

## SELETUSKIRI

**Eesti seisukohad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL**

### 1. Sissejuhatus

Euroopa Ülemkogu kinnitas 2020. a detsembris Euroopa Liidu uue siduva eesmärgi vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheitmeid võrreldes 1990. aastaga vähemalt 55% võrra. 2050. aastaks on eesmärk saavutada kliimaneutraalsus. Need eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu vastu võetud nn Euroopa kliimamääruses<sup>1</sup>.

14. juulil 2021 esitas Euroopa Komisjon kliima- ja energiaalaste õigusaktide paketi „Eesmärk 55“. Kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärinevaid heitkoguseid vähendada 2050. aastaks 90%. Euroopa Komisjon on seisukohal, et kõik transpordiliigid peavad aitama kaasa selle eesmärgi saavutamisele.

Viimastel aastatel on elektrisõidukite areng teinud väga suure hüppe ning liikluses olevate elektri jõul sõitvate sõiduautode arv on kiiresti kasvamas. Euroopa Komisjoni hinnangul liigub 2030. aastal Euroopa teedel vähemalt 30 miljonit elektrisõidukit. Toetudes transpordi ja liikuvuse arengukavale, prognoositakse aastaks 2030 Eesti teedele 53 000 elektrisõidukit. Siiski sõltub transpordisektor endiselt suuresti fossiilkütustest. Seetõttu tuleb Euroopa Komisjoni arvates kõikides transpordiliikides esmatähtsaks eesmärgiks seada vähese CO<sub>2</sub>-emissiooniga keskkonnasõbralike kütuste kasutuselevõtu edendamine. Selliste sõidukite massilisema kasutamise eelduseks on aga alternatiivkütuse laadimis- ja tankimistaristu üldvõrgu olemasolu.

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu reguleerib seni Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL. Euroopa Komisjoni hinnangul ei ole direktiiv täitnud oma põhieesmärki, milleks on turu ühtse arengu tagamine Euroopa Liidus (EL). Euroopa Komisjon on jõudnud järeldusele, et kuus aastat pärast direktiivi vastuvõtmist on kogu Euroopa alternatiivkütuste taristu turg ikka veel üsna varajases arengujärgus ning saavutatu on olnud riigiti vaadates ebaühtlane. Senini ei ole loodud taristuvõrku, mis võimaldaks sujuvat reisimist kogu ELis. Samuti puuduvad ühtsed tehnilised kirjeldused ja standardid, mis tagaksid uute tehnoloogiate koostalitlusvõime. Lisaks piiravad kasutamist tarbijate teavitamise korra ja ühiste maksesüsteemide puudumine.

Euroopa Komisjoni arvates võib ilma EL tasandil sekkumiseta hakata efektiivse laadimis- ja tankimistaristu puudumine takistama keskkonnasõbralikke kütuseid kasutavate sõidukite kasutuselevõttu. Taristuvõrgu arendamise kiirendamiseks tuleb määrata üleeuroopalised eesmärgid (määratud tähtajad, võrgustiku tihedus, võimsusnäitajad).

Seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Euroopa Liidu ja rahvusvahelise koostöö osakonna nõunik Tarmo Ots ([tarmo.ots@mkm.ee](mailto:tarmo.ots@mkm.ee), tel 7153420), transpordi arengu ja investeeringute osakonna peaspetsialist Juku Paulus ([juku.paulus@mkm.ee](mailto:juku.paulus@mkm.ee), tel 6397689) ja ekspert Johann Peetre ([johann.peetre@mkm.ee](mailto:johann.peetre@mkm.ee), tel 6256386). Seletuskirja kooskõlastas Euroopa Liidu ja rahvusvahelise koostöö osakonna

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

juhataja Silver Tammik. Transpordivaldkonna eest vastutab asekancler Ahti Kuningas (ahti.kuningas@mkm.ee, [tel 6256468](tel:6256468)).

## 2. Sisu ja võrdlev analüüs

Õigusaktide paketti „Eesmärk 55“ kuuluv algatus „Alternatiivkütuste taristu määrase ettepanek<sup>2</sup>“ on üks meede, mille eesmärk on suurendada keskkonnasõbralike ja taastuvkütuste kasutamist ELi transpordisektoris, et aidata kaasa ELi ja rahvusvaheliste kliima- ja keskkonnanäesmärkide saavutamisele.

Algatuse eesmärk on tagada tiheda alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu võrgustiku olemasolu ELi TEN-T võrgustiku maanteedel, sadamates ja lennujaamades. Eelnõu järgi tuleb iga registreeritud elektritoitega kergsõiduki kohta paigaldada kumulatiivselt laadimisvõimsust 1 kW ning iga pistikhüabriidi kohta 0,66 kW. Lisaks peab TEN-T võrgu täielikuks ühendamiseks 2025. aastaks paigaldama TEN-T põhivõrgul kergsõidukitele iga 60 km lõigu kohta vähemalt 300 kW väljundvõimsusega üldkasutatav laadimispunkt (vähemalt üks laadimisjaam peab olema 150 kW individuaalse väljundvõimsusega) ja 2030. aastaks vähemalt 600 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad laadimispunktid (vähemalt kaks laadimisjaama peavad olema 150 kW individuaalse väljundvõimsusega) mõlemal sõidusuunal. TEN-T üldvõrgu puhul tuleb need eesmärgid saavutada vastavalt 2030. ja 2035. aastaks.

