



2021/0223(COD)

2.5.2022

ARVAMUS

Esitaja: regionaalarengukomisjon

Saaja: transpordi- ja turismikomisjon

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 Ropè

PA_Legam

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 eetiliselt 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 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.

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

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 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 **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).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

turuosa peaks olema 14 %.

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).

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 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

(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).

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.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4 a (uus)

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.

(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

(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 **hübrüidsõidukite** 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**

(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 täheldada akutoitega elektrisõidukite ja pistikühendusega **hübrüidsete 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

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 **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 lähteaspekte.

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 mõjuhindangutel ning võtma arvesse kõiki majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkonnavalaseid tagajärgi**.

Muudatusettepanek 10

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 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

Muudatusettepanek

(7) *Veeldatud maagaasi (LNG) jätkuv kasutamine ei ole kooskõlas liidu kliimanetraalsuse eesmärgiga. Seetõttu tuleks veeldatud maagaasi kasutamine meretranspordis võimalikult kiiresti järk-järgult 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.

Komisjoni ettepanek

(8) Raskeveokite sektoris on veeldatud maagaasi kasutatavad 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 järkjärgult 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 kasutatavad 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 järkjärgult 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

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**

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 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.

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 riiklike 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 kasutuselevõtuga 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)**

(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

(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.

(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 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 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

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. Eravalduses asuvaid laadimis- või tankimispunkte, millele juurdepääs on piiratud kindlate isikute ringiga, näiteks kontorihoonete **parklaid**, millele on juurdepääs ainult töötajatel või volitatud

isikutel, ei tohiks käsitada üldkasutatavate laadimis- või tankimispunktidenä.

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 reaajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaajas 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) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/944⁵² määratletud nutiarvestisüsteemid võimaldavad anda reaajas andmeid, mida on vaja võrgu stabiilsuse tagamiseks ja laadimisteenuste ratsionaalse kasutamise soodustamiseks. Need süsteemid võimaldavad mõõta energiakasutust reaajas 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.

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) 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.

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(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, eetiliselt vastutustundliku ja kestliku akude väärtusahelaga.

Muudatusettepanek 22

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

(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.

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

(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 25

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 25 a (uus)

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. **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.

(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 kasutuselevõttuga, sealhulgas seoses erinevate heitevabade tehnoloogiate allikast ratasteni energiatõhususega.

Muudatusettepanek 26

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“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

(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“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.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 28 a (uus)

Komisjoni ettepanek

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 Ühissetevõtte 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

Muudatusettepanek

(29) Liidus on seatud üles mitu veeldatud maagaasi tankimispunkti, millega juba toetatakse veeldatud maagaasil töötavate raskeveokite liiklemist. TEN-T põhivõrk peaks jääma veeldatud maagaasi taristu kasutuselevõtu ja järk-järgult ka veeldatud biometaan 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

(29) Liidus toetavad veeldatud maagaasil töötavate raskeveokite liiklemist juba mitu veeldatud maagaasi tankimispunkti. TEN-T põhivõrk peaks jääma veeldatud maagaasi taristu kasutuselevõtu ja järk-järgult ka veeldatud biometaan 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,

kohaldada.

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

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 **kaardimakseid**. 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 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

(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 2019/882⁵⁷ 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).

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 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 2019/882⁵⁷ 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).

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 investeringud, eriti seal, kus see on geograafilise asukoha, heitkoguste vähendamise ja majandusliku elujõulisuse seisukohast kõige mõttekam, võttes arvesse kasutussagedust, sadamaküllastuste 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 eesmärgid keskendumaksimaalsele 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

(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 ühenduslüli 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

kohapeal puhastest energiaallikatest toodetud võimsus.

