EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 8.3.2021
COM(2021) 103 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

direktiivi 2014/94/EÜ (alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta) rakendamise kohta

{SWD(2021) 49 final}

1. Sissejuhatus

Euroopa Liidus on seatud eesmärk saavutada võimalikult kõrgetasemeline kliima- ja keskkonnakaitse. Seetõttu on Euroopa transpordi-, energia- ja kliimapoliitika üks peamisi prioriteete säästvate alternatiivkütuste tootmise, kasutuselevõtu ja kasutamise hoogustamine. Kõigi transpordiliikide jaoks tiheda, ulatusliku, töökindla ja hõlpsasti kasutatava alternatiivkütuste taristuvõrgu rajamine on oluline element, mis aitab jõuda 2050. aastaks kliimaneutraalsuseni ja saavutada nullsaaste eesmärgi, nagu on ette nähtud Euroopa rohelises kokkuleppes[1]. See võrk on oluline tegur heiteta ja vähese heitega sõidukite, laevade ja õhusõidukite kasutuselevõtmisel turul[2]. Maanteetranspordi puhul on Euroopa rohelises kokkuleppes seatud eesmärk rajada 2025. aastaks vähemalt miljon üldkasutatavat laadimispunkti ja tanklat, millega luuakse alus sellise taristu vajalikuks märksa ulatuslikumaks kasutuselevõtuks 2030. aastaks, nagu on ette nähtud säästva ja aruka liikuvuse strateegias.[3] Nimetatud strateegias on püstitatud olulised ja ambitsioonikad vahe-eesmärgid kõigi transpordiliikide puhul säästvate alternatiivkütuste tootmise, kasutuselevõtu ja kasutamise hoogustamiseks 2030. ja 2050. aastaks, sealhulgas vajaduse korral asjakohase taristu kasutuselevõtuks.

Käesolevas aruandes esitatakse nende meetmete hindamise tulemused, mida liikmesriigid on võtnud direktiivi (EL) 2014/94 (alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta) rakendamisel ning alternatiivkütuste turgude ja alternatiivkütuste taristu arendamisel liidus. Aruanne esitatakse vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 10 lõikele 3, mille kohaselt peab komisjon esitama aruande direktiivi kohaldamise kohta iga kolme aasta tagant alates 18. novembrist 2020.

Aruanne põhineb ulatuslikul andmekogul. Komisjon hindas põhjalikult kõnealuse direktiivi alusel liikmesriikidelt saadud riiklikke rakendusaruandeid,[4] hindamise kavandamisel suheldi liikmesriikidega. Komisjon korraldas direktiivi käimasoleva hindamise raames ka toetava välisuuringu[5]. Lisaks ajakohastas komisjon oma aruannet alternatiivkütuseid kasutatavate transpordisüsteemide seisu kohta ELis[6]. Nende hindamiste tulemused avaldatakse koos käesoleva aruandega.

Hindamised näitavad, et kavandatud eesmärkide ja meetmete täiemahuline rakendamine liikmesriikide poolt võimaldaks võtta 2030. aastaks kasutusele taristu, mis võimaldaks koondatud arvandmeid arvesse võttes teenindada sellist hulka alternatiivkütust kasutavaid sõidukeid, mis on kooskõlas ELis kasvuhoonegaaside koguheite 40 % suuruse[7] vähendamise kavaga. Praeguse kasutuselevõtuga ei kaasne aga hõlpsasti kasutatava taristuvõrgu kõikehõlmavat ja täielikku katvust kogu liidus, kuna liikmesriikide kavade vahel on endiselt suured erinevused ning muud transpordiliigid peale maanteetranspordi on kas välja jäetud või vähekäsitletud. Pealegi suurendati 2030. aasta kliimaeesmärgi kavaga[8] 2030. aastaks seatud

[1] COM(2019) 640 final.
[2] Kui ei ole märgitud teisiti, viitab mõiste „sõiduk“ käesoleva teatise ülejäänud osas vastavalt kontekstile igat liiki sõidukitele, sealhulgas sõiduautodele, veoautodele, bussidele, rongidele, õhusõidukitele, laevadele, parvlaevadele jne.
[3] COM(2020) 789 final.
[4] Komisjoni talituste töödokument riiklike rakendusaruannete kohta.
[5] Hindamist toetav uuring.
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1
[7] Kindlaks määratud kliima- ja energiapoliitika raamistikus aastani 2030.
[8] COM(2020) 562.

ELi kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärki 55 %ni, mistõttu on vaja heiteta ja vähese heitega sõidukite arvu märksa rohkem suurendada ning võtta kasutusele vastav taristu.

Käesolevas aruandes juhitakse tähelepanu kasule, mida toob tegevuse tõhustamine liikmesriikide riiklike poliitikaraamistike edasisel rakendamisel ja Euroopa tasandi poliitikaraamistiku edasiarendamisel. See järeldus on kooskõlas komisjoni varasemate järeldustega, mis esitati alternatiivkütuste laialdase kasutamise tegevuskava käsitlevas teatises „Alternatiivkütuste laialdasema kasutamise suunas“,[9] ja järeldustega, mille Euroopa Parlament esitas oma aruandes alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta[10]. Individuaalsetele riiklikele rakendusaruannetele antud põhjalike hinnangute avaldamine on aluseks edasisele arutelule selle üle, kuidas liikmesriigid saavad toetada piisava alternatiivkütuste taristu kiiret ülesehitamist. Sünergia ühelt poolt Euroopa Liidu taasterahastuga seotud riiklike taaste- ja vastupidavuskavade ning teiselt poolt säästvasse liikuvusse investeerimise kavaga seotud võimaluste vahel on selles kontekstis ilmselge.

2. Hetkeolukord: tehnoloogilised edusammud ja turgude areng

Alates direktiivi vastuvõtmisest 2014. aastal on eri alternatiivkütuste turud seoses sõidukite ja taristu kasutuselevõtuga eri transpordiliikide piires ja vahel arenenud erinevalt.

Tabel 1. Alternatiivkütust kasutavate sõiduautode arv, mis registreeriti ELis aastatel 2014–2020

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Suurenemine 2014–2020
Akutoitega elektrisõidukid	75 067	119 222	164 681	244 231	376 534	616 644	904 262	1 105 %
Pistikühendusega hübriidsõidukid	56 758	126 032	191 561	254 249	349 181	474 724	755 282	1231%
Vesinikkütuseelemendiga sõidukid	53	192	362	531	714	1 187	1 492	2715%
Surumaagaasiga töötavad sõidukid	999 044	1 058 992	1 089 701	1 113 714	1 161 118	1 193 806	1 207 069	21 %
Veeldatud naftagaasiga töötavad sõidukid	6 906 769	7 089 523	7 232 050	7 264 118	7 628 053	7 714 409	7 707 823	12 %
Alternatiivkütust kasutavad autod kokku	8 037 691	8 393 961	8 678 355	8 876 843	9 515 600	10 000 770	10 575 928	32 %
Alternatiivkütust kasutavate autode osakaal (%)	2,99 %	3,12 %	3,23 %	3,30 %	3,59 %	3,72 %	3,93 %	

Allikas: European Alternative Fuels Observatory, jaanuar 2021 (www.eafo.eu).