Elektriliste raskeveokite jaoks tuleb TEN-T põhivõrgu iga 60 km lõigu kohta 2025. aastaks paigaldada vähemalt 1400 kW väljundvõimsusega üldkasutatavad laadimispunktid (vähemalt üks laadimisjaam peab olema 350 kW individuaalse väljundvõimsusega) ja 2030. aastaks vähemalt 3500 kW väljundvõimsusega üldkasutatav laadimispunkt (vähemalt kaks laadimisjaama peavad olema 350 kW individuaalse väljundvõimsusega) mõlemal sõidusuunal. TEN-T üldvõrgu puhul tuleb need eesmärgid saavutada iga 100 km lõigu kohta vastavalt 2030. ja 2035. aastaks. Lisaks tuleb üleeuroopalises transpordivõrgus (linnatranspordisõlmed) 2030. aastaks rajada veokitele laadimispunktid turvalistes parkimiskohtades ning suuremates linnades.

Vesiniku puhul peab olema üks tankla (sobilik nii kergsõidukitele kui ka raskeveokitele) iga 150 km kohta TEN-T põhivõrgus ja igas linnatranspordisõlmes. Maantee sõidukitele mõeldud LNG taristut kohustatakse hoida toimivana TEN-T põhivõrgus aastani 2025, et tagada LNG gaasi kasutavatele sõidukitele kütuse olemasolu. Biogaasi temaatikat määrus ei kajasta.

Mootorsõidukitele mõeldud laadimispunktides ja tanklates peab olema kättesaadav info kütuste ühiku hindade kohta. Samuti peavad sõidukite kasutusjuhendid sisaldama selgesti mõistetavat teavet kasutatavate kütuste kohta. Märgistamisnõuded tuleb standardiseerida Euroopa standardiorganisatsioonides.

Lisaks soovetakse ettepanekuga tagada õhusõidukite ja laevade elektritoide TEN-T võrgustiku lennujaamades ja sadamates. TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades seisvaid õhusõidukeid tuleb hakata alates 2025. aastast varustama väravates ja alates 2030. aastast kõigil lennujaama territooriumil asuvatel seisuplatsidel elektrienergiaga. 2030. aastaks peaks seisvatele õhusõidukitele tarnitud elekter tulema elektrivõrgust või kohapeal toodetud taastuvenergiast (nt elektritoiteseadmed peavad hakkama kasutama biodiislit). Kõikidesse TEN-T võrgu

---

<sup>2</sup>Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL COM (2021) 559 final 14.07.2021 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/DOC/?uri=CELEX:52021PC0559&from=en>

meresadamatesse tuleb paigaldada kaldaelektritoide, mis rahuldaks vähemalt 90% sadamas peatuvate konteineri- ja reisilaevade vajadused. Igas TEN-T põhivõrgu siseveesadamas peab olema kaldaäärne elektritoitesead alates 2025. aastast. TEN-T üldvõrgu siseveesadamatele kehtib mainitud nõue alates 2030. aastast. Lisaks tuleb 2025. aastaks TEN-T põhivõrgu sadamate juurde luua LNG tankimisvõimekus, et tagada laevade kütusega varustatus.

Määrus asendaks jõustumisel hetkel kehtiva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta. Komisjon vaatab määruse läbi 31. detsembriks 2026 ja esitab vajaduse korral ettepaneku selle muutmiseks.

Eestis on 2021. a maikuu seisuga kokku 395 avalikku laadijat, sh 172 kiirlaadijat (suurema kui 22 kW väljundvõimsusega). Laadijate võrgustikuga on kaetud kõik peamised kõrge liiklustihedusega maanteed. Linnades ja asulates on laadimiskohad paigaldatud erinevatesse asukohtadesse. Laadimisjaamade vahemaa on maksimaalselt 40–60 km. Lisaks kiirlaadijatele on Eestis paigaldatud või paigaldamisel mõned ülikiired (suurema kui 150 kW väljundvõimsusega) laadijad, mis võimaldavad elektrisõiduki aku laadida 75–80% ulatuses paarikümne minutiga<sup>3</sup>. Kokkuvõtvalt võib öelda, et võrgustikus olevate laadijate tehnilised parameetrid ei vasta määru sätetule ning kogu võrk vajab uuendamist. Tänapäevaks on koondunud elektrisõidukite laadimistaristu arendamine, haldamine ja opereerimine eraettevõtete kätte. Suurimateks turuosalisteks selles valdkonnas on Eleport, Enefit Volt (varasem ELMO võrk), VonkTech, Ruex, Lootman. Aga ka muud ettevõtted, mis tegelevad taastuvenergialahenduste või transpordisektorile suunatud teenustega (Solar4you, Asemantic jm). Valdkonnas tegutsevad ettevõtteid on eelduslikult veel juurde lisandumas.

Tallinna lennujaama reisijate terminali taristu vastab juba praegu määrusekohastele nõuetele (ühiksa reisijate teenindamise vāravat). Samuti on elektritoite punktidega varustatud perrooni seisuplatsid, v.a paar seisuplatsi, mida kasutatakse pikaajaliselt parkima saabunud õhusõidukite jaoks. Määrus mõjutab ka Tartu, Pärnu, Kārdla ja Kuressaare regionaalseid lennujaamu, kus klassikalised reisijate vāravad puuduvad (reisijad liiguvad lennuki ja terminali vahel jalgsi), kuid õhusõidukite seisuplatsid on elektritoitepunktidega ka praegu varustatud.