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 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 roheline kokkuleppe **eesmärkide saavutamiseks vaja** fossiilkütuste **alternatiive** kõigi transpordiliikide jaoks. Olemasolevad riiklikud poliitikaraamistikud tuleks läbi vaadata, et

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 **tuleks selleks, et saavutada** Euroopa roheline kokkuleppe **eesmärgid ja liidu eesmärk jõuda hiljemalt 2050. aastaks kliimanetraalsuseni ning vähendada sõltuvust tavakütustest**, fossiilkütuste

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 kasutuselevõtueesmärke pole seatud.

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 põhimõtte ja ühtekuuluvuse mittekahjustamise põhimõtte 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 kasutuselevõtueesmärke pole seatud.

Muudatusettepanek 36

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 raamistikus 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

Muudatusettepanek

(38) Läbivaadatud riiklikud poliitikaraamistikud peaksid ***olema kooskõlas ELi kliimaeesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimanetraalsus ning hõlmama turuosasid 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***

kiiremini kasutusele võtta.

tagamise vajadust ning sotsiaalpartnerite ja väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vajadusi, et üleminek toimuks realistlikult ja sotsiaalselt vastutustundlikult. 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 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 rahalis vahendeid. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuga 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

Muudatusettepanek

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

vahel teavet ja parimaid tavaid.

vahel teavet ja parimaid tavaid.

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 siduvad eesmärgid.

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 41

Komisjoni ettepanek

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama

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 raudteeliinide jaoks, mida ei elektrifitseerita. Komisjon peaks nende strateegiate alusel käesoleva määruse läbi vaatama, et kehtestada kõnealustele sektoritele siduvad eesmärgid.

(41) Liikmesriigid peaksid kasutama

mitmesuguseid regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklike poliitikaraamistikke tihedas koostöös erasektori osalejatega, *kellel* peaks olema alternatiivkütuste taristu arendamise toetamisel keskne roll.

mitmesuguseid regulatiivseid ja mitteregulatiivseid stiimuleid ja meetmeid, et saavutada kohustuslikud eesmärgid ja rakendada oma riiklike 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 nü 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 väljatöötamisse 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 maanteeõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

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

(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 maanteeõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

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.

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).

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 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***.

Muudatusettepanek

(52) Käesoleva määruse kohaldamisel 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 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 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

Muudatusettepanek

(4) „TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaam“ – lennujaam, mis on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas;

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 50

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

Komisjoni ettepanek

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 52

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 38 a (uus)**

Muudatusettepanek

(14) „digitaalselt ühendatud laadimispunkt“ – laadimispunkt, mis suudab reaalajas saata ja vastu võtta teavet, suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga **ning vajaduse korral hoone energijuhtimissüsteemiga** kahesuunaliselt ning mida saab kaugjälgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks;

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek

(30) „*elektromobiilsusteenuse* osutaja“ – juriidiline isik, kes osutab lõppkasutajale tasu eest teenuseid, sealhulgas müüb laadimisteenust;

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) „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 57**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

(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 reaalsajas;

Muudatusettepanek

(59) „nutilaadimine“ – laadimistoiming, mille käigus akusse suunatava elektrienergia kogust kohandatakse elektroonilise side kaudu saadud teabe alusel reaalsajas; ***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

(66a) „logistikakeskus“ – ruum kindlaksmääratud alal, kus eri ettevõtjad teevad äri- ja kaubanduslikel 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

Muudatusettepanek 58

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

Komisjoni ettepanek

– **võetakse** kasutusele üldkasutatavad kergsõidukite laadimisjaamad **vastavalt elektriajamiga** kergsõidukite **kasutuselevõtule**;

Muudatusettepanek

– **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

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

Muudatusettepanek

– 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

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

Muudatusettepanek

(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

Muudatusettepanek

(b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on

(b) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki kohta on

üldkasutatavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus vähemalt *0,66 kW*.

