 9. osa – punkt 9.3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

9.3 a. Raudteetranspordi elektrilaadimisjaamade ja vesinikutankimisrajatiste tehniline kirjeldus.

SELETUSKIRI

Sissejuhatus

Transport ja liikuvus on ühiskonna elujõud ja igapäevaelu oluline osa, mis mõjutab Euroopa kodanike heaolu. See puudutab meid kõiki. Kõigile kodanikele kättesaadav, kestlik, taskukohane ja hästi toimiv transpordisektor on ELi siseturu alustala ning väga tähtis, et tagada kõigi Euroopa Liidu piirkondade juurdepääsetavus ja ühenduvus.

Euroopa transpordisektoris on toimumas ajalooliste mõõtmega muutus. Sektor põhjustab üle 27 % kogu liidu kasvuhoonegaaside heitest ja seega on sel märkimisväärne ökoloogiline jalajälg. Kui liidu koguheidete aastatel 1990–2019 vähenes, siis transport oli ainus peamine heidet tekitav sektor, mille heitkogused suurenesid. See negatiivne suundumus ei ole kooskõlas liidu üleminekuga kestlikule ühiskonnale ega kliimaeesmärkidega. Samuti ei võimalda see maksimeerida Euroopa tööstuse potentsiaali olla säästvatele liikuvusele üleminekul maailmas juhtpositsioonil.

Nagu on märgitud Euroopa rohelises kokkuleppes, peab transpordisektor vähendama oma heitkoguseid 2050. aastaks vähemalt 90 %, seega on sektori CO₂ heite vähendamine liidu jaoks keskne ülesanne, et saavutada Euroopa kliimamääruses sätestatud pikaajaline eesmärk jõuda kliimanetraalsuseni.

Transpordi CO₂ heite vähendamine ei kulge kindlasti probleemitult, kuid see pakub ka suuri võimalusi. Kõigi transpordiliikide üleviimisega säästvatele, taastuvatele ja tõhusatele energialahendustele saab liit vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja õhusaastet, et parandada kodanike elukvaliteeti ja tervist, luua uusi kvaliteetseid töökohti ning ajakohastada ja tugevdada Euroopa tööstust ja selle konkurentsivõimet.

Säästvatele alternatiivkütustel ja nende taristul on selles üleminekus keskne roll. Alternatiivkütuste taristu kiire ja pidev kasutuselevõtt on oluline eeltingimus säästvate maismaasõidukite, laevade ja transpordilahenduste turul omaksvõtmise toetamiseks ja edendamiseks. Seetõttu on äärmiselt oluline kehtestada parim võimalik õigusraamistik, et võimaldada alternatiivkütuste taristu piisavat kasutuselevõttu ja stimuleerida investeringuid säästvasse tehnoloogiasse. Lähitulevikus tehtavad investimisotsused on olulised, et hoida transpordisektor õigel üleminekukursil ja tagada, et see aitab piisavalt kaasa liidu kasvuhoonegaaside heite vähendamisele 55 % võrra 2030. aastaks ja netonullheite saavutamisele 2050. aastaks.

Alternatiivkütuste taristu hetkeseis ELis

Direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta jõustus 2014. aasta novembris ja liikmesriigid peaksid need sätted siseriiklikku õigusse üle võtma 18. novembriks 2016.

Selle direktiiviga luuakse ühtne meetmeraamistik alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks ELis. Kuigi direktiivil on olnud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttule teatav positiivne mõju, on selle puudused selgelt nähtavad. Siseturg on killustunud ning tänaseni pole suudetud

luua kogu liitu hõlmavat sujuvat ja koostalitlusvõimelist alternatiivkütuste taristuvõrku. On täiesti selge, et direktiiv ei ole täitnud oma põhieesmärki – tagada alternatiivkütuste taristu ühtne turuareng ELis.

Raportöör on veendunud, et vaja on tugevamat ja sidusamat õigusraamistikku, mis võimaldaks säästvate alternatiivkütuste kasutuselevõttu ja turuleviimist piisavalt suurendada, et tagada kogu liidus täielikult ühendatud ja koostalitlusvõimeline võrk. Ilma edasise ELi tasandi tegevuseta hakkab sobiva taristu puudumine tõenäoliselt progressi takistama, eelkõige pidurdades vähese heitega ja heiteta sõidukite, laevade ja lennukite turu vajalikku kasvu.

Seetõttu väljendab raportöör heameelt komisjoni ettepaneku üle muuta direktiiv määruseks. See on vajalik, et tagada kestlik, taskukohane ja hästi toimiv transport, mis on kättesaadav kõigile kodanikele, ning täita 2030. aastaks seatud nõudlikumad kliimaeesmärgid ja 2050. aastaks kliimanetraalsusele ülemineku vajadus. Raportöör nõustub, et kui kehtestada liikmesriikidele õiguslikult siduvad miinimumnõuded selle taristu kasutuselevõtuks, annab see liidule parima võimaliku suutlikkuse toetada alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite vajalikku kasutuselevõttu kõigis liikmesriikides ja kõigi transpordiliikide puhul. Ühtlustatud sätted tagavad vajaliku ligipääsu laadimis- ja tankimisjaamadele, hõlbustades kodanike liikuvust igapäevaelus, tugevdades samal ajal territoriaalset ühtekuuluvust ja aidates kõiki piirkondi üleminekul keskkonnahoidlikumale kliimanetraalsele tulevikule. Lisaks on vaja läbipaistvat ja õiglast hinnakujundust koos kasutajatele mõeldud ühtsete ja kergesti kasutatavate makselahendustega, et tagada kõigi kodanike täielik juurdepääs ja lihtsustada üleminekut säästvatele transpordilahendustele.

Komisjoni ettepanek on mitmeti hea lähtepunkt, kuid raportöör näeb veel arenguruumi ning teeb seetõttu ettepaneku tugevdada poliitikaraamistikku järgmiselt:

Transpordi CO₂ heite vähendamine

Maanteetranspordi CO₂ heite vähendamine on väga tähtis ja heitevaba tehnoloogia areneb selles sektoris kiiresti. Selle arengu toetamiseks on vajaliku taristu ulatuslik rajamine äärmiselt oluline.

Raportöör väljendab heameelt komisjoni ettepaneku üle kehtestada kohustuslikud eesmärgid elektrilistele kergsõidukitele mõeldud üldkasutatavate laadimisjaamade kasutuselevõtuks. Kuid et tagada e-liikuvuse kiire, täielik, õiglane ja geograafiliselt kaasav areng kogu liidus, peab raportöör vajalikuks, et 2025. aastaks kohaldataks vahemaapõhiseid eesmärke nii TEN-T põhi- kui ka üldvõrkudes. Et täielikult toetada ja maksimeerida elektrisõidukite kasvavat osakaalu turul, on samuti oluline tugevdada sõidukipargipõhist sihtsaset, kehtestades sõiduki kohta suurema minimaalse väljundvõimsuse. See on eriti oluline lähemas ja keskmises perspektiivis, et tagada üldine kaetus, mis võimaldab kasutajatel sõidukit laadida kõikjal, kus nad liiguvad. Seetõttu peaks sõiduki kohta nõutav võimsus olema seotud elektrisõidukite osakaaluga sõidukipargis, kusjuures esialgu on vaja suuremaid võimsusnõudeid, mis seejärel osakaalu suurenedes aja jooksul väheneksid.

Raportöör peab vajalikuks oluliselt suurendada raskeveokitega seotud eesmärke, et vastata turu eeldatavale nõudlusele. Eelkõige on hädavajalik, et kehtivad sätted oleksid koostatud kasutaja seisukohast lähtudes ja vastaksid veoautojuhtide vajadustele. See tähendab laadijate

minimaalse väljundvõimsuse märkimisväärset suurendamist, et võimaldada juhtidel puhkeaegadel laadida, ning laadimisjaamade võimsuse suurendamist ohututel ja turvalistel parkimisaladel. Samuti peab kavandatav laadimisjaamade kasutuselevõtt TEN-T võrgus olema kiirem ja täielikum kui komisjoni ettepanekus ette nähtud, et toetada akutoitega veokite turuletulekut.

Teisest küljest ei usu raportöör, et veeldatud maagaasi kasutamine aitaks raskeveokite kasvuhoonegaaside heidet märgatavalt vähendada. Seetõttu ei tohiks liit ergutada selle taristu edasist arendamist, kuna see tekitaks varade kasutuskõlbmatuks muutumise ohu ja kahjuliku seotuse fossiilkütuste tehnoloogiaga, samal ajal kui on olemas säästvad alternatiivid, millel on suurem potentsiaal heitkoguseid vähendada. Seega ei tohiks raskeveokitele mõeldud veeldatud maagaasi tankimistaristu käesoleva määruse raamesse kuuluda.

Kasutajasõbraliku ja ligipääsetava laadimise tagamine

Sõidukite laadimine peab olema lihtne, tõhus ja kõigile ühiskonnaliikmetele kättesaadav. Seetõttu peavad kõik üldkasutatavad laadimisjaamad ja tanklad olema liikumispuudega inimestele täielikult ligipääsetavad. Peale selle on laadimisjaamade käitajad kohustatud esitama enne laadimisseansi algust lepinguvaba hinna kWh kohta ja tagama, et elektrooniline kaardimakse on alati võimalik. Elektrivõrgu paremaks haldamiseks peavad kõik laadimispunktid olema võimelised arukalt laadima, mis lõppkokkuvõttes toob tarbijatele kaasa madalamad elektri hinnad.

Raportöör peab samuti oluliseks, et andmed, mille laadimis- ja tankimisjaamade käitajad on kohustatud kättesaadavaks tegema, oleksid läbipaistvamad ja kvaliteetsemad. See hõlmab ka komisjonile volituste delegeerimist, et luua ELi tasandil ühine Euroopa juurdepääsupunkt, mis hõlbustaks hinnavõrdlust siseturul osalejate vahel, ning ELi tasandi liides, mis annab kasutajale ligipääsu põhjalikule, kogu liitu hõlmavale kaardile ja marsruudiplaneerijale, mis sisaldab kõiki üldkasutatavaid laadimis- ja tankimisjaamu.

Vesinikutankimistaristu

Saastevaba vesinik on oluline, et saavutada liidu Euroopa rohelise kokkuleppe kohased eesmärgid ja jõuda 2050. aastaks kliimanetraalsuseni. Tehnoloogia areneb kiiresti ja Euroopa peab ära kasutama vesinikutankimise süsteemi kogu potentsiaali raskeveokite maanteetranspordi jaoks, mis vajab nii gaasilist kui ka vedelat vesinikku. Seetõttu teeb raportöör ettepaneku veelgi suurendada raskeveokite kaugtanklate kasutuselevõttu TEN-T võrgus. Liikmesriigid peavad ühtlasi tagama, et meretranspordi jaoks võetakse kasutusele piisav arv vesinikutanklaid.

Kaldalt tuleva elektriga varustamine ja lennujaamades seisvate lennukite elektrivarustus

Raportöör nõustub komisjoni ettepanekuga tagada, et kõik TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamad varustaksid jaamades seisvaid lennukeid elektriga.

Kaldalt tuleva elektriga varustamise osas tuleb ettepanekut siiski tugevdada, et veelgi

vähendada laevade kasvuhoonegaaside heidet kai ääres. Kuigi vajalik tehnoloogia on olemas juba kakskümmend aastat, on praegu liidus vähe laevu, mis kasutavad kaldalt tulevat elektrit. Et veelgi toetada selle taristu laialdasemat kasutuselevõttu ja ärimudelit, tugevdab raportöör asjakohaseid sätteid nii laevade tonnaažipiirangu vähendamise kui ka kasutuselevõtu kuupäeva 2025. aastani viimise osas.

Nõuete täitmise ja läbipaistvuse tagamine

Raportöör on veendunud, et käesolevas direktiivis sätestatud kohustuste täitmine on äärmiselt oluline. Seetõttu peaksid liikmesriigid võtma kõik vajalikud meetmed, et tagada eeskirjade järgimine, ja kehtestama karistused mis tahes rikkumiste eest. Peale selle tuleb raamistik, millega tagatakse, et liikmesriigid teevad edusamme ja täidavad riiklikke eesmärke, muuta läbipaistvamaks ja kindlamaks.

LISA: RAPORTÖÖRILE TEAVET ANDNUD ÜKSUSTE JA ISIKUTE LOETELU

Loetelu koostamine on vabatahtlik ning selle eest vastutab ainuisikuliselt raportöör. Raportöör sai raporti projekti koostamisel teavet järgmistelt üksustelt või isikutelt:

Üksus ja/või isik
Mazda Motor Europe
EnBW Energie Baden-Württemberg AG
Rahvusvaheline Autoliit
ChargeUp Europe
Huject
Euroopa Vaseinstituut
Deutschen Sparkassen- und Giroverband
EDF – Euroopa asjade osakond
Daimler
Alstom
Euroopa transpordi- ja keskkonnaliit (Transport & Environment)
Volkswagen
Euroopa Autotootjate Ühendus
Deutscher Städtetag
Tesla
Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur
Methanol Institute
VDA - Verband der Deutschen Automobilindustrie e. V.
UNIFE – Euroopa raudteetööstuse ühendus
Autoklubi ADAC
BEUC (Euroopa Tarbijaliitude Amet)
VZBV Verbraucherzentrale Bundesverband
Monopolkommission
CLEPA (Euroopa autoosade tarnijate assotsiatsioon)
ePURE – Euroopa taastuvetanool
SmartEN
NABU (Naturschutzbund Deutschland) e.V.
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.
Initiative Deutsche Zahlungssysteme e.V.
ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme
Verband kommunaler Unternehmen e.V.
ÖBB-Holding AG
ADV Flughafenverband
VDR – Verband Deutscher Reeder
Eurocities
Nati
BMW
Honda
Euroopa Meresadamate Organisatsioon (ESPO)

Puhta õhu töökond
SHV Energy
Zürich 5 Coalition
Liquid Gas Europe
Parking Energy
E.ON
Eaton
Transdev
Eurelectric
Shell
Payments Europe
Mastercard
Visa
FedEx
Euroopa erasadamate ja -terminalide föderatsioon
Aena
Union Française de l'Électricité
Volvo
Avis Budget Group
Europcar Mobility Group
Hertz Corporation
Cruise Lines International Association Europe
Robert Bosch GmbH
Scania
Freie und Hansestadt Hamburg
avere
Kohalike energiaettevõtete üleeuroopaline ühendus (CEDEC)
BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
TRATON
Wiener Stadtwerke
Leaseurope
Costa Group
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
Union Internationale des Transports Publics (rahvusvaheline ühistranspordi liit)
GRTgaz
Fastned
International DME Association
Euroopa Energiasalvestamise Ühendus (EASE)
Aerospace and Defence Industries Association of Europe (Euroopa kosmose- ja kaitsetööstuse liit)
Portugal Shipowners
bp
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
SHARE NOW
Groupe ADP
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
Verband der Elektro- und Digitalindustrie e.V.

Charging Interface Initiative e.V.
Fraport
BusinessEurope
Iberdrola
Edison
Natural & Bio Gas Vehicle Association (loodusliku ja biogaasiga sõidukite liit)
Lucid Motors
E.DSO – European Distribution System Operators
IONITY
Bauindustrie
Hydrogen Europe
Air Liquide
ACI EUROPE
eurogas
Central and East European Transport Initiative (Kesk- ja Ida-Euroopa transpordialgatus)
Card Payment Sweden

7.4.2022

KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

mis käsitleb ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Arvamuse koostaja: Alexandr Vondra

LÜHISELGITUS

Alternatiivkütuste taristu arendamine on väga oluline üleminekuks vähese heitega ja lõpuks ka heitevabadele transpordiliikidele. Euroopa transpordisektori esmaseks energiaallikas saab varsti elekter, millele lisanduvad vesinik ja ammoniaak. Euroopa vajab selle eesmärgi saavutamiseks ja liikmesriikidele ülivajaliku finants- ja regulatiivse paindlikkuse tagamiseks mitut ühendavat allikat, pidades eelkõige silmas neid liikmesriike, kus maanteeõidukite elektrilaadimise taristu on piiratud.

Seepärast tuleb komisjoni ettepanekus muuta 2014. aasta direktiiv määruseks põhjalikult kaaluda tehnoloogilise neutraalsuse rolli, mis ei tohiks põhineda ebapraktilistel eeldustel selle kuluka taristu väljatöötamise aja ja kasutuselevõtu kohta.

Praegu on kõige enam arenenud kergsõidukite elektrilaadimise taristu. Sel põhjusel jätab arvamuse koostaja suure osa komisjoni tekstist alles samal kujul, nagu see on algselt sõnastatud. Seoses raskeveokite, mere- ja siseveelaevade ning õhusõidukitega peab raportöör ettepanekut vajaliku taristu arendamise väljavaadete ja teostatavuse osas siiski liiga ambitsioonikaks. Seepärast soovib ta oma muudatuseettepanekutes lükata elektrisõidukite laadimispunktide ja vesinikutanklate rajamise eesmärgid kolme aasta võrra edasi, ning samas pikendada veeldatud maagaasi taristu toetamise kohustust kolme aasta võrra. Arvamuse koostaja on kindel, et selline lähenemisviis tagaks vajaliku paindlikkuse ja võtaks arvesse liikmesriikide erinevaid lähtekohti.

Lisaks on arvamuse koostajal kahtlusi mitme alternatiivkütuste alammääratluse suhtes, nagu neid kirjeldatakse komisjoni ettepanekus. Mõni määratlus on eksitav ning võib põhjustada segamis- ja tarnimisprobleeme, eelkõige selliste taastuvkütuste puhul nagu biometaan ja taastuvallikatest toodetud vesinik. Probleemaatiline on ka komisjoni alammääratlus mõiste „alternatiivkütused heiteta sõidukitele“ kohta. Mõni loetletud kütustest vajab suure heitetasemega tootmisprotsesse, ja see seab ohtu lõpliku määruse usaldusväärsuse. Seetõttu on arvamuse koostaja teinud muudatusi, et neid probleeme lahendada ja tagada õigusselgus.

Kuna komisjoni ettepanekuga kehtestatakse liikmesriikidele eduaruannete osas koormavad halduskohustused, soovib raportöör mitut tähtaega pikendada. Lõpuks peab arvamuse

koostaja enneaegseks komisjoni kavatsust vaadata uus õigusakt läbi juba 2026. aastal, sest võttes arvesse uue taristu vajalikku ulatust jääb regulatiivse mõju põhjalikuks hindamiseks liiga vähe aega. Seetõttu teeb arvamuse koostaja ettepaneku kehtestada kaheaastane edasilükkamisperiood.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Keskonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil võtta arvesse järgmisi muudatusettepanekuid:

Muudatusettepanek 1 **Ettepanek võtta vastu määrus** **Põhjendus 2**

Komisjoni ettepanek

(2) Mitmes liidu õigusaktis on juba seatud taastuvkütuste kasutamise eesmärgid. Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001⁵ seati **eesmärgiks**, et **taastuvate transpordikütuste turuosa peaks olema 14 %**.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

Muudatusettepanek

(2) Mitmes liidu õigusaktis on juba seatud taastuvkütuste kasutamise eesmärgid. Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001⁵ seati **taastuvate transpordikütuste turuosa eesmärk. Samal ajal on oluline võtta arvesse asjaolu, et kui EL tahab saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsuse eesmärki, tuleb transpordisektori heitkoguseid vähendada ligikaudu 90 %**.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus **Põhjendus 3**

Komisjoni ettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL)

Muudatusettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL)

2019/1242⁷ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO₂-heite normid. Need õigusaktid peaksid kiirendama eelkõige heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja tekitama seeläbi nõudluse laadimis- ja tankimistaristu järele.

2019/1242⁷ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO₂-heite normid. Need õigusaktid peaksid kiirendama eelkõige heiteta sõidukite *ja alternatiivkütuste* kasutuselevõttu ja tekitama seeläbi nõudluse laadimis- ja tankimistaristu järele. ***Käesoleva määrusega kehtestatud meetmete eesmärk on aidata sõidukitootjatel saavutada oma sihttasemed ja vähendada maanteetranspordist tulenevat CO₂-heidet, võimaldades samal ajal takistusteta reisimist ja ühenduvust kogu Euroopas.***

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3a) Vastavalt Teadusuuringute Ühiskeskuse (JRC) ELi kütuse- ja jõuseadmete võimaluste allikast ratasteni analüüsile^{1a} on muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste, näiteks sünteetilise diislikütuse eelis see, et tegemist on kütusega, mis on

standardsetes taristutes ja jõuseadmetes kergesti kasutatav. Nende kasvuhoonegaaside heitenäitajad sõltuvad peamiselt tootmises kasutatavast energiaallikast. Nende muundamine jääktoorainetest või taastuvelektrist võib aidata heidet märkimisväärselt vähendada, lähenedes CO₂-neutraalsele heitele allikast ratasteni.

^{1a} Prussi, M., Yugo, M., De Prada, L., Padella, M., Edwards. Teadusuuringute Ühiskeskuse allikast ratasteni analüüs, 5. versioon. EUR 30284 EN, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, Luxembourg, 2020, ISBN 978-92-76-20109-0, doi:10.2760/100379, JRC121213.

Selgitus

Viide komisjoni enda uuringule erinevate kütuseliikide, sealhulgas sünteetiliste kütuste teostatavuse kohta.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Algatused „ReFuelEU aviation“⁸ ja „FuelEU maritime“⁹ peaksid hoogustama säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu **lennunduses** ja meretranspordis. Kuigi säästvate lennukikütuste kasutamise nõuded saavad suures osas tugineda olemasolevale tankimistaristule, on vaja investeerida seisvate õhusõidukite elektritoitesse. Algatuses „FuelEU maritime“ on esitatud eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui TEN-T sadamates on piisav kaldaäärne elektritoide. Nendes algatustes aga puuduvad sätted nõutava kütusetaristu kohta, mis on nende eesmärkide

Muudatusettepanek

(4) Algatused „ReFuelEU aviation“⁸ ja „FuelEU maritime“⁹ peaksid hoogustama säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu **õhusõidukites** ja meretranspordis. Kuigi säästvate lennukikütuste kasutamise nõuded saavad suures osas tugineda olemasolevale tankimistaristule, on vaja investeerida seisvate õhusõidukite elektritoitesse. **Lisaks peaks komisjon hindama lennunduse vesinikuturu praegust olukorda ja tulevast arengut ning viima läbi teostatavusuuringu asjaomase taristu kasutuselevõtu kohta õhusõidukite käitamiseks, sealhulgas vajaduse korral alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu**

saavutamise *eeltingimuseks*.

*kava lennujaamades, eelkõige seoses vesiniku ja õhusõidukite elektrilaadimisega. Algatuses „FuelEU maritime“ on esitatud eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui TEN-T sadamates on piisav kaldaäärne elektritoide. **Kui sünteetiliste kütustega (v.a sünteetiline diislikütus) töötavate laevade tehnoloogiad on välja töötatud, on vaja vastavat tankimistaristut.** Nendes algatustes aga puuduvad sätted nõutava kütusetaristu kohta, mis on nende eesmärkide saavutamise *eeltingimus*. **Direktiivi 2014/94/EL läbivaatamisel leiti, et kaldaäärse energiavarustuse taristu kasutuselevõtt sadamates on enamikus liikmesriikides piiratud. Seepärast peaksid siduvad eesmärgid asjaomase taristu õigeaegseks kasutuselevõtuks tagama, et laevakäitajatel on TEN-T sadamates piisav kaldaäärne elektrivarustus, et täita FuelEU merendusega seotud kohustusi.***

⁸ COM(2021)0561.

⁹ COM(2021)0562.

⁸ COM(2021)0561.

⁹ COM(2021)0562.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4a) Komisjon peaks tagama, et kaldaäärset elektritoidet kasutatakse võimalikult tõhusalt. Selleks et aidata liikmesriike selle otsuse tegemisel, peaks komisjon vahhindamise käigus hindama, millised sadamad sobivad kõige paremini kaldaäärseks elektritoiteks ning kus oleksid tõhususe ja CO₂-heite vähendamise seisukohast paremad alternatiivsed lahendused.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 5 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5b) Lisaks tuleks liidu liikmesriikide ja piirkondade suhtes kohaldada diferentseeritud lähenemisviisi, sõltuvalt nende majanduse ja taristu arengu tasemest, geograafilistest ja riiklikest turuomadustest, sealhulgas piiriülesest taristust kolmandate riikidega. Ükski liikmesriik ei tohiks siiski olla vabastatud liidu ühistest kliimaeesmärkidest, samas kui ajakavad ja vahe-eesmärgid võivad loomulikult erineda.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9) Elektriajamiga kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud liidus ebaühtlane. Jätkuv ebaühtlane jaotus ohustaks selliste sõidukite kasutuselevõttu, piirates ühendatust kogu liidus. **Poliitiliste ambitsioonide ja lähenemisviiside jätkuvad lahknevused riiklikul tasandil ei loo** pikaajalist kindlust, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumeesmärgid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklike poliitikaraamistikke. **See** lähenemisviis peaks ühendama riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) vahemaapõhiste eesmärkidega. Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid peaksid tagama, et sõidukite kasutuselevõttuga igas liikmesriigis kaasneb piisava üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt. TEN-T

(9) Elektriajamiga kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud liidus ebaühtlane. Jätkuv ebaühtlane jaotus ohustaks selliste sõidukite kasutuselevõttu, piirates ühendatust kogu liidus. **Seetõttu on oluline teha riiklikul tasandil jõupingutusi lähenemisviiside ühtlustamise nimel, et luua** pikaajalist kindlust, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumeesmärgid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklike poliitikaraamistikke. **Selline** lähenemisviis peaks ühendama riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) vahemaapõhiste eesmärkidega. Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid peaksid tagama, et sõidukite kasutuselevõttuga igas liikmesriigis kaasneb piisava üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt. TEN-T

võrgu vahemaapõhised eesmärgid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on täielikult kaetud laadimispunktidega, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus.

võrgu vahemaapõhised eesmärgid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on täielikult kaetud laadimispunktidega, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus, *sealhulgas liidu äärepoolseimate piirkondade sees ja nendesse piirkondadesse. Sellise taristuvõrgu arendamine hõlbustaks kõigi liidu piirkondade, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ja muude kõrvaliste või maapiirkondade juurdepääsetavust ja ühenduvust, tugevdades nendevahelist sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust. Siiski tuleks kohustuslike minimaalsete vahemaapõhiste eesmärkide kindlaksmääramisel arvesse võtta TEN-T võrgu omadusi, nagu keskmine liiklustihedus ja rahvaarv.*

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9a) Hõredalt asustatud piirkonnad on väiksema liiklusvoo ja laadimisnõudluse tõttu erasektori jaoks laadimistaristusse investeerimiseks vähem atraktiivsed. Selleks et liikmesriigid saaksid tõhusalt täita oma käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi ja rakendada laadimistaristut ka hõredalt asustatud piirkondades, peaksid liidu riigiabi eeskirjad ette nägema selliste piirkondade laadimistaristu suuremat riiklikku toetust.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9b) *Mitteärilisel eesmärgil tegutsevad* **käitajad, näiteks laadimispunktide eraomanikud, kes teevad oma punktid üldkasutatavaks tasuta või vabatahtliku rahalise panuse eest kas iseseisvalt või vastastikuse võrgustiku osana, mängivad ressursitõhusal üleminekul saastevabale liikuvusele olulist rolli, eriti hõredalt asustatud piirkondades; kuigi need on käesoleva määrusega kehtestatud nõuetest välja jäetud, peaksid liikmesriigid edendama mitteärilisi laadimissüsteeme, ja laadimispunkte, mille võimsus on vähemalt 11 kW, võib eesmärkide saavutamisel arvestada 50 %-ni.**

Muudatusettepanek 10

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9c) *Direktiivides (EL) 2019/944 ja (EL) 2018/2001 määratletud kodaniku- ja taastuvenergiakogukondadel on samuti oluline roll heitevaba liikuvuse laiendamisel, kui need kogukonnad tegutsevad laadimis- ja tankimispunktide äriettevõtjatena või liikuvusteenuste osutajatena. Kooskõlas artiklitega 5 ja 7 võivad need kogukonnad otsustada, et nad küsivad lõpptarbijatelt, kes on nende kogukondade liikmed, madalamat hinda kui mitteliikmetelt, tingimusel et seda tehakse proportsionaalsel viisil.*

Muudatusettepanek 11

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10**

Komisjoni ettepanek

(10) Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid tuleks seada asjaomases liikmesriigis registreeritud elektrisõidukite **koguarvu** alusel, järgides ühist metoodikat, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirlaadimispunktide turuosa suurenemist, mis võimaldavad laadida laadimispunkti kohta rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktid. Metoodikas tuleb arvesse võtta ka akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite erinevaid laadimisviise. Metoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid, mis põhinevad üldkasutatava laadimistaristu maksimaalsel koguväljundvõimsusel, peaks võimaldama paindlikkust erinevate laadimistehnoloogiate kasutamiseks liikmesriikides.

Muudatusettepanek

(10) Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid tuleks seada asjaomases liikmesriigis registreeritud elektrisõidukite **koguosakaalu** alusel **liikmesriigi kõigist sõiduautodest**, järgides ühist metoodikat, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirlaadimispunktide turuosa suurenemist, mis võimaldavad laadida laadimispunkti kohta rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktid. Metoodikas tuleb arvesse võtta ka akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite erinevaid laadimisviise. Metoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid, mis põhinevad üldkasutatava laadimistaristu maksimaalsel koguväljundvõimsusel, peaks võimaldama paindlikkust erinevate laadimistehnoloogiate kasutamiseks liikmesriikides. **Metoodikas tuleks arvesse võtta ka elektrisõidukite turu arengutaset ja seda vastavalt kohandada, andes nõuetekohase kaalu selliste saavutatavate eesmärkide tagamisele, millega ergutatakse väikeste sõidukiparkidega turgude arengut.**

Muudatusettepanek 12

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(11a) Üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt peaks tulenema peamiselt eraturu investeringutest. Liikmesriigid peaksid siiski toetama taristu kasutuselevõttu esialgsete avaliku sektori investeringute kaudu, kui turutingimused nõuavad avaliku sektori toetust, tingimusel et see on täielikult kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kuni on

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) Elektriajamiga raskeveokid vajavad selgelt erinevat laadimistaristut kui kergsõidukid. Elektriajamiga raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatav taristu *ei ole* aga liidus praegu peaaegu *kusagil kättesaadav*. TEN-T võrgu vahemaapõhiseid eesmärke, üleöölaadimistaristu eesmärke ja linnatranspordisõlmede eesmärke ühendava lähenemisviisiga peaks tagatama, et kogu liidus luuakse elektriajamiga raskeveokite jaoks piisav üldkasutatav taristu, et toetada akutoitega elektriajamiga raskeveokite oodatavat *turuleviimist*.

Muudatusettepanek

(13) Elektriajamiga raskeveokid vajavad selgelt erinevat laadimistaristut kui kergsõidukid. Elektriajamiga raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatav taristu *on* aga *praegu* liidus praegu peaaegu *täiesti kättesaadamatu*. *Seetõttu vajavad raskeveokid pikemat arendus- ja kasutuselevõtuaega kui kergsõidukite taristu*. TEN-T võrgu vahemaapõhiseid eesmärke, üleöölaadimistaristu eesmärke ja linnatranspordisõlmede eesmärke ühendava *astmelise* lähenemisviisiga peaks *lõppkokkuvõttes* tagatama, et kogu liidus luuakse elektriajamiga raskeveokite jaoks piisav üldkasutatav taristu, et toetada *ennetavalt* akutoitega elektriajamiga raskeveokite oodatavat *туруosa arengut*. *Seepärast on vaja teha kiireid investeeringuid elektrisõidukite taristusse, samal ajal kui taristu edasine arendamine peaks sõltuma nende тuruosa arengust kogu liidus, riiklikul ja piirkondlikul tasandil ning asjakohastest liiklusandmetest*.

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

(14) TEN-T võrgus tuleks kasutusele võtta ka piisav arv raskeveokitele mõeldud üldkasutatavaid kiirlaadimispunkte, et tagada täielik ühendatus kogu liidus. Sellel taristul peaks olema piisavalt

Muudatusettepanek

(14) TEN-T võrgus tuleks kasutusele võtta ka piisav arv raskeveokitele mõeldud üldkasutatavaid kiirlaadimispunkte, et tagada täielik ühendatus kogu liidus. Sellel taristul peaks olema piisavalt

väljundvõimsust, et sõidukit oleks võimalik laadida juhile seadusega ette nähtud puhkepausi jooksul. Lisaks võrgus paiknevatele kiirlaadimispunktidele peaks raskeveokitel olema võimalik ka kasutada põhitranspordivõrgus üleöö laadimist võimaldavat üldkasutatavat laadimistaristut, et toetada eelkõige kaugveosektori elektrifitseerimist.

väljundvõimsust, et sõidukit oleks võimalik laadida juhile seadusega ette nähtud puhkepausi jooksul. Lisaks võrgus paiknevatele kiirlaadimispunktidele peaks raskeveokitel olema võimalik ka kasutada põhitranspordivõrgus üleöö laadimist võimaldavat üldkasutatavat laadimistaristut, et toetada eelkõige kaugveosektori elektrifitseerimist. ***Siiski tuleks kohustuslike minimaalsete vahemaapõhiste eesmärkide kindlaksmääramisel arvesse võtta TEN-T võrgu omadusi, nagu keskmine liiklustihedus ja rahvaarv.***

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 15 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15a) Selleks et vältida liiklusummikuid elektrisõidukite laadimispunktides, peaks komisjon stimuleerima kiirlaadimisjaamade innovatsiooni ja tagama, et liikmesriigid kasutaksid nende laadimispunktide ümber kõige tõhusamat taristut.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 15 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15a) TEN-T põhi- ja üldvõrgu suhtes kohaldatavad taristunõuded peaksid võimaldama põhjendatud erandite tegemist, sealhulgas juhtudel, kui investeeringuid ei saa põhjendada sotsiaal-majandusliku tasuvuse seisukohast.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

(20) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944¹² määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda reaalsajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaalsajas ning pakkuda täpset ja läbipaistvat teavet kulude kohta ja soodustavad nii koos nutilaadimispunktidega laadimist ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahinnad madalad. Nutiarvestisüsteemide kasutamine koos nutilaadimispunktidega võimaldab optimeerida laadimist, millest saavad kasu elektrisüsteem ja lõppkasutajad. Liikmesriigid peaksid soodustama nutiarvestisüsteemi kasutamist elektrisõidukite laadimiseks üldkasutatavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult põhjendatud, ning tagama, et need süsteemid vastavad direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/944 elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL (ELT L 158, 14.6.2019, lk 125).

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21

Muudatusettepanek

(20) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944¹² määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda reaalsajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaalsajas ning pakkuda täpset ja läbipaistvat teavet kulude **ja taastuvosa** kohta ja soodustavad nii koos nutilaadimispunktidega **ja kahesuunalise laadimise punktidega** laadimist ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahinnad madalad. Nutiarvestisüsteemide kasutamine koos nutilaadimispunktidega võimaldab optimeerida laadimist, millest saavad kasu elektrisüsteem ja lõppkasutajad. Liikmesriigid peaksid soodustama nutiarvestisüsteemi kasutamist elektrisõidukite laadimiseks üldkasutatavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult põhjendatud, ning tagama, et need süsteemid vastavad direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/944 elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL (ELT L 158, 14.6.2019, lk 125).

Komisjoni ettepanek

(21) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite kasvav arv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja madalaid elektrihindu süsteemis. Eelkõige nutilaadimine aitaks hõlbustada elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi, kuna see võimaldab agregeerimisel ja hindadel põhinevat tarbimiskaja. Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahesuunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). Kõik tavalaadimispunktid, kus sõidukid pargitakse tavaliselt pikemaks ajaks, peaksid seetõttu võimaldama **nutilaadimist**.

Muudatusettepanek

(21) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite kasvav arv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja madalaid elektrihindu süsteemis. Eelkõige nutilaadimine aitaks hõlbustada elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi, kuna see võimaldab agregeerimisel ja hindadel põhinevat tarbimiskaja. **Peaks olema võimalik, et nutilaadimine toimub nii tavalise laadimiskiiruse kui ka kiirlaadimise ajal, reageerides dünaamilistele hinnasignaalidele või optimeerides energiavoogu.** Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahesuunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). **Kahesuunalised laadimispunktid võimaldavad võrgu stabiliseerimist akude veeremi kaudu madalate süsteemikuludega ja loovad elektrisõidukite juhtidele ärivõimalusi.** Kõik tavalaadimispunktid, kus sõidukid pargitakse tavaliselt pikemaks ajaks, peaksid seetõttu võimaldama **nuti- ja kahesuunalist laadimist. Ettevõtjad peaksid tagama, et kõik äsja paigaldatud või renoveeritud üldkasutatavad laadimispunktid on võimelised nutilaadimiseks.**

Muudatusettepanek 19

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 21 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(21a) Tagamaks, et kiire üleminek elektromobiilsusele toimuks kestlikul viisil, peaks liit võtma kestlike toodete, tehnoloogiate, teenuste ja uuenduste

vallas üleilmse juhtrolli, eelkõige seoses ringluspõhise, sotsiaalselt õiglase, keskkonnateadliku, kestliku ja eetilisel vastutustundliku akude väärtusahelaga.

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 23 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(23a) Liikmesriikide käsutuses on alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu toetamiseks suur hulk rahastamisallikaid, eriti määrusega (EL) 2021/241^{1a} loodud taaste- ja vastupidavusrahastu, määrusega (EL) 2021/240^{1b} loodud komisjoni tehnilise toe instrument, määrusega (EL) 2021/1153^{1c} loodud Euroopa ühendamise rahastu, määrusega 2022/xxx^{1d} loodud alternatiivkütuste rahastu ning programmi „Euroopa horisont“ partnerlused ja ülesanded, eriti kavandatav kliimanetraalsete ja arukate linnade ülesanne, mille eesmärk on muuta 2030. aastaks 100 linna kliimanetraalseks. Peale selle on olemas määrusega (EL) 2021/1058^{1e} loodud Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond, et toetada investeeringuid teadusuuringutesse, innovatsiooni ja arendamisse, eriti vähem arenenud liikmesriikides ja piirkondades, ning programmi „Invest EU“ raames saab kestliku taristu poliitikaharu kaudu toetada tulevikukindlaid investeeringuid kogu Euroopa Liidus, aidata mobiliseerida erainvesteeringuid ning osutada nõustamisteenuseid projektide elluvijatele ja ettevõtjatele, kes töötavad kestlike taristute ja vallasvara valdkondades. Viimastel aastatel on Euroopa Investeerimispanka (EIP) grupp suurendanud oma toetust ka uuemate tehnoloogiate, nagu elektromobiilsus ja digitaliseerimine, kasutuselevõtu kiirendamiseks puhtama transpordi

rahastamisvahendi raames ning EIPlt oodatakse kasutuselevõtu kiirendamiseks ka edaspidi mitmete rahastamisstruktuuride pakkumist. Liikmesriigid peaksid neid rahastamisvõimalusi kasutama eelkõige selleks, et toetada ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse lahendusi ning rahastada meetmeid, mille eesmärk on toetada energiaostuvõimetuid kodanikke.

^{1a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/241, millega luuakse taaste- ja vastupidavusrahanõu

^{1b} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. veebruari 2021. aasta määrus (EL) nr 2021/240, millega luuakse tehnilise toe instrument.

^{1c} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta määrus (EL) 2021/1153, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1316/2013 ja (EL) nr 283/2014.

^{1d} Määrus (EL) 2021/..., milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL.

^{1e} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1058, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi.

Muudatusettepanek 21

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24**

Komisjoni ettepanek

(24) Hindade läbipaistvus on oluline, et

Muudatusettepanek

(24) Hindade läbipaistvus on oluline, et

tagada sujuv ja lihtne laadimine ja tankimine. Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajatele tuleks enne laadimis- või tankimisteenuse algust anda täpset hinnateavet. Hind tuleks esitada selgelt struktureeritud viisil, et lõppkasutajad saaksid kindlaks teha erinevad kulukomponendid.

tagada sujuv ja lihtne laadimine ja tankimine. Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajatele tuleks enne laadimis- või tankimisteenuse algust anda täpset hinnateavet. Hind tuleks esitada selgelt struktureeritud viisil, et lõppkasutajad saaksid kindlaks teha erinevad kulukomponendid. ***Olenemata muudest teabe edastamise viisidest tuleb hind alati esitada asjaomasel laadimis- või tankimisjaamas.***

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 25

Komisjoni ettepanek

(25) Turule tuleb uusi teenuseid, eelkõige selleks, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Selliseid teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastel turutingimustel. Eelkõige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda põhjendamatult soodsamalt ühtegi neist teenuseosutajatest, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevad hinnad, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. Komisjon peaks jälgima laadimisturu arengut. Määruse läbivaatamisel võtab komisjon meetmeid, kui seda nõuavad turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud või äritavad, mis võivad konkurentsi piirata.

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 26

Muudatusettepanek

(25) Turule tuleb uusi teenuseid, eelkõige selleks, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Selliseid teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastel turutingimustel. Eelkõige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda põhjendamatult soodsamalt ühtegi neist teenuseosutajatest, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevad hinnad, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. ***Riiklikud reguleerivad asutused ja*** komisjon peaks jälgima laadimisturu arengut. ***Hiljemalt*** määruse läbivaatamisel võtab komisjon meetmeid, kui seda nõuavad turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud või äritavad, mis võivad konkurentsi piirata.

Komisjoni ettepanek

(26) Vesinikkütusega mootorsõidukite turuosa on praegu väga väike. Siiski on oluline luua piisav vesinikutankimistaristu, et muuta võimalikuks vesinikkütusega mootorsõidukite **ulatuslik kasutuselevõtt**, nagu on ette nähtud komisjoni kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegias¹⁴. Praegu kasutatakse vesinikutankimispunkte vaid mõnes liikmesriigis ja üldiselt need raskeveokitele ei sobi, mis ei võimalda vesinikusõidukite liikumist liidus. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et kogu TEN-T põhivõrgus rajatakse piisavalt tihe vesinikutankimispunktide võrgustik, et vesinikkütusega kergsõidukitel ja raskeveokitel oleks võimalik kogu liidus sujuvalt liikuda.

¹⁴ COM(2020)0301.

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 27

Komisjoni ettepanek

(27) Vesinikkütusega sõidukid peaksid saama tankida sihtkohas või selle lähedal, mis tavaliselt asub linnapiirkonnas. Selleks et üldsusele kättesaadav sihtkohas tankimine oleks võimalik vähemalt peamistes linnapiirkondades, peaksid sellised **tanklad** olema kõikides Euroopa Parlamendi ja nõukogu määramises (EL) nr 1315/2013¹⁵ määratletud linnatranspordisõlmedes. Linnatranspordisõlmede piires peaksid

Muudatusettepanek

(26) Vesinikkütusega mootorsõidukite turuosa on praegu väga väike. Siiski on oluline luua piisav vesinikutankimistaristu, et muuta võimalikuks vesinikkütusega mootorsõidukite **suur turuosa**, nagu on ette nähtud komisjoni kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegias¹⁴. Praegu kasutatakse vesinikutankimispunkte vaid mõnes liikmesriigis ja üldiselt need raskeveokitele ei sobi, mis ei võimalda vesinikusõidukite liikumist liidus. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et kogu TEN-T põhivõrgus rajatakse piisavalt tihe vesinikutankimispunktide võrgustik, et vesinikkütusega kergsõidukitel ja raskeveokitel oleks võimalik kogu liidus sujuvalt liikuda. **Siiski tuleks kohustuslike minimaalsete vahemaapõhiste eesmärkide kindlaksmääramisel arvesse võtta TEN-T võrgu omadusi, nagu keskmine liiklustihedus ja rahvaarv.**

¹⁴ COM(2020)0301.

Muudatusettepanek

(27) Vesinikkütusega sõidukid peaksid saama tankida sihtkohas või selle lähedal, mis tavaliselt asub linnapiirkonnas. Selleks et üldsusele kättesaadav sihtkohas tankimine oleks võimalik vähemalt peamistes linnapiirkondades, peaksid sellised **vesinikutanklad** olema kõikides Euroopa Parlamendi ja nõukogu määramises (EL) nr 1315/2013¹⁵ määratletud linnatranspordisõlmedes. Linnatranspordisõlmede piires peaksid

ametiasutused kaaluma *laadimisjaamade* kasutuselevõtmist mitmeliigilise kaubaveo keskustes, kuna need ei ole mitte ainult raskeveokite tüüpiline sihtkoht, vaid võimaldaksid kasutada vesinikku ka muude transpordiliikide, näiteks raudtee- ja siseveetranspordi jaoks.

¹⁵ 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).

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek

(28) Taristu kasutuselevõtu varases etapis valitseb endiselt *teatav* ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Komisjoni teatises „Kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegia“¹⁶ toodi esile, et raskeveokite segmendis on vesinikusõidukite massiline varajane kasutuselevõtt kõige tõenäolisem. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel esialgu keskenduda sellele segmendile, võimaldades samas kergsõidukitel tankida üldkasutatavates vesinikutanklates. Koostalitlusvõime tagamiseks peaksid kõik üldkasutatavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate esilekerkimist nagu vedel vesinik, mida saab kasutada suurema hulga eri raskeveokite puhul ja mis on osa sõidukitootjate eelistatud tehnoloogiavalik.

ametiasutused kaaluma *vesinikutanklate* kasutuselevõtmist mitmeliigilise kaubaveo keskustes, kuna need ei ole mitte ainult raskeveokite tüüpiline sihtkoht, vaid võimaldaksid kasutada vesinikku ka muude transpordiliikide, näiteks raudtee- ja siseveetranspordi jaoks.

¹⁵ 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).

Muudatusettepanek

(28) Taristu kasutuselevõtu varases etapis valitseb endiselt ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Komisjoni teatises „Kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegia“¹⁶ toodi esile, et raskeveokite segmendis on vesinikusõidukite massiline varajane kasutuselevõtt kõige tõenäolisem. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel esialgu keskenduda sellele segmendile, võimaldades samas kergsõidukitel tankida üldkasutatavates vesinikutanklates. Koostalitlusvõime tagamiseks peaksid kõik üldkasutatavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate esilekerkimist nagu vedel vesinik, mida saab kasutada suurema hulga eri raskeveokite puhul ja mis on osa sõidukitootjate eelistatud tehnoloogiavalik.

Selleks peaks *minimaalne* arv vesinikutanklaid pakkuma lisaks gaasilisele vesinikule rõhuga 700 baari ka vedelat vesinikku.

¹⁶ COM(2020)0301.

Selleks peaks *asjakohane* arv vesinikutanklaid *tingimuste kohaselt* pakkuma lisaks gaasilisele vesinikule rõhuga 700 baari ka vedelat vesinikku.

¹⁶ COM(2020)0301.

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 30

Komisjoni ettepanek

(30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldkasutatavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima lepinguvabaks laadimiseks või tankimiseks liidus laialdaselt kasutatavaid *makseviise, eelkõige elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid. Selline* lepinguvaba makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid.

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 30 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldkasutatavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima lepinguvabaks laadimiseks või tankimiseks *vaikimisi liidus laialdaselt kasutatavaid maksekaarte ja võimaluse korral sularaha. Üks* lepinguvaba makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid.

(30a) Selleks et tagada kasutuselevõetava laadimistaristu kõige tõhusam rajamine ja suurendada tarbijate usaldust elektromobiilsuse vastu, on oluline tagada, et üldkasutatavad laadimisjaamad oleksid avatud kõigile

kasutajatele, olenemata automargist ja sellest, kas need on või ei ole osa lepingupõhisest maksesüsteemist.

Muudatusettepanek 28

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 31

Komisjoni ettepanek

(31) Transporditaristu peaks võimaldama sujuvat liikuvust ja ligipääsu kõigile kasutajatele, sealhulgas puuetega inimestele *ja eakatele*. Põhimõtteliselt tuleks kõik laadimisjaamad ja tanklad ning laadimisjaamade ja tanklate asukohad kavandada nii, et neid saaks kasutada võimalikult suur osa elanikkonnast, *eelkõige* eakad, piiratud liikumisvõimega isikud ja puuetega inimesed. Selleks tuleks näiteks tagada, et parkla ümber on piisavalt ruumi, et laadimisjaam ei ole paigaldatud äärekividega pinnale, et laadimisjaama nupud või ekraan on sobival kõrgusel ning laadimis- ja tankimiskaablite kaal on selline, et nõrgemad inimesed saavad neid hõlpsalt käsitseda. Lisaks peaksid laadimisjaamade kasutajaliidesed olema ligipääsetavad. Sellega seoses tuleks laadimis- ja tankimistaristu suhtes kohaldada direktiivi 2019/882¹⁷ I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõudeid.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882

Muudatusettepanek

(31) Transporditaristu peaks võimaldama sujuvat liikuvust, *kasutajasõbralikkust* ja ligipääsu kõigile kasutajatele, sealhulgas puuetega inimestele, *eakatele ning äärepoolseimates või kõrvalistes või maapiirkondades elavatele inimestele*. Põhimõtteliselt tuleks kõik laadimisjaamad ja tanklad ning laadimisjaamade ja tanklate asukohad kavandada nii, et neid saaks kasutada võimalikult suur osa elanikkonnast, *sealhulgas* eakad, piiratud liikumisvõimega isikud ja puuetega inimesed. Selleks tuleks näiteks tagada, et parkla ümber on piisavalt ruumi, et laadimisjaam ei ole paigaldatud äärekividega pinnale, et laadimisjaama nupud või ekraan on sobival kõrgusel ning laadimis- ja tankimiskaablite kaal on selline, et nõrgemad inimesed saavad neid hõlpsalt käsitseda. *Kui piiratud liikumisvõimega ja puudega inimestele on parkimiskohad kättesaadavad, tuleks teatav protsent varustada laadimisjaamade ja tanklatega*. Lisaks peaksid laadimisjaamade kasutajaliidesed olema ligipääsetavad. Sellega seoses tuleks laadimis- ja tankimistaristu suhtes kohaldada direktiivi (EL) 2019/882¹⁷ I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõudeid. *Vajaduse korral tuleks laadimisjaamade ja tanklate loomisel arvesse võtta ka äärepoolseimate piirkondade eriolukorda.*

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882

toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70).

toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70).