Direktiivi vastuvõtmise ajal valitsenud turuolukorraga võrreldes on **elektrisõidukite**, eelkõige kergelektrisõidukite ja busside (nii akutoitega elektrisõidukite kui ka pistikühendusega hübriidsõidukite) turg märgatavalt küpsemaks muutunud. Aastatel 2010–2020 registreeritud sõidukite koguarv ja pakutavate mudelite arv on iseäranis kiiresti suurenenud elektrisõidukite puhul. 2020. aasta kolmandas kvartalis suurenes nende sõidukite

[9] COM(2017) 652 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN
[10] (2018/2023(INI)) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_ET.html

osakaal 9,9 %ni kõikidest müüdud autodest, kusjuures aasta varem oli see näitaja 3 %[11]. Jätkuvalt väikesest osakaalust hoolimata võib eeldada nende sõidukite kasutuselevõtu edasist kiirenemist, muu hulgas seoses vajadusega täita õiguslikke nõudeid, mis tulenevad kergsõidukite CO_2 heite normidest[12] ja keskkonnahoidlike sõidukite direktiivist,[13] ning kohustusega järgida õhukvaliteeti käsitlevaid õigusakte. Pakutavate mudelite valik on sõiduautode ja kaubikute, aga ka busside puhul viimastel aastatel oluliselt paranenud. Tänu tehnika arengule ja akude mahutavuse suurenemisele on elektrisõidukite sõiduulatus ELis keskmiselt päevas läbitavast vahemaast märkimisväärselt pikem, võimaldades ette võtta pikki teekondi, mis aitab suurendada omaksvõttu kasutajate hulgas. Veoautode puhul on turgude areng alates 2014. aastast olnud märksa aeglasem. Nende sõidukite (sealhulgas lisasüsteemiga varustatud sõidukite) arv on endiselt väga väike. Nüüd on sellised veoautod hakanud veoturule sisenema ja tootjad on teatanud uutest mudelitest (sealhulgas pikema sõiduulatusega mudelid), mis tulevad turule lähiaastatel. Selles turusegmendis on 2025. aastani oodata edasise kasutuselevõtu suurenemist, muu hulgas seoses vajadusega täita raskesõidukite CO_2 heite normidest tulenevaid õiguslikke nõudeid[14]. Elektribusside, eelkõige linnapiirkondade ühistranspordibusside kasutuselevõtt on olnud ulatuslik ja 2019. aastal registreeritud busside arv suurenes enam kui kaks korda. Lisaks on paljud linnad seadnud väga ambitsioonikad bussiparkide elektrifitseerimise eesmärgid, mis osutab selle suundumuse võimalikule kiirenemisele.

Direktiivi vastuvõtmise ajal valitsenud turuolukorraga võrreldes on **vesinikkütuseelemendiga sõidukite** turg märkimisväärselt arenenud, ehkki arvestada tuleb seda, et nende sõidukite arv oli esialgu väga väike. Kütuseelemendiga autode, kaubikute ja busside tehnoloogilisest küpsusest hoolimata on registreeritud sõidukite arv endiselt väga väike. Kütuseelemendiga kergsõidukite mudelivalik on vaid vähehaaval laienenud, näiteks 2020. aastal oli ELis saadaval neli kütuseelemendiga sõiduki mudelit, kuid mitte kõigis liikmesriikides. Euroopa algseadmete valmistajad ei ole teatanud märkimisväärsetest investeeringutest vesinikkütuseelemendiga autodesse ja kaubikutesse. Busside puhul on olukord veidi parem: Euroopa eri tootjad on alustanud tootmist ning paljudes linnades ja piirkondades on hakatud vesinikkütuseelemendiga busse kasutusele võtma. Kui veoautode turul varem märkimisväärset arengut ei täheldatud, siis nüüd on olukord muutumas. Seoses uute CO_2 heite normide kehtestamisega kavandavad mitmed algseadmete valmistajad suuri investeeringuid vesinikkütuseelemendiga veoautodesse, pidades silmas pikamaaveokite seeriatootmist pärast 2025. aastat. Euroopa puhta vesiniku liidu algatusega (European Clean Hydrogen Alliance)[15] annab EL kogu väärtusahelat hõlmava lähenemisviisi abil tugeva tõuke turuosaliste tegevuse paremaks koordineerimiseks, mis peaks samuti edendama kütuseelemendiga veoautode turu ja lisaks ka busside turu arengut.

Direktiivi vastuvõtmise ajal valitsenud turuolukorraga võrreldes on **maagaasiga töötavate sõidukite** turu üldine areng olnud turuositi erinev. Maagaasisõidukite ja -komponentide tehnoloogia on nii fossiilse kui ka bioloogilise päritoluga surumaagaasi ja veeldatud maagaasi kasutamiseks täielikult välja arendatud. Sõiduautode koguarv oli 2020. aastal ligikaudu

[11] www.acea.be
[12] 2019/631/EL https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631
[13] 2019/1161/EL https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj
[14] 2019/1242/EL https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj
[15] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_et

1,2 miljonit. Sõidukimudeleid pakutakse ELi turul müügiks kõigis segmentides. Surumaagaasiga töötavate sõidukite markide arv on viimastel aastatel siiski vähenenud[16]. Maagaasiga töötavate veoautode osakaal on kasvanud stabiilsemalt, eriti veeldatud maagaasi segmendis.

Juba enne direktiivi vastuvõtmist oli turul ligikaudu 7 miljonit **veeldatud naftagaasiga** töötavat sõidukit. Pärast direktiivi vastuvõtmist on selliste sõidukite kasutuselevõtt aeglaselt suurenenud. Kolm neljandikku neist sõidukitest registreeriti ainult kahes liikmesriigis; seega on nende sõidukite kasutamine ELis endiselt märkimisväärselt geograafiliselt koondunud. Mitmes linnas on kasutusel veeldatud naftagaasiga töötavad bussid. Uute veeldatud naftagaasiga töötavate busside soetamine või olemasolevate busside väljavahetamine selliste busside vastu on siiski vähenemas.

Lisaks on diislikütuse ja bensiini suhtes kehtivate kütusenormide täitmiseks võimalik toota **taastuvvedelkütuseid ja sünteetilisi kütuseid**; seega saab neid turustada olemasoleva taristu kaudu ja kasutada standardsõidukites. Spetsiaalne taristu biokütuste (e85) kasutamiseks segakütuselistes sõidukites on olemas vaid mõnes liikmesriigis ja selliseid sõidukeid registreeritakse endiselt väga vähe. Üks põhiküsimusi on säästvate alternatiivsete biokütuste potentsiaalne tulevane tootmisvõimsus. Pidades silmas lähteainete kättesaadavust, tootmisprotsessi üldist tõhusust ja kogukulusid nii biokütuste kui ka sünteetiliste kütuste puhul, tuleks biokütuseid kasutada eelkõige nende transpordiliikide puhul, mille süsinikuheidet on raskem vähendada (lennundus, veetransport).

Mis puudutab **veetransporti**, siis andmete kättesaadavus biokütuste kasutuselevõtu, alternatiivkütust kasutavate **laevade** ja kai ääres seisvate laevade **maismaa-energiavarustuse** kohta on piiratud. Kogu maailmas telliti 2019. aastal kokku umbes 300 veeldatud maagaasiga töötavat laeva. Ainult pooled neist laevadest olid tegelikus kasutuses. Ülejäänud pool on veel tarnimata. Kogu maailmas kasutatavate elektrilaevade (sealhulgas hübriidlaevade) arv on samuti väike, kuid viimasel ajal on see suurenenud: 2019. aastal oli kasutuses 160 laeva ja ehitamisel oli veel 104 laeva[17]. 2019. aasta lõpus oli ligikaudu 50-l ELi sisevee- ja meresadamal vähemalt üks maismaa-energiavarustussüsteemi ühenduspunkt[18].