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

Muudatusettepanek

(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 68

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

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(bb) iga nende territooriumil registreeritud pistikühendusega kerghübriidsõiduki 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 kerghübriidsõiduki 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 kerghübriidsõiduki 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)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Vähemalt üks laadimisjaam linnapiirkondade ning TEN-T põhi- ja üldvõrgu laadispargis 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
proгноositava sõidukipargi
elektrisõidukitest;*

*– 31. detsembriks 2027 5 % kogu
proгноositava sõidukipargi
elektrisõidukitest;*

*– 31. detsembriks 2030 10 % kogu
proгноositava 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 vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:**

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

Muudatusettepanek

välja jätetud

ii) 31. detsembriks 2035 peab iga laadimispaik 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

(ba) klastrite kohaselt võetakse lõike 2 punkti a alapunktide i ja ii nõuetele vastavatele kergsõidukitele mõeldud üldkasutatavad laadimispaigid 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 laadimispaike klatri eesmärgi arvestamisel arvesse.

Muudatusettepanek 75

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

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 poliitikaraamistikes.*

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 ülesseatud 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

Muudatusettepanek

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

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

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 **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 poliitikaraamistikes.*

Muudatusettepanek 95

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

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

i) maksekaardilugejad;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 99

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 2 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(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:

- 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

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimisjaamad, **mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW**, vastavad punkti **b** 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 102

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldkasutatavad laadimisjaamad vastavad punkti **a** nõudele.

Muudatusettepanek

Punktis a sätestatud nõudeid ei kohaldata selliste üldkasutatavate laadimispunktide suhtes, mille puhul laadimisteenuse eest maksmist ei nõuta.

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 103

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

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek 104

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

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

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 annavad komisjonile korrapäraselt aru.***

Komisjoni ettepanek

– *minutihind,*

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 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

välja jäetud

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

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

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 108

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 9**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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.

9. 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. ***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

Muudatusettepanek

20. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumile paigaldatakse
31. detsembriks 2030 minimaalne arv

1. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumile paigaldatakse 31. detsembriks 2030 minimaalne arv

üldkasutatavaid vesinikutanklaid.

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 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:**

Muudatusettepanek

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

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

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

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 118

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Meresadamates veeldatud maagaasiga varustamise eesmärgid

Muudatusettepanek

Meresadamates veeldatud maagaasiga **ja muude alternatiivkütustega** 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

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.

Muudatusettepanek 120

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 veeldatud maagaasi, **vesiniku ja ammoniaagi** tankimise punktidele, võttes arvesse ka **olemasolevaid veeldatud maagaasiga varustamise punkte ning** turu tegelikke vajadusi ja arengut.

Muudatusettepanek 121

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 ebaproportsionaalsed võrreldes kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga.*

Muudatusettepanek 122

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

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

Muudatusettepanek

(t) hinnang transpordisektori alternatiivkütuste turu praegusele olukorrale ja tulevasele arengule ning

(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;

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

Muudatusettepanek

(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

(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 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

(**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**, 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

2. Liikmesriigid tagavad, et riiklikes poliitikaraamistikes võetakse arvesse **piirkondlikke 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 131

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

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Liikmesriigid teevad laadimispunktide kasutuselevõtuga seotud riiklike poliitikaraamistike ettevalmistamisel koostööd asjaomaste jaotusvõrguettevõtjatega.

Muudatusettepanek 132

**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.

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 poliitikaraamistikes 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

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

Muudatusettepanek

5. Alternatiivkütuste taristu toetusmeetmed peavad olema kooskõlas ELi **kliimaeesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimaneutraalsus 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

Muudatusettepanek

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 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

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

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.

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 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 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 140

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 ***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.

**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

Muudatusettepanek

(uu) raudteetranspordi jaoks ette nähtud tankimis- ja laadimispunktid.

(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

Muudatusettepanek

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.

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

Muudatusettepanek

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

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.

andmetüübid:

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

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 152

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 18 – lõige 4 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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).

juurdepääsupunkt.

Muudatusettepanek 153

**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 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 sätteid,
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 koosõlas uute kliimanetraalsete alternatiivkütuste kasutuselevõtuga.***

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