Muudatusettepanek 29

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 32

Komisjoni ettepanek

(32) Kaldaäärsed elektrirajatised **võimaldavad varustada** mere- ja siseveetransporti puhta **energiaga** ning aidata vähendada **merelaevade** ja siseveelaevade keskkonnamõju. Algatuse „FuelEU Maritime“ kohaselt peavad konteineri- ja reisilaevade käitajad järgima sätteid, mille eesmärk on vähendada **kai ääres** tekkivat heidet. Kohustuslikud kasutuselevõtueesmärgid peaksid tagama, et selle sektori jaoks oleks TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates kättesaadav piisav kaldaäärne elektritoide nende nõuete täitmiseks. Nende eesmärkide kohaldamine kõigi TEN-T **meresadamate** suhtes peaks tagama sadamatele võrdsed tingimused.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 32 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(32) Kaldaäärsed elektrirajatised **võivad kasutada** mere- ja siseveetransporti puhta **energiavarustusena** ning aidata vähendada **peamiselt sadamakai ääres seisvate mere- ja siseveelaevade keskkonnamõju, sealhulgas kohalikule õhukvaliteedile avalduvat keskkonnamõju**. Algatuse „FuelEU Maritime“ kohaselt peavad konteineri- ja reisilaevade käitajad järgima sätteid, mille eesmärk on vähendada tekkivat heidet. Kohustuslikud kasutuselevõtueesmärgid peaksid tagama, et selle sektori jaoks oleks TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates **ja siseveeteede ääres** kättesaadav piisav kaldaäärne elektritoide nende nõuete täitmiseks. Nende eesmärkide kohaldamine kõigi TEN-T **mere- ja siseveesadamate** suhtes peaks tagama sadamatele võrdsed tingimused.

selle, et kaldaäärse elektritoite kasutuselevõtu ja sellega varustamise puhul jaotub vastutus erinevalt.

Muudatusettepanek 31

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 32 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(32b) Arvestades meresadamates kaldaäärse elektritoite kasutuselevõtiga seotud kulusid ja keerukust, on oluline seada prioriteediks investeeringud, eriti valdkondades, kus see on heitkoguste vähendamise ja majandusliku elujõulisuse seisukohast kõige mõttekam; sellega seoses on olulised elemendid kasutamissagedus, heite vähendamise võimalik tase, sadamaküllastuste korrapärasus ja võrgu olemasolev võimsus;

Muudatusettepanek 32

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 33**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(33) Konteineri- ja reisilaevadele, mis on laevakategooriad, mis tekitavad kai ääres ühe laeva kohta kõige rohkem heidet, tuleks tagada kaldaäärne elektritoide esmajärjekorras. Selleks et võtta arvesse eri reisilaevade kaiäärset võimsustarvet ja sadama käitamise iseärasusi, on vaja eristada ro-ro-reisiparvlaevade ja **kiirreisilaevade ning** muude **reisilaevade nõudeid.**

(33) Konteineri- ja reisilaevadele, mis on laevakategooriad, mis tekitavad kai ääres ühe laeva kohta kõige rohkem heidet, **mis mõjutab kohalikku veekvaliteeti,** tuleks tagada kaldaäärne elektritoide esmajärjekorras. Selleks et võtta arvesse eri reisilaevade kaiäärset võimsustarvet ja sadama käitamise iseärasusi, on vaja eristada ro-ro-reisiparvlaevade, **kiirreisilaevade ja kruisilaevade nõudeid.** Muude **laevatüüpide puhul peaks prioriseerimine kajastama nende laevade sadamaküllastuste sagedust vastavas sadamas ja heite vähendamise potentsiaali.**

Muudatusettepanek 33

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 34

Komisjoni ettepanek

(34) Nende eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta teenindatavate laevade liike ja nende liiklusmahtu. Meresadamad, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on väike, tuleks vabastada asjaomaste laevakategooriate suhtes kehtivatest minimaalsel liiklusmahul põhinevatest kohustuslikest nõuetest, et **vältida sellise võimsuse ülesseadmist, mida ei kasutata ära**. Samuti ei peaks kohustuslikud eesmärgid keskendumaks maksimaalsele võimsustarbele, vaid piisavalt suurele mahule, et vältida võimsuse alakasutamist ja võtta arvesse sadama käitamise iseärasusi. Meretransport on oluline ühendusliidi liidu saarte ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks. Kõnealuste saarte energiatootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga varustamist. Sellisel juhul tuleks saared sellest nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus mandriga on loodud või on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

Muudatusettepanek

(34) Nende eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta teenindatavate laevade liike ja nende liiklusmahtu. Meresadamad, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on väike, tuleks vabastada asjaomaste laevakategooriate suhtes kehtivatest minimaalsel liiklusmahul põhinevatest kohustuslikest nõuetest **terminali kohta, et seada prioriteediks kaldaäärse elektritoite kasutuselevõtt terminalides, mis on ette nähtud nende laevakategooriate teenindamiseks**. Samuti ei peaks kohustuslikud eesmärgid keskendumaks maksimaalsele võimsustarbele, vaid piisavalt suurele mahule, et vältida võimsuse alakasutamist ja võtta arvesse sadama käitamise iseärasusi. Meretransport on oluline ühendusliidi liidu saarte **ja äärepoolseimate piirkondade** ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks **ning paljude saarte puhul kasutatakse seda turismitegevuseks**. Kõnealuste saarte energiatootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga varustamist. Sellisel juhul tuleks saared sellest nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus mandriga on loodud või on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus, **kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga. Ilma et see piiraks erandi kohaldamist saartele, millel puudub ühendus mandri elektrivõrguga või millel on väike kohalik võimsus, peaksid liikmesriigid tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutustega tegelema saaresadamate**

elektrinõudlusega, suurendades taastuvatest energiaallikatest toodetava elektri kohalikku tootmisvõimsust.

Muudatusettepanek 34

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 34 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(34a) Liikmesriigid peaksid tagama piisava energiatootmise ja võrgutaristu (nii nende kättesaadavuse kui ka võimsuse), et rahuldada sadamates kaldalt tuleva elektri tarnimisest tulenevat energiavajadust, nagu on nõutud käesolevas määruses.

Muudatusettepanek 35

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 35 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(35a) Uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtt merendussektoris nõuab kooskõlastatud lähenemisviisi, et ühitada pakkumist ja nõudlust ning vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumist. Seetõttu tuleks üksikute sadamate tasandil välja töötada konsultatsioonimehhanism kõigi asjaomaste sidusrühmade vahel, et tagada kooskõlastamine ja konsulteerimine kaldalt tulevat elektrit ja veeldatud maagaasi käsitlevate käesolevas määruses ette nähtud nõuete kohaldamisel.

Muudatusettepanek 36

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 36**

Komisjoni ettepanek

(36) Lennujaamades seisvatele õhusõidukitele tagatava elektritoitega asendataks õhusõidukite (abijõuseadme kasutamine) või maapealse toite agregaatide kasutatavad vedelkütused puhtama energiaallikaga. See **peaks vähendama** saasteainete heidet ja müra, **parandama** õhu kvaliteeti ja **vähendama** mõju kliimamuutustele. Seepärast peaks kõikidel ärilistel vedudel olema võimalik kasutada väliseid elektritoiteallikaid, kui õhusõiduk seisab TEN-T lennujaama väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil.

Muudatusettepanek

(36) Lennujaamades seisvatele õhusõidukitele tagatava elektritoitega asendataks õhusõidukite (abijõuseadme kasutamine) või maapealse toite agregaatide kasutatavad vedelkütused puhtama energiaallikaga. **Seepärast tuleks kõikides ärilistes transporditoimingutes kasutada välist elektritoidet väravate juures asuvates parklates või lennujaamadest väljaspool asuvates kohtades. Paralleelselt tuleks elektrifitseerida ka lennujaamades töötavad maapealsed sõidukid.** See **vähendab** saasteainete heidet ja müra, **parandab** õhu kvaliteeti ja **vähendab** mõju kliimamuutustele. Seepärast peaks kõikidel ärilistel vedudel olema võimalik kasutada väliseid elektritoiteallikaid, kui õhusõiduk seisab TEN-T lennujaama väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil. **Liikmesriigid peaksid ka jälgima õhusõidukite taastuvenegial põhinevate elektri- ja vesinikutehnoloogiate võimalikku väljatöötamist ning tagama laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu.**

Muudatusettepanek 37

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 38**

Komisjoni ettepanek

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid **hõlmama** meetmeid, millega toetatakse alternatiivkütuste turu arendamist ja sealhulgas vajaliku taristu kasutuselevõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning asjaomase tööstusharuga, võttes samal ajal arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi. Lisaks tuleks läbivaadatud raamistikis kirjeldada sellise taristu

Muudatusettepanek

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid **põhinema üksikasjalikel turuosadel ja liikluse osakaalul, eelkõige transiitliikluse puhul, andmete jälgimisel ja sagedasel hindamisel, mis sisaldaksid üksikasjalikke turuprognose, samuti** meetmeid, millega toetatakse alternatiivkütuste turu arendamist ja sealhulgas vajaliku taristu kasutuselevõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning

planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, sealhulgas kindlaks tehtud takistusi ja meetmeid nende kõrvaldamiseks, et taristut oleks võimalik kiiremini kasutusele võtta.

asjaomase tööstusharuga, võttes samal ajal arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi. Lisaks tuleks läbivaadatud raamistikkes kirjeldada sellise taristu planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, sealhulgas kindlaks tehtud takistusi ja meetmeid nende kõrvaldamiseks, et taristut oleks võimalik kiiremini kasutusele võtta.

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 40

Komisjoni ettepanek

(40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud koosnema üksikasjalikest strateegiatest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO₂-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötama selged strateegiad siseveetranspordi CO₂-heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti tuleks välja töötada pikaajalised CO₂-heite vähendamise strateegiad TEN-T sadamate ja TEN-T lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõtule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning raudteeliinide jaoks, mida ei **elektrifitseerita**. **Komisjon peaks** nende strateegiate alusel käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada **kõnealustele** sektoritele **siduvamad** eesmärgid.

Muudatusettepanek

(40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud koosnema üksikasjalikest strateegiatest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO₂-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötama selged strateegiad siseveetranspordi CO₂-heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti tuleks välja töötada pikaajalised CO₂-heite vähendamise strateegiad TEN-T sadamate ja TEN-T lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõtule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning raudteeliinide jaoks, mida ei **saa otseselt elektrifitseerida**. Nende strateegiate alusel **ja võttes arvesse riikide turu ja liikluse osakaalu andmeid ning turuprognose, peaks komisjon** käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada **nendele** sektoritele **täiendavad kohustuslikumad** eesmärgid.

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 41

Komisjoni ettepanek

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid **regulatiivseid** ja **mitteregulatiivseid** stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös erasektori osalejatega, kellel peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel keskne roll.

Muudatusettepanek

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid **turupõhiseid** ja **regulatiivseid** stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös **asjaomaste** erasektori osalejatega, kellel peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel **ja rahastamisel** keskne roll **ning kes peaksid olema algusest peale aktiivselt kaasatud eespool nimetatud stiimulite ja meetmete väljatöötamise, et erasektor saaks neid ette prognoosida.**

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 43

Komisjoni ettepanek

(43) Arvestades, et mootorsõidukite kütuseliigid muutuvad **järjest** mitmekesisemaks ja kodanike liikuvus maanteedel suureneb jätkuvalt kogu liidus, on vaja anda sõidukikasutajatele selget ja kergesti mõistetavat teavet tanklates olemasolevate kütuste kohta ning nende sõidukite ühilduvuse kohta erinevate kütuste või laadimispunktidega liidu turul. Liikmesriikidel peaks olema võimalik võtta selliseid teavitusmeetmeid ka enne 18. novembrit 2016 turule lastud sõidukite suhtes.

Muudatusettepanek

(43) Arvestades, et mootorsõidukite kütuseliigid muutuvad mitmekesisemaks ja kodanike liikuvus maanteedel suureneb jätkuvalt kogu liidus, on vaja anda sõidukikasutajatele selget ja kergesti mõistetavat teavet tanklates olemasolevate kütuste kohta ning nende sõidukite ühilduvuse kohta erinevate kütuste või laadimispunktidega liidu turul. Liikmesriikidel peaks olema võimalik võtta selliseid teavitusmeetmeid ka enne 18. novembrit 2016 turule lastud sõidukite suhtes.

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 45

Komisjoni ettepanek

(45) Tarbijatele tuleb anda piisavalt teavet käesoleva määrusega hõlmatud alternatiivkütuste üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide geograafilise asukoha, omaduste ja pakutavate teenuste kohta. Seepärast peaksid liikmesriigid tagama, et üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad **või omanikud** teeksid asjakohased staatilised ja dünaamilised andmed kättesaadavaks. Asjaomaste laadimis- ja tankimisandmete kättesaadavuse ja juurdepääsetavusega seoses tuleks sätestada andmetüüpide nõuded, tuginedes programmi „IDACS“ (alternatiivkütuste laadimis- /tankimispunktidega seotud andmete kogumine ja elektromobiilsuses osalejate kordumatud tunnuskoovid) rakendamist toetavate meetmete tulemustele.

Muudatusettepanek

(45) Tarbijatele tuleb anda piisavalt teavet käesoleva määrusega hõlmatud alternatiivkütuste üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide geograafilise asukoha, omaduste ja pakutavate teenuste kohta. Seepärast peaksid liikmesriigid tagama, et üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad teeksid asjakohased staatilised ja dünaamilised andmed **tasuta** kättesaadavaks, **sealhulgas kogu ELi hõlmava ühtlustatud süsteemina. Neid andmeid saavad seejärel kasutada kolmandad isikud, sealhulgas energiavahendajad ja tarbimiskaja pakkujad, samuti tarbijatele laadimisjaamade võrdlus- ja teabeteenuste pakkumiseks, eriti seoses nende asukoha, lepinguvaba hinna, kättesaadavuse ja muude tarbijatele kasulike parameetritega, võttes asjakohaselt arvesse andmekaitse nõudeid.** Asjaomaste laadimis- ja tankimisandmete kättesaadavuse ja juurdepääsetavusega seoses tuleks sätestada andmetüüpide nõuded, tuginedes programmi „IDACS“ (alternatiivkütuste laadimis- /tankimispunktidega seotud andmete kogumine ja elektromobiilsuses osalejate kordumatud tunnuskoovid) rakendamist toetavate meetmete tulemustele, **samuti säästva transpordi foorumi tööle.**

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 46

Komisjoni ettepanek

(46) Andmetel peaks olema laadimis- ja tankimistaristu nõuetekohases toimimises oluline roll. Kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete

Muudatusettepanek

(46) Andmetel peaks olema laadimis- ja tankimistaristu nõuetekohases toimimises oluline roll. Kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete

vorming, esitamise sagedus ja kvaliteet määravad kasutajate vajadustele vastava alternatiivkütuste taristu ökosüsteemi üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. **Seepärast** tuleks andmed esitada **vastavalt** Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL¹⁹ riiklikele juurdepääsupunktidele kehtestatud nõuetele.

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 48

Komisjoni ettepanek

(48) Meretransport ja siseveelaevandus vajavad uusi standardeid, et hõlbustada ja konsolideerida alternatiivkütuste turule sisenemist, seoses elektrivarustuse ja vesiniku, metanooli ja ammoniaagi punkerdamisega, aga ka laevade ja taristu vahelise teabevahetuse standardeid.

vorming, esitamise sagedus ja kvaliteet määravad kasutajate vajadustele vastava alternatiivkütuste taristu ökosüsteemi üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. **Seetõttu** tuleks andmed esitada **ühtse** Euroopa juurdepääsupunkti kaudu, et tagada ühtne vorm ja võimaldada käitajatel edastada andmed ainult üks kord. Liidus sujuvat liikumist võimaldavate teenuste jaoks tuleks luua ka kogu liitu hõlmav süsteem, mis impordiks riiklikest süsteemidest standarditud teavet.

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek

(48) Meretransport ja siseveelaevandus vajavad uusi standardeid, et hõlbustada ja konsolideerida alternatiivkütuste turule sisenemist, seoses elektrivarustuse ja vesiniku, metanooli ja ammoniaagi punkerdamisega, aga ka laevade ja taristu vahelise teabevahetuse standardeid. **Seoses meretranspordi ja siseveelaevanduse kaldaäärse elektritoitega tuleks kehtestada liidu sadamate taristu koostalitlusvõime tehnilised kirjeldused. Samuti tuleks kehtestada tehnilised kirjeldused, et tagada laevale paigaldatud seadmete ühilduvus sadamataristuga.**

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 49

Komisjoni ettepanek

(49) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) **töötab** välja meretranspordi ühtsed ja rahvusvaheliselt tunnustatud ohutus- ja keskkonnastandardid. Meretranspordi üleilmset olemust arvestades tuleks vältida vastuolu rahvusvaheliste standarditega. Seetõttu peaks Euroopa Liit tagama, et käesoleva määruse kohaselt vastu võetud meretranspordi tehnilised kirjeldused on kooskõlas IMO poolt vastu võetud rahvusvaheliste eeskirjadega.

Muudatusettepanek

(49) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) **tagab** välja meretranspordi ühtsed ja rahvusvaheliselt tunnustatud ohutus- ja keskkonnastandardid. Meretranspordi üleilmset olemust arvestades tuleks vältida vastuolu rahvusvaheliste standarditega. Seetõttu peaks Euroopa Liit tagama, et käesoleva määruse kohaselt vastu võetud meretranspordi tehnilised kirjeldused on kooskõlas IMO poolt vastu võetud rahvusvaheliste eeskirjadega. ***Samal ajal peaks liit püüdma veenda IMOd tagama, et vastuvõetud standardid kajastaksid liidu kliimakaitse eesmärke.***

Muudatusettepanek 45

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 52

Komisjoni ettepanek

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel peaks komisjon konsulteerima asjaomaste eksperdirühmadega, eelkõige säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga. Selline ekspertidega konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatses käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte ***või rakendusakte.***

Muudatusettepanek

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel peaks komisjon konsulteerima ***paljude sidusrühmadega, sealhulgas tarbijaorganisatsioonidega, ning*** asjaomaste eksperdirühmadega, eelkõige säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga. Selline ekspertidega konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatses käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte.

Muudatusettepanek 46

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 53

Komisjoni ettepanek

(53) Alternatiivkütuste taristu on kiiresti arenev valdkond. Ühtse tehnilise kirjelduse puudumine takistab alternatiivkütuste taristu ühtse turu loomist. Seepärast peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et ühtlustada tehnilisi kirjeldusi valdkondades, kus ühised tehnilised kirjeldused puuduvad, kuid on vajalikud. Eelkõige peaks see hõlmama suhtlust elektrisõiduki ja laadimispunkti vahel, suhtlust laadimispunkti ja laadimistarkvara haldussüsteemi (tagasüsteemi) vahel; suhtlust elektrisõidukite rändlusteenusega ja suhtlust elektrivõrguga. Samuti on vaja kindlaks määrata sobiv juhtimisraamistik ning sõidukite ja võrgu vahelise teabevahetuse ökosüsteemi eri osalejate rollid. Lisaks tuleb arvesse võtta esile kerkivaid tehnoloogiaarendusi, näiteks elektriteid. Andmete esitamisega seoses on vaja ette näha täiendavad andmetüübid ja tehnilised kirjeldused seoses kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vormingu, esitamise sageduse ja kvaliteediga.

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 54

Komisjoni ettepanek

(54) Alternatiivkütuste ja eelkõige heitevabade kütuste turg on alles varajases arenguetapis ja tehnoloogia muutub kiiresti. See peaks tõenäoliselt mõjutama nõudlust alternatiivkütuste ja seega alternatiivkütuste taristu järele kõigi transpordiliikide lõikes. Seepärast peaks komisjon käesoleva määruse 2026. aasta lõpuks läbi vaatama, **eelkõige seoses raskeveokite laadimispunktide jaoks**

Muudatusettepanek

(53) Alternatiivkütuste taristu on kiiresti arenev valdkond. Ühtse tehnilise kirjelduse puudumine takistab alternatiivkütuste taristu ühtse turu loomist. Seepärast peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et ühtlustada tehnilisi kirjeldusi valdkondades, kus ühised tehnilised kirjeldused puuduvad, kuid on vajalikud. Eelkõige peaks see hõlmama suhtlust elektrisõiduki ja laadimispunkti vahel, suhtlust laadimispunkti ja laadimistarkvara haldussüsteemi (tagasüsteemi) vahel; suhtlust elektrisõidukite rändlusteenusega ja suhtlust elektrivõrguga. Samuti on vaja **kiiresti** kindlaks määrata sobiv juhtimisraamistik ning sõidukite ja võrgu vahelise teabevahetuse ökosüsteemi eri osalejate rollid. Lisaks tuleb arvesse võtta esile kerkivaid tehnoloogiaarendusi, näiteks elektriteid. Andmete esitamisega seoses on vaja ette näha täiendavad andmetüübid ja tehnilised kirjeldused seoses kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vormingu, esitamise sageduse ja kvaliteediga.

Muudatusettepanek

(54) Alternatiivkütuste ja eelkõige heitevabade kütuste turg on alles varajases arenguetapis ja tehnoloogia muutub kiiresti. See peaks tõenäoliselt mõjutama nõudlust alternatiivkütuste ja seega alternatiivkütuste taristu järele kõigi transpordiliikide lõikes. Seepärast peaks komisjon käesoleva määruse 2026. aasta lõpuks läbi vaatama, **võttes arvesse riikide turu- ja liiklusosa andmeid ning**

seatavate eesmärkidega ning veetranspordis ja lennunduses heiteta laevade ja õhusõidukite alternatiivkütuste taristu eesmärkidega.

turuprognose.

Muudatusettepanek 48

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 9 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9a) „kodanike energiakogukond“ – kogukond direktiivi (EL) 2019/944 artikli 2 punkti 11 tähenduses;

Muudatusettepanek 49

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 14**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14) „digitaalselt ühendatud laadimispunkt“ – laadimispunkt, mis suudab reaalajas saata ja vastu võtta teavet, **suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga kahesuunaliselt** ning mida saab kaugjalgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;

(14) „digitaalselt ühendatud laadimispunkt“ – laadimispunkt, mis suudab reaalajas saata ja vastu võtta teavet, **suhtleb tagasüsteemiga** ning mida saab kaugjalgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;

Muudatusettepanek 50

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 19 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19a) „energiatõhususe esikohale seadmise põhimõte“ – määruse (EL) 2018/1999 artikli 2 punktis 18 määratletud energiatõhususe esikohale seadmise põhimõte;

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 38

Komisjoni ettepanek

(38) „üldkasutatav alternatiivkütuste taristu“ – alternatiivkütuste taristu, mis asub üldsusele avatud kohas või valduses, **olenemata sellest, kas alternatiivkütuste taristu asub avalikul või eramaal**, kas kohaldatakse piiranguid või tingimusi seoses juurdepääsuga kohale või valdusele ning olenemata alternatiivkütuste taristu kasutamise suhtes kohaldatavatest tingimustest;

Muudatusettepanek

(38) „üldkasutatav alternatiivkütuste taristu“ – alternatiivkütuste taristu, mis asub üldsusele avatud kohas või valduses ning millele on piiramatu ja tingimusteta juurdepääs, olenemata sellest, kas see alternatiivkütuste taristu asub avalikul või eramaal;

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 38 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(38a) „osaliselt üldkasutatav laadimistaristu“ – laadimispark, -jaam või -punkt, mis asub üldsusele vähemalt 8 tundi päevas ja 6 päeva nädalas avatud kohas või valduses ning mille tööaeg on vähemalt 98 %;

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 43 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(43a) „kerg- ja raskeveokite laadimispunkt, -jaam või -park“ – laadimispunkt, -jaam või -park, mis on ehitatud ja ette nähtud nii kerg- kui ka raskeveokite laadimiseks tulenevalt kas pistmike/pistikute erikonstruktsioonist või laadimispunkti, -jaama või -pargi kõrval

asuva parkimiskoha ehitusest või mõlemast;

Muudatusettepanek 54

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 49**

Komisjoni ettepanek

(49) „tankimispunkt“ – tankimisrajatis, mis on ette nähtud paikse või teisaldatava seadme kaudu mis tahes vedela või gaasilise alternatiivkütuse tankimiseks ning mis saab korraga tankida ainult üht sõidukit;

Muudatusettepanek

(49) „tankimispunkt“ – tankimisrajatis, mis on ette nähtud paikse või teisaldatava seadme kaudu mis tahes vedela või gaasilise alternatiivkütuse tankimiseks ning mis saab korraga tankida ainult üht sõidukit **või laeva**;

Muudatusettepanek 55

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 54 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(54a) „taastuenergiakogukond“ – kogukond direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punkti 16 tähenduses;

Muudatusettepanek 56

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 56**

Komisjoni ettepanek

(56) „ohutu ja turvaline parkimine“ – artikli 17 lõike 1 punktis *b* osutatud parkimis- ja puhkeala, mis on ette nähtud raskeveokite öiseks parkimiseks;

Muudatusettepanek

(56) „ohutu ja turvaline parkimine“ – artikli 4 lõike 1 punktis *c* osutatud parkimis- ja puhkeala, mis on ette nähtud raskeveokite öiseks parkimiseks;

Muudatusettepanek 57

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 59**

Komisjoni ettepanek

(59) „nutilaadimine“ – laadimistoiming, mille käigus akusse suunatava elektrienergia kogust kohandatakse *elektroonilise side* kaudu saadud teabe alusel reaajas;

Muudatusettepanek

(59) „nutilaadimine“ – laadimistoiming, mille käigus akusse suunatava elektrienergia kogust kohandatakse *standardse sideprotokoll*i kaudu saadud teabe alusel reaajas; *nutilaadimine võib toimuda nii tavalise laadimiskiirusega kui ka kiirlaadimise korral, reaktsioonina dünaamilistele hinnasignaalidele või elektrivoo optimeerimiseks;*

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 66 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(66a) „logistikakeskus“ – ruum kindlaksmääratud alal, kus eri ettevõtjad teevad ärilistel alustel kõiki kaupade transpordi, logistika ja jaotamisega seotud tegevusi nii riigisisese kui ka rahvusvahelise transiidi puhul; ettevõtjad võivad olla hoonete ja rajatiste (laod, jaotuskeskused, laopinnad, kontorid, veoautoteenused jne) omanikud või rentnikud;

Muudatusettepanek 59

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 66 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(66b) „maksekaart“ – makseteenus, mis toimib füüsilise või digitaalse deebet- või krediitkaardi baasil ja hõlmab nutitelefoni rakendusse integreeritud maksekaarte;

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 66 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**(66c) „makseteenus“ – direktiivi
(EL) 2015/2366 artikli 4 punktis 3
määratletud makseteenus;**

Muudatusettepanek 61

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad vastavalt elektriajamiga kergsõidukite kasutuselevõtule;

– võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad vastavalt elektriajamiga kergsõidukite, **sealhulgas sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite** kasutuselevõtule;

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– **vähemalt üks laadimisjaam linnapiirkondade laadimisparkides ning TEN-T põhi- ja üldvõrgus on mõeldud haagisega väikestele tarbesõidukitele, võttes arvesse nende erinõudeid seoses selliste sõidukite kasutatava kaubaruumi mahuga;**

Muudatusettepanek 63

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– **laadimistaristu kasutuselevõtt**

toetab mitmeliigilist reisimist;

Muudatusettepanek 64

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– *kergsõidukite nutilaadimiseks ja kahesuunaliseks laadimiseks on loodud piisav arv üldkasutatavaid laadimisjaamu.*

Muudatusettepanek 65

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **1 kW** ning

(a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **3 kW**, *kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on alla 2,5 %*; ning

iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 2 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 2,5 % ja vähem kui 5 %; ning

iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,5 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 5 % ja vähem

kui 10 %; ning

iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 10 % ja vähem kui 15 %; ning

Muudatusettepanek 66

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(aa) kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal kavandatud sõidukite koguarvust on igal aastal suurem kui 15 %, ei ole siduvad taristualased eesmärgid vajalikud, kuid liikmesriik võtab lisameetmeid juhul, kui iga akutoitega elektriajamiga kergsõiduki koguvõimsus langeb alla 1 kW;

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(b) iga nende territooriumil registreeritud *pistikühendusega* kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **0,66 kW**.

(b) *iga nende territooriumil registreeritud kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 2 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on alla 2,5 %; ning*

iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate

laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,5 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 2,5 % ja vähem kui 5 % ning

iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 5 % ja vähem kui 10 % ning

iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 0,66 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 10 % ja vähem kui 15 % ning

Muudatusettepanek 68

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) kui liikmesriigi hübriidkergsõidukite osakaal kavandatud sõidukipargis on igal aastal suurem kui 15 %, ei ole siduvad taristualased eesmärgid vajalikud, kuid liikmesriik võtab lisameetmeid, kui iga hübriidkergsõiduki koguvõimsus langeb alla 0,66 kW;

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **300** kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

Muudatusettepanek

i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **600** kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

Muudatusettepanek 70

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 2 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **600** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **150** kW;

Muudatusettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **1200** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **300** kW;

Muudatusettepanek 71

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 2 – punkt b – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **300** kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

Muudatusettepanek

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **600** kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 2 – punkt b – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) 31. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust

Muudatusettepanek

ii) 31. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust

vähemalt **600** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **150** kW;

vähemalt **1200** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **300** kW;

Muudatusettepanek 73

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Kui laadimisjaam teenindab mõlemat sõidusuunda väikese liiklustihedusega teedel ja kui kulud, sealhulgas keskkonnakulud, on tuluga võrreldes eaproportsionaalsed, loetakse see mõlema suuna puhul vastavaks käesoleva artikli nõuetele, tingimusel et kogu paigaldatud võimsus ja laadijate arv vastavad ühele sõidusuuna jaoks vajalikule.

Muudatusettepanek 74

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6. Naaberliikmesriigid **tagavad**, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T **põhi-** ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

3. Naaberliikmesriigid **võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks**, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T **põhivõrgu** ja, **kui see ei ole majanduslikult teostatav, TEN-T** üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek 75

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Kui laadimispaik teenindab nii

kerge- kui ka raskeveokeid, käsitatakse laadimisparki ja laadimisjaamu nii kerge- kui ka raskeveokite üldkasutatava laadimistaristuna, tingimusel et kogu paigaldatud võimsus ja laadijate tüüp on nii kerge- kui ka raskeveokite puhul nõudmistele vastav.

Muudatusettepanek 76

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata äärepoolseimate piirkondade ja saarte suhtes, kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga. Sellisel juhul põhjendavad liikmesriigid oma otsust mõistlikult ja teevad selle teabe oma riiklike poliitikaraamistikel kättesaadavaks.

Muudatusettepanek 77

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. 31. detsembriks 2025 tuleb rohkem kui kümne kergsõidukitele mõeldud parkimiskohaga üldkasutatavate parkimisrajatistega ärihoonetes varustada vähemalt 15 % nende parkimiskohtadest üldkasutatavate laadimispunktidega.

Muudatusettepanek 78

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. *Komisjon peaks võtma vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja eriti nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid.*

Muudatusettepanek 79

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. *Liikmesriigid tagavad, et kõik TEN-T üldvõrgus asuvad jalgrattaliiklust võimaldavad üldkasutatavad laadimispaigid oleksid varustatud majapidamises kasutatava toitepistikuga, mille abil saab laadida elektrijalgrattaid.*

Muudatusettepanek 80

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt a – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(e) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispaigid, mille maksimaalne vahekaugus on **60** km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

(a) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispaigid, mille maksimaalne vahekaugus on **kohalikke olusid arvestades 60** km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

Muudatusettepanek 81

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

(f) TEN-T üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispaigid, mille maksimaalne vahekaugus on **100 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:**

Muudatusettepanek 82

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(b) TEN-T üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispaigid, mille maksimaalne vahekaugus on **kohalikke olusid arvestades 100 km:**

1a. *Kui laadimisjaam teenindab mõlemat sõidusuunda väikese liiklustihedusega teedel ja kui kulud, sealhulgas keskkonnakulud, on tuluga võrreldes ebaproportsionaalsed, loetakse see mõlema suuna puhul vastavaks käesoleva artikli nõuetele, tingimusel et kogu paigaldatud võimsus ja laadijate arv vastavad ühele sõidusuuna jaoks nõutavale.*

Muudatusettepanek 83

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1b. *Väikese liiklustihedusega teedel ja juhul, kui kulud on saadava kasuga, sealhulgas keskkonnakuludega võrreldes ebaproportsionaalsed, võivad liikmesriigid laiendada käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud raskeveokite puhul nõutavat vahemaad nii, et laadimispaikide vahelised koguvahemaad vastaksid keskmiselt vahemaanõuetele.*

Muudatusettepanek 84

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

8. Naaberliikmesriigid **tagavad**, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek

2. Naaberliikmesriigid **võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks**, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek 85

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. **Vajaduse korral vaatab komisjon läbi käesolevas määruses raskesõidukite jaoks ette nähtud elektrisõidukite laadimistaristule seatud eesmärgid, et viia need vastavusse ajakohastatud määruses (EL) 2019/1242 kehtestatud raskesõidukite CO₂-heite norme käsitlevate uute nõuetega.**

Muudatusettepanek 86

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. **Lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata äärepoolseimate piirkondade ja saarte suhtes, kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga. Sellisel juhul põhjendavad liikmesriigid oma otsust mõistlikult ja teevad selle teabe oma riiklike poliitikaraamistikel kättesaadavaks.**

Muudatusettepanek 87

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Komisjon peaks võtma vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad transiidikoridorid, mis ühendavad liikmesriike.

Muudatusettepanek 88

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 4a

Kerge- ja raskeveokite elektrilaadimistaristuga seotud eesmärgid
Kui laadimispark teenindab nii kerge- kui ka raskeveokeid, käsitatakse laadimisparki ja selles asuvaid laadimisjaamu nii kerge- kui ka raskeveokite üldkasutatava laadimistaristuna, kui paigaldatud koguvõimsus ja laadijate tüüp sobivad nii kerge- kui ka raskeveokitele.

Selgitus

Tehniliselt on kerg- ja raskeveokitel võimalik kasutada sama taristut, kui seda on maksimaalse väljundvõimsuse ja muude tehniliste lahenduste kavandamisel arvesse võetud. Sellise taristu ehitamine nii kerg- kui ka raskeveokite teenindamiseks võib vähendada kulusid ja pakkuda liikmesriikidele mõistlikku paindlikkust hõredalt asustatud ja vähese liiklustihedusega piirkondades, kus nõudlus sellise taristu järele on väike.

Muudatusettepanek 89

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Laadimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel laadida nende käitatavates üldkasutatavates laadimispunktides elektrisõidukit lepinguvabalt ning tasuta selle eest liidus laialdaselt kasutatava **maksevahendiga**. Selleks:

Muudatusettepanek

Laadimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel laadida nende käitatavates üldkasutatavates **ja alates artiklis 24 osutatud kuupäevast kasutusele võetud** laadimispunktides elektrisõidukit lepinguvabalt ning tasuta selle eest liidus laialdaselt kasutatava **maksevahenditega**. Selleks:

Muudatusettepanek 90

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, **mille väljundvõimsus on alla 50 kW**, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt **üht järgmist seadet**:

Muudatusettepanek

laadimispunktide käitajad võtavad **kõigis** artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades **vaikimisi** vastu elektroonilisi makseid **ja võimaluse korral sularaha**, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt **maksekaardilugejaid**:

Muudatusettepanek 91

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) maksekaardilugejad;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 92

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) kontaktivaba funktsiooniga

Muudatusettepanek

välja jäetud

seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte;

Muudatusettepanek 93

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iii**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iii) internetiühendust kasutavad seadmed, millega saab näiteks luua konkreetselt maksetehingu jaoks kasutatava ruutkoodi;

välja jäetud

Muudatusettepanek 94

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(k) laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt üht järgmist seadet:

välja jäetud

i) maksekaardilugejad;

ii) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.

Muudatusettepanek 95

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 2**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik **nende**

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik

käitatavad üldkasutatavad laadimisjaamad, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, vastavad punkti b nõudele.

üldkasutatavad *ja osaliselt üldkasutatavad laadimisjaamad* vastavad *käesoleva lõike* nõudele.

Muudatusettepanek 96

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Punktides a ja b sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

Muudatusettepanek

Käesolevas lõikes sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

Muudatusettepanek 97

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

12. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema **mõistlikud**, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes proportsionaalselt objektiivse põhjenduse alusel.

Muudatusettepanek

4. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad **ning põhinema ainult sõidukisse laaditaval elektril, kuid võib ka kohaldada trahvi laadimiskoha blokeerimise eest, et takistada parkimiskoha kasutamist pärast sõidukite laadimise lõpetamist**. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes proportsionaalselt objektiivse põhjenduse alusel.

Muudatusettepanek 98

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. Liikmesriigid volitavad riiklikke reguleerivaid asutusi võtma meetmeid, millega tagatakse, et küsitav hind ei sõltuks muu hulgas vahemaast järgmise laadijani, aku laetuse tasemest, sõiduki margist või lepingupõhises maksesüsteemis osalemisest. Riikide reguleerivad asutused jälgivad sõidukitootjate ja laadimispunktide käitajate hinnakujundust ja tavasid, kaaluvad asjakohaseid meetmeid konkurentsi ja tarbijate õiguste kaitsmiseks ning annavad korrapäraselt aru komisjonile.

Muudatusettepanek 99

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Laadimispunktide käitajad näitavad selgelt lepinguvaba hinda ja kõiki selle komponente kõigis nende käitatavates üldkasutatavates laadimisjaamades, nii et need on lõppkasutajatele teada enne laadimiskorra algust. **Vajaduse korral tuleb** laadimisjaamas selgelt **näidata vähemalt järgmised hinnakomponendid:**

Laadimispunktide käitajad näitavad selgelt lepinguvaba hinda ja kõiki selle komponente kõigis nende käitatavates üldkasutatavates laadimisjaamades, nii et need on lõppkasutajatele teada enne laadimiskorra algust. **Hinnakomponendid peavad** laadimisjaamas **olema** selgelt **esitatud kilovatt-tunni (kWh) hinnana. Käitajad tagavad, et nende käitatavad laadimispunktid on varustatud elektriarvestitega, mis võimaldavad laetud elektrit täpselt mõõta.**

Muudatusettepanek 100

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5 – taane 1**

Komisjoni ettepanek

– *laadimiskorra hind,*

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 101

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5 – taane 2**

Komisjoni ettepanek

– *minutihind,*

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 102

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5 – taane 3**

Komisjoni ettepanek

– *kilovatt-tunni (kWh) hind.*

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 103

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 6**

Komisjoni ettepanek

14. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajatelt, peavad olema **mõistlikud**, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud laadimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema **mõistlikud**, läbipaistvad ja

Muudatusettepanek

6. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajatelt, peavad olema läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud laadimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema läbipaistvad ja

mittediskrimineerivad. Piiriülese e-rändluse eest lisatasu ei võeta.

mittediskrimineerivad. Piiriülese e-rändluse, *kalibreerimisteenuste, tõhususe vähenemise jms* eest lisatasu ei võeta. *See teave tehakse lõppkasutajatele kättesaadavaks digitaalselt, sealhulgas pardaarvutite ja rakenduste kaudu või laadimispunktis, ning kõigile sidusrühmadele vastavalt käesoleva määruse artikli 18 sätetele.*

Muudatusettepanek 104

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 6 – lõik 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad võivad pakkuda klientidele laadimisteenuseid lepingu alusel, sealhulgas teiste liikuvusteenuse osutajate nimel ja eest. Liikuvusteenuse osutajad kehtestavad lõppkasutajatele mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad hinnad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud laadimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud.

Muudatusettepanek 105

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 6 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6a. Nutikate või kahesuunaliste laadimispunktide käitajad teevad põhivõrguettevõtjatelt, elektritarnijatelt või oma elektritootmise kaudu saadud

teabe taastuvelektri osakaalu kohta süsteemis ja sellega seotud kasvuhoonegaaside heite kohta reaajas kättesaadavaks kõige rohkem ühetunniste ajavahemike järel, võimaluse korral koos prognoosidega. See teave tuleks esitada elektritarnijaga sõlmitud lepingu alusel, kui see on asjakohane.

Muudatusettepanek 106

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

15. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimispunktid on digitaalselt ühendatud **laadimispunktid**.

Muudatusettepanek

7. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad **üsjapaigaldatud või renoveeritud** üldkasutatavad laadimispunktid on digitaalselt ühendatud, **neil on e-rändlusfunktsioon ning nende asukoht ja staatus on internetis kergesti nähtav**.

Muudatusettepanek 107

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 8

Komisjoni ettepanek

16. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad tavalaadimispunktid võimaldavad nutilaadimist.

Muudatusettepanek

8. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad **üsjapaigaldatud või renoveeritud** üldkasutatavad tavalaadimispunktid võimaldavad nutilaadimist. **Kui põhivõrguettevõtjad ja jaotusvõrguettevõtjad peavad seda vajalikuks, ja täiendusena käesoleva määruse artikli 14 lõike 4 sätetele, peaksid üldkasutatavad laadimispunktid olema võimalised kahesuunaliseks laadimiseks.**

Muudatusettepanek 108

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 9

Komisjoni ettepanek

17. *Liikmesriigid* võtavad vajalikud meetmed, et tagada *asjakohaste viitade kasutamine* parkimis- ja puhkealadel TEN-T teedevõrgus, kuhu on paigaldatud alternatiivkütuste taristu, et alternatiivkütuste taristu täpset asukohta oleks lihtne kindlaks teha.

Muudatusettepanek

9. *Alates artiklis 24 osutatud kuupäevast* võtavad *liikmesriigid* vajalikud meetmed, et tagada *asjakohase viitamise kasutuselevõtt teedel ning* parkimis- ja puhkealadel TEN-T teedevõrgus, kuhu on paigaldatud alternatiivkütuste taristu, et alternatiivkütuste taristu täpset asukohta oleks lihtne kindlaks teha. *Sellised viidad paigaldatakse ka kohta, kuhu selline alternatiivkütuste taristu on rajatud, ning need peavad olema vastavuses tavakütuste viitadega.*

Muudatusettepanek 109

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

11a. *Käitajad tagavad, et nende käitatavad laadimispunktid oleksid kogu nende ärilisel eesmärgil kasutamise ajal heas töökorras ja et lõigetes 2–5 sätestatud nõuded oleksid lõppkasutajatele alati kättesaadavad. Käitajad teevad andmed oma laadimispunktide käitusoleku määra ja hooldustoimingute kohta kättesaadavaks vastavalt artikli 18 sätetele. Käesoleva määruse sätteid ei kohaldata tagasiulatuvalt üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mis on paigaldatud enne artiklis 24 sätestatud kuupäeva.*

Muudatusettepanek 110

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 a (uus)

Artikkel 5a

Dünaamiline laadimistaristu

- 1. Liikmesriigid võivad kasutada dünaamilist laadimistaristut, näiteks kontaktivaba induktiivlaadimist või kontaktliini tehnoloogiat, ja arvestada neid artiklis 3 sätestatud väikeste tarbesõidukite eesmärkide ja artiklis 4 sätestatud raskete tarbesõidukite laadimistaristu eesmärkide saavutamisel.**
- 2. Liikmesriigid tagavad, et dünaamilise laadimistaristu kasutamisel saavutatakse käesoleva määruse artiklites 3 ja 4 sätestatud statsionaarse laadimistaristu üldeesmärgid samal määral.**

Muudatusettepanek 111

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 3**

Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks **2030** võetakse igas linnatranspordisõlmes kasutusele vähemalt üks üldkasutatav vesinikutankla. Selliste tanklate jaoks tehakse parima asukoha analüüs, milles kaalutakse eelkõige tanklate kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kus saaks varustada ka muid transpordiliike.

Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks **2029** võetakse igas linnatranspordisõlmes kasutusele vähemalt üks üldkasutatav vesinikutankla. Selliste tanklate jaoks tehakse parima asukoha analüüs, milles kaalutakse eelkõige tanklate kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kus saaks varustada ka muid transpordiliike. **Selleks et toetada vesinikutanklate taristu kasutuselevõtu kavandamist liikmesriikides, avaldab komisjon 31. detsembriks 2024 loetelu vesinikutanklate kasutuselevõtuks sobivatest mitmeliigilistest transpordisõlmedest.**

Muudatusettepanek 112

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

21. Naaberliikmesriigid **tagavad**, et lõike 1 teises lõigus osutatud maksimaalset vahekaugust ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek

2. Naaberliikmesriigid **võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks**, et lõike 1 teises lõigus osutatud maksimaalset vahekaugust ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek 113

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. **Komisjon võtab vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid.**

Muudatusettepanek 114

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

22. Üldkasutatava tankla käitaja või, kui käitaja ei ole tankla omanik, siis selle tankla omanik tagab vastavalt nendevahelisele kokkuleppele, et tankla **on kavandatud kergsõidukite ja raskeveokite teenindamiseks**. Kaubaterminalides tagavad üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad või omanikud, et nendes tanklates saab tankida ka vedelat vesinikku.

Muudatusettepanek

3. Üldkasutatava tankla käitaja või, kui käitaja ei ole tankla omanik, siis selle tankla omanik tagab vastavalt nendevahelisele kokkuleppele, et tankla **suudab teenindada ka raskeveokeid, välja arvatud juhul, kui sellega kaasnevad ebaproportsionaalsed kulud**. Kaubaterminalides tagavad üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad või omanikud, et nendes tanklates saab tankida ka vedelat vesinikku.

Muudatusettepanek 115

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata äärepoolseimate piirkondade ja saarte suhtes, kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga. Sellisel juhul põhjendavad liikmesriigid oma otsust mõistlikult ja teevad selle teabe oma riiklikus poliitikaraamistikus kättesaadavaks.

Muudatusettepanek 116

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1 – lõik 1 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

23. Kõik üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad võimaldavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast lõppkasutajatel tankida nende käitatavates tanklates lepinguvabalt ning tasuda selle eest liidus laialdaselt **kasutatava maksevahendiga**. Selleks tagavad vesinikutanklate käitajad, et kõik nende käitatavad vesinikutanklad võtavad vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt **üht** järgmist **seadet**:

1. Kõik üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad võimaldavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast lõppkasutajatel tankida nende käitatavates tanklates lepinguvabalt ning tasuda selle eest liidus laialdaselt **kasutatavate maksevahenditega**. Selleks tagavad vesinikutanklate käitajad, et kõik nende käitatavad vesinikutanklad võtavad vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt järgmist:

Muudatusettepanek 117

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1 – lõik 1 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(b) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.

välja jäetud

Muudatusettepanek 118

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 7 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

24. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema **mõistlikud**, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes objektiivse põhjenduse alusel.

Muudatusettepanek

2. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes objektiivse põhjenduse alusel.

Muudatusettepanek 119

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 7 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

25. Vesinikutankimispunktide käitajad teevad nende käitatavates tanklates hinnateabe kättesaadavaks enne tankimiskorra algust.

Muudatusettepanek

3. Vesinikutankimispunktide käitajad teevad nende käitatavates tanklates hinnateabe kättesaadavaks enne tankimiskorra algust. ***Nad näitavad selgelt hinda kõigis nende käitatavates üldkasutatavates tanklates, nii et need on lõppkasutajatele teada enne tankimiskorra algust. Selgelt peab olema näidatud kilovatt-tunni hind.***

Muudatusettepanek 120

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 7 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

26. Üldkasutatavate tanklate käitajad võivad pakkuda klientidele vesiniku

Muudatusettepanek

4. Üldkasutatavate tanklate käitajad võivad pakkuda klientidele vesiniku

tankimise teenuseid lepingu alusel, sealhulgas teiste liikuvusteenuse osutajate nimel ja eest. Liikuvusteenuse osutajad kehtestavad lõppkasutajatele **mõistlikud**, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad hinnad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne tankimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse tankimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud vesinikutankimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud.

Muudatusettepanek 121

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

tankimise teenuseid lepingu alusel, sealhulgas teiste liikuvusteenuse osutajate nimel ja eest. Liikuvusteenuse osutajad kehtestavad lõppkasutajatele läbipaistvad ja mittediskrimineerivad hinnad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne tankimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse tankimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud vesinikutankimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud.

Muudatusettepanek

Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, millega tagatakse 31. detsembriks 2030, et linnapiirkondades paigaldatakse surumaagaasi tanklad vastavalt ruumilise tiheduse kriteeriumile, millega tagatakse, et üks tankla katab 20 km² suuruse teeninduspiirkonna, eesmärgiga edendada maagaasi ja biometaani kasutamist linnades, sealhulgas ühistranspordis. Liikmesriigid võivad kaaluda rangemaid parameetreid veeldatud maagaasi, veeldatud naftagaasi ja surumaagaasi tanklate jaoks linna- ja linnalähedastes piirkondades, kus õhukvaliteet on eriti halb.

Muudatusettepanek 122

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõik 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1b. *Komisjon peaks võtma vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid.*

Muudatusettepanek 123

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 8a

Taastuvkütuste taristu

1. *Pärast riiklike poliitikaraamistike, turuosa ja transiitliikluse osakaalu ning turuproгноoside hindamist komisjoni poolt hiljemalt 1. detsembriks 2026 kavandavad liikmesriigid kõigile taastuvkütustele ette nähtud taristu väljaarendamise.*

2. *Komisjon lisab käesoleva määruse läbivaatamisel siduvad eesmärgid taastuvkütuste taristu jaoks, mis põhinevad riiklikel aruannetel, komisjoni analüüsil, mis põhineb riikliku ja kogu ELi hõlmava turuosa ning transiitliikluse osakaalu näitajatel.*

Muudatusettepanek 124

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 1 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Liikmesriigid tagavad, et merekonteineri- ja -reisilaevadele tagatakse meresadamates **minimaalne** kaldaäärne elektritoide. Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud

Liikmesriigid tagavad, et merekonteineri- ja -reisilaevadele tagatakse meresadamates **piisav** kaldaäärne elektritoide. Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed,

meetmed, millega tagatakse 1. jaanuariks 2030, et:

millega tagatakse 1. jaanuariks 2030, et:

Muudatusettepanek 125

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 2 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ca) mitu lühikest sadamakülastust, et laadida ja lossida sama sadama eri kaide ääres.

Muudatusettepanek 126

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

29. Kui **TEN-T põhi- või üldvõrgu** meresadam asub saarel, mis ei ole elektrivõrguga otse ühendatud, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

3. Kui meresadam asub saarel, mis ei ole elektrivõrguga otse **või piisavalt** ühendatud, **või äärepoolseimas piirkonnas**, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus, **või kui kulud on saadava kasu, sealhulgas keskkonnakasuga võrreldes ebaproportsionaalsed. Erandina võib kaldalt tuleva elektrinõudluse rahuldada elektrivõrgust.**

Muudatusettepanek 127

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid tagavad, et meresadamates oleks piisav arv laadimisjaamu, mis vastavad akutoitel laevade nõudlusele.