Merenduse vallas on LNG tankimise võimekus Eestis olemas LNG punkrilaeva Optimus nāol. Kaldaelektri kasutamise võimalus on loodud Virtsu, Kuivastu, Rohukūla ja Heltermaa sadamates regulaarliine sõitvatele parvlaevadele. Samuti kasutavad kaldaelektrit Tallinna Vanasadamat külastavad reisilaevad.

Māru eelnōu koosneb 30 artiklist ja 5 lisast.

Artiklis 1 kirjeldatakse kavandatava māru sisu, ehk siis kehtestatakse ũhtlustatud eesmärgid alternatiivkütuste taristu kasutuselevōtuks.

Artiklis 2 tuuakse vālja māru s kasutatavad mõisted.

Artiklites 3 ja 4 on sätetatud liikmesriikidele tingimused (laadimispunktide vāljundvōimsus, laadimispunktide arv) tagamaks kergsõidukitele ja raskeveokitele piisavad laadimisvōimalused.

Artiklis 5 on sätetatud täiendavad nōuded (maksevōimalused, hindade lābipaistvus) laadimistaristu kasutajasōbralikkuse tagamiseks.

Artikkel 6 sisaldab sätteid, mille kohaselt liikmesriigid peavad tagama TEN-T põhivōrgus ja ũldvōrgus ning transpordisōlmedes ũldkasutatavate vesinikkūtuse tanklate olemasolu.

---

<sup>3</sup> <https://www.eafo.eu/countries/estonia/1731/infrastructure/electricity>

Artiklis 7 kehtestatakse nõuded (maksevõimalused, hindade läbipaistvus ja lepingute valik) laadimistaristu kasutajasõbralikkuse tagamiseks.

Artikkel 8 sätestab nõuded, mille kohaselt liikmesriigid peavad tagama kuni 1. jaanuarini 2025 TEN-T põhi- ja üldvõrgus raskeveokitele mõeldud veeldatud maagaasi avalike tanklate minimaalse kaetuse.

Artiklites 9 ja 10 on sätestatud liikmesriikidele kohustused, tagamaks konteineri-, reisi- ja siseveelaevade jaoks minimaalse kaldaäärse elektritoite olemasolu.

Artiklis 11 nõutakse liikmesriikidelt, et nad tagaksid asjakohase arvu veeldatud maagaasi tankimispunktide olemasolu TEN-T võrgu meresadamates ja määratleksid vastavad sadamad läbi oma riiklike poliitikaraamistike.

Artiklis 12 sätestatakse miinimumnõuded, mis käsitlevad kõikide seisvate õhusõidukite elektriga varustamist TEN-T põhi- ja üldvõrgu lennujaamades.

Artiklis 13 kohustatakse liikmesriike koostama riiklikku poliitikaraamistikku, milles töötatakse välja kütuste tankimise taristu rajamiseks ja määruuses sätestatud eesmärkide saavutamiseks vajalikud meetmed.

Artiklites 14, 15 ja 16 on sätestatud põhimõtted, mida liikmesriikidel ja Euroopa Komisjonil tuleb järgida aruandluse koostamisel ja läbivaatamisel.

Artikkel 17 hõlmab kasutajate teavitamise nõudeid kütuse märgistamise ja kütusehindade võrdluse kohta.

Artiklis 18 on sätestatud nõuded identifitseerimise registreerimisorganisatsiooni (IDRO) määramiseks, et hakata väljastama üldkasutatava laadimis- või tankimiskoha käitajatele või omanikele tunnuskoode.

Artiklis 19 täpsustatakse alternatiivkütuste laadimispunktidele esitatavaid tehnilisi tingimusi.

Artiklites 20 ja 21 käsitletakse Euroopa Komisjoni õigusi delegeeritud õigusaktide koostamiseks ja komiteemenetlust.

Artiklites 22, 23 ja 24 tunnistatakse direktiiv 2014/94/EL kehtetuks ning kehtestatakse käesoleva määruse läbivaatamise tingimused ja jõustumiskuupäev.

Ettepanek sisaldab järgmisi lisasid:

- I lisa sisaldab üksikasjalikke sätteid liikmesriikide aruandluse kohta, et toetada käesoleva määruse rakendamist.
- II lisa on loetletud valdkonnad, kus käesoleva määruse kohaseid ühiseid tehnilisi kirjeldusi kohaldatakse siseturu suhtes või mis tuleb vastu võtta käesoleva määruse alusel delegeeritud õigusaktidega valdkondades, kus tehnoloogia arengu tõttu on vaja kehtestada ühised tehnilised kirjeldused.
- III lisa on sätestatud nõuded liikmesriikidele, kes liigitavad oma aruanded elektrisõidukite ja laadimistaristu kasutuselevõtu kohta.
- IV lisa sisaldab vastavustabelit.

### **3. Euroopa Liidu määruse eelnõu asja vastavus subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele**

Algatus on vastavuses Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) sätetega, mis puudutavad ühist transpordipoliitikat (VI jaotis, artiklid 90–91) ja üleeuroopalisi võrke (XVI jaotis, artiklid 170–171). Mainitud õigusraamistiku sätted võimaldavad koordineerida üleeuroopalist alternatiivkütuste taristu ühtlast ja laialdast kasutuselevõttu, selle asemel et tugineda ainult liikmesriikidele.