Mis puudutab alternatiivkütuste kasutamist **raudteel**, siis elektrifitseeritud on umbes 60 % võrgust, mis teenindab 80 % kogu raudteeliiklusest[19]. Hiljuti asuti täitma esimesi vesinikkütuseelemendiga rongide turutellimusi. Mis puudutab alternatiivkütuste kasutamist **lennunduses**, siis biokütuseid ja sünteetilisi kütuseid saab juba praegu petrooliga segada. Vedelaid biokütuseid kasutatakse siiski endiselt äärmiselt vähe ja nende kasutus moodustab vaid 0,05 % lennutranspordi energiakasutusest. Õhusõidukite tootjad on hakanud ka investeerima elektri-, hübriid- ja vesinikkütuseelemendiga õhusõidukite väljatöötamisse.

3. Direktiivi rakendamine

Ülevõtmine

[16] Uute maagaasisõidukite nõudluse vähenemist kinnitab maanteetranspordi sektoris kasutatava maagaasi kogus: aastatel 2008–2015 suurenes see üle kahe korra, kuid edaspidi püsis üldjoontes samal tasemel.
[17] https://safety4sea.com/352-confirmed-ships-are-using-battery-installations/
[18] https://eafo.eu/shipping-transport/port-infrastructure/ops/data
[19] Transpordisüsteemi elektrifitseerimine: https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/news/electrification-transport-system-expert-group-report

Liikmesriigid pidid direktiivi oma õigusaktidesse üle võtma 18. novembriks 2016. Paljudes liikmesriikides esines ülevõtmisel viivitusi. 2017. ja 2018. aastal algatas komisjon ülevõtmata jätmise tõttu 24 rikkumismenetlust. Komisjon lahendas enamiku juhtumitest 2018. aasta jooksul ning ülejäänud juhtumid 2019. ja 2020. aastal. 2020. aasta lõpu seisuga ei ole pooleli ühtki direktiivi ülevõtmata jätmise tõttu liikmesriikide vastu algatatud rikkumismenetlust.

Olukord seoses riiklike poliitikaraamistikega

Direktiivi kohaselt peab iga liikmesriik vastu võtma riikliku poliitikaraamistiku transpordisektori alternatiivkütuste turu arendamiseks ja asjaomase taristu kasutuselevõtuks. Eelkõige peavad riiklikud poliitikaraamistikud sisaldama alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu riiklikke sihte ja eesmärke, mille seadmisel lähtutakse riigisisesest, piirkondlikust ja üleliidulisest nõudlusest. Lisaks tuli liikmesriikidel ette näha riiklike sihttasemete ja riiklikes poliitikaraamistikes sätestatud eesmärkide saavutamiseks vajalikud meetmed. Liikmesriigid pidid teavitama komisjoni oma riiklikest poliitikaraamistikest 18. novembriks 2016.

Oma 2017. aasta hinnangus riiklikele poliitikaraamistikele ja 2019. aastal ajakohastatud hinnangus[20] jõudis komisjon järeldusele, et riiklikud poliitikaraamistikud ei ole seatud prioriteetide poolest kogu ELi tasandil täielikult ühtsed. Liikmesriikide ambitsioonid seoses alternatiivkütuste ja nende taristu kasutuselevõtuga olid väga erinevad. Komisjon nentis ka, et mitte kõikides riiklikes poliitikaraamistikes ei seata selgeid ja piisavaid sihte ja eesmärke, mida toetavad ulatuslikud meetmed.

Alternatiivkütuste taristu tegevuskava

Et toetada riiklike poliitikaraamistike rakendamist, võttis komisjon 8. novembril 2017 kooskõlas direktiivi artikli 10 lõikega 6 vastu alternatiivkütuste taristut käsitleva ELi tegevuskava[21]. Sellega toetatakse alternatiivkütuste põhitaristu loomist, mis 2025. aastaks hõlmaks kogu üleeuroopalist transpordivõrku, ning taristusse tehtavate investeeringute suurendamist. Kavas teatati Euroopa ühendamise rahastu[22] ja programmi „NER300“[23] raames 800 miljoni euro suuruse lisatoetuse võimaldamisest investeeringute ergutamiseks. Tegevuskavas osutati ka vajadusele suurendada liikmesriikide kavade poliitilisi eesmärke, eelkõige seoses taristu kasutuselevõtuga linnapiirkondades ja piiriäärsetes piirkondades ning kasutajatele pakutavate teenuste parandamiseks võetavate meetmetega.

Riiklike rakendusaruannete esitamine

Direktiivi kohaselt pidid liikmesriigid hiljemalt 18. novembriks 2019 esitama komisjonile riikliku rakendusaruande oma riikliku poliitikaraamistiku rakendamise kohta alates riikliku poliitikaraamistiku esitamisest kuni vähemalt 31. detsembrini 2018. Need aruanded pidid

[20] SWD(2019) 29 final, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190029.pdf
[21] COM(2017) 652 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN
[22] https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport
[23] https://ec.europa.eu/clima/policies/innovation-fund/ner300_et

hõlmama direktiivi I lisas loetletud teavet, sealhulgas vajaduse korral asjakohaseid põhjendusi artikli 3 lõikes 1 osutatud riiklike eesmärkide saavutamise ulatuse kohta. 1. maiks 2020 oli komisjon saanud 25 riiklikku rakendusaruannet. 1. oktoobriks 2020 oli komisjon saanud aruanded kõigilt liikmesriikidelt peale ühe. Komisjoni tehtud hindamise tulemused on esitatud käesolevas aruandes ja käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

Direktiivi aspektid, mis nõudsid komisjoni otseseid meetmeid

Kütuse märgistamine

Direktiivi kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et tarbijatele antakse asjakohast, järjepidevat ja selget teavet turule lastud kütuste sobivuse kohta nende sõidukitele. Selle teabe esitamine põhineb Euroopa Standardiorganisatsiooni kütuste tehnilisi kirjeldusi kehtestavates standardites sätestatud kütuse standardile vastavuse märgistamise nõuetel. Sellega seoses palus Euroopa Komisjon Euroopa Standardikomiteel (CEN) ja Euroopa Elektrotehnika Standardikomiteel (CENELEC) võtta vastu vastavad standardid. Seejärel võtsid CEN ja CENELEC vastu standardi EN 16942 „Fuels - Identification of vehicle compatibility - Graphical expression for consumer information“ („Mootorikütused. Mootorsõidukile sobivuse tähistamine. Tarbijateabe graafiline väljendus“), mis jõustus 12. oktoobril 2018, ja standardi EN 17186 „Identification of vehicles and infrastructures compatibility - Graphical expression for consumer information on EV power supply“ („Mootorsõidukile ja taristule sobivuse tähistamine. Elektrisõiduki toiteallikat käsitleva tarbijateabe graafiline väljendus“), mis jõustub 20. märtsil 2021. Järjepidevad andmed nende standardite kohaldamise kohta liikmesriikide turgudel on piiratud. Komisjon kontrollib olukorda koos liikmesriikidega. Seni saadud teave viitab sellele, et kütusemärgistuse kasutamine on liikmesriikide tanklates üsna tavapärane.