Muudatusettepanek 128

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Siseveesadamate kaldaäärse *elektritoitega* seotud eesmärgid

Muudatusettepanek

Siseveesadamate kaldaäärse *elektri- ja vesinikutoitega* seotud eesmärgid

Muudatusettepanek 129

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõik 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(b) 1. jaanuariks 2030 on kõigis TEN-T üldvõrgu siseveesadamates vähemalt üks *rajatis, mis varustab siseveelaevu kaldaäärse elektritoitega.*

Muudatusettepanek

(b) 1. jaanuariks 2030 on kõigis TEN-T *põhi- ja* üldvõrgu siseveesadamates vähemalt üks *akutoitega laevade jaoks piisava võimsusega laadimispunkt. Liikmesriigid tagavad piisava arvu laadimisjaamu, mis vastavad akutoitega laevade nõudlusele;*

Muudatusettepanek 130

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõik 1 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) 1. jaanuariks 2030 on kõigis TEN-T *põhi- ja* üldvõrgu siseveesadamates vähemalt üks *tankimispunkt, mis varustab siseveelaevu vesinikutoitega. Liikmesriigid tagavad piisava arvu tanklaid, mis vastavad kütuseelemenditoitega laevade nõudlusele;*

Muudatusettepanek 131

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 10 – lõik 1 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) Liikmesriigid tagavad sadamatele piisava võrguvõimsuse ja -ühenduse, võimsusreservi ja sageduse muundamise.

Muudatusettepanek 132

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Meresadamates veeldatud **maagaasiga** varustamise eesmärgid

Meresadamates veeldatud **maagaasi, vesiniku ja ammoniaagiga** varustamise eesmärgid

Muudatusettepanek 133

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

30. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv veeldatud maagaasi tankimise punkte, et merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2025 liikuda kogu TEN-T põhivõrgus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.

1. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv veeldatud maagaasi, **vesiniku ja ammoniaagi** tankimise punkte, et merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2025 liikuda kogu TEN-T põhivõrgus, **võttes arvesse turu tegelikke vajadusi ja arengut.** Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.

Muudatusettepanek 134

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

31. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud veeldatud maagaasi tankimise punktidele, võttes arvesse ka turu tegelikke vajadusi ja arengut.

Muudatusettepanek 135

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud veeldatud maagaasi, **vesiniku ja ammoniaagi** tankimise punktidele, võttes arvesse ka turu tegelikke vajadusi ja arengut.

Muudatusettepanek

Artikkel 11a

Meresadamates taastuvallikatest toodetud vesiniku ja ammoniaagiga varustamise eesmärgid

Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv taastuvallikatest toodetud vesiniku ja ammoniaagi tankimise punkte, et merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2025 liikuda kogu TEN-T põhivõrgus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et TEN-T põhivõrk oleks piisavalt varustatud.

Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud taastuvallikatest toodetud vesiniku ja ammoniaagi tankimise punktidele, võttes arvesse ka turu tegelikke vajadusi ja arengut.

Muudatusettepanek 136

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – pealkiri**

Komisjoni ettepanek

Seisvate õhusõidukite **elektriga varustamise** eesmärgid

Muudatusettepanek 137

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Liikmesriigid tagavad, et kõikide TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamade juhtorganid tagavad elektritoite seisvatele õhusõidukitele:

Muudatusettepanek 138

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 1 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 139

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

33. Liikmesriigid võtavad hiljemalt **alates 1. jaanuarist** 2030 vajalikud meetmed tagamaks, et lõike 1 kohaselt varustatud elekter tuleb elektrivõrgust või see on toodetud kohapeal taastuenergiana.

Muudatusettepanek

Seisvate õhusõidukite **elektrilaadimis- ja vesinikutankimistaristu** eesmärgid

Muudatusettepanek

Liikmesriigid tagavad, et kõikide TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamade juhtorganid **ja maapealse teeninduse teenuste osutajad** tagavad elektritoite seisvatele õhusõidukitele:

Muudatusettepanek

Käesoleva lõike kohaldamisalasse ei kuulu lühiajalised parkimiskohad, nagu jäätõrjepositsioonid, parkimiskohad sõjaväealadel ja üldise lennuliikluse parkimiskohad (alla 7,5 kuni suurima stardimassini).

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid võtavad hiljemalt **1. jaanuariks** 2030 vajalikud meetmed tagamaks, et lõike 1 kohaselt varustatud elekter tuleb elektrivõrgust või see on toodetud kohapeal taastuenergiana **või**

alternatiivkütuste abil.

Muudatusettepanek 140

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Kui TEN-T põhi- või üldvõrgu lennujaam asub saarel, mis ei ole elektrivõrguga otse ühendatud, või äärepoolseimas piirkonnas, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus, või kui kulud on saadava kasu, sealhulgas keskkonnakasuga võrreldes ebaproportsionaalsed.

Muudatusettepanek 141

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Liikmesriigid tagavad hiljemalt 1. jaanuariks 2030, et kõikide TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamade juhtorganid tagavad täiendava taastuvallikatest toodetud elektritoite kõikidele lennujaamades kasutatavatele maapealsetele sõidukitele.

Muudatusettepanek 142

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Liikmesriigid tagavad 1. jaanuariks 2030, et kõikide lennujaamade juhtorganid tagavad piisava arvu

*elektrilaadimisjaamu käesoleva artikli
lõike 3 kohaste teenuste ja
elektrilennukite jaoks.*

Muudatusettepanek 143

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**2c. Liikmesriigid tagavad
1. jaanuariks 2030, et kõikide
lennujaamade juhtorganid tagavad
sellised elektrilaadimistaristu ja
vesinikutankimistaristu võimsused, mis on
proportsionaalsed elektrilennukite ja
vesinikkütusega töötavate lennukite
kasutuselevõituga.**

Muudatusettepanek 144

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 12a

Raudteeliinide taristuga seotud eesmärgid

- 1. Liikmesriigid tagavad piisava
taristu, mis võimaldab 2030. aastaks liidu
raudteeliinid täielikult elektrifitseerida.**
- 2. Kui raudteeliinide otsene
elektrifitseerimine ei ole võimalik, tagavad
liikmesriigid piisava taristu, mis
võimaldab elektrifitseerimata liinidel
kasutada taastuvenergiat põhinevaid
jõuseadmeid. Liikmesriigid esitavad
täieliku põhjenduse sellise olukorra
kohta, mille puhul liini ei saa
elektrifitseerida.**
- 3. Isoleeritud võrkude puhul lõiget 1
ei kohaldata.**

Muudatusettepanek 145

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 12a

*Taristu alternatiivsete fossiilkütuste jaoks
üleminekuperioodil*

*Liikmesriigid tagavad, et olemasolevat
vedelate ja gaasiliste fossiilkütuste taristut
saab püüranguteta kasutada
alternatiivkütuste jaotamiseks ja
alternatiivkütuste segamiseks
fossiilkütustega.*

Muudatusettepanek 146

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Iga liikmesriik koostab ja saadab komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi.

Iga liikmesriik koostab **koos piirkondlike, riiklike ja kohalike ametiasutustega** ja saadab komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi. **Riiklik poliitikaraamistik peab põhinema üksikasjalikel turuosadel ja liikluse, eelkõige transiitliikluse osakaalul, andmete jälgimisel ja sisaldama üksikasjalikke turuprognose.**

Muudatusettepanek 147

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(t) hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu praegusele

(a) hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu praegusele

olukorrale ja tulevasele arengule ning alternatiivkütuste taristu arendamisele, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust;

olukorrale ja tulevasele arengule, **sealhulgas ühistranspordivõrkude olukorrale**, ning alternatiivkütuste taristu arendamisele, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust **ning äärepoolseimate piirkondade omavahelist ning äärepoolseimate piirkondade ja mandri vahelist liikuvust ja juurdepääsetavust**;

Muudatusettepanek 148

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a – alapunkt i (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

i) riiklikul tasandil olemasoleva avalikult kättesaadava alternatiivkütuste taristu paiknemise tihedus lähtub rahvastikutihedusest ja artikli 2 lõikes 3 osutatud alternatiivkütustel töötavate sõidukite registreerimiste arvust kohalikus piirkonnas NUTS 3 tasandi alusel vastavalt viimasele NUTSi klassifikatsioonile;

Muudatusettepanek 149

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(aa) hinnang võrgu võimsuse hetkeolukorrale ja tulevasele arengule, sealhulgas vajalikele meetmetele ja finantseerimisele;

Muudatusettepanek 150

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(u) artiklite 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 kohased riiklikud eesmärgid, mille puhul on käesolevas määruses sätestatud kohustuslikud riiklikud eesmärgid;

Muudatusettepanek

(b) artiklite 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 ja 12a kohased riiklikud eesmärgid, mille puhul on käesolevas määruses sätestatud kohustuslikud riiklikud eesmärgid;

Muudatusettepanek 151

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt d**

Komisjoni ettepanek

(w) poliitika ja meetmed, mis on vajalikud, et tagada käesoleva lõike punktides b ja c osutatud kohustuslike eesmärkide saavutamine;

Muudatusettepanek

(d) poliitika ja meetmed, mis *ei piirdu vaid investeerimiskavaga ning* on vajalikud, et tagada käesoleva lõike punktides b ja c osutatud kohustuslike eesmärkide saavutamine;

Muudatusettepanek 152

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt d a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(da) *poliitika ja meetmed, mis on seotud taristu kasutuselevõtu üldise rahastamisega, et tagada käesoleva lõike punktides b ja c osutatud eesmärkide saavutamine, sealhulgas seotud ettevõtjatega sõlmitud ostulepingute kasutamine, kui need on olemas;*

Muudatusettepanek 153

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt g**

Komisjoni ettepanek

(z) meetmed alternatiivkütuste taristu edendamiseks linnatranspordisõlmedes,

Muudatusettepanek

(g) meetmed alternatiivkütuste taristu edendamiseks linnatranspordisõlmedes,

eelkõige seoses üldkasutatavate laadimispunktidega;

eelkõige seoses üldkasutatavate laadimispunktidega, **ning meetmed, millega toetatakse mitmeliigilist kohalikku ja piirkondlikku reisimist;**

Muudatusettepanek 154

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt h**

Komisjoni ettepanek

(aa) meetmed piisava arvu üldkasutatavate kiirlaadimispunktide kasutuselevõtu edendamiseks;

Muudatusettepanek

(h) meetmed piisava arvu üldkasutatavate kiirlaadimispunktide kasutuselevõtu edendamiseks **kooskõlas elektrisõidukite parklate arendamisega;**

Muudatusettepanek 155

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt j a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ja) **meetmed, millega tagatakse, et üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide ning alternatiivkütustel töötavate transpordivõimaluste, sealhulgas ühistranspordi laiendamine on taskukohased ja kättesaadavad haavatavatele tarbijatele ning energiaostuvõimetutele või energiaostuvõimetuse ohus olevatele tarbijatele;**

Muudatusettepanek 156

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt j b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(jb) **äärepoolseimate piirkondade erivajadustele suunatud meetmed, kui see on asjakohane;**

Muudatusettepanek 157

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k

Komisjoni ettepanek

(dd) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused;

Muudatusettepanek

(k) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused **ning piiratakse esialgse kohaldamise ja tegeliku kasutuselevõtu vahelise latentsusaja kestust maksimaalselt kuu kuuga, võttes nõuetekohaselt arvesse sidusrühmadega peetud konsultatsioone ja keskkonnamõju hindamise menetlusi. Eelkõige tuleb täielikult digiteerida üldkasutatava laadija paigaldamise taotlemise kord;**

Muudatusettepanek 158

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ka) meetmed, millega tagatakse, et väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd) saavad täiel määral kasu alternatiivkütuste taristu arendamisest oma kolmekordses rollis – tootjate, käitajate ja kasutajatena;

Muudatusettepanek 159

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(kb) meetmed, millega toetatakse taastuvenergiakogukondi, kodanike energiakogukondi ja mitteäriksel eesmärgil tegutsevaid käitajaid

*laadimispunktide rajamisel, eelkõige
hõredalt asustatud piirkondades.*

Muudatusettepanek 160

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt n

Komisjoni ettepanek

(gg) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates peale merelaevade varustamise veeldatud maagaasi ja kaldaäärse elektritoitega, eelkõige vesiniku, **ammoniaagi** ja elektri kasutuselevõtuks;

Muudatusettepanek

(n) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates peale merelaevade varustamise veeldatud maagaasi ja kaldaäärse elektritoitega, eelkõige vesiniku, **vesinikust saadud kütuste** ja elektri kasutuselevõtuks;

Muudatusettepanek 161

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt o

Komisjoni ettepanek

(hh) kava alternatiivkütuste, eelkõige vesiniku **ja** elektri kasutuselevõtuks siseveetranspordis;

Muudatusettepanek

(o) kava alternatiivkütuste, eelkõige vesiniku, elektri, **veeldatud maagaasi ja muude asjakohaste alternatiivkütuste** kasutuselevõtuks siseveetranspordis;

Muudatusettepanek 162

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pa) *terviklik investeerimiskava, milles sätestatakse riiklikus poliitikaraamistikus seatud eesmärkide saavutamiseks vajalikud investeeringud ja mis hõlmab ka väljaspool TEN-T võrku asuvaid taristuid;*

Muudatusettepanek 163

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pb) võrguühenduse ja võimsuse tagamise meetmetes võetakse arvesse laadimisparkide arvu, mida võib tulevikus pärast elektrisõidukite osakaalu kasvu ette näha;

Muudatusettepanek 164

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pc) võrgu piisava võimsusega sobivate asukohtade kaardistamine nende arendamiseks ja tulevase laadimisnõudluse modelleerimine. Kõnealune teave tehakse avalikkusele kättesaadavaks;

Muudatusettepanek 165

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pd) meetmed ja investeeringud, millega toetatakse taastuvatest energiaallikatest elektritootmisvõimsuse kasutuselevõttu elektri tarnimiseks laadimisjaamadesse ning vesiniku ja ammoniaagi tootmiseks tanklates, sealhulgas taastuvelektri tootmisvõimsust lennujaamades ja sadamates.

Muudatusettepanek 166

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. *Varajase tagasiside saamiseks, ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, palutakse liikmesriikidel üles esitada riiklike poliitikaraamistike kavandid, mida käesoleva artikli reeglite kohaselt hindab komisjon. Komisjon esitab oma hinnangu ja soovitused hiljemalt kuus kuud pärast riikliku poliitikaraamistiku kavandi kättesaamist.*

Muudatusettepanek 167

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

35. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse nende territooriumil juba kasutatavate eri transpordiliikide vajadusi, sealhulgas **selliste transpordiliikide vajadusi**, mille puhul fossiilkütuste alternatiivid on piiratud.

2. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse **eri piirkondade ja** nende territooriumil juba kasutatavate eri transpordiliikide vajadusi, sealhulgas **neid**, mille puhul fossiilkütuste alternatiivid on piiratud.

Muudatusettepanek 168

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

36. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse vajaduse korral arvesse piirkondlike ja kohalike ametiasutuste huve, eelkõige ühistranspordi jaoks ette nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning asjaomaste sidusrühmade huve.

3. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse vajaduse korral arvesse piirkondlike ja kohalike ametiasutuste huve, eelkõige ühistranspordi jaoks ette nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning **kõigi asjaomaste sidusrühmade, eelkõige transpordi- ja energiataristu ettevõtjate** huve.

Muudatusettepanek 169

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid võtavad oma poliitikaraamistikesse piirkondlikke erinevusi ja pööravad erilist tähelepanu vähem arenenud piirkondadele (NUTS 2 tasandil), eelkõige piirkondadele, mille SKP elaniku kohta (ostujõu standard elaniku kohta protsentides ELi 27 liikmesriigi keskmisega võrreldes) on alla 50.

Muudatusettepanek 170

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid hindavad ja teatavad osana oma riiklikust poliitikaraamistikust, kuidas laadimis- ja tankimispunktide käitajad on artiklite 5 ja 7 sätteid rakendanud. Hindamise tulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed selle tagamiseks, et laadimis- ja tankimispunktide käitajad järgiksid artikleid 5 ja 7.

Muudatusettepanek 171

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 4**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

37. Vajaduse korral teevad liikmesriigid koostööd, korraldades konsultatsioone või kasutades ühiseid poliitikaraamistikke, et tagada käesoleva

4. Vajaduse korral teevad liikmesriigid koostööd, korraldades konsultatsioone või kasutades ühiseid poliitikaraamistikke, et tagada käesoleva

määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete sidusus ja kooskõlastatus. Eelkõige teevad liikmesriigid koostööd veetranspordis alternatiivkütuste kasutamist käsitlevate strateegiate ja asjaomase taristu kasutuselevõtu osas. Komisjon abistab liikmesriike koostööprotsessis.

määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete sidusus ja kooskõlastatus, *sealhulgas alternatiivkütuste taristu kättesaadavus TEN-T põhivõrgu ja TEN-T üldvõrgu piiriülestel lõikudel*. Eelkõige teevad liikmesriigid koostööd veetranspordis alternatiivkütuste kasutamist käsitlevate strateegiate ja asjaomase taristu kasutuselevõtu osas. Komisjon abistab liikmesriike koostööprotsessis.

Muudatusettepanek 172

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. *Komisjon peaks võtma vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ning eriti nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid.*

Muudatusettepanek 173

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

38. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad olema kooskõlas ELi toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega.

5. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad *varade kasutuskõlbmatuks muutumise ärahoidmiseks* olema kooskõlas *kliimaeesmärkidega ja* ELi toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega.

Muudatusettepanek 174

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 6

Komisjoni ettepanek

39. Iga liikmesriik teeb oma riikliku poliitikaraamistiku kavandi üldsusele kättesaadavaks ning tagab, et üldsusele antakse varajased ja tõhusad võimalused osaleda riikliku poliitikaraamistiku kavandi ettevalmistamises.

Muudatusettepanek

6. Iga liikmesriik teeb oma riikliku poliitikaraamistiku kavandi, ***sealhulgas põhjaliku rahastamiskava***, üldsusele kättesaadavaks ning tagab, et üldsusele antakse varajased ja tõhusad võimalused osaleda riikliku poliitikaraamistiku kavandi ettevalmistamises.

Muudatusettepanek 175

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 7 – punkt b a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) kas poliitika ja meetmed on geograafiliselt jaotunud liikmesriigi eri piirkondade vahel.

Muudatusettepanek 176

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 14 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

43. Iga liikmesriik esitab komisjonile eraldi eduaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta esimest korda 1. jaanuariks **2027** ja seejärel iga kahe aasta tagant.

1. Iga liikmesriik esitab komisjonile eraldi eduaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta esimest korda 1. jaanuariks **2026** ja seejärel iga kahe aasta tagant.

Muudatusettepanek 177

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 14 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

45. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga **kolme** aasta

3. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga **kahe** aasta tagant,

tagant, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sh nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel võetakse arvesse kõiki laadimispunktide liike, olgu tegemist avalike või eraomandis laadimispunktidega, ning antakse soovitusi tüübi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. Hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide kasutuselevõtuks ja lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse. Võrguettevõtjad võtavad hindamist ja meetmeid arvesse direktiivi (EL) 2019/944 artikli 32 lõikes 3 ja artiklis 51 osutatud võrgu arengukavades.

kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sh nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel võetakse arvesse kõiki laadimispunktide liike – **nutilaadimine, kahesuunaline laadimine ja kõik väljundvõimsused** –, olgu tegemist avalike või eraomandis laadimispunktidega, ning antakse soovitusi tüübi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. Hinnang **hõlmab hinnakujundust ja muid artiklile 13 vastavaid tarbijaga seotud aspekte ning see** tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide kasutuselevõtuks ja lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse. Võrguettevõtjad võtavad hindamist ja meetmeid arvesse direktiivi (EL) 2019/944 artikli 32 lõikes 3 ja artiklis 51 osutatud võrgu arengukavades.

Muudatusettepanek 178

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

46. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga **kolme** aasta tagant kahesuunalise laadimise võimalikku rolli taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohaseid meetmeid nii avalikes kohtades kui ka eravaldustes asuvate kahesuunaliste laadimispunktide

Muudatusettepanek

4. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate, **energiavahendajate ning tarbimiskaja pakkujate** sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga **kahe** aasta tagant kahesuunalise laadimise võimalikku rolli **tippkoormuse puhul ja** taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid **pärast kõigi asjaomaste sidusrühmadega, sealhulgas**

kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

laadimispunktide käitajate ja lahenduste pakkujatega konsulteerimist vajaduse korral asjakohaseid meetmeid nii avalikes kohtades kui ka eravaldustes asuvate kahesuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

Muudatusettepanek 179

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

48. Komisjon hindab 1. jaanuariks **2026** liikmesriikide poolt artikli 13 lõike 9 kohaselt teatatud riiklikke poliitikaraamistikke ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande kõnealuste riiklike poliitikaraamistike hindamise ja nende sidususe kohta liidu tasandil, sealhulgas annab esimese hinnangu artikli 13 lõikes 1 osutatud riiklike eesmärkide saavutamise eeldatava taseme kohta.

Muudatusettepanek

1. Komisjon hindab 1. jaanuariks **2025** liikmesriikide poolt artikli 13 lõike 9 kohaselt teatatud riiklikke poliitikaraamistikke ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande kõnealuste riiklike poliitikaraamistike hindamise ja nende sidususe kohta liidu tasandil, sealhulgas annab esimese hinnangu artikli 13 lõikes 1 osutatud riiklike eesmärkide saavutamise eeldatava taseme kohta.

Muudatusettepanek 180

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 3 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 14 lõike 1 kohaseid eduaruandeid käsitleva hindamisaruande **üks aasta** pärast seda, kui liikmesriigid on esitanud riiklikud eduaruanded. See hinnang sisaldab hinnangut järgmise kohta:

Muudatusettepanek

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 14 lõike 1 kohaseid eduaruandeid käsitleva hindamisaruande **kuus kuud** pärast seda, kui liikmesriigid on esitanud riiklikud eduaruanded. See hinnang sisaldab hinnangut järgmise kohta:

Muudatusettepanek 181

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 15 – lõige 3 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) vajadus kohandada ja/või muuta olemasolevaid siduvaid eesmärke või seada uusi eesmärke ootamatute turusuundumuste ja/või tehnoloogiliste uuenduste tõttu.

Muudatusettepanek 182

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(mm) üldkasutatavate vesinikutankimispunktide arv;

(b) üldkasutatavate vesiniku- ja muude säästvate taastuvkütuste tankimispunktide arv;

Muudatusettepanek 183

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt b a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) tarbijaga seotud aspektid vastavalt artiklitele 13 ja 14.

Muudatusettepanek 184

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt c**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(nn) TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite taristu;

(c) TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite taristu, sealhulgas elektrilaadimis- ja vesinikutankimispunktide arv;

Muudatusettepanek 185

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt d**

Komisjoni ettepanek

(oo) TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades seisvate õhusõidukite elektritoite taristu;

Muudatusettepanek

(d) TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamade elektritoite taristu, sealhulgas õhusõidukite jaoks ette nähtud elektrilaadimis- ja vesinikutankimispunktide arv ning maapealsete sõidukite elektrilaadimispunktid;

Muudatusettepanek 186

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt j a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ja) alternatiivsete kütuste taristu äärepoolseimates piirkondades ja saartel.

Muudatusettepanek 187

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. Komisjon kaalub käesoleva määruse võimalikku muutmist õigusnormide lihtsustamist silmas pidades. Komisjon ja liikmesriikide pädevad asutused kohanduvad pidevalt halduskorra parimate tavadega ja võtavad kõik meetmed, et käesoleva määruse täitmist lihtsustada, hoides halduskoormust minimaalsena.

Muudatusettepanek 188

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 16 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

53. Kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruandest või komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb, et on oht, et liikmesriik ei täida artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklikke eesmärke, **võib** komisjon **teatada** sellest asjaomasele liikmesriigile ja **nõuda** riiklike eesmärkide saavutamiseks parandusmeetmete võtmist. Asjaomane liikmesriik teavitab kolme kuu jooksul pärast komisjoni järelduste kättesaamist komisjoni parandusmeetmetest, mida ta kavatseb rakendada artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Parandusmeetmed hõlmavad lisameetmeid, mida liikmesriik rakendab artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks, ning meetmete selget ajakava, mis võimaldab hinnata iga-aastaseid edusamme nende eesmärkide saavutamisel. Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed on rahuldavad, ajakohastab asjaomane liikmesriik oma viimases eduaruandes, millele on osutatud artiklis 14, kõnealuseid parandusmeetmeid ja esitab selle komisjonile.

Muudatusettepanek 189

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 16 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 190

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 3

Muudatusettepanek

2. Kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruandest või komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb, et on oht, et liikmesriik ei täida artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklikke eesmärke, **teatab** komisjon sellest asjaomasele liikmesriigile ja **nõuab** riiklike eesmärkide saavutamiseks parandusmeetmete võtmist. Sellisel juhul annab komisjon tehnilist ja rahalist toetust, et aidata neid parandusmeetmeid rakendada. Asjaomane liikmesriik teavitab kolme kuu jooksul pärast komisjoni järelduste kättesaamist komisjoni parandusmeetmetest, mida ta kavatseb rakendada artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Parandusmeetmed hõlmavad lisameetmeid, mida liikmesriik rakendab artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks, ning meetmete selget ajakava, mis võimaldab hinnata iga-aastaseid edusamme nende eesmärkide saavutamisel. Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed on rahuldavad, ajakohastab asjaomane liikmesriik oma viimases eduaruandes, millele on osutatud artiklis 14, kõnealuseid parandusmeetmeid ja esitab selle komisjonile.

Muudatusettepanek

2a. Euroopa Komisjon teavitab Euroopa Parlamenti nõuetekohaselt lõike 2 kohaselt võetud meetmetest.

Komisjoni ettepanek

56. Tanklas kütusehindade näitamisel esitatakse vajaduse korral **teavitamise eesmärgil asjakohaste ühikuhindade võrdlus**, eelkõige elektri ja vesiniku puhul, **järgides II lisa punktis 9.3 osutatud alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühist metoodikat**.

Muudatusettepanek 191

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

59. Liikmesriigid **määravad tunnuskoodide registreerimise organisatsiooni (IDRO)**. **IDRO annab** välja ja **haldab** kordumatuid tunnuskode, et hiljemalt üks aasta pärast artiklis 24 osutatud kuupäeva identifitseerida vähemalt laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid.

Muudatusettepanek 192

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad nende käitatava alternatiivkütuste taristuga seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse ning võimaldavad kõnealustele andmetele tasuta juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide kaudu. Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:

Muudatusettepanek

3. Tanklas kütusehindade näitamisel esitatakse vajaduse korral, eelkõige elektri ja vesiniku puhul, **teavitamise eesmärgil asjakohaste ühikuhindade võrdlus jooksevhindades kilovatt-tunni kohta lepinguvaba laadimise puhul**.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid **annavad** välja ja **haldavad** kordumatuid tunnuskode, et hiljemalt üks aasta pärast artiklis 24 osutatud kuupäeva identifitseerida vähemalt laadimispunktide käitajaid ja liikuvusteenuse osutajaid.

Muudatusettepanek

Üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad nende käitatava alternatiivkütuste taristuga seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse ning võimaldavad kõnealustele andmetele tasuta juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide **ning Euroopa ühtse juurdepääsupunkti** kaudu. Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:

Muudatusettepanek 193

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt ii a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiia) juurdepääs raskeveokitele, sealhulgas laadimis- ja tankimispunktide kõrguse, pikkuse ja laiuse piirangud;

Muudatusettepanek 194

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt iv

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iv) laadimisjaama ja tankla **omaniku ja** käitaja kontaktandmed;

iv) laadimisjaama ja tankla käitaja kontaktandmed;

Muudatusettepanek 195

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt iv a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iva) ilmastikukaitse ja muude teenindusfunktsioonide kättesaadavus.

Muudatusettepanek 196

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt b – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

i) **vähemalt** laadimispunkti käitaja ja selles laadimispunktis teenuseid pakkuvate liikuvusteenuse osutajate tunnuskoovid, nagu on osutatud lõikes 1;

i) laadimispunkti käitaja ja selles laadimispunktis teenuseid pakkuvate liikuvusteenuse osutajate tunnuskoovid, nagu on osutatud lõikes 1;

Muudatusettepanek 197

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt b – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) *pistmiku* tüüp;

Muudatusettepanek

ii) *laadimispunktide püsipistiku tüüp ja kättesaadavus või kasutajate juriidiline kohustus kasutada oma tehnikat (bring your own technology (BYOT));*

Muudatusettepanek 198

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt b – alapunkt iv a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek
iva) maksevõimalused;

Muudatusettepanek 199

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses);

Muudatusettepanek

ii) kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses) *ning kättesaadavuse määr asjakohase ajavahemiku kohta (päev/tund);*

Muudatusettepanek 200

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt ii a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iia) parkimishinnad ja parkimise võimalikud ajapiirangud;

Muudatusettepanek 201

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iii a) võimaldab kahesuunalist laadimist (jah/ei);

Muudatusettepanek 202

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiib) maksevõimalused;

Muudatusettepanek 203

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiib) taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia osakaal ning laadimis- ja tankimispunktides tarnitava elektri kasvuhoonegaaside heite sisaldus vastavalt vajadusele;

Muudatusettepanek 204

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiic) vajaduse korral parkimisaja piirang;

Muudatusettepanek 205

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiid) maksevõimalused.

Muudatusettepanek 206

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Käesoleva lõike punktis c nimetatud dünaamilised andmed tuleks teha kättesaadavaks täpselt ja reaalajas mitte harvemini kui iga tunni tagant, koos prognoosandmetega, kui need on kättesaadavad.

Muudatusettepanek 207

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

61. Liikmesriigid tagavad kõigi sidusrühmade jaoks avatud ja mittediskrimineeriva juurdepääsu andmetele oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kohaldades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL⁶⁷.

3. Liikmesriigid tagavad kõigi sidusrühmade jaoks avatud ja mittediskrimineeriva juurdepääsu andmetele oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kohaldades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL⁶⁷, **samuti Euroopa juurdepääsupunkti süsteemi kaudu, ning tagavad, et teave tehakse avalikult kättesaadavaks kasutamiseks teistele turuosalistele ja teenuseosutajatele, järgides nõuetekohaselt andmekaitse nõudeid. Liikmesriigid tagavad, et üldkasutatavate laadimispunktide käitajad edastavad – eelkõige hindadega seotud – andmed riiklikele reguleerivatele asutustele ja turu läbipaistvuse järelevalveasutusele.**

⁶⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

⁶⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek 208

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid tagavad küberturvalisuse, andmekaitse ja julgeoleku kõrge taseme, eelkõige autentimis-, arveldus- ja makseprotsessides, kogu tarneahelas ja taristu käitaja jaoks, rakendades ja jõustades isikuandmete kaitse üldmääruse (EL) 2016/679 tingimusi.

Muudatusettepanek 209

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 3 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. Liikmesriigid tagavad, et transpordi laadimistaristu vastab küberturvalisuse nõuetele, sealhulgas täiendavatele aruandlus- ja turvakohustustele, mis on sätestatud kavandatavas direktiivis, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega tunnustatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148^{1a}.

^{1a} **Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt**

kõrge tase kogu liidus, ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148 (COM(2020)0823).

Muudatusettepanek 210

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 4 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, et:

Muudatusettepanek

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 20 vastu delegeeritud õigusakte, et:

Muudatusettepanek 211

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 4 – punkt c a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ca) luua 2024. aastaks Euroopa ühtne juurdepääsupunkt.

Muudatusettepanek 212

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 19 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Üldkasutatavad ammoniaagitankimispunktid, mis on kasutusele võetud või mida on uuendatud alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, peavad vastama II lisa punktides 7.1 ja 7.2 sätestatud tehnilistele kirjeldustele.

Muudatusettepanek 213

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 19 – lõige 7 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga **17** vastu delegeeritud õigusakte, et:

Muudatusettepanek 214

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 19 – lõige 7 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

(b) muuta II lisa, ajakohastades viiteid kõnealuses lisas sätestatud tehnilistes kirjeldustes osutatud standarditele.

Muudatusettepanek 215

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 20 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

71. Artiklites 18 ja 19 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates artiklis 24 osutatud kuupäevast. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. ***Volituste delegerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.***

Muudatusettepanek 216

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – lõik 1**

Muudatusettepanek

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga **20** vastu delegeeritud õigusakte, et:

Muudatusettepanek

(b) muuta II lisa, ajakohastades viiteid kõnealuses lisas sätestatud tehnilistes kirjeldustes osutatud standarditele ***kuus kuud pärast nende tehnilist kasutuselevõttu.***

Muudatusettepanek

2. Artiklites 18 ja 19 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates artiklis 24 osutatud kuupäevast. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist.

Komisjoni ettepanek

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 ja esitab vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks.

Muudatusettepanek

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 ja esitab vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks.
Eelkõige pööratakse läbivaatamisel tähelepanu eesmärkide ja taristunõuete piisavusele, võttes arvesse tehnoloogia ja turu arengut käesoleva määruse vastuvõtmisele järgneval perioodil. Lävivaatamine hõlmab hinnangut lennunduse elektri- ja vesinikuturgude hetkeolukorrale ja edasisele arengule ning teostatavusuuringut asjakohase taristu kasutuselevõtu kohta õhusõidukite käitamiseks.

Muudatusettepanek 217

**Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – lõik 1 – punkt 3 – taane 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– ***meetmed, millega tagatakse, et üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide ning alternatiivkütustel töötavate transpordivõimaluste, eelkõige ühistranspordi laiendamine on taskukohased ja kättesaadavad haavatavatele tarbijatele ning energiaostuvõimetutele või energiaostuvõimetuse ohus olevatele tarbijatele;***

Muudatusettepanek 218

**Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 1. osa – punkt 1.1.**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1.1. Mootorsõidukite tavalaadimispunktid: vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite tavalaadimispunktid varustatakse

1.1. Mootorsõidukite tavalaadimispunktid: vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite tavalaadimispunktid varustatakse

koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis
EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi
pistikupesade või pistmikega.

koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis
EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi
pistikupesade või pistmikega ***ning ühe
majapidamises kasutava pistikupesaga
elektrijalgrataste jaoks.***

NÕUANDVA KOMISJONI MENETLUS

Pealkiri	Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL kehtetuks tunnistamine
Viited	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 13.9.2021
Arvamuse esitajad istungil teada andmise kuupäev	ENVI 13.9.2021
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Alexandr Vondra 29.9.2021
Läbivaatamine parlamendikomisjonis	13.1.2022
Vastuvõtmise kuupäev	31.3.2022
Lõpphääletuse tulemus	+: 71 –: 11 0: 3
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Maria Arena, Nicolás González Casares, Dan-Ștefan Motreanu, Manuela Ripa, Tomislav Sokol

NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

71	+
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Joanna Kopcińska, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélia Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Artukowicz, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Christine Schneider, Tomislav Sokol, Maria Spyraiki, Pernille Weiss
Renew	Pascal Canfin, Andreas Glück, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Linea Sogaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Maria Arena, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Petros Kokkalis, Mick Wallace

11	-
The Left	Malin Björk
Verts/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Malte Gallée, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Manuela Ripa

3	0
ID	Teuvo Hakkarainen
The Left	Anja Hazekamp, Silvia Modig

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu

27.4.2022

TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJON ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

mis käsitleb ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Arvamuse koostaja Michael Bloss

LÜHISELGITUS

Käesolev aastakümme nõuab kõigi sektorite ümberkujundamist, et need vastaksid Pariisi kokkuleppele, ja et püüda piirata globaalset soojenemist 1,5 kraadiga. Transpordisektori puhul soovime, et Euroopa autotööstusest saaks üleilmne liider elektromobiilsuse vallas ning läheks samal ajal üle teistele säästvatele transpordiliikidele, sealhulgas jagatud liikuvuse, parema ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse, sealhulgas jalgrattasõidu ja kõndimise kaudu. Kõnealune määrus peab võimaldama ümberkujundamist, aitama luua võimalusi Euroopa ettevõtjatele ja looma uusi töökohti.

Valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli aruandes kliima 1,5 °C soojenemise kohta¹ hoiatatakse, et Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkide täitmiseks peame sel kümnendil heidet märkimisväärselt vähendama ja kui praegustest meetmetest ei piisa, on puudujääki hiljem tõenäoliselt võimatu korvata. Prioriteet on vähendada rohkem kui 75 % ELi kasvuhoonegaaside heitest põhjustavate fossiilkütuste² heidet ja need fossiilkütused asendada äärmiselt energiatõhusa ja 100 % taastuvatel energiaallikatel põhineva süsteemiga. Transpordisektoris pole pärast 2030. aastat ruumi uutele sise põlemismootoriga autodele. Seda tuleb võimaldada alternatiivkütuste taristu kiire kasutuselevõttuga. Selleks, et ümberkujundamine toimiks, peab elektromobiilsuse kasutajatel olema võimalik sõita autoga Põhja-Rootsist Bulgaaria lõunaosasse ning samal ajal tuleks võtta arvesse liikmesriikide ja piirkondade erinevaid lähtekehti.

¹ Valitsustevaheline kliimamuutuste paneel (2018). „Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty“ (Globaalne soojenemine 1,5 °C. IPCC eriaruanne industriaalajastu eelsest tasemest 1,5 °C võrra kõrgema globaalse soojenemise mõjude ja sellega seotud globaalsete kasvuhoonegaaside heitkoguste muutuse suundumuste kohta seoses kliimamuutuste ohule reageerimise tugevdamise, kestliku arengu ja vaesuse kaotamise jõupingutustega) [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor ja T. Waterfield (toim)]. Avaldamisel. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

² Euroopa Komisjon, 17. september 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/ip_20_1599

Kõnealuse määruse eesmärk on oluliselt suurendada maanteetranspordi elektrifitseerimist. Taristuprojektide kavandamine, projekteerimine ja ehitamine kestab aastaid ja need jäävad püsima aastakümneteks. Seetõttu peame praegu tegema õigeid valikuid, et toetada kõige tõhusamaid ja kestlikumaid tehnoloogiaid, vältida kasutuskõlbmatuks muutuvaid varasid ning luua väljavaade, mis on vajalik, et luua autotööstuses miljoneid häid töökohti ja tuhandeid äärmiselt uuenduslikke ettevõtteid.

Energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtte rakendamine peab olema kogu süsteemi prioriteet, sealhulgas seoses erinevate heitevabade tehnoloogiate allikast ratasteni energiatõhususega. Selle eesmärk on hoida kulusid kontrolli all, pakkudes samal ajal mitmeid kaasnevaid eeliseid, sealhulgas kasvuhoonegaaside ja impordisõltuvuse vähenemine, parem õhukvaliteet ja rohkem ruumi, eriti linnapiirkondades. Iga uue taristuprojekti tõhusust tuleks nõuetekohaselt hinnata võrreldes elektrifitseerimise ja teistele transpordiliikidele ülemineku võimalustega.

Taskukohane liikuvus on ühiskonnaelus aktiivse osalemise eeldus. Transpordisüsteemi ümberkujundamine peab seega käima käsikäs kõigile taskukohaste transpordilahenduste pakkumisega. Arvamuse koostaja püüab muuta kestlikele transpordilahendustele, eriti elektromobiilsuse kasutamisele ülemineku kodanike jaoks võimalikult lihtsaks ja kaitsta neid kõrgete hindade eest. Tarbijatel peab olema võimalus oma transpordi- ja tankimisvalikute kaudu süsteemis aktiivselt osaleda. Nutilaadimine ja kahesuunaline laadimine ning tarbimiskajas osalemise võimalus ei suurenda mitte ainult tõhusust, vaid võimaldab kodanikul oma valikute eest ka tasu saada.

Elektromobiilsuse kiireks kasutuselevõtuks on oluline muuta laadimine probleemivabaks, seades nõuded laadimisjaamade maksekaardilugejatele, tagada hindade läbipaistvus ja võrreldavus ning tagada lõppkasutajate ja liikuvusteenuse osutajate mittediskrimineerimine. Alternatiivkütuste hindu peab olema lihtne võrrelda ja need peavad andma tarbijale asjakohast teavet, näiteks kilovatt-tunni hind elektrienergia lepinguvabal laadimisel.

Komisjoni ettepanek toetab kerg- ja raskesõidukite laadimisjaamade kasutuselevõtuks siduvate eesmärkide kehtestamist. Arvamuse koostaja teeb aga ettepaneku seda veelgi suurendada, tagades, et inimesed saaksid juba 2025. aastal elektrisõidukitega kogu Euroopas reisida.

Taastuvallikatest toodetud vesinik on ülemineku jaoks ülioluline, kuid kuna sel kümnendil on saadaval vaid piiratud varu, on ülioluline reserveerida see sektoritele, mille CO₂ heidet on kõige raskem vähendada. Akutoide on juba osutunud kergsõidukitranspordis kõige taskukohasemaks tehnoloogiaks ja tööstuse hinnangul on 2030. aastal neli viiest saastevabast veokist akutoitega³. Vesinikutanklad peaksid olema saadaval mitmeliigilise transpordi sõlmedes.

Kogu Euroopa sadamalinnade kodanikud kannatavad halva õhukvaliteedi ning kruisilaevade ja muude laevade tekitatud müra tõttu ning on seetõttu survestanud oma valitsusi selliseid laevu keelustama või nende marsruuti muutma. Samal ajal on olemas tehnoloogiad laevade elektriteenuste jaoks, samuti on transpordiks (mh siseveeteedel) olemas taastuvkütusel ja akutoitel töötavad laevad. Arvamuse koostaja teeb seetõttu ettepaneku varustada selliste seadmetega kõik sadamad. See kiirendab uute ja kestlikumate tehnoloogiate kasutuselevõttu.

Arvukad uuringud on näidanud, et veeldatud maagaas toob kliima heaks vaid marginaalset kasu, ning Maailmapank on selgesõnaliselt nõudnud⁴, et reguleerivad asutused väldiksid varade

³ Võrgustik Clean Trucking Alliance 2021 <https://clean-trucking.eu/>

⁴ Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. „The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping“ (Veeldatud maagaasi roll üleminekul vähese CO₂ heitega ja heitevabale laevandusele).

kasutuskõlbmatuks muutumise tõttu merendussektoris veeldatud maagaasi igasugust poliitilist toetamist, sealhulgas üleminekukütusena. Juba praegu loobuvad ettevõtted veeldatud maagaasi projektidest (nt Corki terminal ja Wilhelmshaven), investeerides selle asemel taastuvallikatest toodetud vesiniku sõlmedesse.

Lennujaamades peavad õhusõidukite energiateenused ja maapealsed teenindused olema elektrifitseeritud. On tervitatav, et komisjon on tunnustanud taastuvate energiaallikate kohapeal tootmise potentsiaali. Tuleb siiski teha enamat. Kui tahame oma kliimaeesmärke saavutada, peab kogu liikuvuse jaoks kasutatav elekter järk-järgult tulenema täiendavatest taastuvatest energiaallikatest. Kliimaalase kasu toomiseks peavad sünteetiline petrooleum ja muud sünteetilised kütused põhinema taastuvatel energiaallikatel ja CO₂ otse õhust kogumisel. Seetõttu teeb arvamuse koostaja ettepaneku teha järgmised muudatused:

MUUDATUSETTEPANEKUD

Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil võtta arvesse järgmisi muudatusettepanekuid:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(1) *Euroopa* Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL⁴³ on sätestatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik. Selle direktiivi kohaldamist käsitlevas komisjoni teatises⁴⁴ juhiti tähelepanu laadimis- ja tankimistaristu ebaühtlasele arengule liidus ning asjaolule, et see ei ole koostalitlusvõimeline ja kasutajasõbralik. Selles märgiti, et selge ühise metoodika puudumine direktiivis 2014/94/EL nõutud riiklike poliitikaraamistike kohaste eesmärkide seadmiseks ja meetmete vastuvõtmiseks on viinud olukorrani, kus eesmärkide seadmise ja toetava poliitika ambitsioonikuse tase on liikmesriigiti väga

Muudatusettepanek

(1) *Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt on peamine vahend, mis võimaldab liikuda Euroopas heitevaba, väga energiatõhusa ja täielikult taastuvenergial põhineva transpordisüsteemi poole, mis on kooskõlas liidu kliimanetraalsuse eesmärgi ja Pariisi 1,5 °C eesmärgiga. See kasutuselevõtt peaks olema kiire, kuna valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli aruandes^{42a} kliima 1,5 °C soojenemise kohta hoiatatakse, et heitkoguseid tuleb märkimisväärselt vähendada ja kui meetmed ei ole praegu piisavad, on hiljem tõenäoliselt võimatu puudujääki korvata. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt*

erinev.

mängib samuti rolli liidu nullsaaste eesmärgi saavutamisel; praegu põhjustavad sise põlemismootoriga sõidukid Euroopas enam kui kaks kolmandikku lämmastikoksiidide koguheitest ja märkimisväärse osa muude saasteainete koguheitest. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL⁴³ on sätestatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik. Selle direktiivi kohaldamist käsitlevas komisjoni teatises⁴⁴ juhiti tähelepanu laadimis- ja tankimistaristu ebaühtlasele arengule liidus ning asjaolule, et see ei ole koostalitlusvõimeline ja kasutajasõbralik. Selles märgiti, et selge ühise meetodika puudumine direktiivis 2014/94/EL nõutud riiklike poliitikaraamistike kohaste eesmärkide seadmiseks ja meetmete vastuvõtmiseks on viinud olukorrani, kus eesmärkide seadmise ja toetava poliitika ambitsioonikuse tase on liikmesriigiti väga erinev.

^{42a} IPCC, 2018: „Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty“ (Gloaalne soojenemine 1,5 °C. IPCC eriaruanne industriaalajastu eelsest tasemest 1,5 °C võrra kõrgema globaalse soojenemise mõjude ja sellega seotud globaalsete kasvuhoonegaaside heitkoguste muutuse suundumuste kohta seoses kliimamuutuste ohule reageerimise tugevdamise, kestliku arengu ja vaesuse kaotamise jõupingutustega) [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T.

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

*Maycock, M. Tignor ja T. Waterfield (toim)]. Avaldamisel.
<https://www.ipcc.ch/sr15/>*

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

(2) Mitmes liidu õigusaktis on juba seatud taastuvkütuste kasutamise eesmärgid. Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001⁴⁵ seati **eesmärgiks, et** taastuvate transpordikütuste turuosa **peaks olema 14 %**.

⁴⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

Muudatusettepanek

(2) Mitmes liidu õigusaktis on juba seatud taastuvkütuste kasutamise eesmärgid. Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001⁴⁵ seati taastuvate transpordikütuste turuosa **eesmärk**.

⁴⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631⁴⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1242⁴⁷ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO₂-heite normid. Need õigusaktid peaksid kiirendama eelkõige heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja tekitama seeläbi

Muudatusettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631⁴⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1242⁴⁷ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO₂-heite normid. Need õigusaktid peaksid kiirendama eelkõige heiteta **ja vähese heitega** sõidukite kasutuselevõttu ja

nõudluse laadimis- ja tankimistaristu järele.

tekitama seeläbi nõudluse laadimis- ja tankimistaristu järele.

⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁴⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁴⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Algatused „ReFuelEU aviation“⁴⁸ ja „FuelEU maritime“⁴⁹ peaksid hoogustama säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu lennunduses ja meretranspordis. Kuigi säästvate lennukikütuste kasutamise nõuded saavad suures osas tugineda olemasolevale tankimistaristule, on vaja investeerida seisvate õhusõidukite elektritoitesse. Algatuses „FuelEU maritime“ on esitatud eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui *TEN-T* sadamates on piisav kaldaäärne elektritoide. Nendes algatustes aga puuduvad sätted nõutava kütusetaristu kohta, mis on nende eesmärkide saavutamise eeltingimuseks.

Muudatusettepanek

(4) Algatused „ReFuelEU aviation“⁴⁸ ja „FuelEU maritime“⁴⁹ peaksid hoogustama säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu lennunduses ja meretranspordis. Kuigi säästvate lennukikütuste kasutamise nõuded saavad suures osas tugineda olemasolevale tankimistaristule, on vaja investeerida *lennujaamades* seisvate õhusõidukite elektritoitesse *ja ka teistesse elektriseadmetesse*. Algatuses „FuelEU maritime“ on esitatud eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui sadamates on piisav kaldaäärne elektritoide. *Kui arenevad vesinikul ja ammoniaagil töötavate laevade tehnoloogiad, on vaja sellega seotud tankimistaristut*. Nendes algatustes aga puuduvad sätted nõutava kütusetaristu kohta, mis on nende

eesmärkide saavutamise eeltingimuseks.
Lisaks tuleks laevade taastuvkütuste punkerdamise taristule pöörata erilist tähelepanu kõikides liidu sadamates, et kiirendada laevade CO₂ heite vähendamist merendussektoris.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4a) Alternatiivkütuste kasutamise ja kasutuselevõtu ühtse õigusraamistiku tagamiseks viiakse käesolev määrus kooskõlla algatuste „ReFuelEU Aviation“ ja „FuelEU Maritime“ määrustega, uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite normide määruse läbivaadatud versiooniga ning uute raskeveokite CO₂ heite normide kehtestamise määrusega ja selle eelseisvate muudatustega ning direktiivi 2003/96/EÜ (energia maksustamise direktiiv) läbivaadatud versiooniga.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5) Seepärast tuleks kõiki transpordiliike käsitleda ühes õigusaktis, milles tuleks arvesse võtta mitmesuguseid alternatiivkütuseid. Eri transpordiliikide puhul kasutatavate heitevabade jõuseadmete tehnoloogia on eri

(5) Seepärast tuleks kõiki transpordiliike käsitleda ühes õigusaktis, milles tuleks arvesse võtta mitmesuguseid alternatiivkütuseid, ***nende turuosa arengut, võttes nõuetekohaselt arvesse taskukohasust.*** Eri transpordiliikide puhul

valmidusastmes. Maanteesektoris võib täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite kiiret kasutuselevõttu. Turul on kättesaadavad ka vesinikkütuseelemendiga maanteesõidukid. Lisaks kasutatakse praegu väiksemaid vesinikulaevu ja akutoitega elektrilaevu ning vesinikkütuseelemendiga ronge erinevates projektides ja esimestes kommertsvedudes, täielik turustamine leiab eeldatavasti aset järgmistel aastatel. Seevastu lennundus- ja veetranspordisektor sõltuvad jätkuvalt vedelatest ja gaasilistest kütustest, kuna heiteta ja vähese heitega jõuseadmete lahendused **peaksid turule tulema alles 2030. aasta paiku ja lennundussektoris isegi hiljem, kusjuures täielik turustamine võtab aega**. Fossiilseid gaasilisi või vedelkütuseid on võimalik kasutada ainult juhul, kui see on selgelt hõlmatud CO₂-**heite** vähendamise alaste pingutustega, mis on kooskõlas liidus kliimaneutraalsuse saavutamise pikaajalise eesmärgiga, nõutav on suurem segamine või asendamine taastuvkütustega, **nagu biometaan, täiustatud biokütused või taastuvad ja vähese CO₂-heitega sünteetilised gaasilised ja vedelkütused**.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek

eri liikmesriikides ja piirkondades kasutatavate heitevabade jõuseadmete ja **alternatiivkütuste** tehnoloogia on eri valmidusastmes. Maanteesektoris võib täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite kiiret kasutuselevõttu **ning sellest tulenevalt on selle arenenud tehnoloogia jaoks vaja kõrgemaid eesmärke**. Turul on kättesaadavad ka vesinikkütuseelemendiga maanteesõidukid. Lisaks kasutatakse praegu väiksemaid vesinikulaevu ja akutoitega elektrilaevu ning vesinikkütuseelemendiga ronge **ning päikeseenergial töötavaid elektrisõidukeid** erinevates projektides ja esimestes kommertsvedudes, täielik turustamine leiab eeldatavasti aset järgmistel aastatel. Seevastu lennundus- ja veetranspordisektor sõltuvad jätkuvalt vedelatest ja gaasilistest kütustest, kuna heiteta ja vähese heitega jõuseadmete lahendused **ei ole veel turule tulnud**. Fossiilseid gaasilisi või vedelkütuseid on võimalik kasutada ainult juhul, kui see on selgelt hõlmatud CO₂ **heite** vähendamise alaste pingutustega, mis on kooskõlas liidus kliimaneutraalsuse saavutamise pikaajalise eesmärgiga, nõutav on suurem segamine või asendamine taastuvkütustega **võimalikult kiiresti**.