Euroopa Komisjoni hinnangul on soovitatavate eesmärkide saavutamiseks määrus kõige sobivam vahend, et tagada kavandatud meetmete ühtne kiire rakendamine ELi liikmesriikides. Komisjoni hinnangul on liikmesriikide panused ambitsioonikamad ja kulutõhusamad, kui need on ajendatud kokkulepitud ühisest õigus- ja poliitikaraamistikust. ELi tasandi sekkumine on vajalik eelkõige selleks, et saavutada taristu ühtlane areng kõikides ELi liikmesriikides. Kehtivate õigusaktide alusel pole ühtlast arengut üle ELi tänaseks toimunud – järelkult ei suuda liikmesriigid üksi tegutsedes piisaval määral arendada alternatiivkütuste taristut, mis tagaks vajalikul hulgal keskkonnasõbralike sõidukite kasutuselevõtu ja piiriülese liikluse. Seega aitab eelnõu kaasa 2030. aasta kliima- ja energiaalaste eesmärkide ning 2050. aastaks kliimanetraalsuse saavutamisele. EL tasandi meetmetega välditakse eri lähenemisviiside killustatust ja lähenetakse Euroopa transpordisüsteemi ümberkujundamisele koordineeritud viisil.

Alternatiivkütuste taristu määruse eelnõu ettepanek ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik taotletava üldeesmärgi saavutamiseks ehk vähese või nullheitmega sõidukite kiiremaks kasutuselevõtuks, mille eelduseks on omakorda piisava laadimis- ja tankimistaristu olemasolu. Eelnõus on mitme eesmärgi puhul kindlaks määratud saavutatav sihtväärtus või -tase, kuid nende saavutamise viisid on jäetud liikmesriikide otsustada. Kehtestatavad kohustused ning eesmärkide saavutamiseks võimaldatav paindlikkus on sobivalt tasakaalustatud, arvestades kliimanetraalsuse eesmärgi saavutamise vajalikkust.

Õigusakti vastuvõtmiseks on nõukogus vaja kvalifitseeritud häälteenamust. Subsidiaarsustähtaeg on 8. november 2021. a. Määruse eelnõu menetlemine toimub EL nõukogu kombineeritud transpordi töörühmas. Eesistuja Sloveenia on seadnud võimalikuks eesmärgiks saavutada nõukogu üldine lähenemisviis eelnõu kohta novembri keskpaigaks.

### **4. Esialgse mõjude analüüsi kokkuvõte**

#### **Mõju riigieelarvele (riigiasutuste ja KOVide asutuste korraldusele, tuludele ja kuludele)**

Määruse rakendamine toob kaasa vajaduse teha Eestis suuri investeeringuid sõidukite laadimistaristu väljaehitamiseks.

Euroopa Komisjoni nõuete järgi peaks aastatel 2025 kuni 2035 Eesti TEN-T põhivõrku rajatama 11 ja TEN-T üldvõrku 10 sõiduautodele mõeldud laadimisjaama. Ettevõttelt Enefit Green saadud andmete alusel võiks kõikide laadimisjaamade rajamise ligikaudne maksumus olla vähemalt 6 mln eurot. Tegemist on väga indikatiivse hinnaproгноosiga, sest tegelikkuses hakkab iga konkreetse laadimisjaama lõplik hind sõltuma selle geograafilisest asukohast ja kaugusest elektriliitumispunktist (alajaamast). Sõiduautode laadimistaristu puhul on erasektor juba valmis ise investeerima jaamade ehitamisse, kuid väljaspool suuremaid linnu ja enne piisava nõudluse tekkimist on tõenäoline, et investeeringuteks on vaja riigi tuge.

Euroopa Komisjoni eelnõu järgi oleks Eestisse vaja rajada sarnaselt sõiduautode taristule ka 11 TEN-T põhivõrgus ja 10 üldvõrgus olevat veoautodele mõeldud laadimisjaama. Mainitud laadimisjaamade maksumus on tunduvalt kallim sõiduautode omadest. Eeldame, et aastatel

2025 kuni 2035 võib veoautodele mõeldud elektritaristu rajamine maksta 50 kuni 60 mln eurot. Tegemist on väga indikatiivse hinnaprognosisega, sest tegelikkuses hakkab iga konkreetse laadimisjaama lõplik hind sõltuma selle geograafilisest asukohast ja kaugusest elektriliitumispunktist (alajaamast). Lähiaastatel puudub erasektoril ilmselt huvi selliste laadimisjaamade ehitamist ise finantseerida. Põhjuseks on kasutuses olevate elektriveokite vähesus ning piiratud läbisõiduvõime (alates 2023.-2024. valmivad ja kasutusele võetavate elektriveokite sõiduulatus on kuni paarsada kilomeetrit, mis tähendab ilmselt kasutust eelkõige ladude ja lähimaa teenindamiseks ning kus laadimine toimub kodujaamas) ning seetõttu tehtavad investeeringud ei leia kasutust ja pole seega kasumlikud. Seega vajab veokitele mõeldud taristu väljaehitamine kindlasti riigi rahalist tuge.

Detailset analüüsi sõiduautode ja veokite laadimisjaamade asukoha ja nende maksumuse kohta ning erasektori poolt ehitatavate jaamade kaardistust ei ole Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium käesolevaks hetkeks läbi viinud. Samuti puudub ka mahupõhise laadimisvajaduse analüüs.

### **Mõju majandusele**

Alternatiivkütuste tankimisvõrgustiku rajamisel on positiivne mõju majandusele. Laadimisseadmete tootmine üleeuroopalise võrgustiku jaoks võib anda tööd Eesti elektroonikatööstusele. Laadimistaristu rajamist Eestis ning selle hilisemat hooldust hakkavad läbi viima kohalikud ettevõtted. LNG kütuse laialdasem kasutamine laevanduses suurendab LNG punkerdamisega tegelevate ettevõtete töömahtu siinses piirkonnas. Kasusaajateks on need ettevõtted, millel on vastav taristu (punktilaevad) juba olemas.

Juhul kui biogaasi hakatakse senisest laiemalt kasutama, toob see kaasa vajaduse tootmisvõimsuse kasvu järele. Positiivne efekt majandusele oleks vesiniku tootmise alustamisel Eestis.

### **Mõju keskkonnale**

Määruse rakendamisest tulenev mõju keskkonnale on positiivne, sest fossiilkütustega sõitvate sõidukite asendumine alternatiivkütustel liikuvate sõidukitega vähendab erinevat liiki õhureostust ning mürasaastet. Õhukvaliteedi parandamisele aitab kaasa ka kaldaelektritoite kasutamine sadamates. Näitena võib tuua Tallinnas Vanasadamas kasutusele võetud parvlaevadele mõeldud kaldaelektrilahenduse, mis Keskkonnaministeeriumi hinnangul on aidanud sadamapiirkonnas vähendada õhu- ja mürareostust.

### **Mõju sotsiaalvaldkonnale**

Mõju sotsiaalvaldkonnale puudub.

### **Mõju regionaalarengule**

Sarnaselt mõjuga majandusele annaks positiivse mõju regionaalarengule alternatiivsete kütuste (nt biogaas, vesinik) tootmise alustamine või olemasoleva laiendamine mõnes Eesti piirkonnas, aidates läbi selle kaasa uute töökohtade loomisele.

### **Mõju riigiasutuste korraldusele, kuludele ja tuludele**

Määruse rakendamisega kaasnevad ka riigile uued kohustused. Nõuetest tulenev halduskoormuse kasv ei ole väga märkimisväärne.

### **Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele**

Tegemist on kindlasti ka mainekujunduslikult riigile kasuliku algatusega, mille elluviimine annab signaali, et Eesti on orienteerunud keskkonnasäästlikule ja innovatiivsele mõtteviisile.

ELis ühtlase piiriülese tankimis- ja laadimistaristu väljaarendamine võib aidata hoogustada väliskaubandust ja mõjub seega positiivselt nii riikidevahelistele suhetele kui ka majandusele. Riigi julgeoleku seisukohast ei anna eelnõuga kehtestatud nõuded mingit lisaväärtust.

## **5. Vabariigi Valitsuse seisukohad ja nende selgitused**

### **5.1 Toetame alternatiivkütuste taristu määruse eelnõud, et luua senisest paremad eeldused alternatiivkütuste taristu arendamiseks ja keskkonnasõbralikemate sõidukite kasutuselevõtuks.**

Selgitus: Toetame alternatiivkütuste taristu määruse eelnõu üldisi eesmärke, kuna alternatiivkütuste taristu puudumine on oluline takistustegur keskkonnasõbralike sõidukite soetamise ja kasutamise osakaalu suurendamisel ELis. Sõidukipargi ning TEN-T võrgustiku põhine lähenemine laadimis- ja tankimistaristu arendamisel on õige suund, sest aitab tagada avaliku laadimis- ja tankimisvõimaluste kättesaadavuse paranemist Euroopa Liidu transpordivõrgustikus.

### **5.2 Toetame kergsõidukitele ja raskeveokitele mõeldud elektrilaadimistaristu arendamist. Samas oleme seisukohal, et mõlemat sõidukiliiki puudutava elektrilaadimistaristu loomisel on oluline arvestada erinevate piirkondade asustus- ja liiklustihedusega. Oluline on tagada paindlikkus laadimispunktide vahemaade, kahesuunalisuse nõude, taristu valmimise tähtaegade ning võimsuspõhiste kriteeriumide seadmisel. Määruse tulevikukindluse huvides eelistame, et sõidukipargipõhised võimsusnõuded omaksid ülemist piirväärtust ja ei sätestataks piiramatut kestusega kohustust.**

Selgitus: Määrusega kehtestatavad nõuded peavad olema proportsionaalsed, reaalsetest vajadustest lähtuvad ning vähemalt teatud määral arvesse võtma ka liiklustihedust. Nõuete proportsionaalsuse hindamiseks tuleb arvesse võtta liikmesriigiti ka seda, kui suur osakaal laadimistest tehakse kodus või töökohal. Meie arvates ei arvesta käesolev määrus hetkel nende põhimõtetega. Soovime, et:

- Minimaalne vahemaa laadimisjaamade vahel TEN-T võrgustiku hõreda asustusega piirkondades ei tohiks olla fikseeritud, vaid peaks arvesse võtma hõredalt asustatud ja vähese liiklustihedusega piirkondade vajadusi.
- Tavalisel kahesuunalisel eraldusribata teel, kus on võimalik sooritada vajalikke pöördeid, puudub vajadus arendada välja alternatiivkütuste taristut mõlemal sõidusuunal. Kuna sellistel teedel on liiklusköormus üldiselt väiksem, siis ei ole otstarbekas kehtestada ka laadimisjaamadele topeltvõimsuse kohustust.
- Täiendavalt oleme seisukohal, et vajalik on kaaluda võimsuspõhisele kriteeriumile (1 kW elektrisõiduki ja 0,66 kW pistikhübbriidi kohta) maksimaalse piirväärtuse määramist. Eeldame, et pärast miinimumnõuete väljaarendamist hakkab turg ka ise toimima ning pakub vajalikke võimsusi juba vastavalt nõudlusele.
- Kaaluda raskeveokitele mõeldud laadimistaristu valmimise tähtaegade edasilükkamist viisil, mis võimaldab vältida reaalsest turunõudlusest liigset etteruttamist ja suurt doteerimisvajadust alternatiivkütuste infrastruktuuri haldajatele.

Soovime, et määruse ettepanek arvestaks liiklustihedusega ja TEN-T võrgu erinevate teede tüüpidega. Kogu TEN-T taristut ei ole otstarbekas arendada välja samaväärseks. Põhiliseks

probleemiks eelnõus hetkel on täielik ühetaolisus. Samasugused võrgustikupõhised nõuded on välja pakutud nii Berliini-lähedasele kiirteele kui ka Põhja-Soome tundrale. Näiteks võiks liikmesriikidel olla õigus TEN-T võrgustikul pikendada teatud määral laadimispunktide vahelist vahemaad vastavalt reaalsele vajadusele ning mitte rakendada mõlemalt suunalt ligipääsetavale laadimispunktile topeltvõimsuse kohustust teelõikudel, kus kombineeritud liiklustihedus mõlemal suunal on alla 10 000 kergsõiduki ööpäevas. Raskeveokite puhul võiks kombineeritud liiklustihedus mõlemal suunal olla 2000 veokit ööpäevas.

Eelnõus välja toodud võimsuskriteeriumid on pakutud välja eeldusel, et märkimisväärne osa laadimistest (umbkaudu 40%) toimuks avalikul laadimistaristul. Eestis on hetkel registreeritud 2186 elektrisõidukit ja ligikaudu 800 pistikhübriidi. Praegu on Eestis olev laadimisvõrk olemasolevate elektriautode teenindamiseks piisav. Määruse järgi oleks tarvis rajada laadimisvõimsust 1 kW ühe elektrisõiduki kohta (hetkeseisuga oleks nõue täidetud, sest juba kiirlaadijate koguvõimsus tuleb 3784 kW). Juhul kui Eesti sõidukipargist 10% moodustaksid elektrisõidukid, oleks meil vaja 998 pool-kiirlaadijat<sup>4</sup> ehk ca 450 mitme laadijaga elektrilaadimispunkti, mis tähendab, et sisuliselt igas vedelkütuse tanklas peaks olema laadimispunkt viie pool-kiirlaadijaga. Eeldame, et suurem osa laadimistest võiks toimuda tulevikus mitte-avalikul laadimistaristul ehk siis inimeste kodudes ja töökohtades. Aeglane laadimine kodutingimustes on lisaks soodsamale hinnale ka elektriauto akut rohkem säästev. Laiemas vaates tuleb leida võimalused ja lahendused, kuidas soodustada kortermajade juures sõidukite laadimist, et vähendada potentsiaalset koormust avalikule laadimistaristule. Seetõttu on otstarbekas kavandada võimsuspõhist kriteeriumit (1 kW elektrisõiduki ja 0,66 kW pistikhübriidi kohta) ainult aastani 2030. Oleks loogiline, et pärast miinimumnõuete väljaarendamist hakkab turg toimima ning pakub vajalikke võimsusi vastavalt nõudlusele ning siinkohal ei ole asjakohane liikmesriikidele lõputult ette kirjutada iga-aastaseid võimsuspõhiseid nõudeid. Meie eeldus on, et alternatiivkütuste taristu turg läheb käima ja on isereguleeruv nagu praegu ka vedelkütuste tanklate turg.

Määrus kehtestab raskeveokite elektrilaadimistaristu nõuded, kus laadimispark peab pakkuma väljundvõimsust juba 2025. aastaks vähemalt 1400 kW ja koosnema vähemalt ühest laadimisjaamast, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 350 kW. 2025. aastaks on ebaotstarbekas Eestis välja arendada määruse ettepaneku järgi raskeveokite elektrilaadimistaristut, kuna see ei leia kasutust. Vastav hinnang põhineb eelnõu seisukohtade koostamise raames saadud tagasisidel. Eesti-sisesteks sõitudeks hakkavad kasutama elektrit eelkõige suuremate firmade linnalähedaste marsruutide veokid, kus laadimine saab toimuda kodujaamas. Pealegi on 2025. aastal selliste veokite hulk eelduslikult väga väike, kuna sellised sõidukid hakkavad laiemalt turule tulema 2023.-2024. a ning suudavad läbida suhteliselt lühikesi vahemaid. Meie nägemusel võiks alternatiivkütuste taristut (sh ka raskeveokitele mõeldut) võimalikult palju arendada turupõhiselt erasektor. Mittekasutamist leidva taristu rajamise kohustus jääb riigi kanda, mis tähendab, et selle taristu rajamiseks ja haldamiseks vajatakse riigi toetusi. Arvestades meie regioonis lähiaastatel kasutuses olevate elektriveokite vähest arvu, oleks üheks lahenduseks veoautodele mõeldud elektritaristu esimese etapi, mis puudutab 1400 kW väljundvõimsusega laadimispunktide ehitamist, edasi lükkamist vähemalt viie aasta võrra aastaks 2030 ning teise etapi, mis puudutab 3500 kW väljundvõimsusega laadimispunktide ehitamise nõude edasilükkamist samuti viie aasta võrra, 2035. aastaks. Samuti võiks eristada laadimistaristu väljaarendamise nõudeid olenevalt tee kategooriast, näiteks

---

<sup>4</sup> Üks pool-kiirlaadija on võimsusega 50 kW.



tavalisel kahesuunalisel eraldusribata teel, kus on võimalik sooritada vajalikke pöördeid, puudub vajadus arendada välja alternatiivkütuste taristut mõlemal sõidusuunal. Sellega tagaksime me veoautodele laadimisvõimekuse, samas vähendaksime investeringute mahtu taristusse.

**5.3 Oleme seisukohal, et oluline on tagada tarbijatele usaldusväärse ja ajakohase info kättesaadavus laadimispunktide asukoha, kasutusvalmiduse ning ühikuhindade kohta digitaalsete lahenduste abil. Soovime, et alternatiivkütuste kasutajatele peab rajatavates ja renoveeritud avalikes laadimispunktides olema tagatud rahvusvaheliselt aktsepteeritavate maksekaartidega maksmise võimalus.**

Selgitus: Peame oluliseks, et alternatiivkütuste taristu arendamisel soodustatakse digitaalsete lahenduste kasutuselevõtmist, mis võimaldaks tarbijatel saada asjakohast informatsiooni (laadimispunktide asukohad, laadimisvõimsus jm). ELi õigusaktidega tuleks tagada, et teave alternatiivkütuste taristu kohta tehakse kasutajale kättesaadavaks lisaks füüsiliste vahenditele (märgid jne) ka digitaalsete lahendustega (nt rakenduse kaudu). Info laadimistaristu teenuste kohta peab olema digitaalselt reaalajas kättesaadav rakenduste kaudu piiriüleselt. Selline lahendus lihtsustab ka välisriikide kodanikel leida rakenduste kaudu infot alternatiivkütuse taristu kohta.

Käesoleva eelnõu vastuvõtmisel tuleb sellega vastavusse viia ka EL teised õigusaktid.<sup>5</sup>

Tähtis roll on ka koostalitlusvõimelistel makseteenustel. Klientide mugavuse saavutamiseks peab olema alternatiivkütuste eest tasumisel tagatud rahvusvaheliselt aktsepteeritavad kaardimaksevõimalused. Soovime, et kaardimaksevõimalus on kõikides uutes ja renoveeritud laadimispunktides. Lisaks tasub kaaluda ka, kas ja kuidas oleks võimalik lisada maksevahendite nimistusse ka mobiilirakendusega tasumise võimalused.

**5.4 Toetame alternatiivkütuste taristu määrase kohaldamisala laiendamist mere- ja lennutranspordile ning siseveelaevandusele. Oleme seisukohal, et sadamas paikneva elektritoite kasutamise kohustuse kriteeriumiks olevate laevade arvu määramisel võetakse arvesse ainult kai ääres seisvad laevad.**

Selgitus: Alternatiivsete kütuste kasutusel ja elektritoite olemasolul on tähtis roll merenduse, lennunduse ja siseveelaevanduse keskkonnasõbralikumaks muutmisel. Samas on oluline, et määrasega ei seataks ebamõistlikke kohustusi, mille rakendamine ei ole realistlik. Kalda elektritoite kasutamise kohustus peab jääma ainult kai ääres seisvatele laevadele. Määrusega seatakse kohustus tagada reisi- ja konteinerilaevadele TEN-T põhi- ja üldvõrgu meresadamates piisav kaldaelektri kasutamise väljundvõimsus, et rahuldada vähemalt 90% sadamas peatuvate laevade elektrinõudlusest. Hetkel on eelnõu sõnastatud nii, et sadamakülastusteks loetakse ka need laevakülastused, mis viibivad ainult sadama akvatooriumil ilma kai äärde tulemata. See teeb keeruliseks eelnõu artiklis 9 kehtestatud nõuete täitmise (milline sadam peab omama kaldaelektri taristut, kas 90% nõudlus on tagatud). Lisaks on arutelude käigus liikmeriigid väljendanud muret, et eelnõu tekst kohustab kaldaelektri kasutamist rakendada ka laevadele,

---

<sup>5</sup> Käesoleva määrase artikkel 18 p 61 alusel peab andmetele ligipääs põhinema direktiivil 2010/40/EL. Samas ei saa tugineda vaid intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi (2010/40/EL) ja selle delegeeritud aktide kohasele infovahetuse reeglilikule, kuna näiteks delegeeritud määrase nr 2015/962 selgituspunktis 16 on öeldud, et „*Need spetsifikatsioonid ei peaks kohustama maanteeametid või teedehaldajaid alustama mis tahes selliste andmete kogumist, mida nad juba ei kogu, või digiteerima mis tahes andmeid, mis ei ole masinloetavas vormis juba kättesaadavad.*“ Seega puudub otsene koostatus kõigi määrases toodud andmete kogumiseks.

mis on üksnes akvatooriumis, mitte ei seisa kai ääres. Tehniliselt oleks tegemist nõudega, mille täitmine oleks ülikeeruline, kui mitte võimatu.

Soovime, et määruses säiliks ettenähtud 10% erandi võimalus teatud juhtumite reguleerimiseks. Näitena võib tuua Eestit külastavad kruisilaevad, mille elektritarbimist (üks laev võtab sama palju elektrienergiat kui tavaline Eesti väikelinn) ei ole hetkel tehniliselt võimalik katta läbi kaldaelektrivõrgustiku. Erandi olemasolu tagab meile võimaluse jätkata laevade vastuvõtmist ka juhul, kui tehnilistel põhjustel ei suudeta sobivat elektrilahendust 2030. aastaks töösse rakendada.

**5.5. Peame oluliseks, et määrusest tulenevate uute nõuete rakendamine ei suurendaks oluliselt halduskoormust. Soovime, et määrusejärgsel raporteerimisel võetaks arvesse juba edastatud masinloetavaid andmeid, mis on esitatud muu aruandluskohustuse raames.**

Selgitus: Aruandlus on põhjendatud, ent selle kogumiseks ja esitamiseks ette nähtud mehhanism peaks olema kõiki pooli minimaalselt koormav ja maksimaalselt automatiseeritud.

Toetame võimalikult vähest aruandluskoormust – raporteerimise ja hindamise tähtaegade intervalli tuleks pikendada vähemalt 1 aasta võrra. Nii on näiteks eelnõu artiklis 14 välja toodud liikmesriigi kohustus alates 2027. aastast esitada Euroopa Komisjonile eduaruanne oma poliitikaraamistiku kohta iga kahe aasta tagant. Kaheaastane ajaraam on liiga lühike ja suurendab vaid administratiivset bürokraatiat. Samuti sooviksime masinloetavate andmete maksimaalset kasutamist, vältimaks dubleerivat aruandluskohustust. Halduskoormuse vähendamise eesmärgil soovime ka vältida andmete dubleerivat sisestamist.

**5.6 Peame oluliseks rõhutada biogaasi tähtsust ning selle kasutamist TEN-T võrgustiku alternatiivkütuste taristus, eelkõige raskeveokites ja ühistranspordis. Eelistame, et liikmesriikidel oleks kohustus tagada üldkasutatavate veeldatud maagaasi tanklate toimimine vähemalt kuni aastani 2030.**

Selgitus: Eelnõu reguleerib ainult maantesõidukitele ettenähtud veeldatud maagaasi taristut, jättes kõrvale kõik teised gaasilised kütused. Biogaas on kogumas üha suuremat populaarsust, paljud ettevõtted on negatiivse keskkonnajalajälje vähendamiseks soetanud just gaasisõidukeid. Arvestades, et biogaas on hetkel konkurentsivõimeline kütus veondussektori dekarboniseerimiseks ning selle jaoks on juba toimiv taristu Eestis välja arendatud, tuleks tagada biogaasile ka roll TEN-T võrgustikus.

Eelnõu kohustab liikmesriike tagama veeldatud maagaasi tanklate olemasolu TEN-T võrgustikul aastani 2025. Selleks, et tagada veoettevõtete poolt soetatud gaasisõidukite kasutamine nende kasuliku eluea lõpuni, on oluline võimaldada gaasi (nii veeldatud maagaas kui ka biogaas) tankimistaristu kasutamist ja arendamist kogu Euroopas vähemalt 2030. a lõpuni või isegi kauem.

**5.7 Eesti jaoks on oluline Euroopa Liidu tasemel vesinikutehnoloogiate arendamine ja kasutuselevõtmine ning selleks sobivate regulatiivsete eeltingimuste loomine. Seega toetame eelnõus väljapakutud eesmärke vesinikutanklate rajamiseks, aga saame ka nõustuda kohustuslike sihttasemetega edasilükkamisega kuni kolme aasta võrra. Eesti saab olla vesinikutanklate vahemaade seadmisel paindlik.**

Selgitus: Kuigi vesinikuturg on praegu veel arendamisel, võib olla turusignaali andmiseks oluline sätestada üldised eesmärgid vesinikutanklate taristu rajamiseks. Kuna ettepanekus on vastava taristu rajamise tähtajaks 2030. aasta ning on sätestatud ka 2026. aastaks määruse ülevaatamise klausel, siis on see piisav, et tagada vesinikutaristu sobivus ja kasutatavus kütusena. Samas on mitmed liikmesriigid eelnõu läbirääkimistel EL töögrupis avaldanud soovi 2030. aasta tähtaega mõne aasta võrra edasi lükata, siis oleme valmis toetama sellist lähenemist. Praeguses eelnõus peab vesinikutankla olema rajatud iga 150 km tagant TEN-T põhivõrgus, ent töögrupi arutelud on näidanud, et osa liikmesriike sooviks seda vahemaad pikendada. Eesti saab olla vesinikutanklate rajamise vahemaade seadmisel paindlik, kuid lõplikud vahemaad ei tohiks minna nii suureks, et eelnõu nõuete järgi kaoks ära vajadus Eestis TEN-T põhivõrgu teedel vesinikutanklad välja arendada. Vesinikutaristu loomisel on ka oluline arvestada erinevate piirkondade asustus- ja liiklustihedusega.

### **Arvamuse saamine ning seisukohtade kooskõlastamine**

Alternatiivkütuste taristu määrusega seotud teemasid on arutatud erinevatel kohtumistel, millel on osalenud kütusevaldkonna erinevate erialaliitude esindajad. Tagasisidet on saadud ettevõtetelt Scania Eesti, Alexela ja Enefit Green. Oma arvamuse eelnõu kohta on edastanud Keskkonnaministeerium.