Kütusehindade võrdlus

Direktiivis on sätestatud, et tanklas kütuse hindade kuvamisel tuleb teavitamise eesmärgil tuua välja asjakohaste ühikuhindade võrdlus, seda eelkõige maagaasi ja vesiniku puhul. Alternatiivkütuste ühikuhindade võrdlemise ühtne metoodika kehtestati komisjoni 17. mai 2018. aasta rakendusmäärusega (EL) 2018/732. Seoses COVID-19 kriisiga nõustusid liikmesriigid komisjoni ettepanekuga lükata määruse kohaldamise alguskuupäev 7. detsembrile 2020[24]. Vastuvõetud metoodika kohaselt väljendatakse kütusehindu asjaomases vääringus 100 km kohta. Tanklates esitatav kütusehindade võrdlus peaks põhinema vähemalt massi ja võimsuse poolest võrreldavate sõiduautode läbipaistvatel valimitel. Euroopa ühendamise rahastu programmi rakendamist toetava meetme raames anti soovitusi selle sätte ühtseks rakendamiseks liikmesriikides, sealhulgas digitaalsete vahendite kasutamisel.

Andmete kättesaadavus

Direktiivi kohaselt peavad andmed üldkasutatavate tanklate ja laadimispunktide geograafilise asukoha kohta olema avatud ja mittediskrimineerival viisil kättesaadavad kõigile kasutajatele.

[24] Komisjoni 18. juuni 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/858.

Liikmesriikide abistamiseks loodi Euroopa ühendamise rahastu raames toetusmeede, milles osaleb 15 liikmesriiki. Meede keskendub laadimispunktide käitajate ja e-liikuvuse teenuste osutajate kasutatavate e-liikuvuse tunnuskoodide vormile ning sellega luuakse alus liikmesriikidevahelise ristviitamise ja teabevahetuse struktuurile. Samuti antakse soovitusi selle kohta, kuidas liikmesriigid võiksid arendada ja rakendada oma riiklikku IT-taristut, millest kogutakse andmeid ja tehakse need kättesaadavaks riiklike juurdepääsupunktide kaudu vastavalt intelligentseid transpordisüsteeme käsitlevale direktiivile (EL) 2010/40.

Alternatiivkütuste taristu standardimine

Direktiivi täiendati ja muudeti komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2019/1745. Määruses on sätestatud tehnilised kirjeldused, mida kohaldatakse L-kategooria mootorsõidukite laadimispunktide, siseveelaevade kaldaäärse elektrivarustuse, maanteetranspordi vesinikuvarustuse ning maantee- ja veetranspordi maagaasivarustuse suhtes. Määrusega muudeti direktiivi II lisa, sätestades standardid, mida CEN ja CENELEC soovitasid vastuseks komisjoni standardimistaotlusele.

Meetmed, mis on vajalikud selleks, et vastata mootorsõidukite juhtmeta laadimispunktide, mootorsõidukite akuvahetuse ja elektribusside laadimispunktide tehnilisi kirjeldusi käsitlevatele II lisa nõuetele, on veel võtmata. Juhtmeta laadimispunktide ja elektribusside laadimispunktide tehnilisi kirjeldusi käsitletakse siiski 2021. aastaks kavandatud delegeeritud määrustes.

4. Liikmesriikide võetud meetmete analüüs

Direktiivi kohaselt peavad liikmesriigid oma riiklike poliitikaraamistike alusel seadma alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu eesmärgid ja töötama välja meetmed nende eesmärkide saavutamiseks. Kuigi direktiivis on selgelt kindlaks määratud maanteetaristu ja sadamatega seotud üldised vajadused, ei ole selles sätestatud ühtset metoodikat eesmärkide seadmiseks ja arengu mõõtmiseks.

Hindamine näitab, et enamikus riiklikes rakendusaruannetes esitatud andmete kvantiteet ja kvaliteet on võrreldes riiklike poliitikaraamistikega paranenud. Paljud aruanded ei vasta siiski täielikult ja rahuldavalt direktiivi aruandlusnõuetele. Eesmärkide seadmise ja meetmete kirjeldamisega seoses on liikmesriikide vahel endiselt märkimisväärseid erinevusi. Need erinevused raskendavad ühtse hinnangu andmist liikmesriikide püüdlustele arendada ELis välja alternatiivkütuste taristuvõrk[25].

Liikmesriikide prognoosid sõidukite kasutuselevõtu kohta ja taristu kasutuselevõtuga seotud eesmärgid

Kui liita kokku liikmesriikide rakendusaruannetes esitatud prognoosid sõidukite kasutuselevõtu kohta ja taristuga seotud eesmärgid, ilmneb, et ELi tasandi koguarvud on

[25] Enamik liikmesriike on esitanud prognoosid elektrisõidukite kasutuselevõtu kohta ja seadnud elektrisõidukite laadimispunktide kasutuselevõtu eesmärgid 2020. aastaks. Kuid 2025. või 2030. aasta eesmärkide kohta esitas andmed vaid umbes kaks kolmandikku liikmesriikidest. Muude alternatiivkütuste taristuga seotud eesmärke on vähem seatud. Ligikaudu pooled liikmesriigid on seadnud surumaagaasi ja veeldatud maagaasiga seotud eesmärgid. Vaid umbes kolmandik liikmesriikidest on seadnud veeldatud maagaasi punkerdamise ja maismaa-energiavarustuse eesmärgid nii merevee- kui ka siseveeteede puhul. Lisaks on ligikaudu pooled liikmesriigid otsustanud seada maanteeäärse vesinikutaristuga seotud eesmärgid.

2016. aastal esitatud riiklike poliitikaraamistikega võrreldes veidi ambitsioonikamad. Liikmesriikide vahel on endiselt märkimisväärsed erinevused.

Liikmesriigid prognoosivad **elektrisõidukite** kiiret kasutuselevõttu, kuid piirkondlikud erinevused on seejuures väga suured. Liikmesriikide prognooside kohaselt võiks elektrisõidukite arv 2020. aastal olla ligikaudu 2,5 miljonit, 2025. aastal üle 7 miljoni ja 2030. aastal üle 30 miljoni[26]. 2020. aasta lõpu seisuga oli registreeritud ligikaudu 1,8 miljonit elektrisõidukit ning paljud liikmesriigid on eesmärkide ulatust ja vastavaid meetmeid kohandanud. Tõenäoliselt toetavad need meetmed sõidukite ja taristu kiiremat kasutuselevõttu neis liikmesriikides pärast 2020. aastat. 2030. aastaks moodustavad elektrisõidukid prognooside kohaselt ligikaudu 15 % kogu praegusest autopargist. Üksikute liikmesriikide tasandil on aga elektrisõidukite kasutuselevõtu plaanid ja eesmärgid 2030. aastaks vahemikus alla 1 % kuni üle 40 % kogu autopargist.