Muudatusettepanek

(5a) Seepärast on oluline järgida kliimaneutraalsuse saavutamiseks vajalike tehnoloogiate hulgas eelkõige tehnoloogilise neutraalsuse ja energiatõhususe üldpõhimõtteid, kuna mõned lähitulevikus vaja minevad tehnoloogiad nõuavad endiselt investeeringuid teadus- ja arendustegevusse, säilitades samal ajal turukonkurentsi mitmesuguste

alternatiivsete tehnoloogiate seas, võttes nõuetekohaselt arvesse taskukohasust ja liikmesriikide erinevaid lähtepositsioone.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

(6) Selliseid biokütuseid ja sünteetilisi kütuseid, mis asendavad diislikütust, bensiini ja reaktiivkütust, saab toota eri lähteainetest ning neid saab fossiilkütustesse segada väga suure osakaaluga. Tehniliselt saab neid koos praeguse sõidukitehnoloogiaga kasutada väikeste kohandustega. Taastuvmetanooli saab kasutada ka siseveelaevanduses ja lähimerevedudel. Sünteetilistel ja parafiinkütustel on potentsiaal vähendada fossiilsete kütuseallikate kasutamist transpordisektori energiavarustuses. Kõigi nende kütuste jaotamiseks, ladustamiseks ja kasutamiseks saab kasutada olemasolevat taristut või vajaduse korral samasugust taristut.

Muudatusettepanek

(6) Selliseid biokütuseid, ***sealhulgas täiustatud biokütuseid*** ja sünteetilisi kütuseid, mis asendavad diislikütust, bensiini ja reaktiivkütust, saab toota eri lähteainetest ning neid saab fossiilkütustesse segada väga suure osakaaluga. Tehniliselt saab neid koos praeguse sõidukitehnoloogiaga kasutada väikeste kohandustega ***või ilma kohandusteta. Taastuvallikatest toodetud ja biomaagaas on näidanud, et see on kasutatav raskeveokite transpordis.*** Taastuvmetanooli saab kasutada ka siseveelaevanduses ja lähimerevedudel ***ning arvesse tuleks võtta biogaasi potentsiaali.*** Sünteetilistel ja parafiinkütustel on potentsiaal vähendada fossiilsete kütuseallikate kasutamist transpordisektori energiavarustuses. Kõigi nende kütuste jaotamiseks, ladustamiseks ja kasutamiseks saab kasutada olemasolevat taristut või vajaduse korral samasugust taristut.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) Veeldatud maagaasil on tõenäoliselt endiselt oluline roll meretranspordis, kus praegu puudub majanduslikult elujõuline heitevaba jõuseadme tehnoloogia. Aruka ja

Muudatusettepanek

(7) Veeldatud maagaasil on tõenäoliselt endiselt oluline roll meretranspordis, kus praegu puudub majanduslikult elujõuline heitevaba jõuseadme tehnoloogia. Aruka ja

säästva liikuvuse strateegiat käsitlevas teatises juhitakse tähelepanu sellele, et heiteta merelaevad on 2030. aastaks turuvalmis. Arvestades laevade pikka kasutusiga, peaks laevastiku ümberkujundamine toimuma järk-järgult. **Erinevalt meretranspordist peaksid** heitevabad jõuseadmed, nt vesinikku ja elektrit kasutavad jõuseadmed, **jõudma siseveetranspordisektoris** kiiremini turule, kuna siseveelaevad on tavaliselt väiksemad ja vahemaad on lühemad. Eeldatavasti ei ole veeldatud maagaasil selles sektoris enam olulist rolli. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud maagaasi CO₂-heidet tuleb üha rohkem vähendada, segades/asendades neid näiteks veeldatud biometaaniga (bio-LNG) või taastuvate ja vähese CO₂-heitega sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas). Neid vähendatud CO₂-heitega kütuseid saab kasutada samas taristus kui gaasilisi fossiilkütuseid, mis võimaldab järk-järgult üle minna vähendatud CO₂-heitega kütustele.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Elektriajamiga kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud liidus ebaühtlane. Jätkuv ebaühtlane jaotus ohustaks selliste sõidukite kasutuselevõttu, piirates ühendatust kogu liidus. Poliitiliste ambitsioonide ja lähenemisviiside jätkuvad lahknevused riiklikul tasandil ei loo pikaajalist kindlust, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumeesmärgid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklikke poliitikaraamistikke. See lähenemisviis peaks ühendama riiklikud

säästva liikuvuse strateegiat käsitlevas teatises juhitakse tähelepanu sellele, et heiteta merelaevad on 2030. aastaks turuvalmis. Arvestades laevade pikka kasutusiga, peaks laevastiku ümberkujundamine toimuma järk-järgult. **Meretranspordi puhul on** heitevabad jõuseadmed, nt vesinikku ja elektrit kasutavad jõuseadmed, **saamas väljakujunenud tehnoloogiateks ja peaksid jõudma** kiiremini turule, kuna siseveelaevad on tavaliselt väiksemad ja vahemaad on lühemad. Eeldatavasti ei ole veeldatud maagaasil selles sektoris enam olulist rolli. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud maagaasi CO₂-heidet tuleb üha rohkem vähendada, segades/asendades neid näiteks veeldatud biometaaniga (bio-LNG) või taastuvate ja vähese CO₂-heitega sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas). Neid vähendatud CO₂-heitega kütuseid saab kasutada samas taristus kui gaasilisi fossiilkütuseid, mis võimaldab järk-järgult üle minna vähendatud CO₂-heitega kütustele.

Muudatusettepanek

(9) Elektriajamiga kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud liidus **ja selle piirkondades** ebaühtlane. Jätkuv ebaühtlane jaotus ohustaks selliste sõidukite kasutuselevõttu, piirates ühendatust kogu liidus. Poliitiliste ambitsioonide ja lähenemisviiside jätkuvad lahknevused riiklikul tasandil ei loo pikaajalist kindlust, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumeesmärgid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklikke poliitikaraamistikke. See lähenemisviis

sõidukipargipõhised eesmärgid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) vahemaapõhiste eesmärkidega. Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid peaksid tagama, et sõidukite kasutuselevõtuga igas liikmesriigis kaasneb piisava üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt. TEN-T võrgu vahemaapõhised eesmärgid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on täielikult kaetud laadimispunktidega, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus.

peaks ühendama riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) vahemaapõhiste eesmärkidega **ning raadiusepõhise lähenemisviisiga**. Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid peaksid tagama, et sõidukite kasutuselevõtuga igas liikmesriigis kaasneb piisava üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt. TEN-T võrgu vahemaapõhised eesmärgid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on täielikult kaetud laadimispunktidega, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus. **Neid eesmärke täiendatakse täiendava laadimistaristuga kõigis piirkondades, et tagada võrdne kasutuselevõtt kogu territooriumil, edendades võrkudes alternatiivkütusetaristu kasutuselevõttu eri tasanditel, sealhulgas hõredalt asustatud piirkondades. Raadiusepõhise lähenemisviisi puhul tuleks arvesse võtta linnapiirkondade ning suhteliselt suurema rahvastikutihedusega ja elektrisõidukite suurema turuosaga linnapiirkondade eriolukorda. Kui on saavutatud piisav elektrisõidukite turuosa, peaks turg end ise reguleerima.**

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9a) Tunnistades erainvesteeringute ja alternatiivkütusetaristu turupõhise kasutuselevõtu tähtsust, peaksid liikmesriigid, kellel puuduvad asjakohased stimuleerimiskavad, võtma kõik vajalikud meetmed, et säästvate transpordiliikide edendamisel oma erineva lähtepositsiooniga tegeleda. Erilist rõhku tuleks pöörata kohalikele või piirkondlikele ametiasutustele, kes võivad soodustada alternatiivkütuseid kasutavate

sõidukite kasutuselevõttu spetsiaalsete maksusoodustuste, hangete või kohalike liikluseeskirjade kaudu. Vajaduse korral soodustatakse avaliku sektori investeeringute ja riigiabi eeskirjade paindlikkust, et tagada võrdne jaotumine kõigis piirkondades, eelkõige hõredalt asustatud piirkondades, kuni luuakse täielikult konkurentsivõimeline turg.

Muudatusettepanek 12

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9b) Mitteärilisel eesmärgil tegutsevad ettevõtjad, kes võimaldavad alt-üles algatusi, näiteks laadimispunktide eraomanikud, kes teevad oma punktid üldkasutatavaks tasuta või vabatahtliku rahalise panuse eest kas iseseisvalt või vastastikuse võrgu osana, mängivad ressursitõhusal üleminekul saastevabale liikuvusele olulist rolli, eriti hõredalt asustatud piirkondades; kuigi need ei aita käesolevas määruses kehtestatud eesmärkide saavutamisele kaasa, peaksid liikmesriigid edendama mitteärilisi laadimissüsteeme kooskõlas hoonete energiatõhususe direktiivis sätestatud eesmärkidest tulenevate nõuetega^{1a}.

^{1a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv ehitiste energiatõhususe kohta” (uuesti sõnastatud).

Muudatusettepanek 13

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10**

Komisjoni ettepanek

(10) Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid tuleks seada asjaomases liikmesriigis registreeritud elektrisõidukite koguarvu alusel, järgides ühist metoodikat, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirlaadimispunktide turuosa suurenemist, mis võimaldavad laadida laadimispunkti kohta rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktid. Metoodikas tuleb arvesse võtta ka akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite erinevaid laadimisviise. Metoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid, mis põhinevad üldkasutatava laadimistaristu maksimaalsel koguväljundvõimsusel, peaks võimaldama paindlikkust erinevate laadimistehnoloogiate kasutamiseks liikmesriikides.

Muudatusettepanek

(10) Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid tuleks seada asjaomases liikmesriigis registreeritud elektrisõidukite koguarvu alusel, järgides ühist metoodikat, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirlaadimispunktide turuosa suurenemist, mis võimaldavad laadida laadimispunkti kohta rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktid. Metoodikas tuleb arvesse võtta ka ***süsteemi integreerimise ja taastuenergia integreerimise eesmäärke (sealhulgas sellega seotud kulused ja tulused), mida võimaldatakse nutilaadimise ja kahesuunalise laadimise punktide kaudu, ning*** akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite erinevaid laadimisviise. Metoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid, mis põhinevad üldkasutatava laadimistaristu maksimaalsel koguväljundvõimsusel, peaks võimaldama paindlikkust erinevate laadimistehnoloogiate kasutamiseks liikmesriikides, ***võttes eelkõige arvesse liikmesriikide geograafilisi erinevusi, asustustihedust ja elektrisõidukite turuosa.***

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek

(11) Rakendamine liikmesriikides peaks tagama piisava üldkasutatavate laadimispunktide arvu, eelkõige ühistranspordijaamades, näiteks sadama reisiterminalides, lennu- või raudteejaamades. Samuti tuleks kasutusele võtta piisav arv üldkasutatavaid kergsõidukite kiirlaadimispunkte, et

Muudatusettepanek

(11) Rakendamine liikmesriikides peaks tagama piisava üldkasutatavate laadimispunktide arvu, eelkõige ühistranspordijaamades, näiteks sadama reisiterminalides, lennu- või raudteejaamades, ***samuti tuleks tagada mitmeliigiliste liikumisvõimaluste toetamine.*** Samuti tuleks kasutusele võtta

suurendada tarbijate mugavust eelkõige kogu TEN-T võrgus, tagada täielik piiriülene ühendatus ja võimaldada elektrisõidukite liikumist kogu liidus.

piisav arv üldkasutatavaid kergsõidukite kiirloomispunkte, et suurendada tarbijate mugavust eelkõige kogu TEN-T võrgus **ja linnapiirkondades**, tagada täielik piiriülene ühendatus ja võimaldada elektrisõidukite liikumist kogu liidus.

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) Elektriajamiga raskeveokid vajavad selgelt erinevat laadimistaristut kui kergsõidukid. Elektriajamiga raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatav taristu ei ole aga liidus praegu peaaegu kusagil kättesaadav. TEN-T võrgu vahemaapõhiseid eesmärke, üleõõlaadimistaristu eesmärke ja linnatranspordisõlmede eesmärke ühendava lähenemisviisiga peaks tagatama, et kogu liidus luuakse elektriajamiga raskeveokite jaoks piisav üldkasutatav taristu, et toetada akutoitega elektriajamiga raskeveokite oodatavat turuleviimist.

Muudatusettepanek

(13) Elektriajamiga raskeveokid vajavad selgelt erinevat laadimistaristut kui kergsõidukid. Elektriajamiga raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatav taristu ei ole aga liidus praegu peaaegu kusagil kättesaadav **ning seetõttu on vaja taristu kasutuselevõttu kiirendada**. TEN-T võrgu vahemaapõhiseid eesmärke, üleõõlaadimistaristu eesmärke ja linnatranspordisõlmede eesmärke ühendava lähenemisviisiga peaks tagatama, et kogu liidus luuakse elektriajamiga raskeveokite jaoks piisav üldkasutatav taristu, et toetada akutoitega elektriajamiga raskeveokite oodatavat turuleviimist.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

(14) TEN-T võrgus tuleks kasutusele võtta ka piisav arv raskeveokitele mõeldud üldkasutatavaid kiirloomispunkte, et tagada täielik ühendatus kogu liidus. Sellel taristul peaks olema piisavalt väljundvõimsust, et sõidukit oleks võimalik laadida juhile seadusega ette nähtud puhkepausi jooksul. Lisaks võrgus paiknevatele kiirloomispunktidele peaks

Muudatusettepanek

(14) TEN-T võrgus tuleks kasutusele võtta ka piisav arv raskeveokitele mõeldud üldkasutatavaid kiirloomispunkte, et tagada täielik ühendatus kogu liidus. Sellel taristul peaks olema piisavalt väljundvõimsust, et sõidukit oleks võimalik laadida juhile seadusega ette nähtud puhkepausi jooksul. Lisaks võrgus paiknevatele kiirloomispunktidele peaks

raskeveokitel olema võimalik ka kasutada põhitranspordivõrgus üleöö laadimist võimaldavat üldkasutatavat laadimistaristut, *et toetada eelkõige* kaugveosektori *elektrifitseerimist*.

raskeveokitel olema võimalik ka kasutada põhitranspordivõrgus üleöö laadimist võimaldavat üldkasutatavat laadimistaristut *kui üht viisi* kaugveosektori *CO₂ heite vähendamiseks*.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14a) Liikmesriikidel peaks olema võimalik võtta kasutusele dünaamiline laadimistaristu, näiteks kontaktivaba induktiivlaadimine või õhuliinitehnoloogia. Juhul, kui selline laadimistaristu hõlmab samuti käesolevas määruses sätestatud laadimisjaamu, peaks olema võimalik, et neid arvestatakse artiklis 3 sätestatud väikeste tarbesõidukite eesmärkide ja/või artiklis 4 sätestatud raskeveokite laadimistaristu eesmärkide saavutamisel. Liikmesriigid tagavad, et dünaamilise laadimistaristu kasutamisel saavutatakse samal määral käesoleva määruse artiklites 3 ja 4 sätestatud statsionaarse laadimistaristu üldeesmärgid.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14b) Heitevaba liikuvuse suunas liikumiseks on vaja, et taristu peab muutma heiteta ja vähese heitega sõidukijuhtide reisimise sama mugavaks, kui see on sisepõlemismootoriga autode juhtidel. Seetõttu tuleb kiiresti kasutusele võtta tihe Euroopa-ülene laadimisjaamade võrgustik.

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

(20) *Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944⁵² määratletud nutiarvestisüsteemid* võimaldavad *anda reaalsajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaalsajas ning pakkuda täpset ja läbipaistvat teavet kulude kohta ja soodustavad nii koos nutilaadimispunktidega laadimist ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahinnad madalad.*

Nutiarvestisüsteemide kasutamine koos nutilaadimispunktidega võimaldab optimeerida laadimist, millest saavad kasu elektrisüsteem ja lõppkasutajad. Liikmesriigid peaksid soodustama *nutiarvestisüsteemi* kasutamist elektrisõidukite laadimiseks üldkasutatavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult põhjendatud, *ning* tagama, et need süsteemid vastavad direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele.

⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/944 elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL (ELT L 158, 14.6.2019, lk 125).

Muudatusettepanek

(20) *Nutilaadimise ja kahesuunalise laadimise punktid* võimaldavad *laadimist ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahinnad madalad, või pakkuda elektrisõidukite kasutajatele võrguteenuseid ja tasu V2G-süsteemi kaudu laadimise teel. Selleks on vaja esitada reaalsajas teavet elektrienergia kohta, samuti täpset ja läbipaistvat teavet kulude kohta. Nutilaadimise ja kahesuunalise laadimise punktide kasutamine võimaldab optimeerida laadimist, millest saavad kasu elektrisüsteem ja lõppkasutajad. Liikmesriigid peaksid soodustama nutilaadimise ja kahesuunalise laadimise kasutamist elektrisõidukite laadimiseks kõigis* üldkasutatavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult põhjendatud. *Kui sellised laadimisjaamad on varustatud ka nutiarvestitega, peavad liikmesriigid* tagama, et need süsteemid vastavad direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele. *Lõppkasutajate isikuandmetega seotud isikuandmete ja sõidukitega seotud andmete igasugune töötlemine, kogumine või säilitamine peab olema kooskõlas [isikuandmete kaitse üldmäärusega].*

⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/944 elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL (ELT L 158, 14.6.2019, lk 125).

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek

(21) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite kasvav arv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja madalaid elektri hindu süsteemis. Eelkõige nutilaadimine aitaks hõlbustada elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi, kuna see võimaldab agregeerimisel ja hindadel põhinevat tarbimiskaja. Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahe-suunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). Kõik tavaladimis-punktid, **kus sõidukid pargitakse tavaliselt pikemaks ajaks**, peaksid seetõttu võimaldama nutilaadimist.

Muudatusettepanek

(21) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite kasvav arv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja madalaid elektri hindu süsteemis. Eelkõige nutilaadimine aitaks hõlbustada elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi, kuna see võimaldab agregeerimisel ja hindadel põhinevat tarbimiskaja. **Peaks olema võimalik, et nutilaadimine toimub nii tavalise laadimiskiiruse kui ka kiirlaadimise ajal, reageerides dünaamilistele hinnasignaalidele või optimeerides energiavoogu.** Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahe-suunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). Kõik tavaladimis-punktid peaksid seetõttu võimaldama nutilaadimist.

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(21a) Kahesuunalise laadimise võimalus nii era- kui ka üldkasutatavas taristus võib olla stiimul, mis julgustab inimesi elektrisõidukeid ostma, kuna neid saab seejärel kasutada nii liikuvuse kui ka energia salvestamise eesmärgil. Seetõttu tuleks ergutada stiimulite kasutamist, et tagada piisav arv era- ja üldkasutatavaid laadimisjaamu, mis võimaldavad nutikat kahe-suunalist laadimist (V2G).

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(21b) Tagamaks, et kiire üleminek elektromobiilsusele toimuks kestlikul viisil, peaks liit võtma kestlike toodete, tehnoloogiate, teenuste ja uuenduste vallas üleilmse juhtrolli, eelkõige seoses säästvate akude ringlussevõttu arvestava, sotsiaalselt õiglase ja keskkonnahoidliku väärtusahelaga, kaasa arvatud töökohakindlus ja kestlikkus üleminekul heiteta ja vähese heitega maantee-, mere- ja õhustranspordisektorile.

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(21c) Heiteta ja vähese heitega sõidukite kliimamuutuse leevendamise kasu on suurim, kui nende sõidukite kasutatav elekter ja kütus on toodetud taastuvenergiast. Kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2018/2001/EL kiirendatakse taastuvenergia kasutuselevõttu, siis käesoleva määrusega tekitatakse transpordisektoris sellise energia järele otseselt nõudlus nõuete kehtestamise teel, et sõidukitele, lennukitele ja laevadele tangitavat elektrit, vesinikku, metanooli või ammoniaaki peab tootma taastuvatest energiaallikatest, võimaluse korral kohapeal ning teatud kütuste puhul otse õhust kogutud CO₂ abil. See tekitab nõudlust taastuvelektri järele kaudselt ka tarbijate teadlikkuse tõstmise kaudu, sest nõutakse, et laadimispunktide käitajad

avalikustaksid elektrivarustajaga sõlmitud lepingu alusel tarnitava elektri taastuenergia sisalduse niivõrd kuivõrd seda nõutakse direktiivi 2019/944 I lisa punkti 5 sätete alusel.

Muudatusettepanek 24

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 23 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(23a) Liikmesriikide käsutuses on alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu toetamiseks suur hulk rahastamisallikaid, eriti määrusega (EL) 2021/2411^{1a} loodud taaste- ja vastupidavusrahistu, määrusega (EL) 2021/240^{1b} loodud komisjoni tehnilise toe instrument, määrusega (EL) 2021/1153^{1c} loodud Euroopa ühendamise rahastu, määrusega 2022/xxx^{1d} loodud alternatiivkütuste rahastu ning programmi „Euroopa horisont“ partnerlused ja ülesanded, eriti kavandatav kliimaneutraalsete ja arukate linnade ülesanne, mille eesmärk on muuta 2030. aastaks 100 linna kliimaneutraalseks. Peale selle on olemas määrusega (EL) 2021/1058^{1e} loodud Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond, et toetada investeeringuid teadusuuringutesse, innovatsiooni ja arendamisse, eriti vähem arenenud liikmesriikides ja piirkondades, ning programmi „Invest EU“ raames saab kestliku taristu poliitikaharu kaudu toetada tulevikukindlaid investeeringuid kogu Euroopa Liidus, aidata mobiliseerida erainvesteeringuid ning osutada nõustamisteenuseid projektide elluviijatele ja ettevõtjatele, kes töötavad kestlike taristute ja vallasvara valdkondades. Õiglase ülemineku fondist [1] saab toetada arukat ja säästvat kohalikku liikuvust, sealhulgas taristut. Viimastel aastatel on Euroopa Investeerimispanka (EIP) grupp

suurendanud oma toetust ka uuemate tehnoloogiate, nagu elektromobiilsus ja digitaliseerimine, kasutuselevõtu kiirendamiseks puhtama transpordi rahastamisvahendi raames ning EIPlt oodatakse kasutuselevõtu kiirendamiseks ka edaspidi mitmete rahastamisstruktuuride pakkumist. Liikmesriigid peaksid neid rahastamisvõimalusi kasutama eelkõige selleks, et toetada ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse lahendusi ning rahastada meetmeid, mille eesmärk on toetada energiaostuvõimetuid kodanikke.

^{1a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/241, millega luuakse taaste- ja vastupidavusrahastu

^{1b} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. veebruari 2021. aasta määrus (EL) nr 2021/240, millega luuakse tehnilise toe instrument.

^{1c} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta määrus (EL) 2021/1153, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1316/2013 ja (EL) nr 283/2014.

^{1d} Määrus (EL) 2021/..., milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL.

^{1e} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1058, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi.

Muudatusettepanek 25

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24**

Komisjoni ettepanek

(24) Hindade läbipaistvus on oluline, et tagada sujuv ja lihtne laadimine ja tankimine. Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajatele tuleks enne laadimis- või tankimisteenuse algust anda täpset hinnateavet. Hind tuleks esitada selgelt struktureeritud viisil, et lõppkasutajad saaksid kindlaks teha **erinevad** kulukomponendid.

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 25

Komisjoni ettepanek

(25) Turule tuleb uusi teenuseid, eelkõige selleks, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Selliseid teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastel turutingimustel. Eelkõige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda põhjendamatult soodsamalt ühtegi neist teenuseosutajatest, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevad hinnad, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. Komisjon peaks jälgima laadimisturu arengut. Määruse läbivaatamisel võtab komisjon meetmeid, kui seda nõuavad turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud või äritavad, mis võivad konkurentsi piirata.

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 25 a (uus)

Muudatusettepanek

(24) Hindade läbipaistvus on oluline, et tagada sujuv ja lihtne laadimine ja tankimine. Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajatele tuleks enne laadimis- või tankimisteenuse algust anda täpset hinnateavet. Hind tuleks esitada selgelt struktureeritud viisil, et lõppkasutajad saaksid kindlaks teha **kõik olemasolevad** kulukomponendid.

Muudatusettepanek

(25) Turule tuleb uusi teenuseid, eelkõige selleks, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Selliseid teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastel turutingimustel. Eelkõige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda põhjendamatult soodsamalt ühtegi neist teenuseosutajatest, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevad hinnad, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. **Riiklikud reguleerivad asutused ja** komisjon peaks jälgima laadimisturu arengut. **Hiljemalt** määruse läbivaatamisel võtab komisjon meetmeid, kui seda nõuavad turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud või äritavad, mis võivad konkurentsi piirata.

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(25a) Kogu liidu laadimispunktide võrgustiku turvalisuse ja stabiilsuse tagamiseks peaksid digitaalselt ühendatud laadimispunktide käitajad järgima minimaalseid küberturvalisuse eeskirju, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2016/1148.

Muudatusettepanek 28

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 25 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(25b) Energiatõhususe esikohale seadmise üldpõhimõtet tuleks arvesse võtta mitte ainult energiasüsteemiga seotud sektorites, sealhulgas maanteetranspordis, laevanduses ja lennunduses, vaid ka kõigis teistes sektorites. Eriti tuleks seda arvesse võtta selliste poliitika-, planeerimis- ja investeerimisotsuste tegemisel, mis on seotud laadimis- ja alternatiivkütuste tankimise taristu kasutuselevõtuga, sealhulgas seoses erinevate heitevabade tehnoloogiate allikast ratasteni energiatõhususega ning kliimanetraalsuse saavutamiseks vajalike tehnoloogiate olulusringi lähenemisviisiga ja tehnoloogilise neutraalsusega.

Muudatusettepanek 29

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 26**

Komisjoni ettepanek

(26) Vesinikkütusega mootorsõidukite turuosa on praegu väga väike. Siiski on oluline luua piisav vesinikutankimistaristu, et muuta võimalikuks vesinikkütusega mootorsõidukite ulatuslik kasutuselevõtt, nagu on ette nähtud komisjoni kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegias⁵⁴. Praegu kasutatakse vesinikutankimispunkte vaid mõnes liikmesriigis ja üldiselt need raskeveokitele ei sobi, mis ei võimalda vesinikusõidukite liikumist liidus. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et kogu TEN-T põhivõrgus rajatakse piisavalt tihe vesinikutankimispunktide võrgustik, et vesinikkütusega kergsõidukitel ja raskeveokitel oleks võimalik kogu liidus sujuvalt liikuda.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Muudatusettepanek

(26) Vesinikkütusega mootorsõidukite turuosa on praegu väga väike. Siiski on oluline luua piisav vesinikutankimistaristu, et muuta võimalikuks vesinikkütusega mootorsõidukite ulatuslik kasutuselevõtt, nagu on ette nähtud komisjoni kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegias⁵⁴. Praegu kasutatakse vesinikutankimispunkte vaid mõnes liikmesriigis ja üldiselt need raskeveokitele ei sobi, mis ei võimalda vesinikusõidukite liikumist liidus. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide kohustuslikud kasutuselevõttueesmärgid peaksid tagama, et kogu TEN-T põhivõrgus rajatakse **mitmeliigilise transpordi sõlmedes** piisavalt tihe vesinikutankimispunktide võrgustik, et vesinikkütusega kergsõidukitel ja raskeveokitel oleks võimalik kogu liidus sujuvalt liikuda.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 27

Komisjoni ettepanek

(27) Vesinikkütusega sõidukid peaksid saama tankida sihtkohas või selle lähedal, mis tavaliselt asub linnapiirkonnas. Selleks et üldsusele kättesaadav sihtkohas tankimine oleks võimalik vähemalt peamistes linnapiirkondades, peaksid sellised tanklad olema kõikides Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1315/2013⁵⁵ määratletud linnatranspordisõlmedes. Linnatranspordisõlmede piires peaksid ametiasutused kaaluma laadimisjaamade kasutuselevõtmist mitmeliigilise kaubaveo keskustes, kuna need ei ole mitte ainult

raskeveokite tüüpiline sihtkoht, vaid võimaldaksid kasutada vesinikku ka muude transpordiliikide, näiteks raudtee- ja siseveetranspordi jaoks.

⁵⁵ 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).

Muudatusettepanek 31

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek

(28) Taristu kasutuselevõtu varases etapis valitseb endiselt teatav ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Komisjoni teatises „Kliimanetraalse Euroopa vesinikustrateegia“⁵⁶ toodi esile, et raskeveokite segmendis on vesinikusõidukite massiline varajane kasutuselevõtt kõige tõenäolisem. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel esialgu keskenduda sellele segmendile, võimaldades samas kergsõidukitel tankida üldkasutatavates vesinikutanklates. Koostalitlusvõime tagamiseks peaksid kõik üldkasutatavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate esilekerkimist nagu vedel vesinik, ***mida saab kasutada suurema hulga eri raskeveokite puhul ja mis on osa sõidukitootjate eelistatud tehnoloogiavalik***. Selleks peaks minimaalne arv vesinikutanklaid pakkuma

turupõhiselt, kuna need ei ole mitte ainult raskeveokite tüüpiline sihtkoht, vaid võimaldaksid kasutada vesinikku ka muude transpordiliikide, näiteks raudtee- ja siseveetranspordi jaoks.

⁵⁵ 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).

Muudatusettepanek

(28) Taristu kasutuselevõtu varases etapis valitseb endiselt teatav ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Komisjoni teatises „Kliimanetraalse Euroopa vesinikustrateegia“⁵⁶ toodi esile, et raskeveokite segmendis on vesinikusõidukite massiline varajane kasutuselevõtt kõige tõenäolisem. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel esialgu keskenduda sellele segmendile, võimaldades samas kergsõidukitel tankida üldkasutatavates vesinikutanklates. Koostalitlusvõime tagamiseks peaksid kõik üldkasutatavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate esilekerkimist nagu vedel vesinik. Selleks peaks minimaalne arv vesinikutanklaid pakkuma lisaks gaasilisele vesinikule rõhuga 700 baari ka vedelat vesinikku.

lisaks gaasilisele vesinikule rõhuga 700 baari ka vedelat vesinikku.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 30

Komisjoni ettepanek

(30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldkasutatavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima lepinguvabaks laadimiseks või tankimiseks liidus laialdaselt kasutatavaid **makseviise, eelkõige elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid**. Selline lepinguvaba makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid.

Muudatusettepanek 33

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 30 a (uus)

Komisjoni ettepanek

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Muudatusettepanek

(30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldkasutatavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima lepinguvabaks laadimiseks või tankimiseks **vähemalt** liidus laialdaselt kasutatavaid **maksekaarte**. Selline lepinguvaba makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid.

(30a) Selleks et tagada kasutuselevõetava laadimistaristu kõige tõhusam kasutamine ja suurendada tarbijate usaldust elektromobiilsuse vastu, on oluline, et üldkasutatavad laadimisjaamad oleksid avatud kõigile kasutajatele, olenemata automargist ja sellest, kas need on või ei ole osa

Muudatusettepanek 34

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 32

Komisjoni ettepanek

(32) Kaldaäärsed elektrirajatised võimaldavad varustada mere- ja siseveetransporti puhta energiaga ning aidata vähendada merelaevade ja siseveelaevade keskkonnamõju. Algatuse „FuelEU Maritime“ kohaselt peavad konteineri- ja reisilaevade käitajad järgima sätteid, mille eesmärk on vähendada **kai ääres** tekkivat heidet. Kohustuslikud kasutuselevõtueesmärgid peaksid tagama, et selle sektori jaoks oleks TEN-T **põhi-** ja **üldvõrgu meresadamates** kättesaadav piisav kaldaäärne elektritoide nende nõuete täitmiseks. Nende eesmärkide kohaldamine kõigi **TEN-T** meresadamate suhtes peaks tagama sadamatele võrdsed tingimused.

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 32 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(32) Kaldaäärsed elektrirajatised võimaldavad varustada mere- ja siseveetransporti puhta energiaga ning aidata vähendada merelaevade ja siseveelaevade keskkonnamõju. Algatuse „FuelEU Maritime“ kohaselt peavad konteineri- ja reisilaevade käitajad järgima sätteid, mille eesmärk on vähendada tekkivat heidet. Kohustuslikud kasutuselevõtueesmärgid peaksid tagama, et selle sektori jaoks oleks TEN-T **põhivõrgu meresadamates** ja **siseveeteede ääres** kättesaadav piisav kaldaäärne elektritoide nende nõuete täitmiseks. Nende eesmärkide kohaldamine kõigi meresadamate suhtes peaks tagama sadamatele võrdsed tingimused.

(32a) Kaldalt tuleva elektri rajatiste kasutuselevõtul ja kaldalt tuleva elektriga varustamisel tuleks arvesse võtta, et meresadamad erinevad suuruse, teenindatavate liiklussegmentide, juhtimise ja geograafilise asukoha poolest. Euroopa Liidu meresadamate mitmekesine juhtimine võib kaasa tuua selle, et kaldalt tuleva elektri kasutuselevõtu ja sellega varustamise puhul jaotub vastutus erinevalt.

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 33

Komisjoni ettepanek

(33) Konteineri- ja reisilaevadele, mis on laevakategooriad, mis tekitavad kai ääres ühe laeva kohta kõige rohkem heidet, tuleks tagada kaldaäärne elektritoide esmajärjekorras. Selleks et võtta arvesse eri reisilaevade kaiäärset võimsustarvet ja sadama käitamise iseärasusi, on vaja eristada ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ning muude reisilaevade nõudeid.

Muudatusettepanek

(33) Konteineri- ja reisilaevadele, **eriti kruisi- ja parvlaevadele**, mis on laevakategooriad, mis tekitavad kai ääres ühe laeva kohta kõige rohkem heidet, tuleks tagada kaldaäärne elektritoide esmajärjekorras. Selleks et võtta arvesse eri reisilaevade kaiäärset võimsustarvet ja sadama käitamise iseärasusi, on vaja eristada ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ning muude reisilaevade nõudeid.

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 34

Komisjoni ettepanek

(34) **Nende eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta teenindatavate laevade liike ja nende liiklusmahtu. Meresadamad, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on väike, tuleks vabastada asjaomaste laevakategooriate suhtes kehtivatest minimaalsel liiklusmahul põhinevatest kohustuslikest nõuetest, et vältida sellise võimsuse ülesseadmist, mida ei kasutata ära. Samuti ei peaks kohustuslikud eesmärgid keskenduma maksimaalsele võimsustarbele, vaid piisavalt suurele mahule, et vältida võimsuse alakasutamist ja võtta arvesse sadama käitamise iseärasusi. Meretransport on oluline ühenduslüli liidu saarte ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks. Kõnealuste saarte energiatootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga**

Muudatusettepanek

(34) **Meretransport on oluline ühenduslüli liidu saarte ja äärepoolseimate piirkondade ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks. Peale selle kasutatakse paljudel saartel ja äärepoolseimates piirkondades meretransporti turismitegevuseks. Kõnealuste saarte energiatootmispotentsiaali saab täiendada ladustamise ja tarbimiskaja teenustega, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga varustamist ning elektrilaevade ja -sõidukite laadimist. Erandina täiendavatest taastuvatest energiaallikatest kohapeal toodetud piisava võimsuse tagamise nõudest peaks olema võimalik kasutada olemasolevat elektriühendust mandriga või luua ühendus mandri võrguga.**

varustamist. *Sellisel juhul tuleks saared sellest nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus mandriga on loodud või on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.*

Muudatusettepanek 38

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 34 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(34a) Kai ääres seisvate laevade poolne kaldalt tuleva elektri kasutamine aitab kindlasti kaasa laevanduse üldise heite vähendamisele, kuid sellega peavad kaasnema lahendused, mis vähendavad heidet merel navigeerimise ajal.

Muudatusettepanek 39

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 34 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(34b) Liikmesriigid peaksid tagama piisava energiatootmise ja võrgutaristu (samuti nende kättesaadavuse ja võimsuse), et rahuldada sadamates kaldalt tuleva elektri tarnimisest tulenevat energiavajadust, nagu on nõutud käesolevas määruses. Selleks et vähendada üldist heidet ja vältida kasvuhoonegaaside heite ülekandumist sisemaale, peaks see toodetud võimsus kooskõlas läbivaadatud direktiivi (EL) 2018/2001 muudetud artikli 3 lõikega 1 tulenema üha enam puhastest energiaallikatest.

Muudatusettepanek 40

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 34 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(34c) Käesoleva määruse nõuete täitmiseks tuleks kaaluda investeeringuid võrgumuunduritesse ja võrgu uuendamisse, millega kaasnevad lisakulud ja keerukus. Euroopa võrgud töötavad sagedusel 50 Hz, samas kui paljud laevasegmen did, näiteks ookeanilaevad, vajavad kaldalt tuleva elektriga ühendamisel 60 Hz. Nende nõudmiste täitmiseks oleks vaja investeerida sagedusmuunduritesse, sealhulgas avaliku sektori investeeringute abil.

Muudatusettepanek 41

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 35**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(35) Meresadamate veeldatud maagaasi tankimispunktide põhivõrk peaks valmima 2025. aastaks. Veeldatud maagaasi tankimispunktide hulka kuuluvad veeldatud maagaasi terminalid, paagid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja -praamid.

(35) Meresadamate veeldatud maagaasi tankimispunktide põhivõrk peaks valmima 2025. aastaks. Veeldatud maagaasi tankimispunktide hulka kuuluvad veeldatud maagaasi terminalid, paagid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja -praamid. **Meresadamate vesiniku ja ammoniaagi tankimispunktide võrk peaks valmima 1. jaanuariks 2025.**

Muudatusettepanek 42

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 35 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(35a) Uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtt merendussektoris nõuab kooskõlastatud

lähenemisviisi, et ühitada pakkumist ja nõudlust ning vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumist. Seetõttu tuleks üksikute sadamate tasandil välja töötada konsultatsioonimehhanism kõigi asjaomaste sidusrühmade vahel, et tagada kooskõlastamine ja konsulteerimine kaldalt tulevat elektrit käsitlevate käesoleva määrusega ette nähtud nõuete kohaldamisel. Meresadamates kaldaäärse elektritoite kasutuselevõtu kavaga peaks kaasnema põhjalik riiklik rahastamiskava.

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 36

Komisjoni ettepanek

(36) Lennujaamades seisvatele õhusõidukitele tagatava elektritoitega asendataks õhusõidukite (abijõuseadme kasutamine) või maapealse toite agregaatide kasutatavad vedelkütused puhtama energiaallikaga. **See peaks vähendama** saasteainete heidet ja müra, **parandama** õhu kvaliteeti ja **vähendama** mõju kliimamuutustele. **Seepärast peaks kõikidel ärilistel vedudel olema võimalik kasutada väliseid elektritoiteallikaid, kui õhusõiduk seisab TEN-T lennujaama väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil.**

Muudatusettepanek

(36) Lennujaamades seisvatele õhusõidukitele tagatava elektritoitega asendataks õhusõidukite (abijõuseadme kasutamine) või maapealse toite agregaatide kasutatavad vedelkütused puhtama energiaallikaga. **Seepärast peaks kõigi äriliste vedude puhul kasutama väliseid elektritoiteallikaid, kui õhusõiduk seisab lennujaama väravas või terminalist eemal asuval seisuplatsil. Paralleelselt tuleks elektrifitseerida ka lennujaamades töötavad maapealsed sõidukid või kasutada muid säästvaid alternatiivseid kütuseid. See vähendab** saasteainete heidet ja müra, **parandab** õhu kvaliteeti ja **vähendab** mõju kliimamuutustele. **Liikmesriigid peaksid jälgima õhusõidukite taastuvenergial põhinevate elektri- ja vesinikutehnoloogiate võimalikku väljatöötamist ning tagama vajaduse korral laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu.**

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 36 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(36a) Suurem keskendumine maantee-, mere- ja õhustranspordiga seotud elektrifitseerimisele ei tohiks vähendada ressursse tegevusele, mida on vaja kohaliku, piirkondliku ja riikliku liikuvuse parandamiseks, eriti sellistes valdkondades nagu raudtee- ja linnavõrgud.

Muudatusettepanek 45

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 38

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid hõlmama meetmeid, millega toetatakse alternatiivkütuste turu arendamist ja sealhulgas vajaliku taristu kasutuselevõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning asjaomase tööstusharuga, võttes samal ajal arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi. Lisaks tuleks läbivaadatud raamistikes kirjeldada sellise taristu planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, sealhulgas kindlaks tehtud takistusi ja meetmeid nende kõrvaldamiseks, et taristut oleks võimalik kiiremini kasutusele võtta.

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid hõlmama meetmeid, millega toetatakse alternatiivkütuste turu arendamist ja sealhulgas vajaliku taristu kasutuselevõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning asjaomase tööstusharuga, võttes samal ajal arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi. Lisaks tuleks läbivaadatud raamistikes kirjeldada sellise taristu planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, sealhulgas kindlaks tehtud takistusi ja meetmeid nende kõrvaldamiseks, et taristut oleks võimalik kiiremini kasutusele võtta. ***Läbivaadatud riiklikes poliitikaraamistikes tuleks täiel määral arvesse võtta energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet ning vajadust töötada välja vastupidav ja kliimanutraalne energiasüsteem, võttes arvesse kulutõhususe põhimõtet. Liikmesriigid peaksid kaaluma selle põhimõtte rakendamise kohta hiljuti***

avaldatud soovitus¹ ja suuniseid, milles selgitatakse, kuidas kavandamis-, poliitika- ja investeerimisotsused võivad vähendada energiatarbimist mitmes põhisektoris, sealhulgas transpordisektoris^{1a}.

^{1a} Komisjoni 28.9.2021. aasta soovitus C(2021)7014 final „Energiatõhususe esikohale seadmine – põhimõtete rakendamine. Suunised ja näited põhimõtte rakendamise kohta otsuste tegemise protsessis energiasektoris ja mujal“.

Muudatusettepanek 46

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 40

Komisjoni ettepanek

(40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud koosnema üksikasjalikest strateegiatest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO₂-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötama selged strateegiad siseveetranspordi CO₂-heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti tuleks välja töötada pikaajalised CO₂-heite vähendamise strateegiad **TEN-T** sadamate ja **TEN-T** lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõtule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning raudteeliinide jaoks, **mida ei elektrifitseerita**. Komisjon peaks nende strateegiate alusel käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada kõnealustele

Muudatusettepanek

(40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud koosnema üksikasjalikest strateegiatest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO₂-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötama selged strateegiad siseveetranspordi CO₂-heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti tuleks välja töötada pikaajalised CO₂-heite vähendamise strateegiad sadamate ja lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõtule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning raudteeliinide jaoks, **mis ei ole elektrifitseeritud**. Komisjon peaks nende strateegiate alusel käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada kõnealustele

sektoritele *siduvamad* eesmärgid.

sektoritele *täiendavad siduvad* eesmärgid.

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 40 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(40a) Riiklik poliitikaraamistik peaks sisaldama koostöös sadamatega koostatud kasutuselevõtmise kava, milles on üksikasjalikult kirjeldatud kaldalt tuleva elektriga varustamise riiklikku rahastamist ja võrgu nõutavat võimsust. Õiguskindlust ja pikaajalist planeerimist silmas pidades tuleks kaldalt tuleva elektri kohustuslike nõuete ulatus fikseerida käesoleva määruse jõustumisel. Riiklik poliitikaraamistik tuleks otsustada nii, et see jätaks piisavalt aega, et käesolevas määruses sätestatud nõuete täitmiseks vajalik kaldalt tuleva elektri taristu kasutusele võtta. Kui sadam kuulub käesoleva määruse kohaldamisalasse, peaks see kohaldamisalasse jääma.

Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 41

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös erasektori osalejatega, kellel peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel keskne roll.

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid **turupõhiseid**, regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös erasektori osalejatega, kellel peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel keskne roll.

Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 41 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(41a) Liikmesriigid, kellel puuduvad asjakohased stimuleerimiskavad, peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, et säästvate transpordiliikide edendamisel oma erineva lähtepositsiooniga tegeleda. Erilist rõhku tuleks pöörata kohalikele või piirkondlikele ametiasutustele, kes võivad soodustada alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutuselevõttu spetsiaalsete maksusoodustuste, hangete või kohalike liikluseeskirjade kaudu.

Muudatusettepanek 50

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 42

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(42) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/33/EÜ⁵⁸ nähakse ette keskkonnasõbralike ja heiteta busside osakaalu minimaalsed riiklikud hankeeesmärgid, kui keskkonnasõbralikes bussides kasutatakse käesoleva määruse artikli 2 punktis 3 määratletud alternatiivkütuseid. Kuna üha rohkem ühistranspordiasutusi ja käitajaid lähevad nende eesmärkide saavutamiseks üle **keskkonnasõbralikele** ja heiteta bussidele, peaksid liikmesriigid lisama vajaliku bussitaristu sihipärase edendamise ja arendamise oma riiklikesse poliitikaraamistikesse olulise osana. Liikmesriigid peaksid looma ja säilitama asjakohased vahendid, et edendada laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu ka erisõidukiparkide, eelkõige keskkonnasõbralike ja heiteta busside jaoks kohalikul tasandil.

(42) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/33/EÜ⁵⁸ nähakse ette keskkonnasõbralike ja heiteta busside osakaalu minimaalsed riiklikud hankeeesmärgid, kui keskkonnasõbralikes bussides kasutatakse käesoleva määruse artikli 2 punktis 3 määratletud alternatiivkütuseid. Kuna üha rohkem ühistranspordiasutusi ja käitajaid lähevad nende eesmärkide saavutamiseks üle **vähese heitega** ja heiteta bussidele, peaksid liikmesriigid lisama vajaliku bussitaristu sihipärase edendamise ja arendamise oma riiklikesse poliitikaraamistikesse olulise osana. Liikmesriigid peaksid looma ja säilitama asjakohased vahendid, et edendada laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu ka erisõidukiparkide, eelkõige keskkonnasõbralike ja heiteta busside jaoks kohalikul tasandil.

⁵⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

⁵⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 43

Komisjoni ettepanek

(43) Arvestades, *et* mootorsõidukite **kütuseliigid muutuvad järjest mitmekesisemaks ja kodanike liikuvus maanteedel suureneb jätkuvalt** kogu liidus, on vaja anda sõidukikasutajatele selget ja kergesti mõistetavat teavet tanklates olemasolevate kütuste kohta ning nende sõidukite ühilduvuse kohta erinevate kütuste või laadimispunktidega liidu turul. Liikmesriikidel peaks olema võimalik võtta selliseid teavitusmeetmeid ka enne 18. novembrit 2016 turule lastud sõidukite suhtes.

Muudatusettepanek

(43) Arvestades **iga kütuseliigi suurenevat säästvust ning** mootorsõidukite **kasutuse mitmekesisust (individuaalsed, kollektiivsed ja jagatud sõidukid) ning eri transpordiliikide üha suurenevat kombineerimist, et tagada kodanike liikuvus** kogu liidus, on vaja anda sõidukikasutajatele selget ja kergesti mõistetavat teavet tanklates olemasolevate kütuste kohta ning nende sõidukite ühilduvuse kohta erinevate kütuste või laadimispunktidega liidu turul. Liikmesriikidel peaks olema võimalik võtta selliseid teavitusmeetmeid ka enne 18. novembrit 2016 turule lastud sõidukite suhtes.

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 44

Komisjoni ettepanek

(44) Lihtne ja kergesti võrreldav teave eri kütuste hindade kohta aitaks sõidukikasutajatel paremini hinnata turul saadaolevate üksikute kütuste suhtelist maksumust. Seepärast tuleks teavitamise eesmärgil esitada kõikides asjaomastes tanklates **teatavate alternatiivkütuste ja**

Muudatusettepanek

(44) Lihtne ja kergesti võrreldav teave eri kütuste hindade kohta aitaks sõidukikasutajatel paremini hinnata turul saadaolevate üksikute kütuste suhtelist maksumust. Seepärast tuleks teavitamise eesmärgil esitada kõikides asjaomastes tanklates **elektrisõidukite lepinguvaba**

tavakütuste ühikuhinna võrdlus, *mida väljendatakse „kütusehinnana 100 km kohta“*.

laadimise kilovatt-tunni ühikuhinna võrdlus.

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 45

Komisjoni ettepanek

(45) Tarbijatele tuleb anda piisavalt teavet käesoleva määrusega hõlmatud alternatiivkütuste üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide geograafilise asukoha, omaduste ja pakutavate teenuste kohta. Seepärast peaksid liikmesriigid tagama, et üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või omanikud teeksid asjakohased staatilised ja dünaamilised andmed kättesaadavaks. Asjaomaste laadimis- ja tankimisandmete kättesaadavuse ja juurdepääsetavusega seoses tuleks sätestada andmetüüpide nõuded, tuginedes programmi „IDACS“ (alternatiivkütuste laadimis- /tankimispunktidega seotud andmete kogumine ja elektromobiilsuses osalejate kordumatud tunnuskoovid) rakendamist toetavate meetmete tulemustele.

Muudatusettepanek

(45) Tarbijatele tuleb anda piisavalt teavet käesoleva määrusega hõlmatud alternatiivkütuste üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide geograafilise asukoha, omaduste ja pakutavate teenuste kohta. Seepärast peaksid liikmesriigid tagama, et üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või omanikud teeksid asjakohased staatilised ja dünaamilised andmed, ***st riiklikesse süsteemidesse vastavalt käesoleva määruse artiklile 18 esitatud andmed tasuta*** kättesaadavaks, ***ja need tuleks samuti lisada kogu ELi hõlmavasse ühtlustatud süsteemi. Neid andmeid saavad seejärel kasutada kolmandad isikud, sealhulgas energiavahendajad ja tarbimiskaja pakkujad, samuti tarbijatele laadimisjaamade võrdlus- ja teabeteenuste pakkumiseks, eriti seoses nende asukoha, lepinguvaba hinna, kättesaadavuse ja muude tarbijatele kasulike parameetritega ning võttes asjakohaselt arvesse andmekaitsenõudeid.*** Asjaomaste laadimis- ja tankimisandmete kättesaadavuse ja juurdepääsetavusega seoses tuleks sätestada andmetüüpide nõuded, tuginedes programmi „IDACS“ (alternatiivkütuste laadimis- /tankimispunktidega seotud andmete kogumine ja elektromobiilsuses osalejate kordumatud tunnuskoovid) rakendamist toetavate meetmete tulemustele.

Muudatusettepanek 54

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 46

Komisjoni ettepanek

(46) Andmetel peaks olema laadimis- ja tankimistaristu nõuetekohases toimimises oluline roll. Kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vorming, esitamise sagedus ja kvaliteet määravad kasutajate vajadustele vastava alternatiivkütuste taristu ökosüsteemi üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. Seepärast tuleks andmed esitada vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL⁵⁹ riiklikele juurdepääsupunktidele kehtestatud nõuetele.

⁵⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek 55

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 52

Komisjoni ettepanek

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel peaks komisjon konsulteerima asjaomaste eksperdirühmadega, eelkõige säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga. Selline ekspertidega

Muudatusettepanek

(46) Andmetel peaks olema laadimis- ja tankimistaristu nõuetekohases toimimises oluline roll. Kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vorming, esitamise sagedus ja kvaliteet määravad kasutajate vajadustele vastava alternatiivkütuste taristu ökosüsteemi üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. Seepärast tuleks andmed esitada vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL⁵⁹ riiklikele juurdepääsupunktidele kehtestatud nõuetele. ***Liidus sujuvat liikumist võimaldavate teenuste jaoks tuleks luua ka kogu liitu hõlmav süsteem, mis impordiks riiklikest süsteemidest standarditud teavet.***

⁵⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel peaks komisjon konsulteerima ***paljude sidusrühmadega, sealhulgas tarbijaorganisatsioonidega, ning*** asjaomaste eksperdirühmadega, eelkõige

konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatseb käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte või rakendusakte.

säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga. Selline ekspertidega konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatseb käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte või rakendusakte.

Muudatusettepanek 56

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 54

Komisjoni ettepanek

(54) Alternatiivkütuste ja eelkõige heitevabade kütuste turg on alles varajases arenguetapis ja tehnoloogia muutub kiiresti. See peaks tõenäoliselt mõjutama nõudlust alternatiivkütuste ja seega alternatiivkütuste taristu järele kõigi transpordiliikide lõikes. Seepärast peaks komisjon käesoleva määruse 2026. aasta lõpuks läbi **vaatama**, eelkõige seoses raskeveokite laadimispunktide jaoks seatavate eesmärkidega ning veetranspordis ja lennunduses heiteta laevade ja õhusõidukite alternatiivkütuste taristu eesmärkidega.

Muudatusettepanek

(54) Alternatiivkütuste ja eelkõige **vähese heitega ja** heitevabade kütuste turg on alles varajases arenguetapis ja tehnoloogia muutub kiiresti. **Mõni tehnoloogia on juba kättesaadav.** See peaks tõenäoliselt mõjutama nõudlust alternatiivkütuste ja seega alternatiivkütuste taristu järele kõigi transpordiliikide lõikes. Seepärast peaks komisjon **vaatama** käesoleva määruse 2026. aasta lõpuks läbi **kooskõlas kliimaneutraalsuse eesmärgiga, tuginedes uusimate tehnoloogiliste arengute ja turuvalmiduse analüüsile ning võttes arvesse riiklike poliitikaraamistikke, eelkõige seoses raskeveokite laadimispunktide jaoks seatavate eesmärkidega ning veetranspordis ja lennunduses heiteta laevade ja õhusõidukite alternatiivkütuste taristu eesmärkidega, võttes nõuetekohaselt arvesse õiguskindlust ja prognoositavust tööstuse jaoks, pikaajaliste investeeringute hõlbustamist ja kasutuskõlbmatute varade loomise vältimist. Läbivaatamine peaks hõlmama kõiki alternatiivkütuseid ja taristu nõudlus tuleks viia vastavusse kasutuselevõtu võimaliku kiirusega.**

Muudatusettepanek 57

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 54 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(54a) Arvestades maanteetranspordi olulist osakaalu ELi energia lõpptarbimises, peaks energiatõhususe esikohale seadmise põhimõte kajastuma poliitika-, planeerimis- ja investeerimisotsustes, mis on seotud alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttuga, nagu on sätestatud direktiivis 2012/27/EL [uuesti sõnastatud energiatõhususe direktiiv], mille kohaselt peab energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet võtma arvesse kõigis sektorites.

Muudatusettepanek 58

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 55 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(55a) Lisaks subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele peaks läbivaatamismenetluse kuuluma ka põhimõte „üks sisse, üks välja“. Põhimõte „üks sisse, üks välja“ on oluline vahend, millega püütakse vähendada haldus- ja regulatiivset koormust ning mida tuleks täiendada kvalitatiivsete meetmetega, et tagada tulevikukindel ja tõhus õigusloome kooskõlas ELi pikaajaliste eesmärkidega.

Muudatusettepanek 59

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 55 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(55b) Alternatiivkütuste taristu määrus on osa paketist „Eesmärk 55“, millel on

samuti mitmesugune mõju liidule, sealhulgas konkurentsivõimele, töökohtade loomisele, kaubaveohindadele, leibkondade ostujõule, kliimaeesmärkide saavutamisele ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ulatusele. Seetõttu tuleks korrapäraselt läbi viia põhjalik hindamine.

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 1 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Käesolevas määruses sätestatakse kohustuslikud riiklikud eesmärgid piisava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks liidus maanteeõidukite, laevade ja *seisvate* õhusõidukite jaoks. Selles sätestatakse alternatiivkütuste taristu jaoks ühised tehnilised kirjeldused ja nõuded kasutajateabe, andmete esitamise ja maksete tegemise kohta.

Muudatusettepanek

1. Käesolevas määruses sätestatakse kohustuslikud riiklikud eesmärgid piisava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks liidus maanteeõidukite, laevade ja õhusõidukite jaoks. Selles sätestatakse alternatiivkütuste taristu jaoks ühised tehnilised kirjeldused ja nõuded kasutajateabe, andmete esitamise ja maksete tegemise kohta.

Muudatusettepanek 61

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

(3) „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, sh:

Muudatusettepanek

(3) „alternatiivkütused“ – kütused või energiaallikad, mida kasutatakse vähemalt osaliselt transpordi energiavarustuses fossiilsete *nafta- ja gaasi*allikate asemel ja millel on potentsiaali aidata kaasa transpordi CO₂-heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele, sh:

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

(a) „alternatiivkütused heiteta sõidukitele“ –

Muudatusettepanek

(a) „alternatiivkütused heiteta sõidukitele, *laevadele ja õhusõidukitele*“ –

Muudatusettepanek 63

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt a – taane 2

Komisjoni ettepanek

– vesinik,

Muudatusettepanek

– vesinik *ja vesinikust saadud kütused*,

Muudatusettepanek 64

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt a – taane 3

Komisjoni ettepanek

– *ammoniaak*,

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 65

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt b – taane 2

Komisjoni ettepanek

– taastuvatest energiaallikatest toodetud sünteetilised ja parafiinkütused, sh ammoniaak,

Muudatusettepanek

– taastuvatest energiaallikatest toodetud sünteetilised ja parafiinkütused, sh ammoniaak, *ning muust kui bioloogilise päritoluga toorainest valmistatud taastuvkütused*;

Muudatusettepanek 66

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt c – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

(c) „alternatiivsed fossiilkütused“
ülemineku perioodil –

Muudatusettepanek

(c) „alternatiivsed fossiilkütused“ **kiire**
ülemineku perioodil –

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Alternatiivseid fossiilkütuseid, mida kasutatakse vähese heitega sõidukite kiire ülemineku perioodil, saab segada järkjärgult suurema osakaaluga taastuvkütustega, sealhulgas nende bioloogilise päritoluga asendajatega, nagu bio-LNG, bio-CNG ja bio-LPG.

Muudatusettepanek 68

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3a) „alternatiivkütuste taristu“ – igasugune taristu, mis võimaldab tankida või laadida eri tüüpi sõidukeid või transpordiliike alternatiivkütustega, mis võib oluliselt kaasa aidata CO₂ heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele;

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 4

Komisjoni ettepanek

(4) „TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaam“ – *lennujaam*, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas;

Muudatusettepanek

(4) „lennujaam“ – *tsiviillennujaam*, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ artikli 2 punktis 1;

Muudatusettepanek 70

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 14**

Komisjoni ettepanek

(14) „digitaalselt ühendatud laadimispunkt“ – laadimispunkt, mis suudab reaalajas saata ja vastu võtta teavet, suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga kahesuunaliselt ning mida saab kaugjälgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;

Muudatusettepanek

(14) „digitaalselt ühendatud laadimispunkt“ – laadimispunkt, mis suudab reaalajas saata ja vastu võtta teavet, suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga **ning vajaduse korral hoone energiajuhtimissüsteemiga** kahesuunaliselt ning mida saab kaugjälgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;

Muudatusettepanek 71

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 29 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

(29a) „logistikakeskus“ – *ruum kindlaksmääratud alal, kus eri ettevõtjad teevad äriilistel alustel kõiki kaupade transpordi, logistika ja jaotamisega seotud tegevusi nii riigisisese kui ka rahvusvahelise transiidi puhul; ettevõtjad võivad olla hoonete ja rajatiste (laod, jaotuskeskused, laopinnad, kontorid, veoautoteenused jne) omanikud või rentnikud;*

Muudatusettepanek

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 33

Komisjoni ettepanek

(33) „laadimispunkti käitaja“ – üksus, mis vastutab sellise laadimispunkti haldamise ja käitamise eest, mis osutab ***lõppkasutajatele*** laadimisteenust, ***sh*** liikuvusteenuse ***osutaja nimel ja eest***;

Muudatusettepanek

(33) „laadimispunkti käitaja“ – üksus, mis vastutab sellise laadimispunkti haldamise ja käitamise eest, mis osutab laadimisteenust liikuvusteenuse ***osutajatele, kes osutavad laadimisteenust omakorda lõppkasutaja(te)le***;

Muudatusettepanek 73

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 35 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(35a) „maksekaart“ – makseteenus, mis toimib füüsilise või digitaalse deebet- või krediitkaardi baasil ja hõlmab nutitelefonirakendusse integreeritud maksekaarte;

Muudatusettepanek 74

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 35 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(35b) „makseteenus“ – direktiivi (EL) 2015/2366 artikli 4 punktis 3 määratletud makseteenus;

Muudatusettepanek 75

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 38

Komisjoni ettepanek

(38) „üldkasutatav alternatiivkütuste taristu“ – alternatiivkütuste taristu, mis asub üldsusele avatud kohas või valduses, olenemata sellest, kas **alternatiivkütuste taristu** asub avalikul või eramaal, kas kohaldatakse piiranguid või tingimusi seoses juurdepääsuga kohale või valdusele ning olenemata alternatiivkütuste taristu kasutamise suhtes kohaldatavatest tingimustest;

Muudatusettepanek 76

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 49**

Komisjoni ettepanek

(49) „tankimispunkt“ – tankimisrajatis, mis on ette nähtud paikse või teisaldatava seadme kaudu mis tahes vedela või gaasilise alternatiivkütuse tankimiseks ning mis saab korraga tankida ainult üht sõidukit;

Muudatusettepanek 77

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 54 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 78

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 57**

Muudatusettepanek

(38) „üldkasutatav alternatiivkütuste taristu“ – alternatiivkütuste taristu, mis asub üldsusele **vähemalt 8 tundi päevas ja 6 päeva nädalas** avatud kohas või valduses **ning mille tööaeg on vähemalt 98 %**, olenemata sellest, kas **see** asub avalikul või eramaal, kas kohaldatakse piiranguid või tingimusi seoses juurdepääsuga kohale või valdusele ning olenemata alternatiivkütuste taristu kasutamise suhtes kohaldatavatest tingimustest;

Muudatusettepanek

(49) „tankimispunkt“ – tankimisrajatis, mis on ette nähtud paikse või teisaldatava seadme kaudu mis tahes vedela või gaasilise alternatiivkütuse tankimiseks ning mis saab korraga tankida ainult üht sõidukit, **laeva või õhusõidukit**;

Muudatusettepanek

(54a) „taastuvenienergiakogukond“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 16 määratletud kogukond;

Komisjoni ettepanek

(57) „kai ääres seisev laev“ – **kai ääres seisev laev, nagu on määratletud määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis n;**

Muudatusettepanek

(57) „kai ääres seisev laev“ – laev, **mis on kindlalt kinnitatud või ankrus liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvas sadamas lasti pealevõtmiseks või mahalaadimiseks või reisijate majutamiseks, sh ajal, mil laeva ei lastita;**

Muudatusettepanek 79

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 58**

Komisjoni ettepanek

(58) „kaldaäärne elektritoide“ – kai ääres seisvate merelaevade või siseveelaevade varustamine maismaalt saadava elektriga standardliidese abil;

Muudatusettepanek

(58) „kaldaäärne elektritoide“ – **mitmest elemendist koosneva teenuse pakkumine, sealhulgas** kai ääres seisvate merelaevade või siseveelaevade varustamine maismaalt saadava elektriga standardliidese abil **fikseeritud, ujuva või mobiilse rajatise kaudu, sealhulgas vahetatavate akudega;**

Muudatusettepanek 80

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 59**

Komisjoni ettepanek

(59) „nutilaadimine“ – laadimistoiming, mille käigus akusse suunatava elektrienergia kogust kohandatakse elektroonilise side kaudu saadud teabe alusel reaajas;

Muudatusettepanek

(59) „nutilaadimine“ – laadimistoiming, mille käigus akusse suunatava elektrienergia kogust kohandatakse **standardse** elektroonilise side **protokoll**i kaudu saadud teabe alusel reaajas; **nutilaadimine võib toimuda nii tavalise laadimiskiirusega kui ka kiirloomise korral, reaktsioonina dünaamilistele hinnasignaalidele või elektrivoo optimeerimiseks;**

Muudatusettepanek 81

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 59 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(59a) „päikeseenergiat töötav elektrisõiduk“ – mootorsõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, millel on vähemalt üks energiamuunduriga mitteperifeerne elektriseade koos elektrilise energiasalvestussüsteemiga, mida saab väljastpoolt laadida, ning sõidukile integreeritud päikesepaneelidega;

Muudatusettepanek 82

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad vastavalt elektriagamiga kergsõidukite kasutuselevõtule;

– võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad vastavalt elektriagamiga kergsõidukite, **sh sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite** kasutuselevõtule;

Muudatusettepanek 83

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– **vähemalt üks laadimisjaam linnapiirkondade laadimisparkides ning TEN-T põhi- ja üldvõrgus on mõeldud haagisega väikestele tarbesõidukitele, võttes arvesse nende erinõudeid seoses selliste sõidukite kasutatava kaubaruumi mahuga;**

Muudatusettepanek 84

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– *kergsõidukite nutilaadimiseks ja kahesuunaliseks laadimiseks on loodud piisav arv üldkasutatavaid laadimisjaamu.*

Muudatusettepanek 85

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – taane 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– *võrgu arendamisel ja kõrgemate eesmärkide seadmisel võetakse prioriteediks suure asustihedusega ja elektriajamiga kergsõidukite ulatusliku kasutusega piirkonnad;*

Muudatusettepanek 86

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW **ning**

(a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW, **kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 10 %**, ning

iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,5 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust

on suurem kui 7,5 ja väiksem kui 10 %, ning

iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 2 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 5 % ja väiksem kui 7,5 %, ning

iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 2,5 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 2,5 % ja väiksem kui 5 %, ning

iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 3 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust on väiksem kui 2,5 %;

Muudatusettepanek 87

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

(b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **0,66 kW**.

Muudatusettepanek

(b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **2 kW**.

Muudatusettepanek 88

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) Ilma et see piiraks käesoleva lõike punktide a ja c kohaldamist, tagavad liikmesriigid riiklikul tasandil sellise minimaalse laadimistaristu kasutuselevõtu, mis on piisav

– 2 %-le kogu prognoositava sõidukipargi elektrisõidukitest 31. detsembriks 2025;

– 5 %-le kogu prognoositava sõidukipargi elektrisõidukitest 31. detsembriks 2027;

– 10 %-le kogu prognoositava sõidukipargi elektrisõidukitest 31. detsembriks 2030.

Muudatusettepanek 89
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 – punkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(c) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

(a) TEN-T põhivõrgus ja üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

Muudatusettepanek 90

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **300** kW ja koosnema vähemalt **ühest** laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt **150** kW;*

*i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **600** kW ja koosnema vähemalt **kahest** laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt **300** kW;*

Muudatusettepanek 91

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 2 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **600** kW ja koosnema vähemalt **kahest** laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **150** kW;

Muudatusettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **1200** kW ja koosnema vähemalt **neljast** laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **300** kW;

Muudatusettepanek 92

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 2 – punkt b – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

(d) **TEN-T üldvõrgus** võetakse **igas sõidusuunas** kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, **mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele** nõuetele:

Muudatusettepanek

(b) **klastrite kohaselt** võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mis vastavad **lõike 2 punkti a alapunktide i ja ii** nõuetele:

Muudatusettepanek 93

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 2 – punkt b – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **300** kW ja koosnema vähemalt **ühest** laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt **150** kW;

Muudatusettepanek

i) **linnapiirkondades 5 km raadiuses;**

Muudatusettepanek 94

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 – punkt b – alapunkt ii**

Komisjoni ettepanek

ii) **31. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.**

Muudatusettepanek

ii) **hõredalt asustatud piirkondades olemasoleval teel 60 km raadiuses.**

Muudatusettepanek 95

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 – lõik 1 (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Liikmesriigid võivad käesoleva artikli lõigetes 3a, 3c ja 3e nimetatud laadimisparke klatri eesmärgi arvestamisel arvesse võtta.

Muudatusettepanek 96

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid tagavad, et avalike parkimispindadega ärihooned vastavad [hoonete energiatõhususe direktiivi] asjakohastele nõuetele.

Muudatusettepanek 97

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. Liikmesriigid tagavad, et üldkasutatavatest parkimiskohtadest,

mida tavaliselt kasutatakse pikaajaliseks parkimiseks, võimaldavad 2030. aastaks vähemalt pooled nutilaadimist ja kahesuunalist laadimist.

Muudatusettepanek 98

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3c. Kui laadimispark teenindab nii kergsõidukeid kui ka raskeveokeid, käsitatakse laadimisparki ja selles olevaid laadimisjaamu üldkasutatava laadimistaristuna nii kergsõidukite kui ka raskeveokite jaoks, tingimusel et laadijate koguvõimsus ja tüüp vastavad nii kergsõidukite kui ka raskeveokite jaoks kehtestatud nõudmistele.

Muudatusettepanek 99

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt a – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(e) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispaigad, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

*(a) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispaigad, mille maksimaalne vahekaugus on **kohalikke olusid arvestades** 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:*

Muudatusettepanek 100

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt a – alapunkt i**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*i) **31. detsembriks** 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust*

*i) **1. juuliks** 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust*

vähemalt **1400** kW ja koosnema vähemalt **ühest** laadimisjaamast, mille **individuaalne väljundvõimsus** on vähemalt 350 kW;

vähemalt **5000** kW ja koosnema vähemalt **neljast** laadimisjaamast, mille **individuaalsed väljundvõimsused** on vähemalt 350 kW, **ning vähemalt neljast laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 800 kW**;

Muudatusettepanek 101

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) **31. detsembriks** 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **3500** kW ja koosnema vähemalt **kahest** laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **350** kW;

Muudatusettepanek

ii) **1. juuliks** 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **6500** kW ja koosnema vähemalt **neljast** laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **1200** kW;

Muudatusettepanek 102

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

(f) TEN-T üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 100 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

Muudatusettepanek

(b) TEN-T üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on **kohalikke olusid arvestades** 100 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

Muudatusettepanek 103

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) **31. detsembriks 2030** peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 1400 kW ja koosnema vähemalt

Muudatusettepanek

i) **1. juuliks 2027** peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 1400 kW ja koosnema vähemalt

ühest laadimisjaamast, mille *individuaalne väljundvõimsus* on vähemalt 350 kW;

kahest laadimisjaamast, mille *individuaalsed väljundvõimsused* on vähemalt 350 kW;

Muudatusettepanek 104

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) 1. *detsembriks 2035* peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **3500** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **350** kW;

Muudatusettepanek

ii) 1. *juuliks 2030* peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **3000** kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **800** kW;

Muudatusettepanek 105

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b – alapunkt ii a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

üia) 1. juuliks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 5000 kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 1200 kW;

Muudatusettepanek 106

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt c

Komisjoni ettepanek

(g) 31. detsembriks **2030** on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt **üks** raskeveokite **laadimisjaam**, mille **väljundvõimsus** on vähemalt 100 kW;

Muudatusettepanek

(c) 31. detsembriks **2025** on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt **kaks** raskeveokite **laadimisjaama**, mille **väljundvõimsused** on vähemalt 100 kW **ning mis võimaldavad nutilaadimist ja**

kahesuunalist laadimist;

Muudatusettepanek 107

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt c a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ca) 31. detsembriks 2025 on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt neli raskeveokite laadimisjaama, mille väljundvõimsused on vähemalt 100 kW ning mis võimaldavad nutilaadimist ja kahesuunalist laadimist;

Muudatusettepanek 108

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt d**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(h) 31. detsembriks 2025 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 600 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW;

(d) 31. detsembriks 2025 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 1200 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 300 kW;

Muudatusettepanek 109

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt e**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(i) 31. detsembriks 2030 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 1200 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed

(e) 1. juuliks 2030 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 2400 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed

väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.

väljundvõimsused on vähemalt 150 kW, **ja vähemalt kahes laadimisjaamas, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW.**

Muudatusettepanek 110

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt e a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ea) 31. detsembriks 2025 on igas logistikakeskuses vähemalt 20 % laadimisjaamades võetud kasutusele üldkasutatavad raskeveokite laadimispunktid, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW, ning 31. detsembriks 2030 on seda tehtud vähemalt 40 % laadimisjaamades.

Muudatusettepanek 111

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 20 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesolevat määrust seoses käesolevas artiklis osutatud individuaalse väljundvõimsuse suurendamisega vähemalt 800 kW-ni, tingimusel et ühiseid tehnilisi kirjeldusi täiendatakse vastavalt II lisas.

Muudatusettepanek 112

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

8. Naaberliikmesriigid tagavad, et

2. Naaberliikmesriigid võtavad

punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

vajalikud meetmed selle tagamiseks, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek 113

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Kui raskeveokite laadimisjaam teenindab mõlemat sõidusuunda, siis loetakse see vähese liiklustihedusega teedel käesoleva artikli nõuetele vastavaks mõlemas suunas, tingimusel et ühe sõidusuuna koguvõimsus ja laadijate arv vastab kehtestatud nõudmistele.

Muudatusettepanek 114

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

10. Laadimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel laadida nende käitatavates üldkasutatavates laadimispunktides elektrisõidukit lepinguvabalt ning tasuta selle eest liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks:

2. Laadimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel laadida nende käitatavates üldkasutatavates **ja alates artiklis 24 osutatud kuupäevast kasutusele võetud** laadimispunktides elektrisõidukit lepinguvabalt ning tasuta selle eest liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks **võtavad nad vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid, vähemalt maksekaartidega tehtud makseid, ilma et see piiraks täiendavate maksevõimaluste kaasamist;**

Muudatusettepanek 115

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – punkt a**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(j) *laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, mille väljundvõimsus on alla 50 kW, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt üht järgmist seadet:*

välja jäetud

i) *maksekaardilugejad;*

ii) *kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte;*

iii) *internetiühendust kasutavad seadmed, millega saab näiteks luua konkreetselt maksetehingu jaoks kasutatava ruutkoodi;*

Muudatusettepanek 116

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(k) *laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt üht järgmist seadet:*

välja jäetud

i) *maksekaardilugejad;*

ii) *kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.*

Muudatusettepanek 117

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 2**

Komisjoni ettepanek

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimisjaamad, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, vastavad punkti b nõudele.

Muudatusettepanek 118

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 3**

Komisjoni ettepanek

Punktides a ja b sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

Muudatusettepanek 119

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 4**

Komisjoni ettepanek

12. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes proportsionaalselt objektiivse põhjenduse alusel.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek

Käesolevas lõikes sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

Muudatusettepanek

4. ***Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad tagavad, et kõigil liikuvusteenuse osutajatel on mittediskrimineerival viisil juurdepääs nende käitatavatele laadimisjaamadele.*** Üldkasutatavate laadimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad ***ning põhinema ainult sõidukisse laaditaval elektril, kuid võib ka kohaldada trahvi laadimiskoha blokeerimise eest.*** Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, ***näiteks***

kui laadimispunkte käitavad taastuenergiakogukonnad, võib hindu diferentseerida üksnes läbipaistvalt ja proportsionaalselt objektiivse p hjuduse alusel. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et luua piisav õigusraamistik, mis soodustab investeringuid ja vaba konkurentsi laadimispunktide tõhususe ja kasutuselevõtu huvides.

Muudatusettepanek 120

Ettepanek võtta vastu m arus
Artikkel 5 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. Liikmesriigid volitavad riiklikke reguleerivaid asutusi võtma vastu meetmeid, millega tagatakse, et hindu ei t steta järsult ja ebaõiglaselt muu hulgas järgmise laadija kauguse, akulaetuse taseme, sõiduki margi või lepingup histe maksete süsteemis osalemise põhjal. Riiklikud reguleerivad asutused jälgivad sõidukitootjate ja laadimispunktide käitajate hindu ja tavasid, kaaluvad asjakohaseid meetmeid konkurentsi ja tarbijate õiguste kaitsmiseks ning annavad korrapäraselt aru komisjonile.

Muudatusettepanek 121

Ettepanek võtta vastu m arus
Artikkel 5 – lõige 5 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

13. Laadimispunktide käitajad näitavad selgelt lepinguvaba hinda ja kõiki selle komponente kõigis nende käitatavates üldkasutatavates laadimisjaamades, nii et need on lõppkasutajatele teada enne laadimiskorra algust. Vajaduse korral tuleb laadimisjaamas selgelt näidata vähemalt järgmised hinnakomponendid:

5. Laadimispunktide käitajad näitavad selgelt lepinguvaba hinda ja kõiki selle komponente kõigis nende käitatavates üldkasutatavates laadimisjaamades, nii et need on lõppkasutajatele teada enne laadimiskorra algust.

Muudatusettepanek 122

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5 – taane 1**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– *laadimiskorra hind,*

välja jäetud

Muudatusettepanek 123

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5 – taane 2**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– *minutihind,*

välja jäetud

Muudatusettepanek 124

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5a. Peale ühekorde laadimise hindade esitatakse ka lepingupõhise laadimise hinnad kilovatt-tunni kohta. Täiendavad hinnakomponendid, mis on mõeldud parkimis- või laadimiskäitumise suunamiseks, kuvatakse läbipaistvalt ja eraldi.

Muudatusettepanek 125

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5b. Alates artiklis 24 sätestatud kuupäevast peavad käesoleva määruse nõuetele vastavate laadimisjaamade

käitajad muu hulgas internetis selgelt näitama, et jaam kuulub Euroopa alternatiivsesse võrgutaristusse. Komisjonile antakse volitused võtta vastavalt artiklile 20 vastu delegeeritud õigusakt, milles sätestatakse tehnilised kirjeldused ühtlustatud esitusviisi kohta, mille puhul kasutatakse viitasid ja sümbboleid, sealhulgas esitatakse vähemalt ELi embleem ja märk, samuti käesoleva määruse nimetus ja teave juhul, kui laadimispunkt on saanud otsust või kaudset toetust liidu vahenditest, ning muu asjakohane teave kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/1060^{1a} ja muude konkreetsete ELi rahastamisvahenditega.

^{1a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1060, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfond+, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände- ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid.

Muudatusettepanek 126

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 6

Komisjoni ettepanek

14. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajatelt, peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva

Muudatusettepanek

6. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajatelt, peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva

hinnateabe, milles on selgelt eristatud laadimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Piiriülese e-rändluse eest lisatasu ei võeta.

hinnateabe, milles on selgelt eristatud laadimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Piiriülese e-rändluse, **kalibreerimisteenuste, tõhususe vähenemise jms** eest lisatasu ei võeta.

Muudatusettepanek 127

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

15. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimispunktid on digitaalselt ühendatud laadimispunktid.

Muudatusettepanek

7. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad **uued või renoveeritud** üldkasutatavad laadimispunktid on digitaalselt ühendatud laadimispunktid, **nende asukoht ja staatus on internetis avalikult nähtavad ning need hõlmavad e-rändlusfunktsioone. Kõik olemasolevad laadimispunktid peavad sellele nõudele vastama 1. jaanuariks 2025.**

Muudatusettepanek 128

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 8

Komisjoni ettepanek

16. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad **tavalaadimispunktid** võimaldavad nutilaadimist.

Muudatusettepanek

8. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad **uued** üldkasutatavad **laadimispunktid** võimaldavad nutilaadimist. **Kõik olemasolevad laadimispunktid peavad sellele nõudele vastama 1. jaanuariks 2025. Artikli 14 lõike 4 sätte täienduseks peavad üldkasutatavad tavalaadimispunktid võimaldama kahesuunalist laadimist**

alates artiklis 24 osutatud kuupäevast.

Muudatusettepanek 129

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 9

Komisjoni ettepanek

17. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada asjakohaste viitade kasutamine *parkimis- ja puhkealadel* TEN-T teedevõrgus, kuhu on paigaldatud alternatiivkütuste taristu, et alternatiivkütuste taristu täpset asukohta oleks lihtne kindlaks teha.

Muudatusettepanek

9. Alates artiklis 24 osutatud kuupäevast võtavad *liikmesriigid* vajalikud meetmed, et tagada asjakohaste viitade kasutamine TEN-T teedevõrgus, kuhu on paigaldatud alternatiivkütuste taristu, et alternatiivkütuste taristu täpset asukohta oleks lihtne kindlaks teha. **Viidad paigaldatakse ka kohta, kuhu alternatiivkütuste taristu on paigaldatud.**

Muudatusettepanek 130

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

11a. Laadimispunktide käitajad teevad kättesaadavaks põhivõrguettevõtjalt, elektritarnijatelt või oma elektritootmise kaudu saadud teabe nende käitatavates laadimispunktides tarnitava elektrienergia taastuvelektri osakaalu ja kasvuhoonegaaside heite määra kohta kooskõlas direktiivi 2019/944 I lisa sätetega.

See teave tehakse lõppkasutajatele kättesaadavaks digitaalselt, sealhulgas pardaarvutite ja rakenduste kaudu või laadimispunktis, ning kõigile sidusrühmadele vastavalt käesoleva määruse artikli 18 sätetele.

Muudatusettepanek 131

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 11 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

11b. *Käitajad tagavad, et nende kasutatavad laadimispunktid on kogu nende ärilisel eesmärgil kasutamise ajal heas töökorras, lõigetes 2–5 sätestatuga nõutu on lõppkasutajatele alati kättesaadav ning käesoleva määruse artikli 18 kohased andmed on kättesaadavad.*

Muudatusettepanek 132

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

20. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumile paigaldatakse 31. detsembriks **2030** minimaalne arv üldkasutatavaid vesinikutanklaid.

1. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumile paigaldatakse 31. detsembriks **2027** minimaalne arv üldkasutatavaid vesinikutanklaid.

Muudatusettepanek 133

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Selleks tagavad liikmesriigid, et 31. detsembriks **2030** võetakse kasutusele üldkasutatavad vesinikutanklad, mille minimaalne võimsus on 2 tonni päevas ja mis on varustatud vähemalt 700-baarise tankuriga ning mille maksimaalne vahemaa TEN-T **põhi- ja üldvõrgus** on 150 km. Vedel vesinik tehakse kättesaadavaks üldkasutatavates tanklates, mille maksimaalne vahemaa on **450** km.

Selleks tagavad liikmesriigid, et 31. detsembriks **2027** võetakse kasutusele üldkasutatavad vesinikutanklad, mille minimaalne võimsus on 2 tonni päevas ja mis on varustatud vähemalt 700-baarise tankuriga ning mille maksimaalne vahemaa TEN-T **põhivõrgus** on 150 km. Vedel vesinik tehakse kättesaadavaks üldkasutatavates tanklates, mille maksimaalne vahemaa on **350** km.

Muudatusettepanek 134

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks **2030** võetakse igas linnatranspordisõlmes kasutusele vähemalt üks üldkasutatav vesinikutankla. Selliste tanklate jaoks tehakse parima asukoha analüüs, milles kaalutakse eelkõige tanklate kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kus saaks varustada ka muid transpordiliike.

Muudatusettepanek

Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks **2027** võetakse igas linnatranspordisõlmes kasutusele vähemalt üks üldkasutatav vesinikutankla. Selliste tanklate jaoks tehakse parima asukoha analüüs, milles kaalutakse eelkõige tanklate kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides, kus saaks varustada ka muid transpordiliike.

Muudatusettepanek 135

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 6 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

21. Naaberliikmesriigid *tagavad*, et lõike 1 teises lõigus osutatud maksimaalset vahekaugust ei ületata TEN-T *põhi- ja üldvõrgu* piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek

2. Naaberliikmesriigid *võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks*, et lõike 1 teises lõigus osutatud maksimaalset vahekaugust ei ületata TEN-T *põhivõrgu* piiriülestel lõikudel. *Komisjon peaks võtma vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid.*

Muudatusettepanek 136

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 6 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

22. Üldkasutatava tankla käitaja või, kui käitaja ei ole tankla omanik, siis selle tankla omanik tagab vastavalt nendevahelisele kokkuleppele, et tankla *on*

Muudatusettepanek

3. Üldkasutatava tankla käitaja või, kui käitaja ei ole tankla omanik, siis selle tankla omanik tagab vastavalt nendevahelisele kokkuleppele, et tankla

kavandatud kergsõidukite ja raskeveokite teenindamiseks. Kaubaterminalides tagavad üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad või omanikud, et nendes tanklates saab tankida ka vedelat vesinikku.

saab teenindada ka kergsõidukeid ja raskeveokeid. Kaubaterminalides tagavad üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad või omanikud, et nendes tanklates saab tankida ka vedelat vesinikku.

Muudatusettepanek 137

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 7 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

24. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes objektiivse põhjenduse alusel.

Muudatusettepanek

2. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes ***läbipaistvalt ja proportsionaalselt*** objektiivse põhjenduse alusel.

Muudatusettepanek 138

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõige 1 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

27. Liikmesriigid tagavad, et merekonteineri- ja -reisilaevadele tagatakse meresadamates minimaalne kaldaäärne elektritoide. Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, millega tagatakse ***1. jaanuariks 2030***, et:

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et merekonteineri- ja -reisilaevadele tagatakse meresadamates minimaalne kaldaäärne elektritoide. Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, millega tagatakse, ***et sadamate juhtorganid tagavad***, et:

Muudatusettepanek 139

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a

Komisjoni ettepanek

(l) TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on üle 5 000-tonnise kogumahutavusega merekonteinerilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 50, on piisav kaldaäärne väljundvõimsus, et rahuldada vähemalt 90 % kõnealusest nõudlusest;

Muudatusettepanek 140

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 1 – lõik 1 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

(m) TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on üle 5 000-tonnise kogumahutavusega ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 40, on piisav kaldaäärne väljundvõimsus, et rahuldada vähemalt 90 % kõnealusest nõudlusest;

Muudatusettepanek 141

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 1 – punkt c**

Komisjoni ettepanek

(n) TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates, kus viimase kolme aasta jooksul on muude reisilaevade kui üle 5 000-tonnise kogumahutavusega ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade sadamakülastuste keskmine arv aastas üle 25, on piisav kaldaäärne väljundvõimsus, et rahuldada vähemalt 90 % kõnealusest nõudlusest.

Muudatusettepanek

(a) 1. jaanuariks 2025 on kõikidel meresadamatel piisav kaldaäärne väljundvõimsus, et rahuldada üle 400-tonnise kogumahutavusega reisilaevade ja merekonteinerilaevade nõudlust;

Muudatusettepanek

(b) 1. jaanuariks 2030 on kõikidel meresadamatel piisav kaldaäärne väljundvõimsus, et rahuldada kõigi ülejäänud üle 400-tonnise kogumahutavusega laevatüüpide nõudlust;

Muudatusettepanek

(c) väljundvõimsuse nõudeid saab täita piisava võimsusega, mida pakuvad mitmesugused kaldaäärsed elektritehnoloogiad, näiteks kaldaäärne elektritoide, vahetatavad akud või elektripraamid;

Muudatusettepanek 142

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 1 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ca) liikmesriigid võivad anda sadamavaldajatele õiguse jätta punktid a–c vastavalt nõudlusele mõnes terminalis rakendamata.

Muudatusettepanek 143

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

28. *Sadamakülastuste arvu* kindlakstegemisel ei võeta arvesse järgmisi sadamakülastusi:

2. *Nõudluse* kindlakstegemisel ei võeta arvesse järgmisi sadamakülastusi:

Muudatusettepanek 144

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 2 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ca) mitu lühikest sadamakülastust, et laadida ja lossida sama sadama eri terminalides, ületamata punktis a nimetatud ajapiirangut;

Muudatusettepanek 145

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

29. Kui *TEN-T põhi- või üldvõrgu* meresadam asub saarel, mis ei ole elektrivõrguga otse ühendatud, ei

3. Kui meresadam asub saarel *või äärepoolseimas piirkonnas, annavad liikmesriigid piirkondlikele asutustele*

kohaldada lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

volitused kavandada, kuidas kasutada nõudluse rahuldamiseks piisavat võrguvõimsust ja täiendavat kohapeal taastuvatest energiaallikatest toodetud võimsust, sealhulgas integreeritud energiasüsteemide, salvestamise ja tarbimiskaja kaudu. Erandina võib kaldaäärset elektrinõudlust katta elektrivõrgust, kui kulud on kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga võrreldes ebaproportsionaalsed.

Muudatusettepanek 146

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid tagavad, et sadamate juhtorganid tagavad, et kõikides meresadamates oleks piisav arv laadimisjaamu, mis vastavad akutoitega laevade nõudlusele. Kõikidesse meresadamatesse tuleb 1. jaanuariks 2025 paigaldada vähemalt üks piisava väljundvõimsusega laadimispunkt.

Muudatusettepanek 147

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. Liikmesriigid tagavad, et sadamate juhtorganid võivad saada ELi ja riiklikke rahalisi vahendeid vajaliku taristu rajamiseks. Sadamate juhtorganitel on ka õigus taotleda riigi reguleerivatelt asutustelt erandeid direktiivist 2019/944, et võimaldada saada elektritariifi kaudu tagasi investeerimiskulud, mis on seotud sadamatesse piisava võrguvõimsuse ja ühenduste, võimsusreservi ja sageduse muundamise vajaliku lisamisega.

Muudatusettepanek 148

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõik 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(s) 1. jaanuariks **2030** on kõigis TEN-T **üldvõrgu** siseveesadamates vähemalt üks **rajatis**, mis **varustab siseveelaevu kaldaäärse elektritoitega**.

Muudatusettepanek

(b) 1. jaanuariks **2025** on kõigis TEN-T **põhivõrgu** siseveesadamates vähemalt üks **akutoitega laevade jaoks piisava võimsusega laadimispunkt**. **Liikmesriigid tagavad, et sadamates oleks piisav arv laadimisjaamu**, mis **vastavad akutoitega laevade nõudlusele**.

Muudatusettepanek 149

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõik 1 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) **sadamates on piisav võrguvõimsus ja -ühendus, võimsusreserv ja sageduse muundamine**.

Muudatusettepanek 150

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Meresadamates veeldatud maagaasiga varustamise eesmärgid

Muudatusettepanek

Meresadamates veeldatud maagaasiga, **vesiniku ja ammoniaagiga** varustamise eesmärgid

Muudatusettepanek 151

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

30. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv veeldatud maagaasi tankimise punkte, **et merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2025 liikuda kogu TEN-T põhivõrgus.** Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.

Muudatusettepanek 152

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 153

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

31. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud veeldatud maagaasi tankimise punktidele, võttes arvesse ka **туру** tegelikke **vajadusi** ja arengut.

Muudatusettepanek

1. Kehtivate õigusaktide kohaselt tagavad **liikmesriigid**, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse **1. jaanuariks 2025 ainult nõudluse korral** piisav arv veeldatud maagaasi tankimise punkte, **välja arvatud juhul, kui kulud on saadava kasu, sealhulgas keskkonnakasuga võrreldes ebaproportsionaalsed.** Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.

Muudatusettepanek

1a. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud meresadamatesse paigaldatakse piisav arv vesiniku ja ammoniaagi tankimise punkte, et merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2030 liikuda kogu liidus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus.

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud veeldatud maagaasi tankimise punktidele, võttes arvesse ka tegelikke **tankimisvajadusi** ja arengut.

Muudatusettepanek 154

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud vesiniku ja ammoniaagi tankimise punktidele, võttes arvesse ka tegelikke tankimisvajadusi ja arengut.

Muudatusettepanek 155

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 1 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

32. Liikmesriigid tagavad, et kõikide **TEN-T põhi- ja üldvõrgu** lennujaamade juhtorganid tagavad elektritoite seisvatele õhusõidukitele:

1. Liikmesriigid tagavad, et kõikide lennujaamade juhtorganid tagavad elektritoite seisvatele õhusõidukitele:

Muudatusettepanek 156

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Lõiget 1 ei kohaldata lühiajaliste parkimiskohtade suhtes, nagu jäätõrjepositsioonid ja parkimiskohad sõjaväealadel.

Muudatusettepanek 157

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

33. Liikmesriigid võtavad hiljemalt **alates 1. jaanuarist** 2030 vajalikud meetmed tagamaks, et lõike 1 kohaselt varustatud elekter tuleb elektrivõrgust või see on toodetud kohapeal taastuenergia.

Muudatusettepanek 158

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid võtavad hiljemalt **1. jaanuariks** 2030 vajalikud meetmed tagamaks, et lõike 1 kohaselt varustatud elekter tuleb elektrivõrgust või see on toodetud kohapeal taastuenergia.

Muudatusettepanek

2a. *Alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast tagavad liikmesriigid, et kõikide lennujaamade juhtorganid tagavad piisava arvu artikli 3 kohaselt nõutavate elektrilaadimisjaamade ja/või muude säästvate alternatiivkütuste olemasolu maapealseks teeninduseks ning elektrilaadimispunktide olemasolu pikaajaliseks parkimiseks, mis on aruka ja kahesuunalise laadimise võimalusega, ning et kõikide lennujaamade juhtorganid annavad loa paigaldada täiendavaid elektrilaadimisjaamu teiste teenusepakkujate jaoks, näiteks logistika- ja kohaletoimetamisteenuste pakkujate ning sõidukirendiettevõtete jaoks, sealhulgas kiir- ja ülikiire laadimise võimalusega.*

Muudatusettepanek 159

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. *Liikmesriigid tagavad hiljemalt 1. jaanuariks 2030, et kõigi lennujaamade käitajad tagavad täiendava taastuvatest*

energiaallikatest toodetud elektritoite kõigile lennujaamades kasutatavatele maapealsetele sõidukitele ja/või muud säästvad alternatiivkütused.

Muudatusettepanek 160

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 12 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2c. Liikmesriigid tagavad hiljemalt 1. jaanuariks 2030, et kõigi lennujaamade käitajad tagavad käesoleva artikli lõike 2b kohaste teenuste jaoks piisava arvu elektrisõidukite laadimisjaamu ja tanklaid.

Muudatusettepanek 161

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2d. Kui lennujaam asub saarel või äärepoolseimas piirkonnas, kus puudub taastuvatest energiaallikatest kohapeal piisava võimsuse loomise potentsiaal koos muu hulgas salvestamis- ja tarbimiskajateenustega ning mis ei ole ühendatud elektrivõrku, ei kohaldata lõiget 1 enne, kui elektriühenduse loomine on lõpule viidud, välja arvatud juhul, kui kulud on võrreldes saadava kasu, sealhulgas keskkonnakasuga ebaproportsionaalsed, millisel juhul kõnealust kohustust ei kohaldata.

Muudatusettepanek 162

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 a (uus)**

Artikkel 12a

Raudteeliinide taristuga seotud eesmärgid

- 1. Liikmesriigid tagavad piisava taristu pakkumise, mis võimaldab raudteeliinide täielikku elektrifitseerimist kogu liidus vastavalt [TEN-T määruse (artikli 5)] eesmärkidele.**
- 2. Kui raudteeliinide elektrifitseerimine ei ole võimalik, tagavad liikmesriigid piisava taristu olemasolu, mis võimaldab elektrifitseerimata liinidel kasutada alternatiivseid jõuseadmeid, näiteks vesinikku.**
- 3. Liikmesriigid tagavad, et lõike 2 järgimiseks vajalikku taristut käsitlevate otsuste tegemisel võetakse täielikult arvesse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet.**
- 4. Lõiget 1 ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.**

Muudatusettepanek 163

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1**

34. Iga liikmesriik koostab ja saadab komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi.

1. Iga liikmesriik koostab **koos piirkondlike, riiklike ja kohalike ametiasutustega** ja saadab komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi, **et tagada kliimanetraalsuse saavutamiseks vajalike tehnoloogiate hulgas tehnoloogianeutraalsus. Riiklik poliitikaraamistik peab põhinema üksikasjalikel turuosadel ja liikluse osakaaludel, eriti transiitliikluse puhul, andmete jälgimisel ja sisaldama**

üksikasjalikke turuprognose.