2020. aasta lõpus oli ELis kasutusele võetud ligikaudu 213 000 üldkasutatavat laadimispunkti,[27] millest umbes 10 % olid kiirlaadimispunktid (> 22 kW ja kuni 350 kW). See arv on suurem kui liikmesriikide koondeesmärk, mille kohaselt pidi 2020. aastaks olema loodud rohkem kui 180 000 laadimispunkti. Enamik liikmesriike, kes on oma eesmärkidest teatanud, kavandavad 2030. aastaks laadimispunktide ja sõidukite suhtarvuks ligikaudu 1:12. Kui kasutada seda suhtarvu ka nende liikmesriikide puhul, kes ei ole oma eesmärki teatanud, selgub, et liikmesriigid on 2030. aastaks seadnud eesmärgi võtta kasutusele 2,7 miljonit laadimispunkti. Nende laadimispunktide jaotumine on Euroopas eelduste kohaselt siiski väga ebaühtlane ning võrgus on lünki, eriti Lõuna- ja Ida-Euroopas, kus suures osas TEN-T põhivõrgust ei ole iga 60 km järel laadimispunkte paigaldatud[28].

Mis puudutab elektrisõidukeid ja nende taristut, siis 2019. ja 2020. aastal suurenes elektrisõidukite registreerimine märksa enam kui üldkasutatava laadimistaristu kasutuselevõtt. See suundumus jätkus ka 2020. aastal. Nimelt suurenes 2019. aastal elektrisõidukite registreerimine eelmise aastaga võrreldes 50 % ja 2020. aastal 52 %, samal ajal kui laadimistaristu kasutuselevõtt suurenes üksnes vastavalt 38 % ja 30 %[29]. Kuigi kiirema laadimise tehnoloogia kasutuselevõtmine võib teataval määral seda sõidukite suurema kasutuselevõtuga seotud vastuolu lahendada, oleks selle suundumuse jätkumise korral siiski tõsine oht, et taristu kasutuselevõtmine ei käi lähiaastatel käsikäes elektrisõidukite kasutuselevõtuga. See võib viia oluliste puudusteni, mis võivad kahjustada nende sõidukite üldist kasutuselevõttu.

Need 16 liikmesriiki, kes esitasid prognoosid **surumaagaasiga töötavate sõidukite** kohta, prognoosivad oma riigis 2025. aastaks nende sõidukite arvu kahekordistumist ja 2030. aastaks edasist suurenemist. Kuid isegi sellise suurenemise korral moodustavad surumaagaasiga töötavad sõidukid 2030. aastaks eeldatavasti vaid ligikaudu 1 % ELi sõidukite koguarvust, kui võtta arvesse sõidukite arvu liikmesriikides, kes kasvuprognoosi ei esitanud. Olemasolev taristu, mis 2020. aastal hõlmab ligikaudu 3 600 tanklat, tundub olevat üldiselt piisav tulevase nõudluse rahuldamiseks. Sama kehtib **veeldatud naftagaasi** senise

[26] Need arvud põhinevad 25 liikmesriigilt saadud andmetel.
[27] www.eafo.eu
[28] SWD(2017) 365 final.
[29] Eafo.eu, jaanuar 2021.

taristu kohta, sest liikmesriigid ei prognoosi praeguse sõidukipargi olulist suurenemist 2030. aastaks.

Veeldatud maagaasi kohta andmeid esitanud 11 liikmesriigi prognooside kohaselt võib **veeldatud maagaasiga töötavate raskesõidukite** arv 2030. aastaks märkimisväärselt suureneda. Sellest suurenemisest hoolimata moodustavad need sõidukid ikkagi vaid ligikaudu 1 % ELi veoautode koguarvust. 2020. aastal oli ELis ligikaudu 310 veeldatud maagaasi tanklat, mis teenindasid peamisi TEN-T transpordikoridore. Kuigi mõned puudused on veel kõrvaldamata, tagavad olemasolevad tanklad juba suures osas piisava võrguga ühendatuse.

Vesinikkütuseelemendil põhinev liikuvus on endiselt nišiturg. Mõned liikmesriigid on teatanud kaugeleulatuvatest eesmärkidest seoses **vesinikkütuseelemendiga sõidukite** kasutuselevõtuga. Nende eesmärkide saavutamisel võib ELis 2030. aastaks olla ligikaudu 300 000 sellist sõidukit. Samas ei ole umbes pooled liikmesriigid esitanud mingeid prognoose ja näib, et paljud liikmesriigid ei ole vesinikustrateegiat veel kehtestanud. 2020. aastal töötas 125 vesinikutanklat ja liikmesriikide eesmärkide kohaselt peaks 2030. aastaks olema rajatud umbes 600 tanklat. Kuna ligikaudu pooled liikmesriikidest ei kavanda taristut, tähendaks direktiivi rakendamine senisel viisil, et vesinikkütuseelemendiga sõidukite võrguga ühendatus oleks ELis piiratud.

Liikmesriikide esitatud andmed **mere- ja siseveelaevadega** seotud prognooside ja taristu kasutuselevõtu kohta olid väga napid. See ei võimalda ühtselt hinnata veeldatud maagaasi punkerdamise ja maismaa-energiavarustuse senist ja kavandatavat arendamist kogu ELis. Direktiiv 2014/94/EL ei sisalda raudteed ja lennundust käsitlevaid erisätteid.

Riigi tasandi poliitika- ja õiguslikud meetmed

Liikmesriigid on teatanud mitmesugustest meetmetest alternatiivkütust kasutavate sõidukite kasutuselevõtu toetamiseks ja taristuga seotud eesmärkide saavutamiseks. Kõik liikmesriigid on rakendanud ühe või mitu õiguslikku ja poliitikameedet elektrisõidukite kasutamise edendamiseks. Ligikaudu kolm neljandikku liikmesriikidest on kehtestanud ka meetmed ühistranspordis elektrisõidukite kasutamise ja nendega seotud taristu edendamiseks. Enam kui pooled liikmesriigid teatasid ka õiguslikest ja poliitikameetmetest, millega toetatakse maagaasi ja vesinikuga töötavate sõidukite ja asjaomase taristu kasutuselevõttu. Samas on vaid üksikud liikmesriigid teatanud veetranspordiga seotud erimeetmetest.

Vastavalt 22 riiklikus rakendusaruandes esitatud piiratud teabele on liikmesriigid aastatel 2016–2019 eraldanud kokku ligikaudu 6,7 miljardit eurot. Liikmesriikide eelarveeraldised olid väga erineva suurusega, ulatudes vaid 3 miljonist eurost kuni 2,7 miljardi euroni. Liikmesriigid suunasid suurima osa eelarveeraldistest mitmesuguste poliitiliste toetusmeetmete rakendamisse (näiteks sõidukite ostmise ja taristu kasutuselevõtu toetamine), millele järgnesid teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse ning tootmise toetamine. Lõviosa liikmesriikide eelarvetoetustest suunati elektrisõidukite ja laadimistaristu valdkonda, millele järgnes vesiniku ja maagaasi kasutamise toetamine maanteetranspordis. Veetranspordile eraldatud summa oli tunduvalt väiksem ja moodustas alla 5 % kogurahastamisest.

Keskmiselt näivad liikmesriikide teatatud meetmed sobivat sõidukite ja taristu kasutuselevõtu kiirendamiseks vastavalt liikmesriikide sõiduki- ja taristuprognoosidele ja -eesmärkidele. See kehtib eelkõige elektrisõidukite ja nende taristu kohta.