Muudatusettepanek 164

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a

Komisjoni ettepanek

(t) hinnang *transpordisektori alternatiivkütuste* turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule ning alternatiivkütuste taristu arendamisele, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust;

Muudatusettepanek

(a) hinnang turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule *seoses* alternatiivkütuste *taristuga, eelkõige raskeveokite ning lennundus- ja merendussektori jaoks mõeldud* taristu arendamisele, *samuti teostatavusuuring asjaomase taristu kasutuselevõtu kohta*, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust *ja liikuvust ning (muu hulgas mandrile) juurdepääsetavust äärepoolseimates piirkondades*;

Muudatusettepanek 165

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt a (uus)

Komisjoni ettepanek

(aa) *kulutõhususe ja energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtete rakendamine kooskõlas direktiivi 2012/27/EL artikli 3 lõike 1 punktiga b kõigis asjakohastes poliitika-, kavandamis- ja investeerimisotsustes; eelkõige võtavad liikmesriigid arvesse tõhusust, mis on saavutatav muu hulgas järgmiste meetmete kaudu: teistele kütuseliikidele üleminek, sealhulgas eri tehnoloogiate allikast ratasteni energiatõhususe arvessevõtmine, teistele transpordiliikidele üleminek, ühistranspordi ja jagatud veovõimaluste kasutamise suurenemine, laadimis- ja tankimistaristu optimeeritud paigutamine*

Muudatusettepanek

ning sellise taristu optimeeritud kasutamine;

Muudatusettepanek 166

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

(u) artiklite 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 kohased riiklikud eesmärgid, mille puhul on käesolevas määruses sätestatud kohustuslikud riiklikud eesmärgid;

Muudatusettepanek

(b) artiklite 3, 4, **5**, 6, 8, 9, 10, 11, **12** ja **12a** kohased riiklikud eesmärgid, mille puhul on käesolevas määruses sätestatud kohustuslikud riiklikud eesmärgid;

Muudatusettepanek 167

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt d**

Komisjoni ettepanek

(w) poliitika ja meetmed, mis on vajalikud, et tagada käesoleva lõike punktides b ja c osutatud kohustuslike eesmärkide saavutamine;

Muudatusettepanek

(d) poliitika ja meetmed, mis on vajalikud, et tagada käesoleva lõike punktides b ja c osutatud kohustuslike eesmärkide saavutamine, **koos hinnanguga vajalike investeeringute kohta;**

Muudatusettepanek 168

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt g a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ga) riiklikud eesmärgid ja meetmed alternatiivkütuste taristu edendamiseks: linnapiirkondades seoses kergsõidukite liikuvusega, mille kohta on käesoleva määruse artiklis 4 kehtestatud kohustuslikud eesmärgid, ning nii kergsõidukite kui ka raskeveokite liikuvusega, mille kohta käesolevas määruses ei ole sätestatud kohustuslikke

eesmärke, eelkõige seoses üldkasutatavate laadimispunktidega, näiteks parkimis- ja kaubanduspiirkondadesse paigaldatud laadimispunktidega;

Muudatusettepanek 169

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt h**

Komisjoni ettepanek

(aa) meetmed piisava arvu üldkasutatavate kiirlaadimispunktide kasutuselevõtu edendamiseks;

Muudatusettepanek

(h) meetmed piisava arvu üldkasutatavate kiirlaadimispunktide kasutuselevõtu edendamiseks ***nii kergsõidukite kui ka raskeveokite liikuvuse jaoks, tagades piisava katvuse tihedalt asustatud piirkondades;***

Muudatusettepanek 170

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt i**

Komisjoni ettepanek

(bb) meetmed, millega tagatakse, et laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine, sealhulgas kahesuunaliste laadimispunktide geograafiline jaotus, ***suurendab*** energiasüsteemi paindlikkust ja taastuvelektri lõimimist elektrisüsteemi;

Muudatusettepanek

(i) meetmed, millega tagatakse, et laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine, sealhulgas ***arukate ja*** kahesuunaliste laadimispunktide geograafiline jaotus, ***et elektrisõidukite abil suurendada*** energiasüsteemi paindlikkust ja taastuvelektri lõimimist elektrisüsteemi, ***võttes arvesse artikli 14 lõike 3 kohase hinnangu alusel kõiki laadimispunktide tüüpe, olenemata sellest, kas tegemist on avaliku või eraomandis oleva laadimispunktiga;***

Muudatusettepanek 171

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt i a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ia) võrgu võimsuse hetkeolukorra ja tulevase arengu hindamine ning meetmed võrgu vastupidavuse parandamiseks, sealhulgas rahastamiskava;

Muudatusettepanek 172

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt j a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ja) meetmed tagamaks, et üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide ning alternatiivkütusel töötavate transpordivõimaluste (eelkõige ühistranspordi) laiendamine on taskukohane ja juurdepääsetav kõigile kasutajatele;

Muudatusettepanek 173

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(dd) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused;

(k) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused ning piiratakse esialgse kohaldamise ja tegeliku kasutuselevõtu vahelise latentsusaja kestust 6 kuuga, võttes nõuetekohaselt arvesse sidusrühmadega peetud konsultatsioone ja keskkonnamõju hindamise menetlusi; võimaluse korral peab taotlusmenetlus olema täielikult digitaliseeritud;

Muudatusettepanek 174

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ka) meetmed tagamaks, et riiklikul tasandil olemasolev avalikult kättesaadav alternatiivkütuste taristu lähtub rahvastikutihedusest ja artiklis 2 määratletud alternatiivkütustel töötavate sõidukite registreerimiste arvust kohalikus piirkonnas NUTS 3 tasandi alusel vastavalt viimasele NUTSi klassifikatsioonile;

Muudatusettepanek 175

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(kb) meetmed, millega tagatakse, et väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd) saavad tüüel määral kasu alternatiivkütuste taristu arendamisest nende kolmekordses rollis (tootja, käitaja ja kasutaja);

Muudatusettepanek 176

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt k c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(kc) meetmed taastuvenergia kogukondade toetamiseks laadimispunktide rajamisel, eriti hõredalt asustatud piirkondades;

Muudatusettepanek 177

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt l

Komisjoni ettepanek

(ee) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks lennujaamades peale elektritoite seisvatele õhusõidukitele, eelkõige õhusõidukite varustamiseks vesiniku ja elektriga;

Muudatusettepanek

(I) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks lennujaamades peale elektritoite seisvatele õhusõidukitele, eelkõige õhusõidukite varustamiseks vesiniku, ***muude säästvate taastuvkütuste*** ja elektriga;

Muudatusettepanek 178

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt n

Komisjoni ettepanek

(gg) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates peale merelaevade varustamise veeldatud maagaasi ja kaldaäärse elektritoitega, eelkõige vesiniku, ***ammoniaagi*** ja elektri kasutuselevõtuks;

Muudatusettepanek

(n) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates peale merelaevade varustamise veeldatud maagaasi ja kaldaäärse elektritoitega, eelkõige vesiniku, ***vesinikust saadud kütuste*** ja elektri kasutuselevõtuks;

Muudatusettepanek 179

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pa) ***taastuvenergia tootmise suutlikkuse suurendamise jaoks võrgu piisava võimsusega sobivate asukohtade kaardistamine piirkonna arendamiseks ja tulevase laadimisnõudluse modelleerimine; sellised andmed tehakse avalikult kättesaadavaks.***

Muudatusettepanek 180

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pb) võrguühenduse ja võimsuse tagamise meetmed võtavad arvesse laadimisparkide arvu, mida võib tulevikus pärast elektrisõidukite osakaalu kasvu ette näha;

Muudatusettepanek 181

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pc) meetmed ja investeeringud, millega toetatakse elektritootmisvõimsuse kasutuselevõttu üldiselt ja eelkõige taastuvate energiaallikate puhul, et varustada elektriga laadimisjaamu, ning meetmed tanklate jaoks vesiniku ja vesinikust saadud kütuste tootmiseks, samuti elektritootmisvõimsus lennujaamades ja sadamates, eelkõige saartel;

Muudatusettepanek 182

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pd) terviklik investeerimis- ja rahastamiskava, milles sätestatakse riiklikus poliitikaraamistikus seatud eesmärkide saavutamiseks vajalikud investeeringud ning mis hõlmab ka seotud taristuid;

Muudatusettepanek 183

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 – punkt p e (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pe) võrguühenduste ja võimsuse, sealhulgas meresadamate kaldalt tuleva elektri kasutuselevõtu kava.

Muudatusettepanek 184

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist ja enne selles sätestatud tähtaega kutsutakse liikmesriike üles esitama esialgsed riiklikud poliitikaraamistikud, et tagada taristu sujuv ja kiire arendamine ja kasutuselevõtt. Kui liikmesriik otsustab esitada esialgse riikliku poliitikaraamistiku, hindab komisjon esialgset riiklikku poliitikaraamistikku ja esitab soovitusel hiljemalt kuus kuud pärast esialgse riikliku poliitikaraamistiku esitamist.

Muudatusettepanek 185

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

35. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikutes võetakse arvesse nende territooriumil juba kasutatavate eri transpordiliikide vajadusi, sealhulgas selliste transpordiliikide vajadusi, mille puhul fossiilkütuste alternatiivid on piiratud.

2. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikutes võetakse arvesse ***piirkondade ebavõrdsust ja*** nende territooriumil ***ja piirkondades*** juba kasutatavate eri transpordiliikide vajadusi, sealhulgas selliste transpordiliikide vajadusi, mille puhul fossiilkütuste alternatiivid on piiratud.

Muudatusettepanek 186

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Liikmesriigid soodustavad investeeringuid jaotusvõrkude võimsusesse ja arukamaks muutmisse, et toetada liikuvuse elektrifitseerimist ja edendada samal ajal süsteemi ja taastuvenergia integreerimist ning energiatõhusust. Laadimis- ja võrgutaristu investorite toetamiseks töötavad liikmesriigid kõigi sidusrühmade, asjaomaste jaotusvõrguettevõtjate ja reguleeriva asutusega konsulteerides välja investeerimisprogrammid, milles kaalutakse, kus võrgu läbilaskevõime parandamine on arenenud laadimistaristut silmas pidades kõige vajalikum ja kuidas see areng sobitatakse võrguga viisil, mis võimaldab saavutada mitmeid eesmärke, mis on seotud eelkõige energiatõhususe, energiasüsteemide integreerimise, arukuse, paindlikkuse, taastuvatest energiaallikatest saadava energia suurema kasutamise ja energiajulgeolekuga.

Muudatusettepanek 187

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

36. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse **vajaduse korral arvesse piirkondlike ja kohalike ametiasutuste** huve, eelkõige ühistranspordi jaoks ette nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning asjaomaste sidusrühmade huve.

3. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse **arvesse riiklike, piirkondlike ja kohalike** huve, eelkõige ühistranspordi jaoks ette nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning **kõigi** asjaomaste sidusrühmade huve.

Muudatusettepanek 188

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. *Liikmesriigid hindavad ja teatavad osana oma riiklikust poliitikaraamistikust, kuidas laadimispunktide käitajad on artikli 5 sätteid rakendanud. Hindamise tulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed tagamaks, et laadimispunktide käitajad järgivad artiklit 5.*

Muudatusettepanek 189

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. *Liikmesriigid võtavad oma poliitikaraamistikutes arvesse piirkondlikke erinevusi ja pööravad erilist tähelepanu vähem arenenud piirkondadele (NUTS 2 tasandil), eelkõige piirkondadele, mille SKP elaniku kohta (ELi 27 liikmesriigi ostujõu pariteet elaniku kohta protsentides) on alla 50 % ELi 27 liikmesriigist.*

Muudatusettepanek 190

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

37. *Vajaduse korral* teevad **liikmesriigid** koostööd, korraldades konsultatsioone või kasutades ühiseid poliitikaraamistikke, et tagada käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete sidusus ja

4. *Liikmesriigid* teevad koostööd, korraldades konsultatsioone või kasutades ühiseid poliitikaraamistikke, et tagada käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete sidusus ja kooskõlastatus. **Kooskõlas määruse**

kooskõlastatus. Eelkõige teevad liikmesriigid koostööd *veetranspordis* alternatiivkütuste kasutamist käsitlevate strateegiate ja asjaomase taristu kasutuselevõtu osas. Komisjon abistab liikmesriike koostööprotsessis.

(EL) nr 1315/2013 artikliga 45 konsulteeritakse aktiivselt Euroopa koordinaatoritega. Eelkõige teevad liikmesriigid koostööd alternatiivkütuste kasutamist käsitlevate strateegiate ja asjaomase taristu kasutuselevõtu osas. Komisjon abistab liikmesriike koostööprotsessis.

Muudatusettepanek 191

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. *Komisjon peaks võtma vajalikke meetmeid tagamaks koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad liikmesriike ühendavad transiidikoridorid.*

Muudatusettepanek 192

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

38. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad olema kooskõlas ELi toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega.

5. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad *varade kasutuskõlbmatuks muutumise ärahoidmiseks* olema kooskõlas *kliimaeesmärkidega ja* ELi toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega.

Muudatusettepanek 193

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 7 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

40. Komisjon hindab riiklike

7. Komisjon hindab riiklike

poliitikaraamistike kavandeid ja võib esitada liikmesriigile soovitusi hiljemalt kuue kuu jooksul pärast lõikes 1 osutatud riiklike poliitikaraamistike kavandite esitamist. Nendes soovitustes võidakse käsitleda eelkõige järgmist:

poliitikaraamistike kavandeid, **konsulteerides vajaduse korral sellega seotud vastutava TEN-T koordinaatoriga**, ja võib esitada liikmesriigile soovitusi hiljemalt kuue kuu jooksul pärast lõikes 1 osutatud riiklike poliitikaraamistike kavandite esitamist. Nendes soovitustes võidakse käsitleda eelkõige järgmist:

Muudatusettepanek 194

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 7 – punkt a

Komisjoni ettepanek

(a) eesmärkide ambitsioonikuse tase, pidades silmas artiklites 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ja 12 sätestatud kohustuste täitmist;

Muudatusettepanek

(a) eesmärkide ambitsioonikuse tase, pidades silmas artiklites 3, 4, **5**, 6, 8, 9, 10, 11, **12** ja **12a** sätestatud kohustuste täitmist;

Muudatusettepanek 195

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 13 – lõige 7 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(b) liikmesriikide eesmärkidega seotud poliitika ja meetmed.

Muudatusettepanek

(b) liikmesriikide eesmärkidega seotud poliitika ja meetmed **ning nende geograafiline jaotus liikmesriikide piirkondade vahel.**

Muudatusettepanek 196

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

43. Iga liikmesriik esitab komisjonile eraldi eduaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta esimest korda 1. jaanuariks **2027** ja seejärel iga kahe aasta tagant.

Muudatusettepanek

1. Iga liikmesriik esitab komisjonile eraldi eduaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta esimest korda 1. jaanuariks **2025** ja seejärel iga kahe aasta tagant.

Muudatusettepanek 197

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

45. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga **kolme** aasta tagant, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sh nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel võetakse arvesse kõiki laadimispunktide liike, olgu tegemist avalike või eraomandis laadimispunktidega, ning antakse soovitusi tüübi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. Hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide kasutuselevõtuks ja lisavad need **lõikes** 1 osutatud eduaruandesse. Võrguettevõtjad võtavad hindamist ja meetmeid arvesse direktiivi (EL) 2019/944 artikli 32 lõikes 3 ja artiklis 51 osutatud võrgu arengukavades.

Muudatusettepanek

3. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab **koostöös jaotusvõrguettevõtjatega** hiljemalt 30. juuniks [2024] ja seejärel korrapäraselt iga **kahe** aasta tagant, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sh nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel võetakse arvesse kõiki laadimispunktide liike – **nutilaadimine, kahesuunaline laadimine ja kõik väljundvõimsused** –, olgu tegemist avalike või eraomandis laadimispunktidega, ning antakse soovitusi tüübi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. Hinnang **hõlmab hinnakujundust ja muid artiklile 13 vastavaid tarbijaga seotud aspekte ning see** tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide **ja nende käitamiseviiside** kasutuselevõtuks **koosõlas direktiivi (EU) 2019/944 artiklis 33 sätestatud eeskirjadega** ja lisavad need **käesoleva määruse artiklis 13 osutatud riiklikku poliitikaraamistikku ja käesoleva artikli lõikes** 1 osutatud eduaruandesse. Võrguettevõtjad võtavad hindamist ja meetmeid arvesse direktiivi (EL) 2019/944 artikli 32 lõikes 3 ja artiklis 51 osutatud võrgu arengukavades. **Ülekande- ja jaotusvõrguettevõtjad tagavad koosõla laadimistaristu ja vastava võrgu planeerimise vahel seoses paigaldatava võimsuse ja basseinide asukohaga.**

Muudatusettepanek 198

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

46. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga **kolme** aasta tagant kahesuunalise laadimise võimalikku rolli taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid **vajaduse korral** asjakohaseid meetmeid nii avalikes kohtades kui ka eravaldustes asuvate kahesuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

Muudatusettepanek 199

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

47. Komisjon võtab vastu suunised ja vormid liikmesriikide poolt artikli 13 lõike 1 kohaselt esitatavate riiklike poliitikaraamistike sisu, ülesehituse ja vormi ning riiklike eduaruannete sisu kohta kuus kuud pärast artiklis 24 osutatud kuupäeva. Komisjon võib võtta vastu suunised ja vormid, et hõlbustada käesoleva määruse muude sätete tõhusat kohaldamist kogu liidus.

Muudatusettepanek

4. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate, **energiavahendajate ning tarbimiskaja pakkujate** sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga **kahe** aasta tagant kahesuunalise laadimise võimalikku rolli **tippkoormuse puhul ja** taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid **pärast kõigi asjaomaste sidusrühmade, sealhulgas laadimispunktide käitajate ja lahenduste pakkujate kaasamist**, asjakohaseid meetmeid nii avalikes kohtades kui ka eravaldustes asuvate kahesuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

Muudatusettepanek

5. Komisjon **annab tehnilist abi ja nõu asjaomastele siseriiklikele asutustele ning** võtab vastu suunised ja vormid liikmesriikide poolt artikli 13 lõike 1 kohaselt esitatavate riiklike poliitikaraamistike sisu, ülesehituse ja vormi ning riiklike eduaruannete sisu kohta kuus kuud pärast artiklis 24 osutatud kuupäeva. Komisjon võib võtta vastu suunised ja vormid, et hõlbustada käesoleva määruse muude sätete tõhusat

kohaldamist kogu liidus.

Muudatusettepanek 200

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 3 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 14 lõike 1 kohaseid eduaruandeid käsitleva hindamisaruande **üks aasta** pärast seda, kui liikmesriigid on esitanud riiklikud eduaruanded. See hinnang sisaldab hinnangut järgmise kohta:

Muudatusettepanek

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule artikli 14 lõike 1 kohaseid eduaruandeid käsitleva hindamisaruande **kuus kuud** pärast seda, kui liikmesriigid on esitanud riiklikud eduaruanded. See hinnang sisaldab hinnangut järgmise kohta:

Muudatusettepanek 201

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 3 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) tarbijaga seotud aspektid artiklite 13 ja 14 kohaselt;

Muudatusettepanek 202

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 3 – punkt b b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(bb) vajadus kohandada ja/või muuta olemasolevaid siduvaid eesmärke või seada uusi eesmärke ootamatute arengute ja/või tehnoloogiliste uuenduste tõttu;

Muudatusettepanek 203

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 3 – punkt b c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(bc) olemasoleva taristu kasutamine ja pikaajaline majanduslik elujõulisus ning eeldatav tulevane nõudlus kõnealuse taristu järele;

Muudatusettepanek 204

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 3 – punkt b d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(bd) määruse kehtestamise mõju kasvuhoonegaaside heitkogustele ja transpordimudelitele.

Muudatusettepanek 205

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt c**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(nn) TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite taristu;

(c) kaldaäärse elektritoite taristu mere- ja siseveesadamates;

Muudatusettepanek 206

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt d**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(oo) TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades seisvate õhusõidukite elektritoite taristu;

(d) lennujaamade elektritoite taristu, õhusõidukite jaoks ette nähtud laadimispunktide ja vesinikutankimispunktide arv ning maapealsete sõidukite laadimispunktid ja/või muude säästvate alternatiivkütuste tankimispunktid;

Muudatusettepanek 207

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 4 – punkt e

Komisjoni ettepanek

(*pp*) veeldatud maagaasi tankimispunktide arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;

Muudatusettepanek

(*e*) veeldatud maagaasi **ja surumaagaasi** tankimispunktide arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;

Muudatusettepanek 208

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 4 – punkt h

Komisjoni ettepanek

(*ss*) muude alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktid TEN-T põhi- ja üldvõrgu **mere- ja** siseveesadamates;

Muudatusettepanek

(*h*) muude alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktid **meresadamates ning** TEN-T põhi- ja üldvõrgu siseveesadamates;

Muudatusettepanek 209

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 4 – punkt i

Komisjoni ettepanek

(*tt*) **muude** alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktid **TEN-T põhi- ja üldvõrgu** lennujaamades;

Muudatusettepanek

(*i*) **säästvate** alternatiivkütuste tankimis- ja laadimispunktid lennujaamades;

Muudatusettepanek 210

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 4 – punkt j

Komisjoni ettepanek

(*uu*) raudteetranspordi jaoks ette nähtud tankimis- ja laadimispunktid.

Muudatusettepanek

(*j*) raudteetranspordi **ja ühistranspordi** jaoks ette nähtud tankimis- ja laadimispunktid;

Muudatusettepanek 211

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 4 – punkt j a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**(ja) alternatiivsete kütuste taristu
äärepoolseimates piirkondades ja saartel.**

Muudatusettepanek 212

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 16 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

52. Liikmesriigid teatavad komisjonile käesoleva määruse jõustumisele järgneva aasta 28. veebruariks ja seejärel iga aasta samaks kuupäevaks laadimise kogu väljundvõimsuse, üldkasutatavate laadimispunktide arvu ning eelneva aasta 31. detsembril nende territooriumil kasutusele võetud registreeritud akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite arvu vastavalt III lisa nõuetele.

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile käesoleva määruse jõustumisele järgneva aasta 28. veebruariks ja seejärel iga aasta samaks kuupäevaks laadimise kogu väljundvõimsuse, **mis on liigitatud tava-, arukate ja kahesuunaliste laadimispunktide kaupa**, üldkasutatavate laadimispunktide arvu ning eelneva aasta 31. detsembril nende territooriumil kasutusele võetud registreeritud akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite arvu vastavalt III lisa nõuetele.

Muudatusettepanek 213

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 16 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

53. Kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruandest või komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb, et on oht, et liikmesriik ei täida artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklike eesmärgi, **võib** komisjon **teatada** sellest asjaomasele liikmesriigile ja **nõuda** riiklike eesmärkide saavutamiseks

2. Kui käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruandest või komisjonile kättesaadavast teabest ilmneb, et on oht, et liikmesriik ei täida artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklike eesmärgi, **teatab** komisjon sellest asjaomasele liikmesriigile ja **nõuab** riiklike eesmärkide

parandusmeetmete võtmist. Asjaomane liikmesriik teavitab kolme kuu jooksul pärast komisjoni järelduste kättesaamist komisjoni parandusmeetmetest, mida ta kavatseb rakendada artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Parandusmeetmed hõlmavad lisameetmeid, mida liikmesriik rakendab artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks, ning meetmete selget ajakava, mis võimaldab hinnata iga-aastaseid edusamme nende eesmärkide saavutamisel. Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed on rahuldavad, ajakohastab asjaomane liikmesriik oma viimases eduaruandes, millele on osutatud artiklis 14, kõnealuseid parandusmeetmeid ja esitab selle komisjonile.

saavutamiseks parandusmeetmete võtmist. Asjaomane liikmesriik teavitab kolme kuu jooksul pärast komisjoni järelduste kättesaamist komisjoni parandusmeetmetest, mida ta kavatseb rakendada artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Parandusmeetmed hõlmavad lisameetmeid, mida liikmesriik rakendab artikli 3 lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamiseks, ning meetmete selget ajakava, mis võimaldab hinnata iga-aastaseid edusamme nende eesmärkide saavutamisel. Kui komisjon leiab, et parandusmeetmed on rahuldavad, ajakohastab asjaomane liikmesriik oma viimases eduaruandes, millele on osutatud artiklis 14, kõnealuseid parandusmeetmeid ja esitab selle komisjonile.

Muudatusettepanek 214

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 16 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Euroopa Komisjon teavitab Euroopa Parlamendi nõuetekohaselt lõike 2 kohaselt võetud meetmetest.

Muudatusettepanek 215

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Kätesaadavaks tuleb teha teave iga elektrisõiduki laadimisel vastuvõetava teoreetilise maksimaalse võimsuse kohta. See teave tehakse kätesaadavaks mootorsõidukite kasutusjuhendites, mootorsõidukitel ja mootorsõidukite edasimüüjate juures. Selleks vaatab komisjon direktiivi 1999/94/EÜ läbi hiljemalt ühe aasta jooksul pärast

käesoleva määruse artiklis 24 nimetatud kuupäeva.

Muudatusettepanek 216

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

56. Tanklas kütusehindade näitamisel esitatakse vajaduse korral teavitamise eesmärgil asjakohaste ühikuhindade võrdlus, eelkõige elektri ja vesiniku puhul, järgides II lisa punktis 9.3 osutatud alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühist metoodikat.

Muudatusettepanek

3. Tanklas kütusehindade näitamisel esitatakse vajaduse korral teavitamise eesmärgil asjakohaste ühikuhindade võrdlus, eelkõige elektri **puhul (jooksevhindades laadimise kWh kohta)** ja vesiniku puhul, järgides II lisa punktis 9.3 osutatud alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühist metoodikat.

Muudatusettepanek 217

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

60. Üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad nende käitatava alternatiivkütuste taristuga seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse ning võimaldavad kõnealustele andmetele tasuta juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide kaudu. Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:

Muudatusettepanek

2. Üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad nende käitatava alternatiivkütuste taristuga seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse ning võimaldavad kõnealustele andmetele tasuta juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide **ning Euroopa ühtse juurdepääsupunkti** kaudu, **tagades samal ajal piisava küberturvalisuse ja isikuandmete kaitse taseme.** Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:

Muudatusettepanek 218

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

- i) laadimis- või tankimispunkti geograafiline asukoht;

Muudatusettepanek

- i) laadimis- või tankimispunkti geograafiline asukoht **ning laadimis- või tankimispunkti lähedal asuvad rajatised**;

Muudatusettepanek 219

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- ia) arukate laadijate, sealhulgas V1G- ja V2G-laadijate arv;**

Muudatusettepanek 220

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt iv a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- iva) juurdepääs raskeveokitele, sealhulgas laadimis- ja tankimispunktide kõrguse, pikkuse ja laiuse piirangud;**

Muudatusettepanek 221

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt b – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- ii) pistmiku tüüp;

- ii) pistmiku tüüp **või teave võimaluste kohta kasutada oma tehnikat (bring your own technology ehk BYOT)**;

Muudatusettepanek 222

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

- i) käituseisund (töökorras/rikkis);

Muudatusettepanek

- i) käituseisund (töökorras/rikkis),
käituseisundi määr ja hooldustoimingud;

Muudatusettepanek 223

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

- ii) kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses);

Muudatusettepanek

- ii) kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses), ***kättesaadavuse määr asjakohase ajavahemiku kohta (päev/tunnid);***

Muudatusettepanek 224

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii

Komisjoni ettepanek

- iii) lepinguvaba hind.

Muudatusettepanek

- iii) lepinguvaba hind ***ja võimalikud lisatasud;***

Muudatusettepanek 225

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- iiia) võimaldab kahesuunalist laadimist (jah/ei);***

Muudatusettepanek 226

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiib) vastavalt vajadusele taastuvelektri osakaal ja laadimispunktides tarnitava elektri kasvuhoonegaaside osakaal;

Muudatusettepanek 227

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiic) vajaduse korral parkimise ajapiirang ja vajaduse korral parkimise hind;

Muudatusettepanek 228

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiid) maksevõimalused;

Muudatusettepanek 229

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – punkt c – alapunkt iii e (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iiie) broneerimissüsteemi olemasolu.

Muudatusettepanek 230

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 18 – lõige 2 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Käesoleva lõike esimese lõigu punktis c nimetatud dünaamilised andmed tuleks

teha kättesaadavaks täpselt ja reaalselt ning mitte pikema ajavahemiku järel kui üks tund, koos prognoosandmetega, kui need on kättesaadavad.

Muudatusettepanek 231

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

61. Liikmesriigid tagavad kõigi sidusrühmade jaoks avatud ja mittediskrimineeriva juurdepääsu andmetele oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kohaldades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL⁶⁷.

⁶⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek 232

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 3 a (uus)

Muudatusettepanek

3. Liikmesriigid tagavad kõigi sidusrühmade jaoks avatud ja mittediskrimineeriva juurdepääsu andmetele oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kohaldades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL⁶⁷, *samuti Euroopa juurdepääsupunkti süsteemi kaudu, ning tagavad, et teave tehakse avalikult kättesaadavaks kasutamiseks teistele turuosalistele ja teenuseosutajatele, järgides nõuetekohaselt andmekaitse nõudeid. Liikmesriigid tagavad, et üldkasutatavate laadimispunktide käitajad edastavad – eelkõige hindadega seotud – andmed riiklikele reguleerivatele asutustele ja turu läbipaistvuse järelevalveasutusele.*

⁶⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid tagavad küberturvalisuse, andmekaitse ja julgeoleku kõrge taseme, eelkõige autentimis-, arveldus- ja makseprotsessides, kogu tarneahelas ja taristu käitaja jaoks, rakendades ja jõustades asjakohaseid Euroopa õigusakte, mis käsitlevad näiteks isikuandmete kaitset ja küberturvalisust.

Muudatusettepanek 233

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. Liikmesriigid tagavad, et transpordi laadimistaristu vastaks küberturvalisuse nõuetele, sealhulgas täiendavatele aruandlus- ja turvakohustustele, nagu on sätestatud [direktiivis, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148]^{1a}.

^{1a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148, COM(2020)823 final.

Muudatusettepanek 234

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 4 – punkt c a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ca) luua 2024. aastaks Euroopa ühtne juurdepääsupunkt.

Muudatusettepanek 235

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 19 – lõige 7 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

(b) muuta II lisa, ajakohastades viiteid kõnealuses lisas sätestatud tehnilistes kirjeldustes osutatud standarditele.

Muudatusettepanek

(b) muuta II lisa, ajakohastades viiteid kõnealuses lisas sätestatud tehnilistes kirjeldustes osutatud standarditele **kuus kuud pärast nende tehnilist kasutuselevõttu.**

Muudatusettepanek 236

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 20 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

71. Artiklites 18 ja 19 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates artiklis 24 osutatud kuupäevast. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. ***Volituste delegerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.***

Muudatusettepanek

2. Artiklites 18 ja 19 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates artiklis 24 osutatud kuupäevast. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist.

Muudatusettepanek 237

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 21 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

75. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee **on komitee** määruse (EL) nr 182/2011 **tähenduses**.

Muudatusettepanek

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee **koosneb** määruse (EL) nr 182/2011 **kohaselt paljudest sidusrühmadest, sealhulgas kodanikuühiskonna ja tarbijaorganisatsioonidest, ning liikmesriikide esindajatest**.

Muudatusettepanek 238

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – lõik 1**

Komisjoni ettepanek

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 **ja esitab vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks**.

Muudatusettepanek

Komisjon jälgib määruse rakendamisel tehtud edusamme. Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026, **pöörates erilist tähelepanu käesolevas määruses sätestatud eesmärkide ja taristule kohalduvate nõuete asjakohasusele**.

Muudatusettepanek 239

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – lõik 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 **ja esitab vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks**.

Muudatusettepanek

Selleks hindab komisjon, kas laevade ja õhusõidukite taastuvkütuste taristu ning muude gaasipõhiste laevakütuste jaoks on vaja uusi eesmärke, võttes arvesse ka tehnilist, keskkonnaalast ja majanduslikku kestlikkust, tegelikke turuvajadusi ja hiljutisi arenguid.

Muudatusettepanek 240

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – lõige 1 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Kui komisjon leiab, et üks või mitu sätet ei ole enam asjakohased, näiteks uute tehnoloogiate esilekerkimise tõttu, esitab komisjon ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks, kehtestades alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu eesmärgid, mis on vastavuses uute kliimanetraalsete alternatiivkütuste kasutuselevõutuga.

Muudatusettepanek 241

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – lõige 1 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Komisjon vaatab vajaduse korral läbi käesolevas määruses kergsõidukite ja raskeveokite jaoks ette nähtud elektrisõidukite laadimistaristule seatud eesmärgid, et viia need kooskõlla kergsõidukite ja raskeveokite CO₂ heitenorme käsitlevas ajakohastatud määruses sätestatud uute nõuetega.

Muudatusettepanek 242

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – lõik 1 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Käesoleva läbivaatamise toetuseks esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumist tehnoloogilise valmisoleku aruande peamiste vähese süsinikdioksiidiheiteta jõuallikate, kütuste ja nendega seotud taristu kohta.

Muudatusettepanek 243

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – lõik 1 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*Komisjon kaalub oma hinnangu osana
käesoleva määruse võimalikku muutmist
seoses õigusnormide lihtsustamisega.
Komisjon ja liikmesriikide pädevad
asutused kohanduvad pidevalt
halduskorra parimate tavadega ja võtavad
kõik meetmed, et käesoleva määruse
täitmise lihtsustada, viies halduskoormuse
miinimumini.*

Muudatusettepanek 244

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – lõige 1 f (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*1. Komisjon esitab 1. jaanuariks
2026 ja seejärel iga kolme aasta tagant
Euroopa Parlamendile ja nõukogule
aruande käesoleva määruse toimimise
hindamise tulemuste kohta, keskendudes
käesoleva määruse mõjule ühtse turu
toimimisele, mõjutatud sektorite
konkurentsivõimele ja kasvuhoonegaaside
heite ülekandumise ulatusele.*

Muudatusettepanek 245

**Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt c – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(b) eesmärgid 31. detsembriks aastatel
2025, 2030 ja 2035:

(b) eesmärgid 31. detsembriks aastatel
2025, **2027**, 2030 ja 2035:

Muudatusettepanek 246

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b – taane 8

Komisjoni ettepanek

– kaldaäärne elektritoide *TEN-T põhi-* ja *üldvõrgu* meresadamates, sealhulgas täpne asukoht (sadam) ja sadama iga rajatise võimsus;

Muudatusettepanek

– kaldaäärne elektritoide, *laadimine* ja *vesiniku tankimine* meresadamates, sealhulgas *võrgu võimsus*, täpne asukoht (sadam) ja sadama iga rajatise võimsus;

Muudatusettepanek 247

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b – taane 9

Komisjoni ettepanek

– kaldaäärne elektritoide TEN-T põhi- ja üldvõrgu siseveesadamates, sealhulgas asukoht (sadam) ja võimsus;

Muudatusettepanek

– kaldaäärne elektritoide, *laadimine ja vesiniku tankimine* TEN-T põhi- ja üldvõrgu siseveesadamates, sealhulgas asukoht (sadam) ja võimsus;

Muudatusettepanek 248

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b – taane 10

Komisjoni ettepanek

– elektritoide seisvatele õhusõidukitele, *seadmete arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu* lennujaama kohta;

Muudatusettepanek

– elektritoide seisvatele õhusõidukitele, *laadimine ja/või muude säästvate alternatiivkütuste tankimispunktid lennujaamade maapealsete sõidukite jaoks, seadmete arv* lennujaama kohta;

Muudatusettepanek 249

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b – taane 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- ***Taanetes 1–4 esitatud teave laadimisjaamade kohta peab olema esitatud tavalise, aruka ja kahesuunalise laadimisvõime kohta.***

Muudatusettepanek 250

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

2. kasutamise määrad: punkti 1 alapunktis b osutatud kategooriate puhul asjaomase taristu kasutamisest ***ja eeldatavast tulevikunõudlusest*** teatamine;

Muudatusettepanek 251

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 1 – punkt 3 – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– punkti 1 alapunktis b osutatud taristu kasutuselevõtu eesmärkide saavutamise tase kõikide transpordiliikide puhul, eelkõige laadimisjaamade, elektriteede (kui see on asjakohane), vesinikutanklate, mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite, TEN-T põhivõrgu meresadamates veeldatud maagaasi punkerdamise, muu sadamates asuva alternatiivkütuste taristu, ***seisvate õhusõidukite*** elektriga varustamise ning rongidele ette nähtud vesinikutankimispunktide ***ja laadimispunktide*** puhul;

– punkti 1 alapunktis b osutatud taristu kasutuselevõtu eesmärkide saavutamise tase kõikide transpordiliikide puhul, eelkõige laadimisjaamade, elektriteede (kui see on asjakohane), vesinikutanklate, mere- ja siseveesadamate kaldaäärse elektritoite, TEN-T põhivõrgu meresadamates veeldatud maagaasi punkerdamise, muu sadamates asuva alternatiivkütuste taristu, ***lennujaamades*** elektriga varustamise, ***laadimise ja vesiniku tankimise*** ning rongidele ette nähtud ***laadimispunktide ja vesinikutankimispunktide ning elektrirataste laadimiseks mõeldud majapidamistes kasutatavate pistikupesade*** puhul;

Muudatusettepanek 252

Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – lõik 1 – punkt 3 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt linnatranspordisõlmedes;

Muudatusettepanek

– alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt linnatranspordisõlmedes **ja mitmeliigilise transpordi sõlmedes**;

Muudatusettepanek 253

Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – lõik 1 – punkt 5 – taane 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– **meetmed tagamaks, et üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide ning alternatiivkütusel töötavate transpordivõimaluste (eelkõige ühistranspordi) laiendamine on taskukohane ja juurdepääsetav haavatavatele ja klientidele ning neile, kes on energiaostuvõimetud või võivad selleks osutada**;

Muudatusettepanek 254

Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – lõik 1 – punkt 7 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7a. selgitus selle kohta, kuidas on energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet maksimaalselt arvesse võetud sõidukite kasutuselevõtu prognooside koostamisel, eesmärkide seadmisel, kasutamise määrade hindamisel, riiklikku poliitikaraamistikku ning sellega seotud riiklike investeeringuid toetavate poliitiliste meetmete väljatöötamisel ja rakendamisel.

Muudatusettepanek 255

Ettepanek võtta vastu määrus II lisa – 1. osa – punkt 1.1

Komisjoni ettepanek

1.1. Mootorsõidukite tavalaadimispunktid: vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite tavalaadimispunktid varustatakse koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi pistikupesade või pistmikega.

Muudatusettepanek

1.1. Mootorsõidukite tavalaadimispunktid: vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite tavalaadimispunktid varustatakse koostalitluse eesmärgil vähemalt standardis EN 62196-2:2017 kirjeldatud 2. tüüpi pistikupesade või pistmikega ***ning ühe majapidamises kasutava pistikupesaga elektrijalgrataste jaoks.***

Muudatusettepanek 256 Ettepanek võtta vastu määrus

Ettepanek võtta vastu määrus II lisa – 4. osa – punkt 4.1

Komisjoni ettepanek

4.1. Merelaevade kaldaäärne elektritoide, sealhulgas süsteemide kavandamine, paigaldamine ja katsetamine peab vastama standardi IEC/IEEE 80005-1:2019 tehnilistele kirjeldustele vastavalt kõrge- ja madalpinge ühenduste kohta.

Muudatusettepanek

4.1. Merelaevade kaldaäärne elektritoide, sealhulgas süsteemide kavandamine, paigaldamine ja katsetamine peab vastama standardi IEC/IEEE 80005-1:2019 tehnilistele kirjeldustele vastavalt kõrge- ja madalpinge ühenduste kohta. ***Kui alused kavatsevad kasutada pardal kaldaäärset elektritoidet ja investeerivad sellesse, peaksid nad vastuolude vältimiseks vastavaid standardeid, sealhulgas pinget, elektrisagedust ja vajaduse korral pardatransformaatorit, ette nägema ja nendega kohanema.***

Muudatusettepanek 257

Ettepanek võtta vastu määrus II lisa – 4. osa – punkt 4.2

Komisjoni ettepanek

4.2. Siseveelaevade kaldaäärne elektritoide peab vastama komisjoni delegeeritud määrusele (EL) 2019/1745.

Muudatusettepanek

4.2. Siseveelaevade kaldaäärne elektritoide peab vastama komisjoni delegeeritud määrusele (EL) 2019/1745 **ja standardi IEC/IEEE PAS80005-3:2014(E) tehnilisele kirjeldusele.**

Muudatusettepanek 258

**Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 4. osa – punkt 4.5**

Komisjoni ettepanek

4.5. Tehniline kirjeldus sadama ja võrgu vahelise sideliidese kohta merelaevade automatiseeritud kaldaäärses elektritoites ja akulaadimissüsteemides.

Muudatusettepanek

4.5. Tehniline kirjeldus sadama ja võrgu vahelise sideliidese kohta merelaevade automatiseeritud kaldaäärses elektritoites ja akulaadimissüsteemides **koos laevadele paigaldatud kaldaäärse elektritoite tehnilise kirjeldusega, sealhulgas vajaduse korral sageduse ja pingestandardimine.**

Muudatusettepanek 259

**Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 4. osa – punkt 4.7 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4.7a. Tehniline kirjeldus pistiku asukoha ja kaablijuhtimissüsteemide kohta (sealhulgas pikkus ja asukoht) laevadel, kui see on asjakohane.

Muudatusettepanek 260

**Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – 9. osa – punkt 9.3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2018/732 sätestatud alternatiivkütuste

Elektrienergia laadimise kilovatt-tunni ajakohane hind.

***ühikuhindade võrdlemise ühine
metoodika.***

Muudatusettepanek 261

**Ettepanek võtta vastu määrus
III lisa – punkt 3 – taane 4**

Komisjoni ettepanek

– ***nende*** laadimisjaamade arv, mis ei töötanud antud aastal **50** %-l päevadest, mil laadimisjaam oli kasutamiseks kättesaadav.

Muudatusettepanek

– ***nende*** laadimisjaamade arv, mis ei töötanud antud aastal **98** %-l päevadest, mil laadimisjaam oli kasutamiseks kättesaadav.

Muudatusettepanek 262

**Ettepanek võtta vastu määrus
III lisa – punkt 3 – taane 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– ***kahesuunaliste laadimispunktide arv iga punktis 2 nimetatud kategooria kohta;***

LISA: ARVAMUSE KOOSTAJALE TEAVET ANDNUD ÜKSUSTE VÕI ISIKUTE LOETELU

Järgnev loetelu on koostatud üksnes vabatahtlikkuse alusel ja arvamuse koostaja ainuvastutusel. Arvamuse koostaja on saanud arvamuse ettevalmistamisel kuni selle komisjonis vastuvõtmiseni teavet järgmistelt üksustelt ja isikutelt:

Üksus ja/või isik
ACEA
Airlines for Europe
BEUC - European Consumer Organisation
CEE Bankwatch Network
Charge Up
ClientEarth
Clean Air Task Force
Clean Trucking Alliance
Corporate Europe Observatory CEO
E.DSO
Electrification Alliance
ECI - European Copper Institute
EDF- Environmental Defense Fund
Enel
EnBW
Eurogas
European Biogas Association
European Commission: DG TRAN, DG ENER, DG ENVI
European Climate Foundation
European Community's Ship-owners Association ECSO
European Cyclists' Federation ECF
European Seaports Association
ePure
Food & Water Action Europe
Friends of the Earth Europe
Global Witness
Greenpeace
Hitachi ABB powergrids
Hydrogen Europe
Iberdrola
Land Baden-Württemberg
MasterCard
Negative Emission Platform
Nel ASA
Orsted
SAFRAN
SmartEn
T&E Transport and Environment
TransnetBW GmbH
UNIFE - The European Rail Industry
VDR German Shipowners' Association
Vzvb - Verbraucherzentrale Bundesverband
World Shipping Council

NÕUANDVA KOMISJONI MENETLUS

Pealkiri	Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL kehtetuks tunnistamine
Viited	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 13.9.2021
Arvamuse esitajad istungil teada andmise kuupäev	ITRE 13.9.2021
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Michael Bloss 30.9.2021
Läbivaatamine parlamendikomisjonis	26.1.2022
Vastuvõtmise kuupäev	20.4.2022
Lõpphääletuse tulemus	+ : 59 - : 9 0 : 8
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginel, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginell, Ivo Hristov, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

9	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias

8	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Georg Mayer, Isabella Tovaglieri

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu

2.5.2022

REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

mis käsitleb ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Arvamuse koostaja: Bronis Ropé

LÜHISELGITUS

Kuna me seisame silmitsi kliimahädaolukorraga, mis ei tunne piire ja mõjutab iga ELi piirkonda erinevalt, olgu tegemist üleujutuste, tulekahjude, põudade või muude äärmuslike ilmastikutingimustega, tuleb Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkide saavutamiseks kõik sektorid kiiresti ümber kujundada. Sel kümnendil tuleb heitkoguseid märkimisväärselt vähendada ja kui meetmed ei ole praegu piisavad, võib olla võimatu puudujääki hiljem korvata. Transpordisektor koos autotööstusega on üks raskemaid ülesandeid. Soovime liikuda kestlikele transpordiliikidele ülemineku suunas, sealhulgas jagatud liikuvuse, parema ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse kaudu, mis hõlmab jalgrattasõitu ja kõndimist.

Seda silmas pidades on komisjoni ettepanek hea algus, kuna selles kehtestatakse siduvad eesmärgid kerg- ja raskesõidukite jaoks üldkasutatavate laadimisjaamade kasutuselevõtmiseks. Kuid arvamuse koostaja teeb ettepaneku seda veelgi suurendada, tagades, et inimesed saaksid juba 2025. aastal elektrisõidukitega kogu Euroopas reisida.

Piirkondlikust vaatenurgast on oluline, et kodanikud saaksid sõita oma elektriautodega Rootsi ja Soome põhjaosast Kreeka ja Hispaania lõunaosasse ning et võetaks arvesse liikmesriikide ja nende piirkondade erinevaid lähtepunkte. Kavandatud raadiusepõhised eesmärgid peaksid arvestama ühelt poolt linnapiirkondade ja teiselt poolt hõredalt asustatud ja äärepoolsete piirkondade erilist olukorda. Erilist tähelepanu tuleb pöörata ka puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsule laadimisjaamadele.

Tagamaks, et kiire üleminek elektromobiilsusele toimuks kestlikul viisil, peaks liit võtma kestlike toodete, tehnoloogiate, teenuste ja uuenduste vallas üleilmse juhtrolli, eelkõige seoses ringluspõhise, sotsiaalselt õiglase, keskkonnateadliku, kestliku ja eetilise vastutustundliku akude väärtusahelaga. Sellega seoses on tähtis, et uue ühtekuuluvuspoliitika ning Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi raames saab toetada investeringuid teadusuuringutesse, innovatsiooni ja arendamisse, eriti vähem arenenud liikmesriikides ja piirkondades.

Transpordisüsteemi ümberkujundamine peab seega käima käsikäes muude liidu

poliitikasuundadega ja pakkuma kõigile taskukohaseid transpordilahendusi. Arvamuse koostaja püüab muuta kestlikele transpordilahendustele, eriti elektromobiilsusele ülemineku kodanike jaoks võimalikult lihtsaks ja lõpuks kaitsta neid võimalike kõrgete hindade eest.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Regionaalarengukomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil võtta arvesse järgmisi muudatusettepanekuid:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL⁴³ on sätestatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik. Selle direktiivi kohaldamist käsitlevas komisjoni teatises⁴⁴ juhiti tähelepanu laadimis- ja tankimistaristu ebaühtlasele arengule liidus ning asjaolule, et see ei ole koostalitlusvõimeline ja kasutajasõbralik. Selles märgiti, et selge ühise metoodika puudumine direktiivis 2014/94/EL nõutud riiklike poliitikaraamistike kohaste eesmärkide seadmiseks ja meetmete vastuvõtmiseks on viinud olukorrani, kus eesmärkide seadmise ja toetava poliitika ambitsioonikuse tase on **liikmesriigiti** väga erinev.

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

Muudatusettepanek

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL⁴³ on sätestatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik. Selle direktiivi kohaldamist käsitlevas komisjoni teatises⁴⁴ juhiti tähelepanu laadimis- ja tankimistaristu ebaühtlasele arengule liidus **ja liikmesriikides** ning asjaolule, et see ei ole koostalitlusvõimeline ja kasutajasõbralik. Selles märgiti, et selge ühise metoodika puudumine direktiivis 2014/94/EL nõutud riiklike poliitikaraamistike kohaste eesmärkide seadmiseks ja meetmete vastuvõtmiseks on viinud olukorrani, kus eesmärkide seadmise ja toetava poliitika ambitsioonikuse tase on **liikmesriikides ja nende piirkondades** väga erinev. **On oluline, et ühtki ELi piirkonda ega territooriumi ei jäetaks kõrvale ning et alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu piirkondlikke erinevusi käsitletaks nõuetekohaselt.**

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

(2) Mitmes liidu õigusaktis on juba seatud taastuvkütuste kasutamise eesmärgid. Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001⁴⁵ seati eesmärgiks, et taastuvate transpordikütuste turuosa peaks olema 14 %.

⁴⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

Muudatusettepanek

(2) Mitmes liidu õigusaktis on juba seatud taastuvkütuste kasutamise eesmärgid. Näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001⁴⁵ seati eesmärgiks, et taastuvate transpordikütuste turuosa peaks olema 14 %, ***s.h täiustatud biokütuse turuosa 3,5%***.

⁴⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631⁴⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1242⁴⁷ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO₂-heite normid. Need õigusaktid peaksid kiirendama eelkõige heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja tekitama seeläbi nõudluse laadimis- ja tankimistaristu järele.

⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja

Muudatusettepanek

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/631⁴⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1242⁴⁷ on juba kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite ning teatavate raskeveokite CO₂-heite normid. Need õigusaktid peaksid kiirendama eelkõige heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja tekitama seeläbi nõudluse laadimis- ja tankimistaristu järele ***kõigis liikmesriikides ja ELi piirkondades***.

⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja

uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁴⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁴⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Algatused „ReFuelEU aviation“⁴⁸ ja „FuelEU maritime“⁴⁹ peaksid hoogustama säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu lennunduses ja meretranspordis. Kuigi säästvate lennukikütuste kasutamise nõuded saavad suures osas tugineda olemasolevale tankimistaristule, on vaja investeerida seisvate õhusõidukite **elektritoitesse**. Algatuses „FuelEU maritime“ on esitatud eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui TEN-T sadamates on piisav kaldaäärne elektritoide. Nendes algatustes aga puuduvad sätted nõutava kütusetaristu kohta, mis on nende eesmärkide saavutamise eeltingimuseks.

Muudatusettepanek

(4) Algatused „ReFuelEU aviation“⁴⁸ ja „FuelEU maritime“⁴⁹ peaksid hoogustama säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu lennunduses ja meretranspordis. Kuigi säästvate lennukikütuste kasutamise nõuded saavad suures osas tugineda olemasolevale tankimistaristule, on vaja investeerida seisvate õhusõidukite **elektritoite ja maapealsete sõidukite laadimise kõrval ka õhusõidukite laadimisse ja tankimisse, kui lennunduses tulevad kasutusele heitevabad tehnoloogiad, nagu taastuvallikatest toodetud elektri- ja vesinikkütusel töötavad lennukid**. Algatuses „FuelEU maritime“ on esitatud eelkõige kaldalt tuleva elektri kasutamise nõuded, mida on võimalik täita üksnes juhul, kui TEN-T sadamates on piisav kaldaäärne elektritoide. **Kui taastuvallikatest toodetud vesinikul ja ammoniaagil töötavate laevade tehnoloogia areneb, on vaja sellega seotud tankimistaristut**. Nendes algatustes aga puuduvad sätted nõutava kütusetaristu kohta, mis on nende eesmärkide saavutamise eeltingimuseks. **Lisaks tuleks**

laevade taastuvkütuste punkerdamise taristu arendada välja kõikides Euroopa sadamates, et kiirendada laevade CO₂-heite vähendamist.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4a) Selleks et tagada ühtne õigusraamistik alternatiivkütuste kasutamiseks ja kasutuselevõtuks, tuleks käesolev määrus viia kooskõlla algatustega „ReFuelEU aviation“ ja „FuelEU maritime“, uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normide määruse läbivaadatud versiooniga, uute raskeveokite CO₂-heite normide kehtestamise määrusega ja selle eelseisvate muudatustega ning direktiivi 2003/96/EÜ (energia maksustamise direktiiv) läbivaadatud versiooniga.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5) Seepärast tuleks kõiki transpordiliike käsitleda ühes õigusaktis, milles tuleks arvesse võtta mitmesuguseid alternatiivkütuseid. Eri transpordiliikide puhul kasutatavate heitevabade jõuseadmete tehnoloogia on eri valmidusastmes. Maanteesektoris võib täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega **hübridsõidukite** kiiret

(5) Seepärast tuleks kõiki transpordiliike käsitleda ühes õigusaktis, milles tuleks arvesse võtta mitmesuguseid alternatiivkütuseid, **nende turuosa arengut ja eelkõige nende taskukohasust**. Eri transpordiliikide puhul kasutatavate heitevabade jõuseadmete tehnoloogia on eri **liikmesriikides ja piirkondades eri** valmidusastmes. Maanteesektoris võib

kasutuselevõttu. Turul on kättesaadavad ka vesinikkütuseelemendiga maanteesõidukid. Lisaks kasutatakse praegu väiksemaid vesinikulaevu ja akutoitega elektrilaevu ning vesinikkütuseelemendiga ronge erinevates projektides ja esimestes kommertsvedudes, täielik turustamine leiab eeldatavasti aset järgmistel aastatel. Seevastu lennundus- ja veetranspordisektor sõltuvad jätkuvalt vedelatest ja gaasilistest kütustest, kuna heiteta ja vähese heitega jõuseadmete lahendused **peaksid** turule **tulema alles 2030. aasta paiku** ja lennundussektoris isegi **hiljem**, kusjuures täielik turustamine võtab aega. **Fossiilseid gaasilisi** või **vedelkütuseid on** võimalik kasutada ainult juhul, kui see on selgelt hõlmatud CO₂-heite vähendamise alaste pingutustega, mis on kooskõlas liidus kliimanetraalsuse saavutamise pikaajalise eesmärgiga, nõutav on suurem segamine või asendamine taastuvkütustega, nagu biometaan, täiustatud biokütused või taastuvad ja vähese CO₂-heitega sünteetilised gaasilised ja vedelkütused.

täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega **hübriidsete sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite** kiiret kasutuselevõttu. Turul on kättesaadavad ka vesinikkütuseelemendiga maanteesõidukid, **olgugi et vähemal määral**. Lisaks kasutatakse praegu väiksemaid vesinikulaevu ja akutoitega elektrilaevu ning vesinikkütuseelemendiga ronge erinevates projektides ja esimestes kommertsvedudes, täielik turustamine leiab eeldatavasti aset järgmistel aastatel. Seevastu lennundus- ja veetranspordisektor, **samuti raskeveondus** sõltuvad jätkuvalt vedelatest ja gaasilistest kütustest, kuna heiteta ja vähese heitega jõuseadmete lahendused **jõuavad** turule **aeglaselt** ja lennundussektoris isegi **veel aeglasemalt**, kusjuures täielik turustamine võtab aega. **Liit peaks tegema suuremaid pingutusi, et kõrvaldada järk-järgult kasutuselt fossiilsed gaasilised** või **vedelkütused ja edendada taastuvaid alternatiive ning fossiilkütuseid peaks olema** võimalik kasutada ainult juhul, kui see on selgelt hõlmatud CO₂-heite **100 %-lise** vähendamise alaste pingutustega, mis on kooskõlas liidus **hiljemalt 2050. aastaks** kliimanetraalsuse saavutamise pikaajalise eesmärgiga, nõutav on suurem segamine või asendamine taastuvkütustega, nagu biometaan, täiustatud biokütused või taastuvad ja vähese CO₂-heitega sünteetilised gaasilised ja vedelkütused.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5a) Seepärast tuleks säilitada tehnoloogianeutraalsuse üldpõhimõte ning edendada ja kaitsta erinevate alternatiivsete tehnoloogiate vahelist turukonkurentsi liidu ja liikmesriikide tasandil, pakkudes seega parimaid

tehnoloogilisi lahendusi ja taskukohaseid hindu. Eesmärgid ja vahe-eesmärgid tuleks seada liidu ja liikmesriikide tasandil, sõltuvalt eri tehnoloogiate turu arengust, võttes samal ajal arvesse liikmesriikide ja ELi piirkondade erinevaid lähtepositsioone.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

(6) *Selliseid* biokütuseid ja sünteetilisi kütuseid, mis asendavad diislikütust, bensiini ja reaktiivkütust, *saab* toota *eri lähteainetest* ning neid saab fossiilkütustesse segada väga suure osakaaluga. *Tehniliselt saab* neid koos praeguse sõidukitehnoloogiaga kasutada *väikeste kohandustega*. Taastuvmetanooli saab kasutada ka siseveelaevanduses ja lähimerevedudel. Sünteetilistel ja parafiinkütustel on potentsiaal vähendada fossiilsete kütuseallikate kasutamist transpordisektori energiavarustuses. Kõigi nende kütuste jaotamiseks, ladustamiseks ja kasutamiseks saab kasutada olemasolevat taristut *või vajaduse korral samasugust taristut*.

Muudatusettepanek

(6) *Selleks et vähendada kasvuhooonegaaside heitkoguseid, saab selliseid* biokütuseid ja sünteetilisi kütuseid, mis asendavad diislikütust, bensiini ja reaktiivkütust, toota *taastuvatest energiaallikatest* ning neid saab fossiilkütustesse segada väga suure osakaaluga. *See on oluline kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamiseks eelkõige lennundus- ja meretranspordisektoris*. Neid kütuseid *saab väikeste kohandustega tehniliselt kasutada* koos praeguse sõidukitehnoloogiaga. *Veeldatud biogaasi võib* kasutada *nii maanteel kui ka meritsi kulgevas raskeveonduses ainult üleminekuperioodi jooksul, võttes arvesse riikide turgu, liikluse osakaalu ja turuprognose*. Taastuvmetanooli saab kasutada ka siseveelaevanduses ja lähimerevedudel. Sünteetilistel ja parafiinkütustel on potentsiaal vähendada fossiilsete kütuseallikate kasutamist transpordisektori energiavarustuses. Kõigi nende kütuste jaotamiseks, ladustamiseks ja kasutamiseks saab kasutada olemasolevat taristut, *samuti selliseid taristuid arendada ja kasutusele võtta*.

Muudatusettepanek 9

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6a) Kõik selle valdkonna tulevased meetmed peaksid põhinema põhjalikel mõjuhinnangutel ning võtma arvesse kõiki majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkonnaalaseid tagajärgi.

Muudatusettepanek 10

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(7) Veeldatud **maagaasil on tõenäoliselt endiselt oluline roll** meretranspordis, kus praegu puudub majanduslikult elujõuline heitevaba jõuseadme tehnoloogia. Aruka ja säästva liikuvuse strateegiat käsitlevas teatises juhitakse tähelepanu sellele, et heiteta merelaevad on 2030. aastaks turuvalmis. Arvestades laevade pikka kasutusiga, peaks laevastiku ümberkujundamine toimuma järk-järgult. Erinevalt meretranspordist peaksid heitevabad jõuseadmed, nt vesinikku ja elektrit kasutavad jõuseadmed, jõudma siseveetranspordisektoris kiiremini turule, kuna siseveelaevad on tavaliselt väiksemad ja vahemaad on lühemad. Eeldatavasti ei ole veeldatud maagaasil selles sektoris enam olulist rolli. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud maagaasi CO₂-heidet tuleb üha rohkem vähendada, segades/asendades neid näiteks veeldatud biometaaniga (bio-LNG) või taastuvate ja vähese CO₂-heitega sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas). Neid vähendatud CO₂-heitega kütuseid saab kasutada samas taristus kui gaasilisi fossiilkütuseid, mis võimaldab järk-järgult üle minna vähendatud CO₂-heitega kütustele.

(7) **Veeldatud maagaasi (LNG) jätkuv kasutamine ei ole kooskõlas liidu kliimanetraalsuse eesmärgiga. Seetõttu tuleks veeldatud maagaasi kasutamine meretranspordis võimalikult kiiresti järkjärgult lõpetada ja veeldatud maagaas asendada säästvamate alternatiividega. Ent lühikeses perspektiivis on veeldatud maagaasil** meretranspordis, kus praegu puudub majanduslikult elujõuline heitevaba jõuseadme tehnoloogia, **tõenäoliselt üleminekuroll**. Aruka ja säästva liikuvuse strateegiat käsitlevas teatises juhitakse tähelepanu sellele, et heiteta merelaevad on 2030. aastaks turuvalmis. Arvestades laevade pikka kasutusiga, peaks laevastiku ümberkujundamine toimuma järk-järgult. Erinevalt meretranspordist peaksid heitevabad jõuseadmed, nt vesinikku ja elektrit kasutavad jõuseadmed, jõudma siseveetranspordisektoris kiiremini turule, kuna siseveelaevad on tavaliselt väiksemad ja vahemaad on lühemad. Eeldatavasti ei ole veeldatud maagaasil selles sektoris enam olulist rolli. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud maagaasi CO₂-heidet tuleb üha rohkem vähendada, segades/asendades neid näiteks veeldatud biometaaniga (bio-LNG) või taastuvate ja vähese CO₂-heitega

sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas). Neid vähendatud CO₂-heitega kütuseid saab kasutada samas taristus kui gaasilisi fossiilkütuseid, mis võimaldab järk-järgult üle minna vähendatud CO₂-heitega kütustele.

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek

(8) Raskeveokite sektoris on veeldatud maagaasi kasutavad veokid täielikult välja arendatud. Ühest küljest viitavad säästva ja aruka liikuvuse strateegia ja kliimaeesmärgi kava ühised stsenaariumid ning paketi „Eesmärk 55“ (Fit for 55) läbivaadatud modelleerimisstsenaariumid sellele, et gaasilistele kütustele jääb teatav piiratud roll ja et raskeveokites kasutatavate gaasiliste kütuste CO₂-heidet vähendatakse järjest, eriti pikamaavedude segmendis. Lisaks eeldatakse, et veeldatud naftagaasil ja surumaagaasil töötavad sõidukid, mille jaoks on kogu liidus juba olemas piisav taristuvõrk, asendatakse järk-järgult heitevabade jõuülekandeseadmetega ning seepärast on peamistes võrkudes allesjäänud puuduste kõrvaldamiseks vaja üksnes piiratud sihipärast poliitikat, et võtta kasutusele veeldatud maagaasi taristu, mis suudab pakkuda ka vähese CO₂-heitega kütuseid.

Muudatusettepanek

(8) Raskeveokite sektoris on veeldatud maagaasi kasutavad veokid täielikult välja arendatud. Ühest küljest viitavad säästva ja aruka liikuvuse strateegia ja kliimaeesmärgi kava ühised stsenaariumid ning paketi „Eesmärk 55“ (Fit for 55) läbivaadatud modelleerimisstsenaariumid sellele, et gaasilistele kütustele jääb teatav piiratud roll ja et raskeveokites kasutatavate gaasiliste kütuste CO₂-heidet vähendatakse järjest, eriti pikamaavedude segmendis. Lisaks eeldatakse, et veeldatud naftagaasil ja surumaagaasil töötavad sõidukid, mille jaoks on kogu liidus juba olemas piisav taristuvõrk, asendatakse järk-järgult heitevabade jõuülekandeseadmetega ning seepärast on peamistes võrkudes allesjäänud puuduste kõrvaldamiseks vaja üksnes piiratud sihipärast poliitikat, et võtta kasutusele veeldatud maagaasi taristu, mis suudab pakkuda ka vähese CO₂-heitega kütuseid, ***võttes arvesse riikide turgu, liikluse osakaalu andmeid ja turuprognose. Kuna vähese CO₂-heitega raskeveokite turg on alles arenemisjärgus, tuleks stimuleerida mitmesuguseid alternatiivseid tehnoloogiaid, sealhulgas taristu planeerimise ja kohandamise kaudu, võttes samal ajal arvesse turuosa ja liiklusandmeid.***

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Elektriajamiga kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud **liidus** ebaühtlane. **Jätkuv** ebaühtlane **jaotus ohustaks** selliste sõidukite kasutuselevõttu, piirates ühendatust kogu liidus. Poliitiliste ambitsioonide ja lähenemisviiside jätkuvad lahknevused riiklikul tasandil ei loo pikaajalist kindlust, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumeesmärgid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklikke poliitikaraamistikke. See lähenemisviis peaks ühendama riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) vahemaapõhiste **eesmärkidega**. Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid peaksid tagama, et sõidukite kasutuselevõttuga igas liikmesriigis kaasneb piisava üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt. TEN-T võrgu vahemaapõhised eesmärgid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on täielikult kaetud laadimispunktidega, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus.

Muudatusettepanek

(9) Elektriajamiga kergsõidukite jaoks ette nähtud üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt on olnud **liikmesriigiti ja piirkonniti** ebaühtlane. **Kui jaotus on jätkuvalt** ebaühtlane, **ohustab see** selliste sõidukite kasutuselevõttu, **sealhulgas hõredalt asustatud aladel ja äärepoolsetes piirkondades, süvendades seeläbi territoriaalseid erinevusi**, piirates ühendatust kogu liidus **ja kõigis piirkondades**. Poliitiliste ambitsioonide ja lähenemisviiside jätkuvad lahknevused riiklikul **ja piirkondlikul** tasandil ei loo pikaajalist kindlust, mida on vaja olulisteks turuinvesteeringuteks. Liikmesriikide riikliku tasandi kohustuslikud miinimumeesmärgid peaksid seega andma poliitikasuuniseid ja täiendama riiklikke poliitikaraamistikke. See lähenemisviis peaks ühendama riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) vahemaapõhiste **eesmärkide ja raadiusepõhise lähenemisviisiga, võttes arvesse paindlikkuse vajalikkust hõredalt asustatud aladel ja äärepoolsetes piirkondades**. Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid peaksid tagama, et **seda tüüpi** sõidukite kasutuselevõttuga igas liikmesriigis **ja igas ELi piirkonnas** kaasneb piisava üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt. TEN-T võrgu vahemaapõhised eesmärgid peaksid tagama, et liidu peamised teedevõrgud on täielikult kaetud laadimispunktidega, ning seega tagama lihtsa ja sujuva liikumise kogu liidus, **samuti peaksid need tooma Euroopa kodanikele ja ettevõtetele sotsiaalset ja majanduslikku kasu. Raadiusepõhiste eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta ühelt poolt linnapiirkondade**

eriolukorda ja teiselt poolt hõredalt asustatud alade ja äärepoolsete piirkondade omadusi ning igas liikmesriigis valitsevat olukorda. Neid eesmärke täiendatakse täiendava laadimistaristuga kõigis piirkondades, et tagada ühtlane kasutuselevõtt kogu liidu territooriumil, sealhulgas hõredalt asustatud aladel ja äärepoolsetes piirkondades. Komisjon peaks tagama koostöö kolmandate riikidega, kus asuvad transpordikoridorid, ja liidu kandidaatriikidega.

Muudatusettepanek 13

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9a) Määruse taristueesmärkide saavutamiseks peavad liikmesriigid artikli 174 tähenduses tagama, et üldkasutatavad laadimisjaamad ja laadimisvõimsusega tankimistaristu võetakse kasutusele tasakaalustatud viisil nii tihedalt kui ka hõredalt asustatud piirkondades. Kohalikele omavalitsustele tuleks teha kättesaadavaks rahalised vahendid, et suurendada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite üldkasutatavate laadimisjaamade ja tanklate arvu, kooskõlas nende kasutuse suurenemisega.

Muudatusettepanek 14

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9b) Erainvesteeringute ja alternatiivkütuste taristu turupõhise kasutuselevõtu kõrval peetakse tähtsaks avaliku sektori investeeringuid ja riigiabi

eeskirjade paindlikumaks muutmist, et tagada ühtlane jaotus kõigis piirkondades, eelkõige hõredalt asustatud aladel ja äärepoolsetes piirkondades.

Muudatusettepanek 15

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9c) Kliimaeesmärgi saavutamiseks on hädavajalik investeerida arengusse ja teadusuuringutesse ning suurendada ELis sõidukiakude arendus- ja tootmisvõimsust, samuti vähendada sõltuvust väljastpoolt ELi pärit impordist selles valdkonnas.

Muudatusettepanek 16

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10) Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid tuleks seada **asjaomases liikmesriigis** registreeritud elektrisõidukite **koguarvu** alusel, järgides ühist metoodikat, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirlaadimispunktide turuosa suurenemist, mis võimaldavad laadida laadimispunkti kohta rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktid. Metoodikas tuleb arvesse võtta ka akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite erinevaid laadimisviise. Metoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid, mis põhinevad üldkasutatava laadimistaristu maksimaalsel koguväljundvõimsusel, peaks võimaldama paindlikkust erinevate

(10) Riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid tuleks seada **asjaomase liikmesriigi kogu sõidukipargi** registreeritud elektrisõidukite **osakaalu** alusel, järgides ühist metoodikat, milles võetakse arvesse tehnoloogia arengut, näiteks elektrisõidukite sõiduulatuse suurenemist või selliste kiirlaadimispunktide turuosa suurenemist, mis võimaldavad laadida laadimispunkti kohta rohkem sõidukeid kui tavalaadimispunktid. Metoodikas tuleb arvesse võtta ka akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite erinevaid laadimisviise, **samuti asustustihedust**. Metoodika, millega kehtestatakse riiklikud sõidukipargipõhised eesmärgid, mis põhinevad üldkasutatava laadimistaristu maksimaalsel

laadimistehnoloogiate kasutamiseks liikmesriikides.

koguväljundvõimsusel, peaks võimaldama paindlikkust erinevate laadimistehnoloogiate kasutamiseks liikmesriikides.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

(14) TEN-T võrgus tuleks kasutusele võtta ka piisav arv raskeveokitele mõeldud üldkasutatavaid kiirlaadimispunkte, et tagada täielik ühendatus kogu liidus. Sellel taristul peaks olema piisavalt väljundvõimsust, et sõidukit oleks võimalik laadida juhile seadusega ette nähtud puhkepausi jooksul. Lisaks võrgus paiknevatele kiirlaadimispunktile peaks raskeveokitel olema võimalik ka kasutada põhitranspordivõrgus üleöö laadimist võimaldavat üldkasutatavat laadimistaristut, et toetada eelkõige kaugveosektori elektrifitseerimist.

Muudatusettepanek

(14) TEN-T võrgus tuleks kasutusele võtta ka piisav arv raskeveokitele mõeldud üldkasutatavaid kiirlaadimispunkte, et tagada täielik ühendatus kogu liidus **ning kõigil liidu territooriumidel ja kõigis piirkondades**. Sellel taristul peaks olema piisavalt väljundvõimsust, et sõidukit oleks võimalik laadida juhile seadusega ette nähtud puhkepausi jooksul. Lisaks võrgus paiknevatele kiirlaadimispunktile peaks raskeveokitel olema võimalik ka kasutada põhitranspordivõrgus üleöö laadimist võimaldavat üldkasutatavat laadimistaristut, et toetada eelkõige kaugveosektori elektrifitseerimist.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek

(17) Üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktide hulka kuuluvad näiteks eraomandis olevad üldsusele juurdepääsetavad laadimis- või tankimispunktid, mis asuvad avalikul või eramaal, näiteks avalikes parklates või supermarketite parklates. Üldsusele juurdepääsetavat eravalduses asuvat laadimis- või tankimispunkti tuleks käsitada üldkasutatavana ka juhul, kui juurdepääs on piiratud teatava üldise

Muudatusettepanek

(17) Üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktide hulka kuuluvad näiteks eraomandis olevad üldsusele juurdepääsetavad laadimis- või tankimispunktid, mis asuvad avalikul või eramaal, näiteks avalikes parklates või supermarketite parklates. Üldsusele juurdepääsetavat eravalduses asuvat laadimis- või tankimispunkti tuleks käsitada üldkasutatavana ka juhul, kui juurdepääs on piiratud teatava üldise

kasutajarühmaga, näiteks klientidega. Ühisautode laadimis- või tankimispunkte tuleks käsitada üldsusele juurdepääsetavana üksnes juhul, kui need võimaldavad selgelt juurdepääsu kolmandatest isikutest kasutajatele. Eravaldues asuvaid laadimis- või tankimispunkte, millele juurdepääs on piiratud kindlate isikute ringiga, näiteks kontorihoonete *parklad*, millele on juurdepääs ainult töötajatel või volitatud isikutel, ei tohiks käsitada üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktidenä.

kasutajarühmaga, näiteks klientidega. Ühisautode laadimis- või tankimispunkte tuleks käsitada üldsusele juurdepääsetavana üksnes juhul, kui need võimaldavad selgelt juurdepääsu kolmandatest isikutest kasutajatele. Eravaldues asuvaid laadimis- või tankimispunkte, millele juurdepääs on piiratud kindlate isikute ringiga, näiteks kontorihoonete *parklaid*, millele on juurdepääs ainult töötajatel või volitatud isikutel, ning *ühistranspordiparkidele mõeldud laadimisjaamu ega tanklaid* ei tohiks käsitada üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktidenä.

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

(20) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944⁵² määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda reaalsajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaalsajas ning pakkuda täpset ja läbipaistvat teavet kulude kohta ja soodustavad nii koos nutilaadimispunktidega laadimist ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahinnad madalad. Nutiarvestisüsteemide kasutamine koos nutilaadimispunktidega võimaldab optimeerida laadimist, millest saavad kasu elektrisüsteem ja lõppkasutajad. Liikmesriigid peaksid soodustama nutiarvestisüsteemi kasutamist elektrisõidukite laadimiseks üldkasutatavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult põhjendatud, ning tagama, et need süsteemid vastavad direktiivi (EL)

Muudatusettepanek

(20) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944⁵² määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda reaalsajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaalsajas ning pakkuda täpset ja läbipaistvat teavet kulude kohta ja soodustavad nii koos nutilaadimispunktidega *ja kahesuunalise laadimise punktidega* laadimist ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike ja energiahinnad madalad. Nutiarvestisüsteemide kasutamine koos nutilaadimispunktidega võimaldab optimeerida laadimist, millest saavad kasu elektrisüsteem ja lõppkasutajad. Liikmesriigid peaksid soodustama nutiarvestisüsteemi kasutamist elektrisõidukite laadimiseks üldkasutatavates laadimisjaamades, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult põhjendatud, ning tagama, et need süsteemid vastavad direktiivi (EL)

2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele.

2019/944 artiklis 20 sätestatud nõuetele.

⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/944 elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL (ELT L 158, 14.6.2019, lk 125).

⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/944 elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL (ELT L 158, 14.6.2019, lk 125).

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek

(21) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite kasvav arv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja madalaid elektrihindu süsteemis. Eelkõige nutilaadimine aitaks hõlbustada elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi, kuna see võimaldab agregeerimisel ja hindadel põhinevat tarbimiskaja. Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahesuunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). Kõik tavalaadimispunktid, kus sõidukid pargitakse tavaliselt pikemaks ajaks, peaksid seetõttu võimaldama nutilaadimist.

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21 a (uus)

Muudatusettepanek

(21) Maantee-, raudtee-, mere- ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate elektrisõidukite kasvav arv nõuab laadimistoimingute optimeerimist ja haldamist viisil, mis ei põhjusta ülekoormust ning kasutab täiel määral ära taastuvelektri kättesaadavust ja madalaid elektrihindu süsteemis. Eelkõige nutilaadimine aitaks hõlbustada elektrisõidukite edasist integreerimist elektrisüsteemi, kuna see võimaldab agregeerimisel ja hindadel põhinevat tarbimiskaja. ***Nutilaadimine peaks olema võimalik nii tavalise laadimiskiirusega kui ka kiirlaadimise korral, reaktsioonina dünaamilistele hinnasignaalidele või elektrivoo optimeerimiseks.*** Süsteemi integreerimist saab veelgi hõlbustada kahesuunalise laadimise abil (sõidukilt võrku). Kõik tavalaadimispunktid, kus sõidukid pargitakse tavaliselt pikemaks ajaks, peaksid seetõttu võimaldama nutilaadimist.

(21a) Selleks et tagada kiire üleminek elektromobiilsusele kestlikul viisil, peaks liit võtma kestlike toodete, tehnoloogiate, teenuste ja uuenduste vallas üleilmse juhtrolli, eelkõige seoses ringluspõhise, sotsiaalselt õiglase, keskkonnateadliku, eetilisel vastutustundliku ja kestliku akude väärtusahelaga.

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 22

(22) Elektrisõidukite taristu arendamine, selle taristu ja elektrisüsteemi koostoime ning elektritranspordi turu eri osaliste õigused ja kohustused peavad olema kooskõlas direktiivis (EL) 2019/944 kehtestatud põhimõtetega. Selles mõttes peaksid jaotusvõrguettevõtjad tegema mittediskrimineerival viisil koostööd kõigi isikutega, kes rajavad või käitavad üldkasutatavaid laadimispunkte, ning liikmesriigid peaksid tagama, et laadimispunkti elektrivarustust saab reguleerida lepinguga, mis on sõlmitud muu tarnijaga kui üksus, kes tarnib elektrit kodumajapidamisele või valdusele, kus laadimispunkt asub. Liidu elektritarnijate juurdepääs laadimispunktidele ei tohiks piirata direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 66 sätestatud erandite kohaldamist.

(22) Elektrisõidukite taristu arendamine, selle taristu ja elektrisüsteemi koostoime ning elektritranspordi turu eri osaliste õigused ja kohustused peavad olema kooskõlas direktiivis (EL) 2019/944 kehtestatud põhimõtetega. Selles mõttes peaksid jaotusvõrguettevõtjad tegema mittediskrimineerival viisil koostööd kõigi isikutega, kes rajavad või käitavad üldkasutatavaid laadimispunkte, ning liikmesriigid peaksid tagama, et laadimispunkti elektrivarustust saab reguleerida lepinguga, mis on sõlmitud muu tarnijaga kui üksus, kes tarnib elektrit kodumajapidamisele või valdusele, kus laadimispunkt asub. Liidu elektritarnijate juurdepääs laadimispunktidele ei tohiks piirata direktiivi (EL) 2019/944 artiklis 66 sätestatud erandite kohaldamist.

Elektrisõidukite ja laadimispunktide taristu peaks olema puudega või piiratud liikumisvõimega isikutele kergesti juurdepääsetav.

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 22 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(22a) Hiljuti kavandatud kohustused seoses kerg- ja raskeveokite jaoks ette nähtud üldkasutatavate laadimispunktide minimaalse katvusega teedevõrgus suurendavad jaotusvõrguettevõtjate ootusi laadimispunktide ühendamiseks, mis omakorda mõjutab jaotussüsteemi täiendavate investeerimiskulude ja selle igapäevase toimimise seisukohast. Seetõttu tuleks käesolevast määrusest tulenevate ülesannete täitmisel võtta arvesse jaotusvõrguettevõtjate tehnilist ja finantssuutlikkust.

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 25

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(25) Turule tuleb uusi teenuseid, eelkõige selleks, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Selliseid teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastel turutingimustel. Eelkõige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda põhjendamatult soodsamalt ühtegi neist teenuseosutajatest, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevad hinnad, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. Komisjon peaks jälgima laadimisturu arengut. Määruse läbivaatamisel võtab komisjon meetmeid, kui seda nõuavad turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud või äritavad, mis võivad konkurentsi piirata.

(25) Turule tuleb uusi teenuseid, eelkõige selleks, et võimaldada elektrisõidukite kasutamist. Selliseid teenuseid pakkuvad üksused, näiteks liikuvusteenuse osutajad, peaksid saama tegutseda õiglastel turutingimustel. Eelkõige ei tohiks laadimispunktide käitajad kohelda põhjendamatult soodsamalt ühtegi neist teenuseosutajatest, näiteks kehtestades põhjendamatult erinevad hinnad, mis võib takistada konkurentsi ja lõppkokkuvõttes tuua kaasa kõrgemad hinnad tarbijatele. **Riigi reguleerivad asutused ja komisjon peaksid** jälgima laadimisturu arengut. Määruse läbivaatamisel võtab komisjon meetmeid, kui seda nõuavad turusuundumused, näiteks lõppkasutajatele osutatavate teenuste piirangud või äritavad, mis võivad konkurentsi piirata.

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 25 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(25a) Energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet tuleks arvesse võtta kõigis sektorites, mitte ainult energiasüsteemiga seotud sektorites, sealhulgas maanteetranspordis, laevanduses ja lennunduses. Eriti tuleks seda arvesse võtta selliste poliitika-, planeerimis- ja investeerimisotsuste tegemisel, mis on seotud laadimis- ja alternatiivkütuste tankimise taristu kasutuselevõtuga, sealhulgas seoses erinevate heitevabade tehnoloogiate allikast ratasteni energiatõhususega.

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(28) Taristu kasutuselevõtu varases etapis valitseb endiselt *teatav* ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Komisjoni teatistes „Kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegia“⁵⁶ toodi esile, et raskeveokite segmendis on vesinikusõidukite massiline varajane kasutuselevõtt kõige tõenäolisem. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel esialgu keskenduda sellele segmendile, võimaldades samas kergsõidukitel tankida üldkasutatavates vesinikutanklates. Koostalitlusvõime tagamiseks peaksid kõik üldkasutatavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate

(28) Taristu kasutuselevõtu varases etapis valitseb endiselt ebakindlus selles osas, millist liiki sõidukid turule tulevad ja millist liiki tehnoloogiaid hakatakse laialdaselt kasutama. Komisjoni teatistes „Kliimaneutraalse Euroopa vesinikustrateegia“⁵⁶ toodi esile, et raskeveokite segmendis on vesinikusõidukite massiline varajane kasutuselevõtt kõige tõenäolisem. Seepärast tuleks vesinikutankimistaristu rajamisel esialgu keskenduda sellele segmendile, võimaldades samas kergsõidukitel tankida üldkasutatavates vesinikutanklates. Koostalitlusvõime tagamiseks peaksid kõik üldkasutatavad vesinikutanklad pakkuma gaasilist vesinikku vähemalt rõhuga 700 baari. Taristu väljaarendamisel tuleks arvesse võtta ka selliste uute tehnoloogiate

esilekerkimist nagu vedel vesinik, *mida saab kasutada suurema hulga eri raskeveokite puhul ja mis on osa sõidukitootjate eelistatud tehnoloogiavalik*. Selleks peaks minimaalne arv vesinikutanklaid pakkuma lisaks gaasilisele vesinikule rõhuga 700 baari ka vedelat vesinikku.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 28 a (uus)

Komisjoni ettepanek

esilekerkimist nagu vedel vesinik. Selleks peaks minimaalne arv vesinikutanklaid pakkuma lisaks gaasilisele vesinikule rõhuga 700 baari ka vedelat vesinikku.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Muudatusettepanek

(28a) Oluline on toetada kavandatava vesinikutankimistaristu tõhusat kasutuselevõttu liikmesriikides. See nõuab kooskõlastamist kõigi sidusrühmade vahel, sealhulgas Euroopa, riiklike ja piirkondlike institutsioonide, ametiühingute ja tööstusharude vahel. Selliseid algatusi nagu nõukogu määrusega (EL) 2021/2085 loodud Saastevaba Vesiniku Ühisettevõtte tuleks kasutada ka selleks, et hõlbustada ja võimendada erasektori vahenditest rahastamist, et sellega saavutataks käesolevas määruses kindlaks määratud asjakohased eesmärgid.

Muudatusettepanek 28

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek

(29) Liidus *on seatud üles mitu veeldatud maagaasi tankimispunkti, millega juba toetatakse veeldatud maagaasil töötavate raskeveokite*

Muudatusettepanek

(29) Liidus *toetavad veeldatud maagaasil töötavate raskeveokite liiklemist juba mitu veeldatud maagaasi tankimispunkti*. TEN-T põhivõrk peaks

liiklemist. TEN-T põhivõrk peaks jääma veeldatud maagaasi taristu kasutuselevõtu ja järk-järgult ka veeldatud biometaani kasutuselevõtu aluseks, kuna see hõlmab peamisi liiklusvooge ja võimaldab piiriülest ühendatust kogu liidus. Direktiivis 2014/94/EL soovitati, et sellised tankimispunktid tuleks TEN-T põhivõrku paigaldada iga 400 km järel, kuid selle eesmärgi saavutamiseks on võrgus veel teatavad üksikud lüngad. **Liikmesriigid peaksid** saavutama **selle eesmärgi** ja kõrvaldama allesjäänud lüngad 2025. aastaks, pärast mida seda eesmärki enam ei kohaldata.

jääma veeldatud maagaasi taristu kasutuselevõtu ja järk-järgult ka veeldatud biometaani kasutuselevõtu aluseks, kuna see hõlmab peamisi liiklusvooge ja võimaldab piiriülest ühendatust kogu liidus. Direktiivis 2014/94/EL soovitati, et sellised tankimispunktid tuleks TEN-T põhivõrku paigaldada iga 400 km järel, kuid selle eesmärgi saavutamiseks on võrgus veel teatavad üksikud lüngad. **Veeldatud maagaasi tanklaid on veel vähe** **eelkõige teatavates Euroopa osades ja kolmandates riikides, mis asuvad** **rahvusvahelistes transpordikoridorides, sealhulgas eri liikmesriike ühendavates koridorides. Liikmesriike ergutatakse** saavutama **see eesmärk** ja kõrvaldama allesjäänud lüngad 2025. aastaks, pärast mida seda eesmärki enam ei kohaldata.

Muudatusettepanek 29

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 30

Komisjoni ettepanek

(30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldkasutatavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima lepinguvabaks laadimiseks või tankimiseks **liidus laialdaselt kasutatavaid makseviise, eelkõige elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminale ja -seadmeid.** Selline lepinguvaba makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid.

Muudatusettepanek

(30) Alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite kasutajad peaksid saama maksta kergesti ja mugavalt kõikides üldkasutatavates laadimis- ja tankimispunktides, ilma et neil oleks vaja sõlmida lepingut laadimis- või tankimispunkti käitaja või liikuvusteenuse osutajaga. Seepärast peaksid kõik üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid aktsepteerima lepinguvabaks laadimiseks või tankimiseks **kaardimakseid.** Selline lepinguvaba makseviis peaks olema tarbijatele alati kättesaadav, isegi kui laadimis- või tankimispunktis on võimalik teha lepingupõhiseid makseid.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 30 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(30a) Selleks et tagada kasutuselevõetava laadimistaristu kõige tõhusam kasutamine ja suurendada tarbijate usaldust elektromobiilsuse vastu, on oluline, et üldkasutatavad laadimisjaamad oleksid avatud kõigile kasutajatele, olenemata automargist ja sellest, kas need on või ei ole osa lepingupõhisest maksesüsteemist. Elektrisõidukite ja laadimispunktide taristu peaks olema puudega või piiratud liikumisvõimega isikutele kergesti juurdepääsetav.

Muudatusettepanek 31

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 31

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(31) Transporditaristu peaks võimaldama sujuvat liikuvust ja ligipääsu kõigile kasutajatele, sealhulgas puuetega inimestele ja eakatele. **Põhimõtteliselt tuleks** kõik laadimisjaamad ja tanklad ning laadimisjaamade ja tanklate asukohad kavandada nii, et neid saaks kasutada võimalikult suur osa elanikkonnast, eelkõige eakad, piiratud liikumisvõimega isikud ja puuetega inimesed. Selleks tuleks näiteks tagada, et parkla ümber on piisavalt ruumi, et laadimisjaam ei ole paigaldatud äärekividega pinnale, et laadimisjaama nupud või ekraan on sobival kõrgusel ning laadimis- ja tankimiskaablite kaal on selline, et nõrgemad inimesed saavad neid hõlpsalt käsitseda. Lisaks peaksid laadimisjaamade kasutajaliidesed olema ligipääsetavad. Sellega seoses tuleks laadimis- ja tankimistaristu suhtes

(31) Transporditaristu peaks võimaldama sujuvat liikuvust ja ligipääsu kõigile kasutajatele, sealhulgas puuetega inimestele ja eakatele. Kõik laadimisjaamad ja tanklad ning laadimisjaamade ja tanklate asukohad **tuleks** kavandada nii, et neid saaks kasutada võimalikult suur osa elanikkonnast, eelkõige eakad, piiratud liikumisvõimega isikud ja puuetega inimesed. Selleks tuleks näiteks tagada, et parkla ümber on piisavalt ruumi, et laadimisjaam ei ole paigaldatud äärekividega pinnale, et laadimisjaama nupud või ekraan on sobival kõrgusel ning laadimis- ja tankimiskaablite kaal on selline, et nõrgemad inimesed saavad neid hõlpsalt käsitseda. Lisaks peaksid laadimisjaamade kasutajaliidesed olema ligipääsetavad. Sellega seoses tuleks

kohaldada direktiivi 2019/882⁵⁷ I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõudeid.

laadimis- ja tankimistaristu suhtes kohaldada direktiivi 2019/882⁵⁷ I ja III lisas sätestatud ligipääsetavusnõudeid.

⁵⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70).

⁵⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70).

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 32 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(32a) Arvestades meresadamates kaldalt tuleva elektri kasutuselevõtuga seotud kulusid ja keerukust, on oluline seada esikohale investeeringud, eriti seal, kus see on geograafilise asukoha, heitkoguste vähendamise ja majandusliku elujõulisuse seisukohast kõige mõttekam, võttes arvesse kasutussagedust, sadamakülastuste korrapärasust ja võrgu olemasolevat võimsust.

Muudatusettepanek 33

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 34

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(34) Nende eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta teenindatavate laevade liike ja nende liiklusmahtu. Meresadamad, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on väike, tuleks vabastada asjaomaste laevakategooriate suhtes kehtivatest minimaalsel liiklusmahul põhinevatest kohustuslikest nõuetest, et vältida sellise võimsuse ülesseadmist, mida ei kasutata ära. Samuti ei peaks kohustuslikud

(34) Nende eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta teenindatavate laevade liike ja nende liiklusmahtu. Meresadamad, kus teatavatesse laevakategooriatesse kuuluvate laevade liiklusmaht on väike, tuleks vabastada asjaomaste laevakategooriate suhtes kehtivatest minimaalsel liiklusmahul põhinevatest kohustuslikest nõuetest, et vältida sellise võimsuse ülesseadmist, mida ei kasutata ära. Samuti ei peaks kohustuslikud

eesmärgid keskendumaksimaalsele võimsustarbele, vaid piisavalt suurele mahule, et vältida võimsuse alakasutamist ja võtta arvesse sadama käitamise iseärasusi. Meretransport on oluline ühendusliidi liidu saarte ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks. Kõnealuste saarte energiatootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga varustamist. Sellisel juhul tuleks saared sellest nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus **mandriga** on loodud või on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

eesmärgid keskendumaksimaalsele võimsustarbele, vaid piisavalt suurele mahule, et vältida võimsuse alakasutamist ja võtta arvesse sadama käitamise iseärasusi. Meretransport on oluline ühendusliidi liidu saarte **ja äärepoolseimate piirkondade** ühtekuuluvuse ja majandusarengu jaoks. Kõnealuste saarte **ja äärepoolseimate piirkondade** energiatootmisvõimsus ei pruugi alati olla piisav, et toetada vajaliku energianõudluse rahuldamiseks kaldalt tuleva elektriga varustamist. Sellisel juhul tuleks saared **ja äärepoolseimad piirkonnad** sellest nõudest vabastada, välja arvatud juhul kui ja seni kuni selline elektriühendus **mandri või naaberriikidega** on loodud või on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

Muudatusettepanek 34

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 35

Komisjoni ettepanek

(35) Meresadamate veeldatud maagaasi tankimispunktide põhivõrk peaks valmima 2025. aastaks. Veeldatud maagaasi tankimispunktide hulka kuuluvad veeldatud maagaasi terminalid, paagid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja -praamid.

Muudatusettepanek

(35) Meresadamate veeldatud maagaasi, **vesiniku ja ammoniaagi** tankimispunktide põhivõrk peaks valmima 2025. aastaks. Veeldatud maagaasi tankimispunktide hulka kuuluvad veeldatud maagaasi terminalid, paagid, teisaldatavad konteinerid, punkerlaevad ja -praamid.

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 37

Komisjoni ettepanek

(37) Kooskõlas direktiivi 2014/94/EL artikliga 3 on liikmesriigid kehtestanud riiklikud poliitikaraamistikud, milles on esitatud kavad ja eesmärgid, et tagada

Muudatusettepanek

(37) Kooskõlas direktiivi 2014/94/EL artikliga 3 on liikmesriigid kehtestanud riiklikud poliitikaraamistikud, milles on esitatud kavad ja eesmärgid, et tagada

nende eesmärkide saavutamine. Nii riikliku poliitikaraamistiku kui ka direktiivi 2014/94/EL hindamine on toonud esile vajaduse ambitsioonikama ja paremini kooskõlastatud lähenemisviisi järele liikmesriikides, pidades silmas, et alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite, eelkõige elektrisõidukite kasutuselevõtt eeldatavasti kiireneb. Lisaks *on* Euroopa rohelise kokkuleppe **eesmärkide saavutamiseks vaja** fossiilkütuste **alternatiive** kõigi transpordiliikide jaoks. Olemasolevad riiklikud poliitikaraamistikud tuleks läbi vaadata, et selgelt kirjeldada, kuidas liikmesriigid kavatsevad täita vajadust üldkasutatava laadimis- ja tankimistaristu järele, mis on kohustuslike eesmärkidega ettenähtust palju suurem. Läbivaadatud raamistikud peaksid võrdselt hõlmama kõiki transpordiliike, sealhulgas neid, mille jaoks kohustuslikke kasutuselevõttueesmärke pole seatud.

nende eesmärkide saavutamine. Nii riikliku poliitikaraamistiku kui ka direktiivi 2014/94/EL hindamine on toonud esile vajaduse ambitsioonikama ja paremini kooskõlastatud lähenemisviisi järele liikmesriikides, pidades silmas, et alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite, eelkõige elektrisõidukite kasutuselevõtt eeldatavasti kiireneb. Lisaks **tuleks selleks, et saavutada** Euroopa rohelise kokkuleppe **eesmärgid ja liidu eesmärk jõuda hiljemalt 2050. aastaks kliimanetraalsuseni ning vähendada sõltuvust tavakütustest, fossiilkütuste kasutamine järk-järgult lõpetada ja leida fossiilkütustele säästvad alternatiivid** kõigi transpordiliikide jaoks. Olemasolevad riiklikud poliitikaraamistikud tuleks läbi vaadata, et selgelt kirjeldada, kuidas liikmesriigid kavatsevad täita vajadust üldkasutatava laadimis- ja tankimistaristu järele, mis on kohustuslike eesmärkidega ettenähtust palju suurem. **Läbivaatamises peaksid täiel määral kajastuma olulise kahju ärahoidmise põhimõte ja ühtekuuluvuse mittekahjustamise põhimõte ning see peaks põhinema territoriaalsel analüüsil, milles tehakse kindlaks eri piirkondlike üksuste vajadused ja võetakse arvesse kohalikke ja piirkondlikke eksperditeadmisi ning vajaduse korral olemasolevaid kohalikke ja piirkondlikke kasutuskavu laadimistaristu tankimiseks.** Läbivaadatud raamistikud peaksid võrdselt hõlmama kõiki transpordiliike, sealhulgas neid, mille jaoks kohustuslikke kasutuselevõttueesmärke pole seatud.

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 38

Komisjoni ettepanek

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid hõlmama

PE719.568v02-00

Muudatusettepanek

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid **olema**

364/415

RR\1264421ET.docx

meetmeid, millega toetatakse alternatiivkütuste turu arendamist **ja** sealhulgas vajaliku taristu kasutuselevõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning asjaomase **tööstusharuga**, võttes samal ajal arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi. Lisaks tuleks läbivaadatud raamistikis kirjeldada sellise taristu planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, sealhulgas kindlaks tehtud takistusi ja meetmeid nende kõrvaldamiseks, et taristut oleks võimalik kiiremini kasutusele võtta.

kooskõlas ELi kliimaeesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimaneutraalsus ning hõlmama **туруosasid ja liikluse osakaalu, andmeseiret ja hindamist, mis võimaldab teha turuprognose, ning mõjusaid** meetmeid, millega toetatakse alternatiivkütuste **ja keskkonnahoidlike lahenduste** turu arendamist, sealhulgas vajaliku taristu kasutuselevõttu tihedas koostöös piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning asjaomase **tööstusharu ja teiste sidusrühmadega**, võttes samal ajal arvesse **ausa ja õiglase ülemineku tagamise vajadust ning sotsiaalpartnerite ja** väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi, **et üleminek toimuks realistlikult ja sotsiaalselt vastutustundlikult.** Lisaks tuleks läbivaadatud raamistikis kirjeldada sellise taristu planeerimise ning taristuga seotud lubade andmise ja hangete üldist riiklikku raamistikku, sealhulgas kindlaks tehtud takistusi ja meetmeid nende kõrvaldamiseks, et taristut oleks võimalik kiiremini kasutusele võtta. **Läbivaadatud riiklikes poliitikaraamistikis tuleks võtta maksimaalselt arvesse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet. Liikmesriigid peaksid arvesse võtma selle põhimõtte rakendamist käsitlevaid komisjoni suuniseid ja soovitusi, milles selgitatakse, kuidas kavandamis-, investeerimis- ja poliitilised otsused võivad vähendada energiatarbimist mitmes põhisektoris, sealhulgas transpordisektoris. Hõredalt asustatud ja äärepoolsetel aladel, äärepoolseimates piirkondades ja väikese liiklustihedusega piirkondades, kus nõudlus sellise taristu järele on väike, ei pruugi piisavalt ulatusliku taristu tagamine turutingimustel olla võimalik. Riigiabiõiguse kohaselt võib liikmesriik sel eesmärgil anda investeerimisabi ja Euroopa ühendamise rahastust rahalisi vahendeid. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttuga ei tohi kedagi kõrvale**

jätta.

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 39

Komisjoni ettepanek

(39) Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike väljatöötamist ja rakendamist, vahetades liikmesriikide vahel teavet ja parimaid tavasid.

Muudatusettepanek

(39) Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike väljatöötamist ja rakendamist, vahetades liikmesriikide **ning piirkondlike ja kohalike ametiasutuste** vahel teavet ja parimaid tavasid.

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 40

Komisjoni ettepanek

(40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud koosnema üksikasjalikest strateegiatest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO₂-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida. Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötama **selged** strateegiad siseveetranspordi CO₂-heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti tuleks välja töötada pikaajalised CO₂-heite vähendamise strateegiad TEN-T sadamate ja TEN-T lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõtule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning raudteeliinide jaoks, mida ei elektrifitseerita. Komisjon peaks nende

Muudatusettepanek

(40) Selleks et edendada alternatiivkütuseid ja arendada asjakohast taristut, peaksid riiklikud poliitikaraamistikud koosnema üksikasjalikest strateegiatest, et edendada alternatiivkütuseid sektorites, kus CO₂-heidet on raske vähendada, nagu lennundus, meretransport, siseveetransport ning raudteetransport nendes võrgu segmentides, mida ei saa elektrifitseerida, **ning võtma arvesse riikide turgu, liikluse osakaalu andmeid ja turuprognose.** Eelkõige peaksid liikmesriigid tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega välja töötama **üksikasjalikud** strateegiad siseveetranspordi CO₂-heite vähendamiseks TEN-T võrgus. Samuti tuleks välja töötada pikaajalised CO₂-heite vähendamise strateegiad TEN-T sadamate ja TEN-T lennujaamade jaoks, keskendudes eelkõige taristu kasutuselevõtule vähese heitega ja heiteta laevade ja õhusõidukite jaoks ning

strateegiate alusel käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada kõnealustele sektoritele siduvad eesmärgid.

raudteeliinide jaoks, mida ei elektrifitseerita. Komisjon peaks nende strateegiate alusel käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada kõnealustele sektoritele siduvad eesmärgid.

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 41

Komisjoni ettepanek

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös erasektori osalejatega, *kellel* peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel keskne roll.

Muudatusettepanek

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama mitmesuguseid regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklikke poliitikaraamistikke tihedas koostöös *piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning* erasektori osalejatega, *kusjuures neil kõigil* peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel keskne roll.

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 41 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(41a) Kuna vähemalt 30 % Euroopa Regionaalarengu Fondist ja 37 % Ühtekuuluvusfondist kulutatakse kliimakaitsele, on ühtekuuluvuspoliitikal keskne roll tiheda, aruka ja juurdepääsetava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtul kogu ELis. Liikmesriikides on kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel sageli keskne roll nii rahastamisel, sealhulgas Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide kasutamisel, kui ka lubade andmisel alternatiivkütuste turu arendamiseks vajaliku taristu väljaehitamiseks. Seepärast tuleks piirkondlikud ja

kohalikud omavalitsused täiel määral kaasata alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitlevate riiklike poliitikaraamistike väljatöötamise ja rakendamisse. Lisaks peaksid naaberliikmesriigid ja -piirkonnad Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide kasutamisel sellise taristu kasutuselevõtuks pöörama erilist tähelepanu piiriülestele aladele.

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 42

Komisjoni ettepanek

(42) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/33/EÜ⁵⁸ nähakse ette keskkonnasõbralike ja heiteta busside osakaalu minimaalsed riiklikud hankeeesmärgid, kui keskkonnasõbralikes bussides kasutatakse käesoleva määruse artikli 2 punktis 3 määratletud alternatiivkütuseid. Kuna üha rohkem ühistranspordiasutusi ja käitajaid lähevad nende eesmärkide saavutamiseks üle keskkonnasõbralikele ja heiteta bussidele, peaksid liikmesriigid lisama vajaliku bussitaristu sihipärase edendamise ja arendamise oma riiklikesse poliitikaraamistikesse olulise osana. Liikmesriigid peaksid looma ja säilitama asjakohased vahendid, et edendada laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu ka erisõidukiparkide, eelkõige keskkonnasõbralike ja heiteta busside jaoks kohalikul tasandil.

⁵⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta (ELT

Muudatusettepanek

(42) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/33/EÜ⁵⁸ nähakse ette keskkonnasõbralike ja heiteta busside osakaalu minimaalsed riiklikud hankeeesmärgid, kui keskkonnasõbralikes bussides kasutatakse käesoleva määruse artikli 2 punktis 3 määratletud alternatiivkütuseid. Kuna üha rohkem ühistranspordiasutusi ja käitajaid lähevad nende eesmärkide saavutamiseks üle keskkonnasõbralikele ja heiteta bussidele, peaksid liikmesriigid lisama vajaliku bussitaristu sihipärase edendamise ja arendamise oma riiklikesse poliitikaraamistikesse olulise osana, **et tagada arukas ja kestlik linnaline liikumiskeskond**. Liikmesriigid peaksid looma ja säilitama asjakohased vahendid, et edendada laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu ka erisõidukiparkide, eelkõige keskkonnasõbralike ja heiteta busside jaoks kohalikul tasandil, **ning võimaldama kõigile ühistranspordi käitajatele kiir- ja üleõlaadimist**.

⁵⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta (ELT

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 46

Komisjoni ettepanek

(46) Andmetel peaks olema laadimis- ja tankimistaristu nõuetekohases toimimises oluline roll. Kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vorming, esitamise sagedus ja kvaliteet määravad kasutajate vajadustele vastava alternatiivkütuste taristu ökosüsteemi üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. Seepärast tuleks andmed esitada vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL⁵⁹ riiklikele juurdepääsupunktidele kehtestatud nõuetele.

⁵⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 52

Komisjoni ettepanek

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel

Muudatusettepanek

(46) Andmetel peaks olema laadimis- ja tankimistaristu nõuetekohases toimimises oluline roll. Kättesaadavaks ja juurdepääsetavaks tehtavate andmete vorming, esitamise sagedus ja kvaliteet määravad kasutajate vajadustele vastava alternatiivkütuste taristu ökosüsteemi üldise kvaliteedi. Lisaks peaksid need andmed olema sidusal viisil kättesaadavad kõigis liikmesriikides. Seepärast tuleks andmed esitada vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL riiklikele juurdepääsupunktidele kehtestatud nõuetele. ***Liidus sujuvat liikumist võimaldavate teenuste jaoks tuleks luua ka kogu liitu hõlmav süsteem, millesse imporditaks riiklikest süsteemidest standarditud teave.***

⁵⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel

peaks komisjon konsulteerima asjaomaste **eksperdirühmadega**, eelkõige säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga. Selline ekspertidega konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatseb käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte **või rakendusakte**.

peaks komisjon konsulteerima **paljude sidusrühmadega, sealhulgas tarbijaorganisatsioonide, asjaomaste eksperdirühmade ja kodanikuühiskonna organisatsioonidega**, eelkõige säästva transpordi foorumi ja Euroopa säästva laevanduse foorumiga, **samuti riiklike, piirkondlike ja kohalike ametiasutustega**. Selline ekspertidega konsulteerimine on eriti oluline, kui komisjon kavatseb käesoleva määruse alusel vastu võtta delegeeritud õigusakte.