5. Direktiivi mõju hindamine

Direktiivi artikli 10 lõike 3 kohaselt tuleb aruandes käsitleda direktiivi mõju alternatiivkütust kasutavate sõidukite ja neile vajaliku taristu kasutuselevõtule. Selles peatükis esitatakse kokkuvõtlikult direktiivi käimasoleva hindamise raames tehtud töö tulemused. Siin esitatud järeldused ei mõjuta direktiivi hindamise järeldusi, mis on kavas avaldada 2021. aasta suveks ja milles esitatakse üksikasjalikumalt kasutuselevõtu ja taristu kvaliteedi, sealhulgas kasutajateabe hindamise tulemused.

Alternatiivkütust kasutavate sõidukite ja asjaomase taristu kasutuselevõtt

Analüüs näitas, et koos teiste seadusandlike algatustega, nagu kerg- ja raskesõidukite CO_2 heite norme käsitlevad määrused ja hoonete energiatõhususe direktiiv,[30] on kõnealusel direktiivil olnud märkimisväärne mõju nii alternatiivkütust kasutavate sõidukite kui ka neile vajaliku taristu kasutuselevõtule. Alternatiivkütust kasutavate sõidukite osakaal kõikidest müüdud sõidukitest oli 2020. aastal veidi suurem, kui see oleks olnud hüpoteetilises olukorras, kus direktiiv puudub. Direktiivi positiivne mõju suureneb 2030. aastaks märkimisväärselt, sest heiteta ja vähese heitega sõidukite müük suureneb veelgi.

Direktiiv mõjutas otseselt ka elektrisõidukite laadimispunktide arvu, mis prognooside kohaselt on 2030. aastal ligikaudu kaks korda suurem kui direktiivi puudumise korral. Samasugust mõju oodatakse vesiniku- ja veeldatud maagaasi tanklate puhul. Surumaagaasi taristu puhul on direktiivi mõju eeldatavasti väiksem, kuna taristuvõrk oli olemas juba enne direktiivi vastuvõtmist.

Direktiivi mõju alternatiivkütuste kasutuselevõtule ja maismaa-energiavarustusele laevanduses ja siseveeteedel on raske hinnata. Olemasolevate andmete põhjal võib järeldada, et investeeringud alternatiivkütuste taristusse sadamates veeldatud maagaasi punkerdamise ja maismaa-energiavarustuse korraldamiseks on enamikus liikmesriikides olnud piiratud. Samas ilmneb tõenäoliselt just neis valdkondades direktiivi oluline mõju siis, kui nende taristute kasutuselevõtmise tähtajad 2025. või 2030. aastal hakkavad lähemale jõudma.

Direktiivi mõju taristu kvaliteedile[31]

Direktiivil on olnud märkimisväärne mõju ka alternatiivkütuste taristu koostalitlusvõimele. Siiski esineb veel mitmeid puudusi, mis muudavad sujuva piiriülese reisimise keeruliseks, eriti elektrisõidukitega.

Koostalitlusvõime tagamiseks on direktiivis ja sellele järgnenud komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2019/1745 sätestatud laadimispunkti/tankimispunkti ja sõiduki vahelise füüsilise ühenduse tehnilised kirjeldused. Võimalus võtta direktiivi alusel vastu delegeeritud õigusakte on aidanud tehnilised kirjeldused Euroopa õigusesse sihipäraselt üle võtta, tuginedes Euroopa standardiorganisatsioonide eksperditeadmistele. Direktiiv ei ole siiski kuigi sobiv selleks, et rahuldada vajadust täiendavate tehniliste standardite järele, mis

[30] Direktiiv 2010/31/EL.

[31] Teave põhineb hindamist toetaval uuringul ja säästva transpordi foorumi aruandel analüüsi kohta, milles käsitleti sidusrühmade seisukohti peamiste poliitikavajaduste ja tegutsemisvõimaluste kohta alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu ja tarbijateenuste valdkonnas (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf).

käsitlevad sideliideseid, raskesõidukite ja laevade laadimist, metanooli ja ammoniaagi punkerdamist, vedela vesiniku tankimist ning vesinikutankimise ökosüsteemis täieliku koostalitluse tagamist.

Direktiivi eesmärk on luua **hõlpsasti kasutatav taristu**. See eesmärk on saavutatud vaid osaliselt. Negatiivsed kasutajakogemused, eelkõige piiriülese elektromobiilsuse valdkonnas, võib kokku võtta järgmiselt.

Väga oluline on **lihtne juurdepääs** kõigi laadimispunktide ja tanklate asukohta ja toimimist käsitlevale **teabele**. Praegu see aga alati nii ei ole. Sellised andmed ei ole paljudes liikmesriikides süstemaatiliselt kättesaadavad. Ebaühtlane andmekvaliteet ei toeta uute terviklike kasutajatele pakutavate teenuste arendamist.

Kuigi direktiivis nõutakse **hindade läbipaistvust**, saavad paljud kasutajad siiski laadimisseansi lõpliku hinna kohta vähe teavet. Sageli ei ole hinnad laadimispunktis selgelt esitatud ega ole sageli kättesaadavad ka mobiilirakenduste kaudu. Arvukad erinevad hinnakomponendid raskendavad lõppkasutajate makstavate hindade võrdlemist.

Direktiiv sisaldab sätteid **kohapealsete maksete** kohta, mille eesmärk on tagada, et ükski kasutaja ei jääks tasumise keerukuse tõttu teele. Turgudele on aga toodud mitmesuguseid digitaalseid lahendusi. Kõikjal Euroopas ei ole võimalik kasutada lihtsat ühtset kohapealse makse meetodit (nt krediit- või deebetkaardimakse). Lepingupõhine laadimine ei toimi kogu liidus ühetaoliselt, sest kõik elektromobiilsusteenuste osutajad või rändlusplatvormid ei paku oma teenuseid igas laadimispunktis. Üha rohkem esitatakse tarbijakaebusi hindade läbipaistmatuse ja laadimistaristu vähese kasutusmugavuse kohta, eelkõige seoses maksetega; need asjaolud takistavad eelkõige tõrgeteta pikemate reiside tegemist.

Mis puudutab **elektrisõidukite lõimimist elektrisüsteemi**, siis direktiivi praegused sätted tagavad elektromobiilsust ja elektriturgusid reguleerivate õigusnormide vahelise kooskõla. Elektrisõidukite massiline kasutuselevõtt tulevikus nõuab siiski arukat ja kahesuunalist laadimist, et tagada elektrisõidukite tõhus lõimimine elektrisüsteemi. Hiljuti uuesti sõnastatud elektridirektiiviga (2019/944/EL) on juba loodud raamistik konkurentsipõhiste elektriteenuste arendamiseks. Kui see raamistik võetakse kiiresti ja nõuetekohaselt liikmesriikide õigusesse üle,[32] looks see aluse aruka laadimise ning sõiduki ja jaotusvõrgu vaheliste teenuste (V2G-teenuste) arendamiseks turul, eriti kui võetakse kasutusele arukas laadimistaristu. Arukas laadimistaristu hõlmab laadimispunkti, laadimispunkti ja sõiduki vahelist sidet ning sõidukit ennast. Praegu ei toeta direktiiv kuigivõrd aruka laadimistaristu kasutuselevõttu ega hõlbusta aruka ja kahesuunalise laadimise teenuste arendamist. Liikmesriikide riiklikud poliitikaraamistikud ja riiklikud rakendusaruanded sisaldavad selle teema kohta vähe teavet.

6. Liikmesriikide kavade vastavus ELi 2030. aasta kliimaeesmärgi üldise suurendamise järelmitele

Liikmesriikide riiklike rakendusaruannete hindamine näitas, et liikmesriikide praegune kogueesmärk seoses heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtuga maanteetranspordi

[32] Direktiivi 2019/944/EL asjaomaste artiklite ülevõtmise tähtaeg oli 31.12.2020.

sektoris on suures osas kooskõlas prognoosidega maanteetranspordi panuse kohta, mis on vajalik selleks, et saavutada ELi varasem eesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet 40 %. Piirkondade vahel on siiski suured erinevused. Need takistavad ühtse alternatiivkütuste taristuvõrgu loomist kogu ELis ning nendega võib kaasneda turu jätkuva killustatuse oht.

Hiljuti vastu võetud kliimaeesmärgi kavas seatakse märksa ambitsioonikam eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55 %. Seetõttu on vaja säästvate alternatiivkütuste ning heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu oluliselt kiirendada. Vastavalt kliimaeesmärgi kavale lisatud mõjuhinnangus[33] esitatud stsenaariumile tuleks **heiteta ja vähese heitega sõidukite** (sealhulgas akutoitega elektrisõidukid, kütuseelemendiga sõidukid ja pistikühendusega hübriidsõidukid) osakaalu kogu autopargis praeguse poliitika stsenaariumiga võrreldes märkimisväärselt suurendada.

Ambitsioonikamat eesmärki arvestades tuleks ka vastava laadimistaristu kasutuselevõttu suurendada rohkem, kui liikmesriikides seni kavandatud. Vajadus tagada hea võrguga kaetus kogu liidus eeldab suuremate jõupingutuste tegemist kõigis liikmesriikides, eriti aga neis liikmesriikides, kus seni seatud eesmärgid on suhteliselt tagasihoidlikud. Lisaks elektrisõidukite laadimistaristule tuleb 2025. aastale järgneval perioodil rajada piisav vesinikutaristu, eelkõige selleks, et toetada vesinikkütuseelemendiga veoautode kiiremat kasutuselevõttu pärast 2030. aastat.

2030. aastaks seatud ambitsioonikama kliimaeesmärgi mõju vajadusele **surumaagaasi ja veeldatud maagaasi** täiendava tankimistaristu järele võrreldes liikmesriikide praeguste kavadega on vähem ilmne. Ehkki kuni 2030. aastani võib oodata surumaagaasi ja veeldatud maagaasiga töötavate sõidukite kiiremat kasutuselevõttu, eriti raskesõidukite turuosas, näib kavandatud taristu olevat juba suures osas piisav. Eelkõige kehtib see surumaagaasitaristu kohta, võttes arvesse ka asjaolu, et surumaagaasiga töötavate sõidukite osakaal peaks pärast 2035. aastat märkimisväärselt vähenema. Veeldatud maagaasi taristu hõlmab juba praegu üleeuroopalise transpordivõrgu põhikoridore ja suudab üldiselt teenindada eeldatavalt suurenevat sõidukiparki.

Euroopa rohelises kokkuleppes rõhutatakse ka suurt vajadust vähendada **laevandussektori** süsinikuheidet. Stsenaariumid, mis on aluseks 2030. aasta kliimaeesmärgi kavale vähendada kogu majanduses kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 55 %, näevad ette selliste alternatiivsete kütuste suure osakaalu nagu taastuvkütused ja vähese CO2 heitega vedelkütused. Muud eriti pärast 2030. aastat kasutatavad alternatiivkütused on vesinik või sellised vesinikukandjad nagu ammoniaak, samuti veeldatud biometaan, elekter, metanool ja sünteetilised kütused, mis (v.a sünteetilised kütused) vajavad eraldi taristut.

2021. aastal vastu võetavas algatuses „FuelEU Maritime“[34] analüüsitakse põhjalikumalt merendussektoris süsinikuheite ja reostuse vähendamise võimalusi. Ilmselgelt on sellise kütusega varustamiseks vajaliku taristu tagamiseks vaja teha suuri ja pikaajalisi jõupingutusi. Liikmesriikide praegused kavad selles valdkonnas on palju tagasihoidlikumad kui need, mida on vaja, et täita lühikese ja keskmise pikkusega perioodi jooksul kasvuhoonegaaside ja

[33] SWD/2020/176 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52020SC0176

[34] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-

saasteainete heite vähendamise nõuded seoses Euroopa rohelise kokkuleppe rakendamisega. Lisaks on vaja teha märkimisväärseid lisainvesteeringuid, et tagada vajalik laadimis- ja tankimistaristu, eelkõige heitevabade laevade ja sadamataristu puhul. Riiklikest rakendusaruannetest ilmneb, et vastavaid rahalisi vahendeid ei ole liikmesriikide kavades praegu selleks ette nähtud, ja kliimaeesmärgi saavutamiseks võib vaja minna lisarahastamist.

Kuigi direktiivi sätted seda sõnaselgelt ei hõlma, tuleb kliimaeesmärgi kava rakendamiseks suurendada jõupingutusi ka lennunduse ja raudteetranspordi sektoris. Lennundussektoris on algatuse „RefuelEU“ eesmärk suurendada ELis säästvate lennukikütuste pakkumist ja nõudlust[35]. See vähendab lennundussektori keskkonnajalajälge ja võimaldab lennundussektoril anda oma panuse ELi kliimaeesmärkide saavutamisse. Peale selle on vaja teha täiendavaid jõupingutusi, et kiirendada lennujaamades pargitud õhusõidukite varustamist elektriga ja vähendada maapealse teeninduse süsinikuheidet. Raudteesektoris tuleb teha veel pingutusi selle nimel, et elektrifitseerida raudteeliinid ja võtta nendes raudteevõrgu osades, mida on raske elektrifitseerida, alternatiivina kasutusele vesinik.

7. Järeldus

Alternatiivkütuste taristu direktiivil on olnud suur tähtsus liikmesriikides alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu poliitika ja meetmete väljatöötamisel. Liikmesriigid on direktiivi üle võtnud ja töötanud välja oma riiklikud poliitikaraamistikud. Liikmesriikide vahel on küll erinevusi, kuid need poliitikaraamistikud aitavad kujundada pikaajalist tulevikuvaadet elektri-, maagaasi- ja vesinikutaristule kuni 2030. aastani. Liikmesriigid on nende poliitikaraamistike rakendamisest aru andnud oma esimestes riiklikes rakendusaruannetes, mis esitati 2019. aastal.

Direktiivil on olnud positiivne mõju alternatiivkütust kasutavate sõidukite ja nende taristu kasutuselevõtule. Komisjoni talituste analüüs näitab, et ilma direktiivita oleksid turud olnud vähem arenenud. Siiski on selgelt ilmsiks tulnud ka praeguse poliitikaraamistiku puudused: kuna liikmesriikidel ei ole eesmärkide arvutamiseks ja meetmete võtmiseks üksikasjalikku ja siduvat metoodikat, on eesmärkide püstitamise ja kehtestatud toetavate poliitikameetmete ambitsioonikus liikmesriigiti väga erinev. Näiteks on elektrisõidukite osakaal kogu autopargis liikmesriikide prognooside kohaselt 2030. aastal vahemikus alla 1 % kuni üle 40 %. Vastavad taristuga seotud eesmärgid kajastavad samuti eri tasemel ambitsioonikust, mis tähendab, et ka taristu kavandatud kasutuselevõtt on liikmesriigiti väga erinev. Lisaks ei sisalda poliitikaraamistikud sageli piisavalt üksikasjalikku teavet hetkeolukorra ning olemasolevate ja kavandatud poliitikameetmete rakendamise kohta. See on kooskõlas komisjoni varasemate hindamiste tulemustega ning Euroopa Parlamendi 2018. aasta algatusraporti järeldustega alternatiivkütuste taristu kohta[36].

Senine taristu kasutuselevõtu tase on piisav, et teenindada praegust alternatiivkütust kasutavate maanteesõidukite üsna väikest arvu: see arv on korrelatsioonis nimetatud tasemega. Kuid terviklik ja täielik alternatiivkütuste taristuvõrk liidus puudub. Näiteks elektrilaadimise valdkonnas ei ole suures osas TEN-T põhivõrgust järgitud soovitust

[35] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels

[36] (2018/2023(INI)) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_ET.html

paigaldada iga 60 km järel laadimispunktid. Seetõttu on ebatõenäoline, et praeguse õigusraamistiku alusel arendataks lähiaastatel kogu Euroopas välja vajalik võrk, isegi kui kõik liikmesriigid saavutaksid oma eesmärgid. Sama kehtib ka muude alternatiivkütuste taristu kohta, eriti veetranspordi puhul.

Komisjon on teinud ettepaneku vähendada ELi kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55 %, kusjuures varasem eesmärk oli 40 %. Uuel eesmärgil on oluline mõju säästvate alternatiivkütuste, sõidukite ja taristute nõutavale kasutuselevõtule. Nende ambitsioonikate eesmärkide saavutamiseks tuleb kõikides kerg- ja raskesõidukite turuosades märkimisväärselt kiirendada heiteta sõidukite ja nendega seotud taristu kasutuselevõttu. Jõupingutused peavad olema liikmesriikide poolt direktiivi alusel teatatust märksa suuremad. See ei puuduta mitte ainult maanteetransporti, vaid ka muid transpordiliike, nagu veetransport ja lennundus. Kai ääres seisvate laevade ja pargitud õhusõidukite puhul tuleb säästvate alternatiivkütuste ja elektrienergia kasutuselevõttu kiirendada.

Kuigi direktiivi alusel välja töötatud **tehnilised kirjeldused** on osutunud väga asjakohaseks, on tekkinud vajadus täiendavate tehniliste kirjelduste järele. Need puudutavad eelkõige koostalitlusvõimet ja läbipaistvat teabevahetust elektrisõidukite laadimise ökosüsteemi eri osaliste vahel. Raskesõidukite laadimise ja vedela vesiniku tankimise suhtes tuleb kehtestada standardid. Lisaks oleks meretranspordi ja siseveelaevanduse sektoris vaja täiendavaid ühtseid tehnilisi kirjeldusi, et hõlbustada ja edendada alternatiivkütuste turule sisenemist, eelkõige seoses elektrienergia ja vesinikuga varustamisega.

Tarbija seisukohast peab alternatiivkütuste taristu kasutamine olema sama lihtne kui tavapärase tankimistaristu kasutamine. See eeldab, et teave nii asukohtade kui ka makstavate hindade kohta on kättesaadav ja et maksmine toimub tõrgeteta. Praeguses poliitikaraamistikus on puudusi ja tarbijatel võib tekkida probleeme, eriti piiriülese reisimise korral.

Kõigele lisaks tuleb kooskõlas komisjoni teatisega COM(2020) 299[37] tagada suurema arvu elektrisõidukite kulutõhus lõimimine **elektrisüsteemi**. Elektrisõidukite arukas laadimine aitab vältida elektrivõrgu ülekoormatust ja piirata kulukaid investeeringuid võrgutaristusse. Elektrisõidukite arukas lõimimine võrku ja kahesuunaline laadimine võimaldavad ka paindlikkust energiasüsteemi üldisel haldamisel ning aitavad seega lõimida muutlikku taastuvenergiat senisest enam. Ehkki 2019. aastal vastu võetud elektridirektiivis[38] ja elektrimääruses[39] on sätestatud õigusraamistik elektrituru jaoks, võib aruka ja kahesuunalise laadimise täielikuks võimaldamiseks osutuda vajalikuks kehtestada lisanõuded laadimispunktidele ning laadimispunkti ja sõiduki vahelisele sidele.

Alternatiivkütustele ülemineku ja alternatiivkütust kasutavate sõidukite üsna piiratud kasutuselevõtu ajal ei pruugi taristusse tehtavad **investeeringud** olla tulutoovad. See kehtib eelkõige nende kohtade puhul, kus nõudlus on väike ja majanduslikku põhjendatust on keeruline välja tuua, näiteks maapiirkondades või piirkondades, kus sõidukite kasutamine on vähene. Lisaks võib osutuda vajalikuks toetada ülikiire laadimise punktide ja vesinikutanklate kasutuselevõttu piki TEN-T põhi- ja üldise võrgu teid. Tuleb jätkata üldkasutatavate

[37] Komisjoni teatis COM(2020) 299 „Kliimaneutraalse majanduse saavutamine – lõimitud energiasüsteem kliimaneutraalse Euroopa nimel“.
[38] 2019/944/EL.
[39] 2019/943/EL.

laadimispunktide või tanklate riiklikku rahastamist ning keskenduda võrgu nendele osadele, kus erainvesteeringud ei ole tulutoovad, et saavutada komisjoni eesmärk võtta 2025. aastaks kasutusele vähemalt miljon üldkasutatavat laadimispunkti ja tanklat.

Eeltoodut arvesse võttes on komisjon teatanud asjaomaste õigusaktide muutmisest, näiteks kergsõidukite CO_2 heite normide muutmisest 2021. aastal ja raskesõidukite CO_2 heite normide muutmisest 2022. aastal, samuti peatsest merendus- ja lennundusalasest algatusest FuelEU ja ReFuelEU ning taastuvenergia direktiivi[40] muutmisest eesmärgiga tugevdada taastuvkütuste, vesiniku ja elektri kasutuselevõtu meetmeid transpordisektoris. Lisaks on ELi tasandil vaja võtta täiendavaid meetmeid tagamaks, et **koostalitleva ja kasutusmugava laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmine**[41] on kooskõlas vajadusega kiirendada sõidukite ja kütuste kasutuselevõttu kõigi transpordiliikide puhul.

Seega on vaja praegust ELi tasandi poliitikaraamistikku tugevdada, et saavutada Euroopa rohelisest kokkuleppest tulenevad ambitsioonikamad kliimaeesmärgid ja vältida täiendavaid turu kasvu takistavaid tegureid. Komisjon koostab praegu mõjuhinnangut alternatiivkütuste taristu direktiivi muutmiseks ning võtab selles kontekstis nõuetekohaselt arvesse nii käesolevas aruandes esitatud järeldusi kui ka direktiivi käimasoleva hindamise tulemusi.

[40] 2018/2001/EL.

[41] Kui alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva direktiivi muutmisel käsitletakse üldkasutatavat taristut, siis hoonete energiatõhususe direktiivi muutmisel käsitletakse elamute ja mitteeluhoonete eralaadimistaristut.