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 54

Komisjoni ettepanek

(54) Alternatiivkütuste ja eelkõige heitevabade kütuste turg on alles varajases arenguetapis ja tehnoloogia muutub kiiresti. See peaks tõenäoliselt mõjutama nõudlust alternatiivkütuste ja seega alternatiivkütuste taristu järele kõigi transpordiliikide lõikes. Seepärast peaks komisjon käesoleva määruse 2026. aasta lõpuks läbi vaatama, eelkõige seoses raskeveokite laadimispunktide jaoks seatavate eesmärkidega ning veetranspordis ja lennunduses heiteta laevade ja õhusõidukite alternatiivkütuste taristu eesmärkidega.

Muudatusettepanek

(54) Alternatiivkütuste ja eelkõige heitevabade kütuste turg on alles varajases arenguetapis ja tehnoloogia muutub kiiresti. See peaks tõenäoliselt mõjutama nõudlust alternatiivkütuste ja seega alternatiivkütuste taristu järele kõigi transpordiliikide lõikes. Seepärast peaks komisjon käesoleva määruse 2026. aasta lõpuks läbi vaatama, eelkõige seoses raskeveokite laadimispunktide jaoks seatavate eesmärkidega ning veetranspordis ja lennunduses heiteta laevade ja õhusõidukite alternatiivkütuste taristu eesmärkidega, **võttes arvesse riikide turgu, liikluse osakaalu andmeid ja turuprognose**.

Muudatusettepanek 45

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 1 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Käesoleva määrusega kehtestatakse aruandlusmehhanism, et ergutada koostööd

Muudatusettepanek

3. Käesoleva määrusega kehtestatakse aruandlusmehhanism, et ergutada koostööd

ja tagada edusammude usaldusväärne jälgimine. Mehhanism koosneb komisjoni ja liikmesriikide vahelisest struktureeritud, läbipaistvast ja korduvast protsessist, mille eesmärk on riiklike poliitikaraamistike viimistlemine ning nende edasine rakendamine ja vastavad komisjoni meetmed.

ja tagada edusammude usaldusväärne jälgimine. Mehhanism koosneb komisjoni ja liikmesriikide vahelisest struktureeritud, läbipaistvast, korduvast **ja mitmetasandiliselt juhitud** protsessist, mille eesmärk on riiklike poliitikaraamistike viimistlemine, **võttes arvesse kohalikke ja piirkondlikke strateegiaid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks, mille kohalikud ja piirkondlikud ametiasutused on juba välja töötanud**, ning nende edasine rakendamine ja vastavad komisjoni meetmed.

Muudatusettepanek 46

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt c – taane 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– **biometaan, biopropan, bio-LPG, taastuvallikatest toodetud dimetüüleeter,**

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3a) „alternatiivkütuste taristu“ – igasugune taristu, mis võimaldab tankida või laadida eri tüüpi sõidukeid või transpordiliike alternatiivsete kütustega, mis võib oluliselt aidata vähendada CO₂-heidet ja parandada transpordisektori keskkonnatoimet, seega välja arvatud alternatiivkütused, mida saab turustada, ladustada ja kasutada olemasolevas taristus, sealhulgas väiksemate kohandustega või samalaadses taristus;

Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 4

Komisjoni ettepanek

(4) „TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaam“ – lennujaam, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 14

Komisjoni ettepanek

(14) „digitaalselt ühendatud laadimispunkt“ – laadimispunkt, mis suudab reaalajas saata ja vastu võtta teavet, suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga kahesuunaliselt ning mida saab kaugjälgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;

Muudatusettepanek

(14) „digitaalselt ühendatud laadimispunkt“ – laadimispunkt, mis suudab reaalajas saata ja vastu võtta teavet, suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga **ning vajaduse korral hoone energiajuhtimissüsteemiga** kahesuunaliselt ning mida saab kaugjälgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;

Muudatusettepanek 50

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 19 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19a) „**energiatõhususe esikohale seadmine**“ – **energiatõhususe esikohale seadmine, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/1999 artikli 2 punktis 18;**

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 30

Komisjoni ettepanek

(30) „*liikuvusteenuse* osutaja“ – juriidiline isik, kes osutab lõppkasutajale tasu eest teenuseid, sealhulgas müüb laadimisteenust;

Muudatusettepanek

(30) „*elektromobiilsusteenuse* osutaja“ – juriidiline isik, kes osutab lõppkasutajale tasu eest teenuseid, sealhulgas müüb laadimisteenust;

Muudatusettepanek 52

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 38 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(38a) „üldkasutatav laadimistaristu“ – laadimispark, -jaam või -punkt, mis asub üldsusele vähemalt 8 tundi päevas ja 6 päeva nädalas avatud kohas või valduses ning mille tööaeg on vähemalt 98 % olenemata sellest, kas laadimistaristu asub avalikul või eramaal;

Muudatusettepanek 53

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 43 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(43a) „kerge- ja raskeveokite laadimispunkt, -jaam või -park“ – laadimispunkt, -jaam või -park, mis on ehitatud ja ette nähtud nii kerge- kui ka raskeveokite laadimiseks tulenevalt kas pistmike/pistikute erikonstruktsioonist või laadimispunkti, -jaama või -pargi kõrval asuva parkimiskoha ehitusest või mõlemast;

Muudatusettepanek 54

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 57**

Komisjoni ettepanek

(57) „kai ääres seisev laev“ – ***kai ääres seisev laev, nagu on määratletud määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis n;***

Muudatusettepanek

(57) „kai ääres seisev laev“ – ***laev, mis on kindlalt sildunud liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sadama terminalis lasti pealevõtmiseks või mahalaadimiseks, sh ajal, mil laeva ei lastita; kruisilaevade puhul hõlmab see majutust;***

Muudatusettepanek 55

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 58**

Komisjoni ettepanek

(58) „kaldaäärne elektritoide“ – kai ääres seisvate merelaevade või siseveelaevade varustamine maismaalt saadava elektriga standardliidese abil;

Muudatusettepanek

(58) „kaldaäärne elektritoide“ – kai ääres seisvate merelaevade või siseveelaevade varustamine maismaalt saadava elektriga standardliidese abil, ***kasutades fikseeritud, ujuvat või mobiilset rajatist;***

Muudatusettepanek 56

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 59**

Komisjoni ettepanek

(59) „nutilaadimine“ – laadimistoiming, mille käigus akusse suunatava elektrienergia kogust kohandatakse elektroonilise side kaudu saadud teabe alusel reaalajas;

Muudatusettepanek

(59) „nutilaadimine“ – laadimistoiming, mille käigus akusse suunatava elektrienergia kogust kohandatakse elektroonilise side kaudu saadud teabe alusel reaalajas; ***nutilaadimine võib toimuda nii tavalise laadimiskiirusega kui ka kiirlaadimise korral, reaktsioonina dünaamilistele hinnasignaalidele või elektrivoo optimeerimiseks;***

Muudatusettepanek 57

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 66 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(66a) „logistikakeskus“ – ruum kindlaksmääratud alal, kus eri ettevõtjad teevad äriilistel alustel kõiki kaupade transpordi, logistika ja jaotamisega seotud tegevusi – nii riigisisese kui ka rahvusvahelise transiidi puhul; ettevõtjad võivad olla hoonete ja rajatiste (nt laod, jaotuskeskused, ladustamiskohad, kontorid ja veoautoteenindus) omanikud või rentnikud;

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– **võetakse** kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad **vastavalt elektriajamiga** kergsõidukite **kasutuselevõtule**;

– **vastavalt elektriajamiga kergsõidukite kasutuselevõtule võetakse** kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad, **millel on selliste sõidukite jaoks piisav laadimisvõimsus; piisav arv üldkasutatavaid kergsõidukite laadimisjaamu võimaldab nutilaadimist ja kahesuunalist laadimist;**

Muudatusettepanek 59

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – taane 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– nende territooriumil võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad, mis tagavad kõnealustele sõidukitele piisava väljundvõimsuse.

– nende territooriumil võetakse kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad, mis tagavad kõnealustele sõidukitele piisava väljundvõimsuse **ja jaotuvad nende territooriumil ühtlaselt tihedama asustusega ja hõredalt asustatud alade vahel.**

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – taane 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– **tagatud on võrguühendus ja võrgu võimsus;**

Muudatusettepanek 61

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW ning

(a) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **3 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on alla 1 %** ning

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(aa) **iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 2,5 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 1 % ja väiksem kui 2,5 %, ning**

Muudatusettepanek 63

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ab) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 2 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 2,5 % ja vähem kui 5 %; ja

Muudatusettepanek 64

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ac) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,5 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 5 % ja vähem kui 7,5 %; ja

Muudatusettepanek 65

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ad) iga nende territooriumil registreeritud akutoitega elektriajamiga kergsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW, kui

liikmesriigi elektrisõidukite osakaal iga aasta sõidukipargi prognoositavast koguarvust on suurem kui 7,5 %;

Muudatusettepanek 66

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

(b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **0,66 kW**.

Muudatusettepanek

(b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt **2 kW**, *kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust on alla 1 %; ning*

Muudatusettepanek 67

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt b a (uus)**

Komisjoni ettepanek

(ba) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,65 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust on 1–2,5 %; ning

Muudatusettepanek

Muudatusettepanek 68

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt b b (uus)**

Komisjoni ettepanek

(bb) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega

Muudatusettepanek

kerghübrüidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1,33 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust on 2,5–5 %; ning

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt b c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(bc) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübrüidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 1 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust on 5–7,5 %; ning

Muudatusettepanek 70

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – lõik 1 – punkt b d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(bd) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübrüidsõiduki kohta on üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt 0,66 kW, kui liikmesriigi elektrisõidukite osakaal sõidukipargi prognoositavast koguarvust on üle 7,5 %;

Muudatusettepanek 71

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 a (uus)

1a. Vähemalt üks laadimisjaam linnapiirkondade ning TEN-T põhi- ja üldvõrgu laadimispargis on ette nähtud haagisega väikestele tarbesõidukitele, võttes arvesse nende erinõudeid seoses sellistes sõidukites kasutatava lastiruumi mahuga.

Ilma et see piiraks käesoleva lõike punktide a ja b kohaldamist, tagavad liikmesriigid, et riiklikul tasandil võetakse kasutusele minimaalne arv laadimistaristuid, mis on piisav, et laadida

– 31. detsembriks 2025 2% kogu prognoositava sõidukipargi elektrisõidukitest;

– 31. detsembriks 2027 5 % kogu prognoositava sõidukipargi elektrisõidukitest;

– 31. detsembriks 2030 10 % kogu prognoositava sõidukipargi elektrisõidukitest.

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 2 – punkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

(a) TEN-T põhivõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

Muudatusettepanek

(a) TEN-T põhivõrgus ***ja juhul, kui see on ja majanduslikult teostatav, TEN-T üldvõrgus*** võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

Muudatusettepanek 73

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 2 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(b) TEN-T üldvõrgus võetakse igas sõidusuunas kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimispargid, mille maksimaalne vahemaa on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 300 kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW;

ii) 31. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja koosnema vähemalt kahest laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.

Muudatusettepanek 74

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 – punkt b a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 75

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 2 a (uus)**

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek

(ba) klastrite kohaselt võetakse lõike 2 punkti a alapunktide i ja ii nõuetele vastavatele kergsõidukitele mõeldud üldkasutatavad laadimispargid kasutusele:

i) linnapiirkondades 5 km raadiuses;

ii) hõredalt asustatud ja äärepoolseimates piirkondades olemasoleval teel 60 km raadiuses. Liikmesriigid võivad võtta käesoleva artikli lõigetes 4–7 osutatud laadimisparke klasteri eesmärgi arvestamisel arvesse.

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. *Lõike 2 tähenduses laadimistaristu rajamisel ja edendamisel võtavad liikmesriigid arvesse ka ELi toimimise lepingu artikli 174 eesmärgi ja tagavad, et lisaks TEN-T põhivõrkudele on taristu kättesaadav ka hõredalt asustatud ja äärepoolsetel aladel ning väikese liiklustihedusega piirkondades.*

Muudatusettepanek 76

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

6. Naaberliikmesriigid tagavad, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi- ja üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek

3. Naaberliikmesriigid tagavad, et punktides a ja b osutatud maksimaalseid vahekaugusi ei ületata TEN-T põhi-, ja **kui see ei ole majanduslikult võimatu**, üldvõrgu piiriülestel lõikudel.

Muudatusettepanek 77

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. *Artikli 3 sätteid ei kohaldata TEN-T põhivõrgu olemasolevate lõikude suhtes, mida artiklis 3 sätestatud kuupäeval uuendatakse/ehitatakse ning mis on määruse (EL) nr 1315/2013 kohaselt uuendamist vajavad lõigud. Liikmesriigid tagavad kõigile TEN-T põhivõrgu uutele, uuendatud ja moderniseeritud lõikudele üldkasutatavate laadimispunktide minimaalse katvuse kooskõlas artikli 3 sätetega või 24 kuu jooksul pärast tööde lõpetamist [kui valmimise kuupäev on artiklis 3 sätestatud kuupäevast hilisem].*

Selgitus

Kui olemasolevat teed ajakohastatakse uutele standarditele vastavaks, ehitatakse seda sageli uuele ja sihtotstarbelisele marsruudile ning see ei kattu. Seetõttu ei ole kulutasuv alternatiivkütuste taristu ehitamine olemasolevatele teedele, kui seda kavatakse tulevikus (enne 2030. aastat) ajakohastada, eriti uutel marsruutidel. Kavandatud paindlikkuse mehhanism võimaldab seda probleemi lahendada, säilitades samas liikmesriikide kohustuse ehitada alternatiivkütuste taristu TEN-T võrgus kooskõlas kavandatava määrusega.

Muudatusettepanek 78

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata äärepoolseimate piirkondade ja saarte suhtes, kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga. Sellisel juhul põhjendavad liikmesriigid oma otsust mõistlikult ja teevad selle teabe kättesaadavaks oma riiklikes poliitikaraamistikutes.

Muudatusettepanek 79

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. Vajaduse korral peaks komisjon läbi vaatama käesolevas määruses kergsõidukite laadimistaristule seatud eesmärgid, et viia need vastavusse kergsõidukite CO₂-heite norme käsitlevas määruses sätestatud nõuetega.

Muudatusettepanek 80

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3c. *Komisjon peaks võtma vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad transpordikoridorid, mis ühendavad liikmesriike.*

Muudatusettepanek 81

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3d. *Kui laadimispark teenindab nii kerg- kui ka raskeveokeid, käsitatakse laadimisparki ja laadimisjaamu nii kerg- kui ka raskeveokite üldkasutatava laadimistaristuna, tingimusel et üllesseatud koguvõimsus ja laadijate tüüp vastavad nii kerge- kui ka raskeveokite nõuetele.*

Muudatusettepanek 82

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 3 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3e. *Käesoleva artikli sätteid ei kohaldata TEN-T põhivõrgu olemasolevate lõikude suhtes, mida artiklis 3 sätestatud kuupäeval uuendatakse/ehitatakse ning mis on määruse (EL) nr 1315/2013 kohaselt uuendamist vajavad lõigud. Liikmesriigid tagavad kõigile TEN-T põhivõrgu uutele, uuendatud ja moderniseeritud lõikudele üldkasutatavate laadimispunktide minimaalse katvuse kooskõlas artikli 3 sätetega või 24 kuu jooksul pärast tööde lõpetamist [kui valmimise kuupäev on artiklis 3 sätestatud kuupäevast hilisem].*

Muudatusettepanek 83

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **1400** kW ja koosnema vähemalt **ühest** laadimisjaamast, mille **individuaalne väljundvõimsus** on vähemalt 350 kW;

Muudatusettepanek

i) 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **2000** kW ja koosnema vähemalt **kahest** laadimisjaamast, mille **individuaalsed väljundvõimsused** on vähemalt 350 kW;

Muudatusettepanek 84

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **3500** kW ja koosnema vähemalt **kahest** laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW;

Muudatusettepanek

ii) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **5000** kW ja koosnema vähemalt **neljast** laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW;

Muudatusettepanek 85

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **1400** kW ja koosnema vähemalt **ühest** laadimisjaamast, mille **individuaalne väljundvõimsus** on vähemalt 350 kW;

Muudatusettepanek

i) 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **2000** kW ja koosnema vähemalt **kahest** laadimisjaamast, mille **individuaalsed väljundvõimsused** on vähemalt 350 kW;

Muudatusettepanek 86

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) 1. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **3500** kW ja koosnema vähemalt **kahest** laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW;

Muudatusettepanek

ii) 1. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt **5000** kW ja koosnema vähemalt **neljast** laadimisjaamast, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW;

Muudatusettepanek 87

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt c

Komisjoni ettepanek

(g) 31. detsembriks **2030** on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt **üks** raskeveokite **laadimisjaam**, mille väljundvõimsus on vähemalt 100 kW;

Muudatusettepanek

(c) 31. detsembriks **2027** on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt **kaks** raskeveokite **laadimisjaama**, mille väljundvõimsus on vähemalt 100 kW ning mis võimaldavad **nutilaadimist ja kahesuunalist laadimist**;

Muudatusettepanek 88

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ca) 31. detsembriks 2030 on igale ohutule ja turvalisele parkimisalale paigaldatud vähemalt **neli** raskeveokite **laadimisjaama**, mille väljundvõimsus on vähemalt 100 kW ning mis võimaldavad **nutilaadimist ja kahesuunalist laadimist**;

Muudatusettepanek 89

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt d

Komisjoni ettepanek

(h) 31. detsembriks 2025 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 600 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW;

Muudatusettepanek

(d) 31. detsembriks 2025 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt **1400** kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt **350** kW;

Muudatusettepanek 90

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt e**

Komisjoni ettepanek

(i) 31. detsembriks 2030 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 1200 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW.

Muudatusettepanek

(e) 31. detsembriks 2030 on igas linnatranspordisõlmes kasutusele võetud kokku vähemalt 3500 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad raskesõidukite laadimispunktid laadimisjaamades, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 350 kW.

Muudatusettepanek 91

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt e a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ea) 31. detsembriks 2025 on igas logistikakeskuses kasutusele võetud vähemalt 20 % laadimisjaamadest, üldkasutatavatest raskeveokite laadimispunktidest, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW, ning 31. detsembriks 2030 vähemalt 40 % laadimisjaamadest;

Muudatusettepanek 92

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt e b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(eb) liikmesriigid tagavad, et tagatud on võrguühendus ja vajalik võrguvõimsus;

Muudatusettepanek 93

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Vajaduse korral võib komisjon läbi vaadata käesolevas määruses raskeveokite laadimistaristule seatud eesmärgid, et viia need vastavusse ajakohastatud määruses (EL) 2019/1242 raskesõidukite CO₂-heite norme käsitlevate uute nõuetega.

Muudatusettepanek 94

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Lõiget 1 ei kohaldata äärepoolseimate piirkondade ja saarte suhtes, kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga. Sellisel juhul põhjendavad liikmesriigid oma otsust mõistlikult ja teevad selle teabe kättesaadavaks oma riiklikes poliitikaraamistikutes.

Muudatusettepanek 95

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 c (uus)**

2c. Komisjon peaks võtma vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad transpordikoridorid, mis ühendavad liikmesriike.

Muudatusettepanek 96

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

10. Laadimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel laadida nende käitatavates üldkasutatavates laadimispunktides elektrisõidukit lepinguvabalt ning ***tasuda selle eest liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga.*** Selleks:

Muudatusettepanek

2. Laadimispunktide käitajad võimaldavad lõppkasutajatel laadida nende käitatavates üldkasutatavates laadimispunktides elektrisõidukit lepinguvabalt ning ***kasutada maksevahendina elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, vähemalt maksekaartidega tehtavaid makseid.*** Selleks:

Muudatusettepanek 97

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – punkt a – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

(j) laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, ***mille väljundvõimsus on alla 50 kW***, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt üht järgmist seadet:

Muudatusettepanek

(a) laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt ***maksekaarte (deebet- ja krediitkaardid) ja*** üht järgmist seadet:

Muudatusettepanek 98

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

i) maksekaardilugejad;

välja jäetud

Muudatusettepanek 99

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(k) laadimispunktide käitajad võtavad artiklis 24 osutatud kuupäevast alates kasutusele võetud üldkasutatavates laadimisjaamades, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW, vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt üht järgmist seadet:

välja jäetud

i) maksekaardilugejad;

ii) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.

Muudatusettepanek 100

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimisjaamad, **mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW**, vastavad punkti **b** nõudele.

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimisjaamad vastavad punkti **a** nõudele.

Muudatusettepanek 101

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 2**

Komisjoni ettepanek

Punktides a ja b sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

Muudatusettepanek

Punktis a sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

Muudatusettepanek 102

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

12. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. ***Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes proportsionaalselt objektiivse põhjenduse alusel.***

Muudatusettepanek

4. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad ***ning põhinema ainult sõidukisse laaditaval elektril.*** Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel.

Muudatusettepanek 103

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

4a. ***Liikmesriigid volitavad riiklikke reguleerivaid asutusi võtma meetmeid, mis tagaksid, et muu hulgas järgmise laadija kaugusel, akulaetuse tasemel, sõiduki margil ega lepingupõhiste maksete süsteemis osalemisel põhinevat hindade paisutamist ei toimu. Riiklikud reguleerivad asutused jälgivad sõidukitootjate ja laadimispunktide käitajate hindu ja tavasid, kaaluvad konkurentsi ja tarbijate õiguste kaitsmiseks asjakohaseid meetmeid ning***

Muudatusettepanek

annavad komisjonile korrapäraselt aru.

Muudatusettepanek 104

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5 – taane 2**

Komisjoni ettepanek

– *minutihind,*

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 105

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 6**

Komisjoni ettepanek

14. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajatelt, peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud laadimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Piiriülese e-rändluse eest lisatasu ei võeta.

Muudatusettepanek

6. Hinnad, mida liikuvusteenuse osutajad küsivad lõppkasutajatelt, peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Liikuvusteenuse osutajad teevad enne laadimiskorra algust lõppkasutajatele vabalt kättesaadavate ja laialdaselt kasutatavate elektrooniliste vahendite kaudu kättesaadavaks kogu konkreetse laadimiskorra kohta käiva hinnateabe, milles on selgelt eristatud laadimispunkti käitaja küsitava hinna komponendid, kohaldatavad e-rändluskulud ja muud liikuvusteenuse osutaja kohaldatavad tasud. Tasud peavad olema mõistlikud, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad.

Kalibreerimisteenuste, tõhususe vähenemise ega piiriülese e-rändluse eest lisatasu ei võeta.

Muudatusettepanek 106

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 8**

Komisjoni ettepanek

16. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad tavalaadimispunktid võimaldavad nutilaadimist.

Muudatusettepanek

8. Laadimispunktide käitajad tagavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad tavalaadimispunktid võimaldavad nutilaadimist. **Artikli 14 lõikes 4 kehtestatud sätte täiendamiseks peavad üldkasutatavad laadimispunktid võimaldama kahesuunalist laadimist.**

Muudatusettepanek 107

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 8 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 108

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 9**

Komisjoni ettepanek

17. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada asjakohaste viitude kasutamine parkimis- ja puhkealadel TEN-T teedevõrgus, kuhu on paigaldatud alternatiivkütuste taristu, et alternatiivkütuste taristu täpset asukohta oleks lihtne kindlaks teha.

Muudatusettepanek

8a. Üldkasutatavate laadimispunktide käitajad tagavad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimispunktid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuli 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/1148 (meetmete kohta, millega tagada võrgu- ja infosüsteemide turvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus) sätetele.

Muudatusettepanek

9. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada asjakohaste viitude kasutamine parkimis- ja puhkealadel TEN-T teedevõrgus, kuhu on paigaldatud alternatiivkütuste taristu, et alternatiivkütuste taristu täpset asukohta oleks lihtne kindlaks teha. **Sellised viidad paigaldatakse ka kohta, kuhu selline alternatiivkütuste taristu on paigaldatud.**

Muudatusettepanek 109

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 6 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

20. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumile paigaldatakse 31. detsembriks 2030 minimaalne arv üldkasutatavaid vesinikutanklaid.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumile paigaldatakse 31. detsembriks 2030 minimaalne arv üldkasutatavaid vesinikutanklaid, **võttes arvesse riiklikke ja kogu ELi hõlmavaid turuosa ja transiitliikluse osakaalu näitajaid.**

Muudatusettepanek 110

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Selleks tagavad liikmesriigid, et 31. detsembriks 2030 võetakse kasutusele üldkasutatavad vesinikutanklad, mille minimaalne võimsus on 2 tonni päevas ja mis on varustatud vähemalt 700-baarise tankuriga ning mille maksimaalne vahekaugus TEN-T põhi- ja üldvõrgus on **150** km. Vedel vesinik tehakse kättesaadavaks üldkasutatavates tanklates, mille maksimaalne vahekaugus on **450** km.

Muudatusettepanek

Selleks tagavad liikmesriigid, et 31. detsembriks 2030 võetakse kasutusele üldkasutatavad vesinikutanklad, mille minimaalne võimsus on 2 tonni päevas ja mis on varustatud vähemalt 700-baarise tankuriga ning mille maksimaalne vahekaugus TEN-T põhi- ja üldvõrgus on **100** km. Vedel vesinik tehakse kättesaadavaks üldkasutatavates tanklates, mille maksimaalne vahekaugus on **400** km.

Muudatusettepanek 111

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 6 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Komisjon võtab vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad transpordikoridorid, mis ühendavad liikmesriike.

Lõiget 1 ei kohaldata äärepoolseimate piirkondade ja saarte suhtes, kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga. Sellisel juhul põhjendavad liikmesriigid oma otsust mõistlikult ja teevad selle teabe kättesaadavaks oma riiklikes poliitikaraamistikes.

Muudatusettepanek 112

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

23. Kõik üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad võimaldavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast lõppkasutajatel tankida nende käitatavates tanklates lepinguvabalt ning tasuda selle eest liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks tagavad vesinikutanklate käitajad, et kõik nende käitatavad vesinikutanklad võtavad vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt **üht järgmist seadet**:

Muudatusettepanek

1. Kõik üldkasutatavate vesinikutanklate käitajad võimaldavad alates artiklis 24 osutatud kuupäevast lõppkasutajatel tankida nende käitatavates tanklates lepinguvabalt ning tasuda selle eest liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga. Selleks tagavad vesinikutanklate käitajad, et kõik nende käitatavad vesinikutanklad võtavad vastu elektroonilisi makseid, mille tegemiseks kasutatakse makseterminali ja -seadmeid, sealhulgas vähemalt **maksekaarte**.

Muudatusettepanek 113

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1 – punkt a

Komisjoni ettepanek

(a) maksekaardilugejad;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 114

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(b) kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 115

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

24. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel. ***Kui see on asjakohane, võib hindu diferentseerida üksnes objektiivse põhjenduse alusel.***

Muudatusettepanek

2. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajate küsitavad hinnad peavad olema mõistlikud, kergesti ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Üldkasutatavate vesinikutankimispunktide käitajad ei tohi vahet teha lõppkasutajatelt ja liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel ega eri liikuvusteenuse osutajatelt küsitavatel hindadel.

Muudatusettepanek 116

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 1 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

27. Liikmesriigid tagavad, et merekonteineri- ja -reisilaevadele tagatakse meresadamates ***minimaalne*** kaldaäärne elektritoide. Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, millega tagatakse 1. jaanuariks 2030, et:

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et merekonteineri- ja -reisilaevadele tagatakse meresadamates kaldaäärne elektritoide. Selleks võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, millega tagatakse 1. jaanuariks 2030, et:

Muudatusettepanek 117

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

29. Kui TEN-T põhi- või üldvõrgu meresadam asub saarel, ***mis ei ole elektrivõrguga otse ühendatud***, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

Muudatusettepanek 118

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Meresadamates veeldatud maagaasiga varustamise eesmärgid

Muudatusettepanek 119

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

30. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv veeldatud maagaasi tankimise punkte, et merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2025 liikuda kogu TEN-T põhivõrgus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.

Muudatusettepanek 120

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 2

Muudatusettepanek

6. Kui TEN-T põhi- või üldvõrgu meresadam asub saarel, ***äärepoolseimas piirkonnas või hõredalt asustatud alal, millel puudub piisav otseühendus elektrivõrguga***, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

Muudatusettepanek

Meresadamates veeldatud maagaasiga ***ja muude alternatiivkütustega*** varustamise eesmärgid

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 2 osutatud TEN-T põhivõrgu meresadamatesse paigaldatakse piisav arv veeldatud maagaasi, ***vesiniku ja ammoniaagi*** tankimise punkte, et merelaevad saaksid 1. jaanuariks 2025 liikuda kogu TEN-T põhivõrgus. Liikmesriigid teevad vajaduse korral koostööd naaberliikmesriikidega, et tagada piisav katvus TEN-T põhivõrgus.

Komisjoni ettepanek

31. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud veeldatud maagaasi tankimise punktidele, võttes arvesse ka turu tegelikke vajadusi ja arengut.

Muudatusettepanek 121

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 122

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

34. **Iga liikmesriik** koostab ja saadab komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi.

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid määravad oma riiklikes poliitikaraamistikes TEN-T põhivõrgu meresadamad, mis võimaldavad juurdepääsu lõikes 1 osutatud veeldatud maagaasi, **vesiniku ja ammoniaagi olemasolevaid veeldatud maagaasiga varustamise punkte ning** turu tegelikke vajadusi ja arengut.

Muudatusettepanek

2a. **Kui TEN-T põhi- või üldvõrgu lennujaam asub saarel, mis ei ole elektrivõrguga otse ühendatud, või äärepoolseimas piirkonnas, ei kohaldata lõiget 1 seni, kuni selline ühendus on loodud või kui on olemas piisav kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus või kui kulud on ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga.**

Muudatusettepanek

1. **Koos riiklike, piirkondlike ja kohalike ametiasutustega** koostab ja saadab **iga liikmesriik** komisjonile 1. jaanuariks 2024 transpordisektori alternatiivkütuste turu arengut ja asjaomase taristu kasutuselevõttu käsitleva riikliku poliitikaraamistiku kavandi. **Riiklik poliitikaraamistik põhineb üksikasjalikul turuosal, liikluse osakaalul, eelkõige**

transiitliikluse puhul, ja andmeseirel ning sisaldab üksikasjalikke turuprognose.

Muudatusettepanek 123

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a**

Komisjoni ettepanek

(t) hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule ning alternatiivkütuste taristu arendamisele, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust;

Muudatusettepanek

(a) hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule ning alternatiivkütuste taristu arendamisele, võttes arvesse eri transpordiliikide juurdepääsu alternatiivkütuste taristule ja asjakohasel juhul piiriülest pidevust **ning liikuvust ja kättesaadavust äärepoolseimates piirkondades, samuti äärepoolseimate piirkondade ja maismaa vahelist liikuvust ja kättesaadavust;**

Muudatusettepanek 124

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1 – punkt a a (uus)**

Komisjoni ettepanek

(aa) *hinnang selle kohta, kuidas meetmeid rakendatakse täielikus kooskõlas energiatõhususe esikohale seadmise, olulise kahju ärahoidmise ja ühtekuuluvuse mittekahjustamise põhimõttega, kui tehakse alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtuga seotud kavandamis- ja investeerimisotsuseid; eelkõige võtavad liikmesriigid arvesse tõhusust, mis on saavutatav muu hulgas järgmiste meetmetega: teistele kütuseliikidele üleminek, sealhulgas eri heitevabade tehnoloogiate allikast ratasteni energiatõhususe arvessevõtmine, teistele transpordiliikidele üleminek, ühistranspordi ja jagatud liikuvuse*

suurem kasutamine, laadimis- ja tankimistaristu optimaalne paigutus ja kasutamine; samuti peavad liikmesriigid kinnitama, et nende riiklikud raamistikud ei takista lähenemisprotsessi ega suurenda piirkondlikke erinevusi;

Muudatusettepanek 125

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1 – punkt j a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ja) meetmed tagamaks, et laiendatavad üldkasutatavad laadimis- ja tankimispunktid ning alternatiivkütust kasutavad transpordivõimalused (eelkõige ühistransport) on kõigile taskukohased ja kättesaadavad;

Muudatusettepanek 126

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1 – punkt k**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(dd) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused;

k) meetmed, millega kõrvaldatakse alternatiivkütuste taristu planeerimise, lubade andmise ja hangetega seotud võimalikud takistused **ning piiratakse esialgse kohaldamise ja tegeliku kasutuselevõtu vahelise aja kestust kuue kuuga, võttes nõuetekohaselt arvesse sidusrühmadega peetud konsultatsioone ja keskkonnamõju hindamise menetlusi;**

Muudatusettepanek 127

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1 – punkt k a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ka) meetmed, millega tagatakse, et riiklikul tasandil kättesaadava üldkasutatava alternatiivkütuste taristu tiheduse puhul võetakse arvesse rahvastikutihedust ja alternatiivkütustel töötavat sõidukiparki asjaomases NUTS 3 piirkonnas;

Muudatusettepanek 128

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – lõik 1 – punkt n**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(gg) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates peale merelaevade varustamise veeldatud maagaasi ja kaldaäärse elektritoitega, eelkõige vesiniku, ammoniaagi ja elektri kasutuselevõtuks;

(n) kava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks meresadamates peale merelaevade varustamise veeldatud maagaasi ja kaldaäärse elektritoitega, eelkõige vesiniku, **vesinikust saadud kütuste**, ammoniaagi ja elektri kasutuselevõtuks;

Muudatusettepanek 129

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Riikliku poliitikaraamistiku kavandi koostamisel võivad liikmesriigid artiklis 4 sätestatud kohustuslikest riiklikest eesmärkidest kõrvale kalduda, kui kõrvalekaldumist on üksikasjalikult põhjendatud. Kõnealustest eesmärkidest võib kõrvale kalduda kõige rohkem 15 % ulatuses.

Muudatusettepanek 130

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

35. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse nende territooriumil juba kasutatavate eri transpordiliikide vajadusi, sealhulgas selliste transpordiliikide vajadusi, mille puhul fossiilkütuste alternatiivid on piiratud.

Muudatusettepanek 131

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 132

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

36. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse **vajaduse korral** arvesse piirkondlike ja kohalike ametiasutuste huve, eelkõige ühistranspordi jaoks ette nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning asjaomaste sidusrühmade huve.

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse **piirkondlike erinevusi, eri piirkondade vajadusi ning** nende territooriumil **ja piirkondades** juba kasutatavate eri transpordiliikide vajadusi, sealhulgas selliste transpordiliikide vajadusi, mille puhul fossiilkütuste alternatiivid on piiratud, **ning seda, et laadimistaristu soodustaks teistele transpordiliikidele üleminekut ja mitmeliigilist transporti.**

Muudatusettepanek

2a. Liikmesriigid teevad laadimispunktide kasutuselevõtuga seotud riiklike poliitikaraamistike ettevalmistamisel koostööd asjaomaste jaotusvõrguettevõtjatega.

Muudatusettepanek

6. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse piirkondlike ja kohalike ametiasutuste huve, eelkõige ühistranspordi jaoks ette nähtud laadimis- ja tankimistaristu puhul, ning asjaomaste sidusrühmade, **eriti transpordi- ja energiataristu ettevõtjate huve. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmine peab toimuma**

piirkondlike ja kohalike omavalitsuste osalusel.

Muudatusettepanek 133

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Liikmesriigid võtavad oma poliitikaraamistikesse arvesse piirkondlikke erinevusi ja pööravad erilist tähelepanu vähem arenenud piirkondadele (NUTS 2 tasand).

Komisjon peaks võtma vajalikud meetmed, et tagada koostöö kolmandate riikidega, eelkõige ELi kandidaatriikidega ja nende kolmandate riikidega, kus asuvad transpordikoridorid, mis ühendavad liikmesriike.

Muudatusettepanek 134

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 5**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

38. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad olema kooskõlas ELi toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega.

5. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad olema kooskõlas ELi ***kliimaeesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimanetraalsus ning ELi*** toimimise lepingu asjakohaste riigiabi eeskirjadega. ***Liikmesriigid tagavad, et võetakse piisavas ulatuses avaliku sektori toetusmeetmeid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks hõredalt asustatud aladel ja äärepoolsetes piirkondades, mis on väiksema liiklustiheduse ja laadimisnõudluse tõttu erainvesteeringute jaoks vähem atraktiivsed.***

Muudatusettepanek 135

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 6

Komisjoni ettepanek

39. Iga liikmesriik teeb oma riikliku poliitikaraamistiku kavandi üldsusele kättesaadavaks ning tagab, et **üldsusele** antakse varajased ja tõhusad võimalused osaleda riikliku poliitikaraamistiku kavandi ettevalmistamises.

Muudatusettepanek

6. Iga liikmesriik teeb oma riikliku poliitikaraamistiku kavandi üldsusele kättesaadavaks ning tagab, et **riigiasutustele ning eelkõige piirkondlikele ja kohalikele ametiasutustele** antakse varajased ja tõhusad võimalused osaleda riikliku poliitikaraamistiku kavandi ettevalmistamises.

Muudatusettepanek 136

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 7 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(b) **liikmesriikide eesmärkidega seotud poliitika ja meetmed.**

Muudatusettepanek

(b) **poliitika ja meetmed, mis on seotud liikmesriikide eesmärkidega ning nende geograafilise jaotusega liikmesriikide piirkondades.**

Muudatusettepanek 137

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 7 a (uus)

Komisjoni ettepanek

7a. Kui liikmesriik otsustab kasutada lõikes 1a sätestatud kohustuslikest riiklikest eesmärkidest kõrvalekaldumise võimalust, hindab komisjon ka sellise kõrvalekaldumise põhjuseid ja võib paluda liikmesriigilt rohkem selgitusi.

Muudatusettepanek

Muudatusettepanek 138

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 14 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

45. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt **iga kolme aasta tagant**, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sh nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel võetakse arvesse kõiki laadimispunktide liike, olgu tegemist avalike või eraomandis laadimispunktidega, ning antakse soovitusi tüübi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. Hinnang tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide kasutuselevõtuks ja lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse. Võrguettevõtjad võtavad hindamist ja meetmeid arvesse direktiivi (EL) 2019/944 artikli 32 lõikes 3 ja artiklis 51 osutatud võrgu arengukavades.

Muudatusettepanek 139

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

46. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga kolme aasta tagant kahesuunalise laadimise võimalikku rolli taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult

Muudatusettepanek

6. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab **koostöös asjaomaste jaotusvõrguettevõtjatega** hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt **igal aastal**, kuidas laadimispunktide kasutuselevõtt ja käitamine saaks kaasa aidata sellele, et elektrisõidukid, sh nende osalemine tasakaalustamisturul, suurendaksid energiasüsteemi paindlikkust ja võimaldaksid süsteemi veelgi rohkem taastuvelektrit kaasata. Hindamisel võetakse arvesse kõiki laadimispunktide liike, olgu tegemist avalike või eraomandis laadimispunktidega, ning antakse soovitusi tüübi, kasutamist võimaldava tehnoloogia ja geograafilise jaotuse kohta, et kasutajatel oleks hõlpsam oma elektrisõidukit süsteemi lõimida. Hinnang **hõlmab hinnakujundust ja muid artikli 13 kohaseid tarbijate jaoks olulisi aspekte ning** tehakse avalikult kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid vajaduse korral asjakohased meetmed täiendavate laadimispunktide kasutuselevõtuks ja lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse. Võrguettevõtjad võtavad hindamist ja meetmeid arvesse direktiivi (EL) 2019/944 artikli 32 lõikes 3 ja artiklis 51 osutatud võrgu arengukavades.

Muudatusettepanek

4. Liikmesriigi reguleeriv asutus hindab põhi- ja jaotusvõrguettevõtjate sisendite põhjal hiljemalt 30. juuniks 2024 ja seejärel korrapäraselt iga kolme aasta tagant kahesuunalise laadimise võimalikku rolli taastuvelektri elektrisüsteemi lõimimisel. See hinnang tehakse avalikult

kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid **vajaduse korral** asjakohaseid meetmeid nii avalikes kohtades kui ka eravaldustes asuvate kahesuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

kättesaadavaks. Hindamistulemuste põhjal võtavad liikmesriigid **pärast kõigi sidusrühmade, sealhulgas laadimispunktide käitajate ja lahenduste pakkujate kaasamist** asjakohaseid meetmeid nii avalikes kohtades kui ka eravaldustes asuvate kahesuunaliste laadimispunktide kättesaadavuse ja geograafilise jaotuse kohandamiseks ning lisavad need lõikes 1 osutatud eduaruandesse.

Muudatusettepanek 140

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 3 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ba) artiklite 13 ja 14 kohased tarbijate jaoks olulised aspektid.

Muudatusettepanek 141

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(mm) üldkasutatavate vesinikutankimispunktide arv;

(b) üldkasutatavate vesiniku- ja muude taastuvkütuste tankimispunktide arv;

Muudatusettepanek 142

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 15 – lõige 4 – punkt e

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(pp) veeldatud maagaasi tankimispunktide arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;

(e) veeldatud maagaasi, vesiniku ja ammoniaagi tankimispunktide arv TEN-T põhi- ja üldvõrgu mere- ja siseveesadamates;

Muudatusettepanek 143

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 4 – punkt j

Komisjoni ettepanek

(uu) raudteetranspordi jaoks ette nähtud tankimis- ja laadimispunktid.

Muudatusettepanek

(j) raudteetranspordi **ja ühistranspordi sõidukiparkide** jaoks ette nähtud tankimis- ja laadimispunktid;

Muudatusettepanek 144

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 15 – lõige 4 – punkt j a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ja) **alternatiivkütuste taristu saartel ja äärepoolseimates piirkondades;**

Muudatusettepanek 145

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

54. Mootorsõidukite kohta, mida saab regulaarselt tankida turule lastud kütustega või laadida laadimispunktides, tuleb teha kättesaadavaks asjakohane, järjepidev ja selge teave. See teave tehakse kättesaadavaks mootorsõidukite kasutusjuhendites, tankimis- ja laadimispunktides, mootorsõidukitel ja mootorsõidukite edasimüüjate juures. Seda nõuet kohaldatakse kõikide pärast 18. novembrit 2016. aastat turule lastud mootorsõidukite ja nende mootorsõidukite kasutusjuhendite suhtes.

Muudatusettepanek

1. Mootorsõidukite kohta, mida saab regulaarselt tankida turule lastud kütustega või laadida laadimispunktides, tuleb teha kättesaadavaks asjakohane, järjepidev, **läbipaistev** ja selge teave. See teave tehakse kättesaadavaks mootorsõidukite kasutusjuhendites, tankimis- ja laadimispunktides, mootorsõidukitel ja mootorsõidukite edasimüüjate juures. Seda nõuet kohaldatakse kõikide pärast 18. novembrit 2016. aastat turule lastud mootorsõidukite ja nende mootorsõidukite kasutusjuhendite suhtes.

Muudatusettepanek 146

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

60. Üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad nende käitatava alternatiivkütuste taristuga seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse ning võimaldavad kõnealustele andmetele tasuta juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide kaudu. Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:

Muudatusettepanek

2. Üldkasutatavate laadimis- ja tankimispunktide käitajad või vastavalt käitajate ja omanike vahelisele kokkuleppele nende punktide omanikud tagavad nende käitatava alternatiivkütuste taristuga seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavuse ning võimaldavad kõnealustele andmetele tasuta juurdepääsu riiklike juurdepääsupunktide **ning Euroopa ühtse juurdepääsupunkti** kaudu. Kättesaadavaks tehakse järgmised andmetüübid:

Muudatusettepanek 147

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

i) laadimis- või tankimispunkti geograafiline asukoht;

Muudatusettepanek

i) laadimis- või tankimispunkti geograafiline asukoht **ning laadimis- või tankimispunkti lähedal asuvad rajatised;**

Muudatusettepanek 148

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

ii) pistmike arv;

Muudatusettepanek

ii) pistmike arv **ja kättesaadavus;**

Muudatusettepanek 149

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – punkt a – alapunkt iii

Komisjoni ettepanek

iii) puuetega inimeste jaoks ette nähtud parkimiskohtade arv;

Muudatusettepanek

iii) puuetega **ja piiratud liikumisvõimega** inimeste jaoks ette nähtud parkimiskohtade arv;

Muudatusettepanek 150

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 2 – lõik 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Käesoleva lõike punktis c nimetatud dünaamilised andmed peaksid olema täpsed ja tuleks reaalajas teha kättesaadavaks hiljemalt ühe tunni jooksul koos prognoosandmetega, kui need on kättesaadavad.

Muudatusettepanek 151

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

61. Liikmesriigid tagavad kõigi sidusrühmade jaoks avatud ja mittediskrimineeriva juurdepääsu andmetele oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kohaldades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL⁶⁷.

6. Liikmesriigid tagavad kõigi sidusrühmade jaoks avatud ja mittediskrimineeriva juurdepääsu andmetele oma riikliku juurdepääsupunkti kaudu, kohaldades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL⁶⁷, ***samuti Euroopa juurdepääsupunkti süsteemi kaudu, ning tagavad, et teave tehakse avalikult kättesaadavaks, et seda saaksid kasutada teised turuosalised ja teenuseosutajad, järgides nõuetekohaselt andmekaitseõudeid. Liikmesriigid tagavad, et üldkasutatavate laadimispunktide käitajad edastavad andmed, eelkõige hinnateabe, riiklikele reguleerivatele asutustele ja turu läbipaistvuse järelevalveasutusele.***

⁶⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

⁶⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

Muudatusettepanek 152

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 18 – lõige 4 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ca) luua 2024. aastaks Euroopa ühtne juurdepääsupunkt.

Muudatusettepanek 153

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 21 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

75. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee *on komitee* määruse (EL) nr 182/2011 *tähenduses*.

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee *koosneb* määruse (EL) nr 182/2011 *kohaselt paljudest sidusrühmadest, sealhulgas kodanikuühiskonna ja tarbijaorganisatsioonidest, ning liikmesriikide esindajatest*.

Muudatusettepanek 154

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 21 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 21a

Kompenseeriv regulatiivse koormuse vähendamine

Komisjon esitab hiljemalt üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist ja

kooskõlas teatisega põhimõtte „üks sisse, üks välja“ kohaldamise kohta ettepanekud käesoleva määrusega kehtestatud regulatiivse koormuse kompenseerimiseks, vaadates läbi või jättes välja muude ELi määruste sätted, mis tekitavad mõjutatud sektorites nõuete täitmisega seotud kulusid.

Muudatusettepanek 155

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – pealkiri**

Komisjoni ettepanek

Läbivaatamine

Muudatusettepanek

Aruandlus ja läbivaatamine

Muudatusettepanek 156

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 22 – lõik 1**

Komisjoni ettepanek

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 ja esitab vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks.

Muudatusettepanek

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi 31. detsembriks 2026 ja esitab vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks, *kehtestades alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu eesmärgid, mis on kooskõlas uute kliimanetraalsete alternatiivkütuste kasutuselevõttuga.*

Komisjon esitab 31. detsembriks 2029 ja iga kolme aasta tagant kuni 2050. aastani Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse hindamise tulemuste kohta, keskendudes mõjule, mida käesolev määrus avaldab ühtse turu toimimisele, mõjutatud sektorite konkurentsivõimele ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ulatusele.

NÕUANDVA KOMISJONI MENETLUS

Pealkiri	Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL kehtetuks tunnistamine	
Viited	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)	
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 13.9.2021	
Arvamuse esitajad istungil teada andmise kuupäev	REGI 13.9.2021	
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Bronis Ropë 27.9.2021	
Läbivaatamine parlamendikomisjonis	10.2.2022	15.3.2022
Vastuvõtmise kuupäev	21.4.2022	
Lõpphääletuse tulemus	+: –: 0:	18 15 7
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoş Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Tom Berendsen, Erik Bergkvist, Stéphane Bijoux, Rosanna Conte, Rosa D’Amato, Christian Doleschal, Raffaele Fitto, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Joachim Kuhs, Nora Mebarek, Martina Michels, Alin Mituța, Dan-Ștefan Motreanu, Andželika Anna Możdżanowska, Niklas Nienaß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Tsvetelina Penkova, Caroline Roose, André Rougé, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Valdemar Tomaševski	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Álvaro Amaro, Josianne Cutajar, Mónica Silvana González, Stelios Kympouropoulos, Jan Olbrycht, Bronis Ropë, Yana Toom	

NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

18	+
NI	Chiara Gemma
Renew	Stéphane Bijoux, Alin Mituța, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Yana Toom
S&D	Adrian-Dragoș Benea, Erik Bergkvist, Josianne Cutajar, Mónica Silvana González, Nora Mebarek, Tsvetelina Penkova
The Left	Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienaa, Caroline Roose, Bronis Ropè

15	-
ECR	Raffaele Fitto, Elzbieta Kruk, Anđzelika Anna Mozdżanowska, Valdemar Tomaševski
ID	Joachim Kuhs
PPE	Álvaro Amaro, Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Tom Berendsen, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Dan-Ștefan Motreanu, Andrey Novakov, Jan Olbrycht

7	0
ID	Matteo Adinolfi, Rosanna Conte, Alessandro Panza, André Rougé
PPE	Stelios Kypouropoulos
Renew	Ondřej Knotek
The Left	Martina Michels

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu

NÕUANDVA KOMISJONI MENETLUS

Pealkiri	Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL kehtetuks tunnistamine		
Viited	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)		
EP-le esitamise kuupäev	15.7.2021		
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 13.9.2021		
Nõuandvad komisjonid istungil teada andmise kuupäev	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021	REGI 13.9.2021
Raportöörid nimetamise kuupäev	Ismail Ertug 26.10.2021		
Läbivaatamine parlamendikomisjonis	1.12.2021	14.3.2022	19.4.2022
Vastuvõtmise kuupäev	3.10.2022		
Lõpphääletuse tulemus	+: –: 0:	36 2 6	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Roberts Zīle		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Leila Chaibi, Nicola Danti, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Dorien Rookmaker, Annalisa Tardino, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind, Jörgen Warborn		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 209 lg 7)	Iuliu Winkler		
Esitamise kuupäev	4.10.2022		

NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS

36	+
NI	Mario Furore
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind
THE LEFT	Leila Chaibi, Elena Kountoura
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Jutta Paulus

2	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier

6	0
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Dorien Rookmaker, Roberts Zīle
ID	Paolo Borchia, Annalisa Tardino

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu