

Eriaruanne

Elektrisõidukite laadimistaristu:

laadimisjaamu on küll rohkem, kuid nende ebaühtlane paiknemine muudab kogu ELis reisimise keeruliseks



EUROOPA
KONTROLLIKODA

Sisukord

	Punkt
Kokkuvõte	I–IX
Sissejuhatus	01–13
Elektril on maanteetranspordi alternatiivkütuste seas juhtiv roll	01–07
ELi vastus kumb-enne-küsimusele	08–13
Auditi ulatus ja käsitusviis	14–18
Tähelepanekud	19–69
Elektrisõidukite kasutamine kogu ELis ei ole lihtne – hoolimata laadimisjaamade arvu suurenemisest ja ühtlustatud pistikutest	19–41
Laadimistaristu jaoks puuduvad kogu ELi hõlmavad selged ja sidusad eesmärgid	20–24
Komisjon ei ole suutnud tagada, et riiklikud kavad oleksid ELi seisukohast järjepidevad ja sidusad	25–28
Laadimisjaamade võrk kasvab, kuid selle rajamises on liikmesriigiti suuri erinevusi	29–34
ELi ühised pistikühenduse standardid on laialdaselt kasutusele võetud	35–37
Kogu ELis reisimist raskendab aga endiselt miinimumnõuetele vastavate ühtlustatud maksesüsteemide ja kasutajainfo puudumine	38–41
Euroopa ühendamise rahastust toetatakse laadimispunktide rajamist, kuid komisjon ei ole suutnud tagada, et raha läheks sinna, kus toetust kõige rohkem vajatakse	42–69
Puudub põhjalik vajaduste analüüs puuduva taristu kohta, et toetada Euroopa ühendamise rahastu prioriteetide seadmist ja projektide väljavalimist	43–56
Euroopa ühendamise rahastu edendab taristu rajamist, kuid auditeeritud projektid ei kõiki neile seatud eesmäärke saavutanud	57–69
Järeldused ja soovitused	70–80

Lisad

I lisa. Elektrisõidukite protsent kõigist sõiduautodest, EL 27 ja Ühendkuningriik

II lisa. Elektrisõidukite laadimisstandardid

Akronüümid ja lühendid

Mõisted

Komisjoni vastused

Auditirühm

Ajakava

Kokkuvõte

I 2019. aasta detsembris välja kuulutatud Euroopa rohelise kokkuleppega seab EL nüüd eesmärgi vähendada transpordist tulenevat kasvuhooonegaaside heidet 2050. aastaks 90% võrreldes 1990. aasta tasemega. See on osa suuremast jõupingutusest muutada kliimaneutraalseks majanduseks. Maanteedtranspordist tulenevate heitkoguste vähendamisel on oluline roll üleminekul alternatiivsetele, väiksema CO₂ heitega kütustele. Kõige levinum uus energiaallikas on elekter, eriti sõiduautode puhul.

II Laadimistaristu rajamine paralleelselt elektrisõidukite arvu suurenemisega on peamine eeldus, mis võimaldab alternatiivkütustele üleminekut ja saavutada eesmärk, mille kohaselt oleks enamik sõidukipargist 2050. aastaks heitevaba. Poliitika lõppeesmärk on muuta elektrisõiduki laadimine sama lihtsaks kui tavapärase kütusepaagi täitmine, et elektrisõidukid saaksid kõikjal ELis raskusteta liigelda. Selle eesmärgi saavutamiseks seisab EL silmitsi järgmise omavahel seotud probleemiga: ühest küljest piirab sõidukite arvu suurenemist puuduv laadimistaristu, teisest küljest aga eeldab taristusse investeerimine suuremat kindlust selle kohta, kui kiiresti kasvab sõidukite arv.

III Komisjoni ülesanne on juhtida ELi üldist alternatiivkütuste poliitikat. ELi tegevuse lisaväärtus kõnealuses valdkonnas seisneb selles, et alternatiivkütuste taristu rajamine on piiriülene väljakutse, kuid igal liikmesriigil eraldi puuduvad vajalikud vahendid üleeuroopalise koordineerimise saavutamiseks. Komisjon saab kehtestada ühised standardid, et tagada koostalitlusvõime, koordineerida ja toetada laadimistaristu rajamist liikmesriikides ning jälgida edusamme. Lisaks toetatakse Euroopa ühendamise rahastu kaudu laadimistaristut ka rahaliselt.

IV Käesolev aruanne aitab kaasa kõnealuse valdkonna peamiste ELi õigusaktide eelseisvale läbivaatamisele ning programmitöö perioodi 2021–2027 kavandamisele ja rakendamisele. See aitab komisjonil tõhusamalt toetada üldkasutatava laadimistaristu rajamist kogu ELis, eelkõige seoses rohelise kokkuleppe eesmärkidega ja elektromobiilsuse (elektrisõidukite kasutamise) eeldatava märkimisväärse kasvuga lähiaastatel.

V Meie auditi eesmärk oli teha kindlaks, kui tõhus on komisjoni toetus kogu ELi hõlmava üldkasutatava elektrisõidukite laadimistaristu rajamiseks ajavahemikul 2014–2020. Uurisime, kuidas komisjon kehtestab standardid ning koordineerib ja toetab laadimistaristu rajamist liikmesriikides ning kuidas ta haldab laadimistaristu rahastamist Euroopa ühendamise rahastust.

VI Kogusime teavet mitmest allikast, sealhulgas komisjonilt, liikmesriikide ametiasutustelt, ELi rahaliste vahendite saajatelt ja muudelt sidusrühmadelt. Laadimistaristu otsese kasutamiskogemuse saamiseks külastasime ise elektrisõidukiga mitut ELi kaasrahastatud laadimisjaama ja testisime neid.

VII Leidsime, et komisjonil õnnestus edendada elektrisõidukite laadimise ühise ELi pistikustandardi kasutuselevõttu ning et kasutajad saavad järk-järgult ühtlustatuma juurdepääsu erinevatele laadimisvõrkudele. Elektrisõidukiga kogu ELis liikumisel on aga endiselt takistusi. Kuigi laadimisvõrk kasvab kogu liidus, on selle rajamine ebaühtlane, sest puuduvad selged ja järjepidevad taristu miinimumnõuded, mis tagaksid ELi ülese elektritranspordi. EL on ikka veel kaugel oma ambitsioonikast rohelise kokkuleppe eesmärgist, milleks on 1 miljon laadimispunkti 2025. aastaks, ning liidul puudub elektritranspordi üldine strateegiline tegevuskava. Kogu ELis reisimist raskendab ka miinimumnõuetele vastavate ühtlustatud maksesüsteemide puudumine ning see, et reaalajas pole piisavalt teavet laadimisjaamade kättesaadavuse ja arvete esitamise täpse korra kohta.

VIII ELi rahalist toetust Euroopa ühendamise rahastust on laialdaselt kasutatud, et edendada koostalitlusvõimeliste laadimisjaamade rajamist kogu liidus. Kuna aga puudub taristus olevate lünkade põhjalik analüüs, ei ole komisjon suutnud tagada, et ELi rahastamine läheks sinna, kus seda kõige rohkem vajatakse. Lisaks ei ole komisjon seadnud laadimisjaamade rahastamise tingimuseks minimaalset tegevusaega ega kõigile elektrisõidukite kasutajatele võrdse juurdepääsu tagamist. Kõigi uuritud projektide rakendamisel oli viivitusi ja mõned neist saavutasid oma kavandatud väljundid vaid osaliselt. Täheldasime ka, et kaasrahastatud jaamu kasutatakse üldiselt vähe, mis suurendab nende investeringutega seotud jätkusuutlikkuse riske.

IX Eeltoodud järeldustele tuginedes soovitame komisjonile järgmist:

- teha ettepanek laadimistaristule miinimumnõuete kehtestamiseks kogu TEN-T võrgus;
- koostada ELi elektromobiilsuse strateegiline ja integreeritud tegevuskava;
- koostada taristu- ja rahastamispuudujäägi analüüsid;
- kasutada taristu- ja rahastamispuudujäägi analüüse ja selgemaid kriteeriume projektide väljaajamise parandamiseks;
- lisada projektide toetuslepingutesse tingimused, mis tagaksid jätkusuutliku ja võrdse juurdepääsu kaasrahastatud taristule.

Sissejuhatus

Elektril on maanteetranspordi alternatiivkütuste seas juhtiv roll

01 2019. aasta detsembris välja kuulutatud Euroopa rohelise kokkuleppega¹ seab EL nüüd eesmärgiks vähendada transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 90% võrreldes 1990. aasta tasemega. See on osa suuremast jõupingutusest muutuda kliimaneutraalseks majanduseks. Transport moodustab ligikaudu veerandi kogu ELi kasvuhoonegaaside heitest, seda peamiselt (72%) maanteetranspordi kaudu².

02 Maanteetranspordist tuleneva kasvuhoonegaaside heite vähendamise oluline osa on üleminek alternatiivsetele, väiksema CO₂ heitega kütustele, nagu elekter, vesinik, biokütused või biogaas. Maanteetransport sõltub aga endiselt peaaegu täielikult fossiilkütustest, kuna ligikaudu 95% kõigist maantesõidukitest kasutavad endiselt tavakütuseid³. Lisaks sõidukite kõrgemale hinnale takistab alternatiivkütuste turu arengut ka laadimisjaamade ja tanklate puudumine.

03 EL jääb tehnoloogiliselt neutraalseks selles mõttes, et ta ei eelista üht kindlat alternatiivkütuse liiki, kuid leiab, et kõigi kütuste jaoks peaksid olema ühtsed tehnilised kirjeldused ja need kütused peaksid olema kogu ELi kättesaadavad (taristu olemasolu). Tegelikult on aga maanteetranspordis kõige levinumaks alternatiivkütuseks elekter, eriti sõiduautode ja väikesõidukite puhul.

04 Euroopa Autotootjate Ühenduse andmetel kasutas 2019. aastal ELis registreeritud uutest sõidukitest 89,4% bensiini või diislikütust, samas kui hübriidelektrisõidukid moodustasid 6%, elektrisõidukid 3% ja kõik muud mitteelektrilisel alternatiivkütusel (nt gaasi või vesinikuga) töötavad sõidukid ainult 1,6%. Elektriga laetavate sõidukite segmendi (akutoitega elektrisõidukid ja pistikühendusega hübriidsõidukid) turuosa suurenes 2020. aastal märkimisväärselt, võttes arvesse uute sõiduautode registreerimise üldist vähenemist COVID-19 puhangu tõttu. Elektrisõidukite osakaal esmaregistreeritud sõiduautodest moodustas 2020.

¹ COM(2019) 640 final.

² SWD(2020) 331 final, mis on lisatud dokumendile COM(2020) 789 final: „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“.

³ COM(2017) 652 final: „Alternatiivkütuste laialdasema kasutamise suunas – alternatiivkütuste taristu tegevuskava“.

aastal 10,5%, Teisisõnu oli iga kümnes ELis 2020. aastal müüdud sõiduauto elektrisõiduk⁴. Autotootjad prognoosivad, et aastatel 2019–2025 kuuekordistub Euroopas elektrisõidukite tootmine, moodustades aastas rohkem kui 4 miljonit sõiduautot ja kaubikut – ehk rohkem kui viiendiku ELi autotootmise mahust⁵.

05 Rohelises kokkuleppes sedastatakse, et 2025. aastaks on Euroopa teedel hinnanguliselt 13 miljonit heiteta ja vähese heitega sõidukit. Komisjon seadis oma 2020. aasta säästva ja aruka liikuvuse strateegias⁶ vahe-eesmärgi saavutada 2030. aastaks vähemalt 30 miljonit heitevaba sõidukit ning muuta kogu sõidukipark 2050. aastaks enamjaolt heitevabaks, mis tähendab märkimisväärset kasvu võrreldes ELis praegu registreeritud ligikaudu kahe miljoni elektrisõidukiga. Lisaks on üha rohkem liikmesriike (sh Taani, Iirimaa, Madalmaad, Sloveenia ja Rootsi) teatanud kavatsusest keelata alates 2030. aastast fossiilkütustel töötavate autode müük. Väljaspool ELi, Norras, maailma juhtival elektromobiilsuse turul, moodustab elektrisõidukite turuosas sõiduautode turul 15%⁷ (*l lisas* võrreldakse seda elektrisõidukite turuosaga ELis ja Ühendkuningriigis). Norra on seadnud kõige ambitsioonikama eesmärgi, mille kohaselt peavad kõik müüdavad uued sõiduautod ja väikebussid olema juba 2025. aastal heitevabad.

06 ELi 2016. aasta vähese heitega liikuvust käsitleva strateegia kohaselt on poliitika lõppeesmärk muuta elektrisõiduki laadimine sama lihtsaks kui tavapärase kütusepaagi täitmine, et elektrisõidukid saaksid kogu ELis raskusteta liigelda. Erinevalt tavalistest sõidukitest toimub enamik elektrisõidukite laadimistest kodus või tööl, seega vajatakse üldkasutatavaid laadimispunkte⁸, et teenindada juhte, kellel ei ole kodus oma laadijat, ja neid, kes sõidavad pikemaid vahemaid. Lisaks näitas üks hiljutine analüüs, et tulevikus toimub laadimine tõenäoliselt üha enam üldkasutatavates laadimispunktides ja mitte kodus (kus 2020. aastal toimus umbes 75% laadimistest), kuna elektrisõidukeid hakkavad rohkem ostma ka inimesed, kellel kodus laadijat ei ole⁹.

⁴ <https://www.acea.be/statistics/tag/category/electric-and-alternative-vehicle-registrations>.

⁵ „Electric surge: Carmakers’ electric car plans across Europe 2019–2025“, Transport & Environment, juuli 2019.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuse(EAFO) andmed 2020. aasta septembri seisuga.

⁸ Laadimispunktis on võimalik korraga laadida ainult üht sõidukit. Laadimisjaam koosneb mitmest laadimispunktist.

⁹ McKinsey & Company, „Charging ahead: Electric-vehicle infrastructure demand“, 8.8.2018.

07 Kuna elektrisõiduki sõiduulatus ühe laadimisega on veel üldiselt väiksem kui tavasõidukitel (ca 380 km, mis põhineb kümne praegu turul oleva elektrisõiduki keskmisel), tuleb neid sagedamini laadida. Laadimisaeg sõltub sõiduki akust ja laadimispunkti võimsusest (vt [tabel 1](#)). Kui nn aeglased ja normaalsed laadijad sobivad paremini kodus ja kontoris laadimiseks, siis kiired ja ülikiired laadijad sobivad paremini kiirteede ja peamiste maanteedee äärde. Piiratud sõiduulatus ja kahtlused selles, kas kavandatud marsruudile jääb kasutamisel laadimisjaamu, võivad põhjustada elektrisõidukite kasutajate seas kartust, et nende sõidukil ei ole sihtkohta jõudmiseks piisavalt sõiduulatust ja et hõivatud jaama korral võib laadimine tähendada pikka ooteaega.

Tabel 1. Erinevad laadimistehnoloogiad

Laaduri kiirus ja tüüp	Võimsus	Ligikaudne laadimisaeg*
Aeglane (ühefaasiline vahelduvvool)	3–7 kW	7–16 tundi
Normaalne (kolmeefaasiline vahelduvvool)	11–22 kW	2–4 tundi
Kiire (alalisvool)	50–100 kW	30–40 minutit
Ülikiire (alalisvool)	> 100 kW	< 20 minutit

* Sõltub ka akude mahutavusest ja muudest muutujatest.

Allikas: „Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s“, T&E, jaanuar 2020.

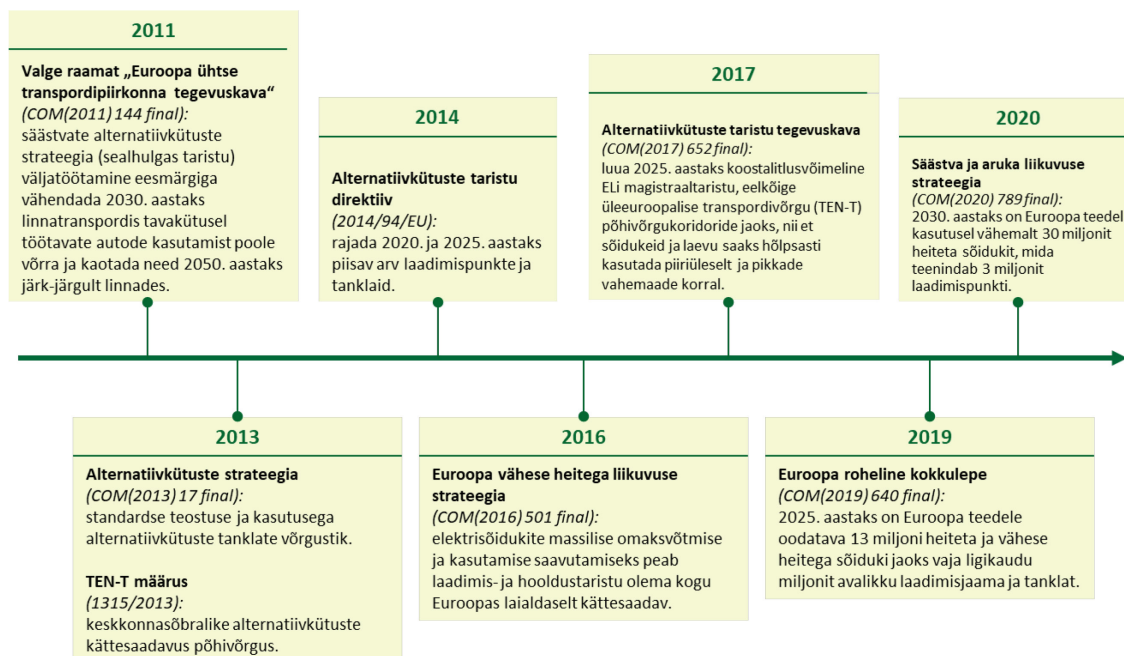
ELi vastus kumb-enne-küsimusele

08 ELi õigusraamistiku kohaselt vastutab iga liikmesriik oma alternatiivkütuste poliitika ettevalmistamise ja rakendamise eest. See võib hõlmata selliseid meetmeid nagu maksusoodustused või toetused elektrisõidukite ostmiseks ja laadimistaristu ehitamiseks.

09 Komisjoni roll on aga juhtida ELi üldist alternatiivkütuste poliitikat. Tema ülesannete hulka kuulub seadusandlike ettepanekute koostamine ja nende üle läbirääkimiste pidamine. Roheline kokkulepe on viimane alternatiivkütuste taristu arendamist käsitlevatest ELi poliitikadokumentidest (vt [joonis 1](#)). ELi tegevuse lisaväärtus selles valdkonnas seisneb selles, et alternatiivkütuste taristu rajamine on piiriülene väljakutse, kuid igal liikmesriigil eraldi puuduvad vajalikud vahendid üleeuroopalise koordineerimise saavutamiseks. Komisjon saab kehtestada ühised

standardid, et tagada koostalitlusvõime, koordineerida ja toetada laadimistaristu rajamist liikmesriikides ning jälgida edusamme.

Joonis 1. Alternatiivkütuste taristut puudutavad ELi poliitikadokumendid



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

10 Alternatiivkütuste taristut käsitlev 2014. aasta direktiiv¹⁰ on ELi üldkasutatava laadimistaristu arendamise strateegia peamine poliitikavahend. Selle eesmärk on kõrvaldada turutõrge, mida võib nimetada ka kumb-enne-küsimuseks: ühest küljest piirab sõidukite arvu suurenemist puuduv laadimistaristu, teisest küljest aga eeldab taristusse investeerimine suuremat kindlust selle kohta, kui kiiresti kasvab sõidukite arv. Laadimistaristu rajamine paralleelselt elektrisõidukite arvu suurenemisega on oluline eeldus, mis võimaldab alternatiivkütustele üleminekut.

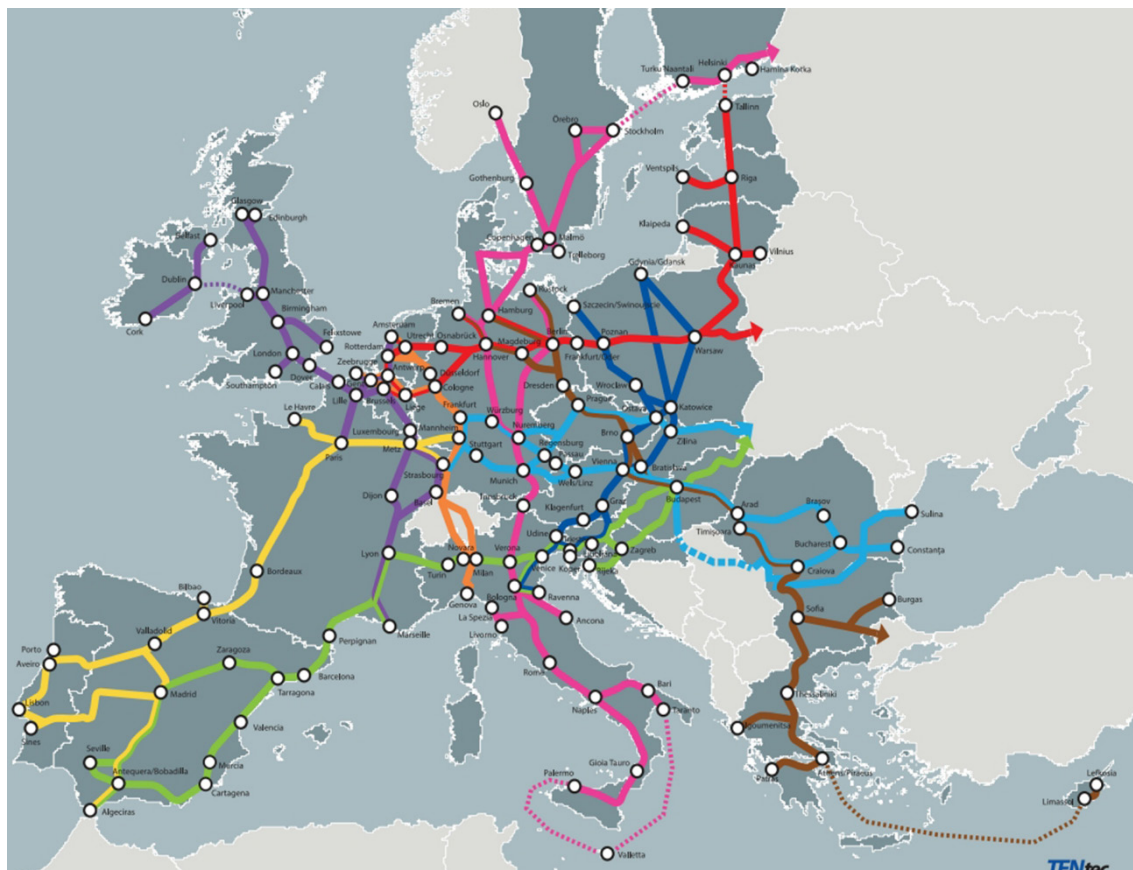
11 2013. aasta üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) määruse¹¹ (mis on ELi taristu arendamise poliitika peamine vahend) artikli 39 lõike 2 punkt c sisaldab puhaste alternatiivkütuste kättesaadavust kui maanteetranspordi taristule esitatavat nõuet, seda eelkõige põhivõrgus, mille rajamine tuleb lõpule viia 2030. aastaks. Üldvõrk peaks kavakohaselt valmima 2050. aastaks ja selle eesmärk on tagada kõigi ELi piirkondade juurdepääsetavus ja ühenduvus. Põhivõrk koosneb üldvõrgu neist osadest, mis on

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.

üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige tähtsamad. Pea 50 000 kilomeetrit maanteed ühendav põhivõrk koosneb üheksast mitmeliigilisest põhikoridorist, mis hõlmavad ELi läbivaid kõige olulisemaid liiklusrasvaid marsruute (vt [pilt 1](#)). Koridoride kooskõlastatud valmimise hõlbustamiseks nimetas komisjon ametisse üheksa Euroopa koordinaatorit (kellest igaüks teeb järelevalvet ühe koridori rajamise üle).

Pilt 1. TEN-T põhivõrgukoridorid



Atlandi, Läänemere – Aadria mere, Vahemere, Põhjamer – Läänemere, Põhjamer – Vahemere, Orient – Vahemere idaosa, Reini – Alpi, Reini – Doonau, Skandinaavia – Vahemere.

Allikas: Euroopa Komisjon.

12 Oma 2017. aasta alternatiivkütuste taristu tegevuskavas prognoosis komisjon, et aastani 2020 vajatakse laadimistaristu jaoks kuni 3,9 miljardit eurot ja 2021. aastaks tõenäoliselt täiendavalt 2,7–3,8 miljardit eurot aastas, sõltuvalt kiirlaadimistaristu osakaalust. Euroopa ühendamise rahastust, mida haldab komisjon otse, antakse rahalist toetust alternatiivkütuste taristule¹². Ajavahemikul 2014–2020 eraldati Euroopa ühendamise rahastust ligikaudu 698 miljonit eurot maanteedtranspordis

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu.

kasutatavate alternatiivkütuste jaoks (vt [tabel 2](#)). Sellest ligikaudu 343 miljonit eurot kulutati laadimistaristu projektidele või projektidele, mis ühendavad elektrit muude alternatiivkütustega (surumaagaas, veeldatud maagaas ja vesinik). Pärast 2020. aastat on osana rohelisest kokkuleppest oodata veel Euroopa ühendamise rahastu projektikonkursside, mille eesmärk on toetada üldkasutatava laadimistaristu rajamist. Peale selle on üks 2021.–2027. aasta mitmeaastase finantsraamistiku taaste ja vastupidavuse rahastamisvahendi kavandamisel üks oluline eesmärk toetada ELi vahenditega ühe miljoni üldkasutatava laadimispunkti ehitamist 2025. aastaks¹³.

Tabel 2. Euroopa ühendamise rahastu toetus maanteetranspordi alternatiivkütuste taristule aastatel 2014–2020 (miljonites eurodes)

Kütuse liik	Projektid	Hinnanguline maksumus	ELi toetus	ELi toetuse osakaal
Elekter	38	1 215	280	40%
Surumaagaas / veeldatud maagaas	32	606	235	34%
Vesinik	11	416	120	17%
Elekter koos muude alternatiivkütustega	6	307	63	9%
Veeldatud naftagaas	2	3	1	0%
Kokku	89	2 547	698¹	100%

¹ Kogusumma sisaldab ligikaudu 38 miljonit eurot neljale projektile, mille komisjon oli küll juba välja valinud, kuid mis olid 2020. aasta detsembri seisuga veel toetuse ettevalmistamise etapis.

Allikas: Euroopa Kontrollikoda INEA esitatud teabe põhjal, detsember 2020.

¹³ COM(2020) 575 final, „2021. aasta kestliku majanduskasvu strateegia“.

13 Sõidukite poolel on elektromobiilsuse turgu toetanud uute sõiduautode ja väikebusside süsiniku heitenorme käsitlevad ELi õigusaktid. 2015. aasta sihttaset (130 g CO₂/km) on alates 2020. aastast järk-järgult vähendatud 95 g CO₂/km-ni ning 2025. ja 2030. aastal muutub see veelgi rangemaks¹⁴. Koos autotootjate jaoks koostatud stiimulite ja karistuste süsteemiga eeldatakse, et kõnealune õigusakt on elektrisõidukite arvu suurenemise oluline katalüsaator, sõidukite arv on aga omakorda peamine faktor, mis tekitab vajaduse täiendava laadimistaristu järele. Komisjon on teatanud, et autode CO₂ heite normid vaadatakse läbi 2021. aasta keskpaigaks¹⁵.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite normid.

¹⁵ COM(2020) 789 final.

Auditi ulatus ja käsitusviis

14 Meie auditi eesmärk oli teha kindlaks, kui tõhus on komisjoni toetus kogu ELi hõlmava üldkasutatava elektrisõidukite laadimistaristu (akutoitega elektrisõidukitele ja pistikühendusega hübriidsõidukitele) rajamiseks ajavahemikul 2014–2020. Uurisime komisjoni toetuse järgmist kahte peamist aspekti:

- kuidas komisjon kehtestab standardid ning koordineerib ja toetab laadimistaristu rajamist liikmesriikides;
- kuidas ta haldab laadimistaristu rahastamist Euroopa ühendamise rahastust.

15 Auditiga keskenduti ELi tegevusele (ajavahemikul 2014–2020) selles avalikust ja institutsioonilisest seisukohast olulises valdkonnas. Meie aruanne annab panuse kõnealuse valdkonna peamiste õigusaktide (alternatiivkütuste taristu direktiiv ja TEN-T määrus) peatsesse läbivaatamisse ning 2021.–2027. aasta mitmeaastase finantsraamistiku kavandamisse ja rakendamisse. See aitab komisjonil tõhusamalt toetada üldkasutatava laadimistaristu rajamist kogu ELis, eelkõige seoses rohelise kokkuleppe eesmärkidega ja elektromobiilsuse eeldatava märkimisväärse kasvuga lähiaastatel.

16 Meie peamine auditeeritav oli komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraat (DG MOVE), kes vastutab ELi alternatiivkütuste taristu poliitika eest, sealhulgas valdkonnale mõeldud Euroopa ühendamise rahastu vahendite eraldamise eest (Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusameti (INEA) toetusel). Kogusime auditi jaoks teavet mitmest allikast, sealhulgas komisjonilt, liikmesriikide ametiasutustelt, Euroopa ühendamise rahastu toetusesaajatelt ja muudelt asjassepuutuvatelt sidusrühmadelt. Analüüsisime komisjoni menetlusi taristuvajaduste hindamiseks ja rahastamise suunamiseks laadimistaristu projektidele; lisaks testisime nende menetluste toimimist ja 11 projektist koosneva valimi rakendamist, mille kogumaht oli ligikaudu 130 miljonit eurot ehk 46% Euroopa ühendamise rahastust laadimistaristule eraldatud toetustest. Kasutasime olulisuse, asjakohasuse, rakendamise seisu ja geograafilise jaotuse kriteeriume ning valisime Saksamaal, Itaalias, Madalmaades, Portugalis, Slovakkias ja Hispaanias välja projektid, mida koordineerisid kuus toetusesaajat. Lisaks neile toetusesaajatele vestlesime kuue liikmesriigi ametiasutustega, kes ei olnud küll auditeeritavad, kuid andsid asjakohast teavet, mida me vajasime komisjoni töö hindamiseks.

17 ELi kaasrahastatud laadimistaristu otseseks testimiseks külastasime elektrisõidukiga ka Saksamaal, Prantsusmaal ja Itaalias asuvaid laadimisjaamu (vt [2. selgitus](#)). COVID-19 reisipiirangud takistasid meil kohapeal testida Madalmaade, Hispaania, Portugali ja Slovakkia laadimisjaamu.

18 Meie auditis ei käsitletud heitkoguste ja taastuenergia eesmärke, akude alast teadus- ja arendustööd ning laadimisjaamade jaoks vajaliku elektri tootmist ja jaotamist.

Tähelepanekud

Elektrisõidukite kasutamine kogu ELis ei ole lihtne – hoolimata laadimisjaamade arvu suurenemisest ja ühtlustatud pistikutest

19 Käesolevas osas hindasime komisjoni tegevuse tõhusust ühiste standardite kehtestamisel, koordineerimisel, liikmesriikide laadimistaristu rajamise toetamisel ning nende edenemise jälgimisel.

Laadimistaristu jaoks puuduvad kogu ELi hõlmavad selged ja sidusad eesmärgid

20 Komisjoni algne alternatiivkütuste taristu direktiivi ettepanek¹⁶ sisaldas eesmärgi rajada igas liikmesriigis miinimumarv laadimispunkte ja 2020. aastaks kogu ELis kokku 800 000 laadimispunkti. Lisaks märgiti ettepanekule lisatud mõjuhindamises¹⁷, et siduvate taristueesmärkide kehtestamata jätmine vähendaks poliitika tõhusust ning et liikmesriikidele suure kaalutusõiguse andmine võib takistada konkreetsete ja üldiste eesmärkide rahuldavat saavutamist.

21 Kaasseadusandjad komisjoni esialgset ettepanekut siiski ei toetanud: 2014. aastal vastu võetud alternatiivkütuste taristu direktiivis laadimispunktide miinimumarvu ei täpsustata. Selle asemel eeldati, et liikmesriigid rajavad „piisava arvu“ laadimispunkte (vt [1. selgitus](#)). Preambulis mainitakse ainult soovituslikku suhtarvu (üks üldkasutatav laadimispunkt iga 10 elektrisõiduki kohta), ilma et oleks vaja arvesse võtta geograafilist jaotust, rahvastikutihedust või võrgu katvust. See on vastuolus asjaoluga, et direktiivis on esitatud surumaagaasi- ja veeldatud maagaasi tanklate vaheline soovituslik keskmine vahemaa TEN-T põhivõrgus (vastavalt 150 ja 400 km).

¹⁶ COM(2013) 18 final, 24.1.2013.

¹⁷ SWD(2013) 5 final, 24.1.2013.

1. selgitus

Alternatiivkütuste taristu direktiiv (artikli 4 lõiked 1 ja 2)

- 1) Liikmesriigid tagavad oma riiklike poliitikaraamistike kaudu, et 31. detsembriks 2020 rajatakse piisav hulk üldkasutatavaid laadimispunkte, et tagada elektrisõidukite liikumise võimalus vähemalt linna- ja eeslinnaasumites ja teistel tiheasustusaladel ning vajaduse korral liikmesriikide määratud võrkudes. Laadimispunktide arvu väljaselgitamisel võetakse muu hulgas arvesse liikmesriikide riiklikes poliitikaraamistikes märgitud registreeritud elektrisõidukite hinnangulist arvu 2020. aasta lõpuks ning komisjoni koostatud parimaid tavasid ja soovitusi. Kui see on asjakohane, võetakse arvesse erivajadusi seoses üldkasutatavate laadimispunktide rajamisega ühistranspordijaamadesse.
- 2) Komisjon hindab lõikes 1 sätestatud nõuete täitmist ja vajaduse korral esitab käesoleva direktiivi muutmise ettepaneku, võttes arvesse elektrisõidukite turu arengut, et tagada hiljemalt 31. detsembriks 2025 täiendavate üldkasutatavate laadimispunktide rajamine igas liikmesriigis vähemalt TEN-T põhivõrgus, linna- ja eeslinnaasumites ja teistel tiheasustusaladel.

22 Alternatiivkütuste taristu direktiiv jätab laadimispunktide üldkasutatavuse ja võimsusklasside kriteeriumide määratlemise liikmesriikide otsustada ning ei tee vahet erinevat liiki elektrisõidukite vahel. See raskendab taristuvajaduste täpset prognoosimist, esitatud andmete täpsuse hindamist ja riikide võrdlemist:

- a) alternatiivkütuste taristu direktiivi kohaselt on „üldkasutatava laadimispunkti“ puhul tegu punktiga, millele juurdepääsul ei diskrimineerita kasutajaid kusagil liidus. Mittediskrimineeriv juurdepääs võib tähendada erinevaid autentimis-, kasutus- ja maksetingimusi. Selle määratluse üldise olemuse tõttu defineerivad mõned liikmesriigid üldkasutatavaid laadimispunkte kui avalikes kohtades asuvaid ning 24 tundi ööpäevas ja seitse päeva nädalas juurdepääsetavad punkte, ning poolavalikeks nimetatakse laadimispunktide, mis on juurdepääsetavad ainult teatud aegadel ja mille suhtes kehtivad kasutuspiirangud (näiteks nõue kasutada sellega seotud parklat, hotelli või kaubanduskeskust). Osa liikmesriike on sellisest eristamisest loobunud ja leiavad, et üldkasutatavad laadimispunktid on kõik need, mis ei ole mõeldud piiratud kasutamiseks;
- b) alternatiivkütuste taristu direktiivis eristatakse ainult tavapäraseid (< 22 kW) ja kiireid (> 22 kW) laadimispunkte, kuigi kasutusel on palju teisi võimsuskategooriaid. Tegelikult leiab komisjon, et alla 22 kW nimivõimsusega laadimispunktid on hoolimata laadimiskiiruse olulisest erinevusest samaväärsed 350 kW nimivõimsusega punktidega;

- c) alternatiivkütuste taristu direktiivis ei eristata akutoitega elektrisõidukeid ja pistikühendusega hübriidelektrisõidukeid, kuigi nende laadimismudelid on väga erinevad. Ühe hiljutise uuringu kohaselt laadivad akutoitega elektrisõidukid nädalas keskmiselt peaaegu neli korda rohkem energiat kui pistikühendusega hübriidsõidukid¹⁸.

23 TEN-T määruses ei kehtestata alternatiivkütuste taristule konkreetseid nõudeid. Määruses osutatakse „puhaste alternatiivkütuste kättesaadavusele“ põhivõrgus ja märgitakse, et üldvõrgu maanteetaristu võib hõlmata seadmeid alternatiivse jõuallikaga sõidukite tankimiseks või laadimiseks. Määruses ei tehta vahet eri liiki alternatiivkütuste vahel ega määratleta nende kättesaadavust. Jõudsimise ühes oma hiljutises ELi teede auditis¹⁹ järeldusele, et TEN-T määruses ei ole sätestatud selgeid nõudeid alternatiivkütuste taristule.

24 Komisjoni 2017. aasta alternatiivkütuste tegevuskavas²⁰ tunnistati, et „TEN-T lähenemisviisi tuleb tõhusalt kasutada, et saada hiljemalt 2025. aastaks valmis kogu ELi hõlmav laadimise ja tankimise magistraaltaristu. Koridori põhimõtte võimaldab välja selgitada vajakajäämised piiriülese kaugliikuvuse valdkonnas ja kaasata kõiki asjaomaseid sidusrühmi [---]“. Ei alternatiivkütuste taristu direktiivis ega TEN-T määruses ei anta Euroopa põhivõrgukoridoride koordinaatoritele aga konkreetset rolli alternatiivkütuste taristu planeerimisel ja rajamisel nende koridorides. Koordinaatorite 2020. aasta koridoride töökavade analüüs näitas, et need ei sisalda võrreldavat teavet, andmeid ega hinnanguid alternatiivkütuste taristu olemasolu kohta.

Komisjon ei ole suutnud tagada, et riiklikud kavad oleksid ELi seisukohast järjepidevad ja sidusad

25 Alternatiivkütuste taristu direktiivi kohaselt pidid liikmesriigid looma alternatiivkütuste turu arendamiseks riiklikud poliitikaraamistikud. Riiklikest poliitikaraamistikest tuli komisjonile teatada 18. novembriks 2016 ja need pidid sisaldama taristu rajamise kavandamist. Kuigi komisjon vastutab erinevate riiklike poliitikaraamistike sidususe hindamise eest ELi tasandil, ei anna direktiiv talle selles küsimuses konkreetset mandaati ega selgeid volitusi nende täitmise tagamiseks, vaid

¹⁸ „Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s“, T&E, jaanuar 2020.

¹⁹ Eriaruanne nr 9/2020: „ELi maanteepõhivõrk: sõiduajad on lühenenud, kuid võrk ei toimi veel täielikult“, punkt 42.

²⁰ COM(2017) 652 final.

piirdub märkusega, et komisjon peab abistama liikmesriike riiklike poliitikaraamistike alases aruandluses ja valdkondades, kus nad peavad koostööd tegema. Komisjon suhtleb liikmesriikidega alternatiivkütuste komitee ja säästva transpordi foorumi kaudu (komisjoni ja liikmesriikide esindajatest ning 32 erialaühendusest koosnev eksperdirühm).

26 Komisjon andis liikmesriikidele riiklike poliitikaraamistike koostamiseks üksikasjalikke suuniseid. Ta viis enamiku riiklike poliitikaraamistike hindamise lõpule 2017. aasta novembris ja tegeles teemaga ka 2019. aasta veebruaris²¹. Kokkuvõttes järelendas komisjon, et riiklike poliitikaraamistike terviklikkus, sidusus ja ambitsioonikus on riigiti väga erinev, mis võib tuua kaasa turu killustumise ELis. Komisjon leidis, et

- a) kaks liikmesriiki (Hispaania ja Rootsi) ei olnud seadnud laadimispunktide 2020. aasta eesmärki ja nad esitasid prognoosid alles oma riiklike poliitikaraamistike 2019. aasta rakendamisaruannetes, mis koostati hiljem;
- b) kuigi komisjoni suunistes soovitati määrata kindlaks taristu- ja sõidukite vajadused aastateks 2020, 2025 ja 2030, esitati vaid 11 riiklikus poliitikaraamistikus 2025. ja 2030. aasta eesmärgid ja prognoosid;
- c) riiklike poliitikaraamistike ambitsioonikus oli väga erinev: elektrisõidukite hinnanguline osakaal kogu autopargis aastaks 2020 oli vahemikus 0,02–9,22%;
- d) ainult kümnes riiklikus poliitikaraamistikus olid seatud eesmärgid, mis tagaksid 2020. aastaks vähemalt ühe üldkasutatava laadimispunkti iga 10 elektrisõiduki kohta.

27 Kuigi komisjon palus oma suunistes liikmesriikidel esitada andmed laadimispunktide geograafilise jaotuse kohta, ja näidata, mil määral hõlmasid need TEN-T põhi- ja üldvõrku, esitasid piisava ja täieliku teabe ainult seitse liikmesriiki. Komisjon järelendas vähesest teabest hoolimata, et 60 km kriteeriumi aluseks võttes (Teadusuuringute Ühiskeskuse hinnangul peaks see olema laadimispunktide vaheline maksimaalne kaugus) tundub TEN-T põhivõrgu 2025. aastaks laadijatega katmine edenevat heas tempos. Kui aga lisameetmeid ei võeta, võib osa põhivõrgust jääda minimaalse laadimistaristuga katmata. Komisjon juhtis tähelepanu märkimisväärsetele erinevustele laadimispunktide tiheduses naaberriikide vahel ning leidis 14 juhul probleeme laadimistaristu naaberriikide vahelises piiriüleses järjepidevuses.

²¹ SWD(2017) 365 final, 8.11.2017; SWD(2019) 29 final, 13.2.2019, sh nende nelja liikmesriigi (Kreeka, Malta, Rumeenia, Sloveenia) riiklikud poliitikaraamistikud, kes ei olnud oma raamistikust algseks tähtpäevaks, st 1. oktoobriks 2017, teada andnud.

28 Alternatiivkütuste taristu direktiivi kohaselt peab komisjon avaldama ja korrapäraselt ajakohastama teavet riiklike sihtnäitajate ja eesmärkide kohta, mille liikmesriigid on oma riiklikes poliitikaraamistikes esitanud. Liikmesriigid pidid andma oma sihtnäitajate saavutamisel tehtud edusammudest aru 2019. aasta novembriks ja komisjon pidi neid aruandeid hindama 2020. aasta novembriks. Hindamise üks eesmärk oli anda panus alternatiivkütuste taristu direktiivi läbivaatamisse, mida tuli teha 2020. aasta lõpuks. Auditi tegemise ajaks ei olnud komisjon hindamist aga veel lõpetanud, kuna mitu liikmesriiki oli oma aruannete esitamisega märkimisväärselt viivitanud. Komisjoni sõnul on alternatiivkütuste taristu direktiivi läbivaatamine (hindamine ja mõjuhindamine) veel pooleli ning direktiivi läbivaatamise ettepaneku saaks vastu võtta 2021. aasta juuniks.

Laadimisjaamade võrk kasvab, kuid selle rajamises on liikmesriigiti suuri erinevusi

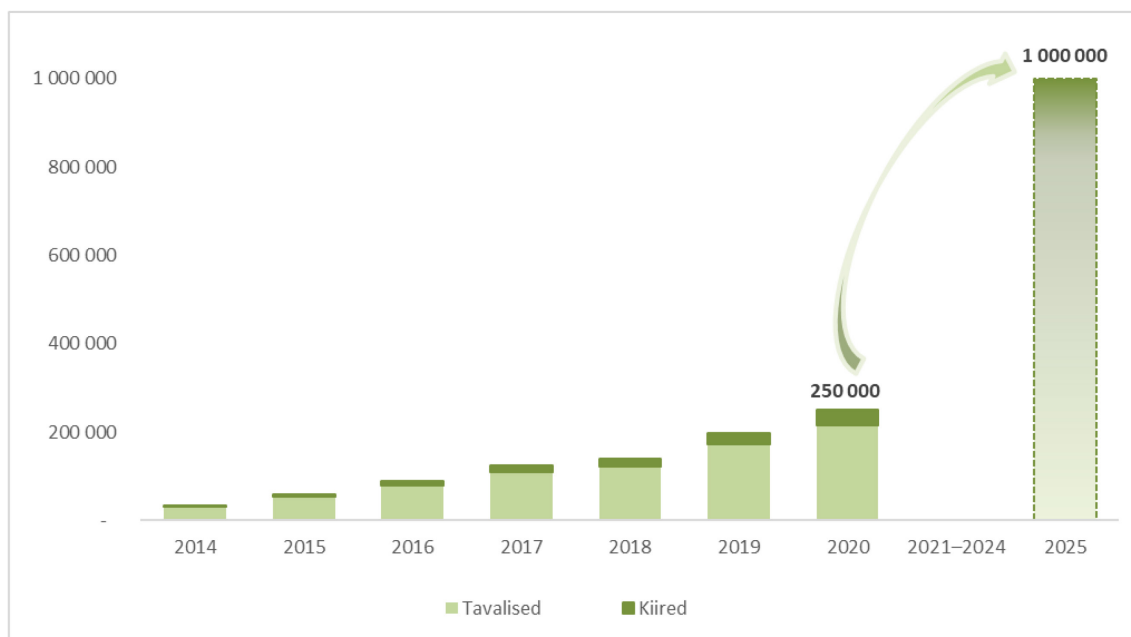
29 Komisjon prognoosis oma 2017. aasta alternatiivkütuste taristu tegevuskavas, et üldkasutatavate laadimispunktide arv peaks suurenema sel ajal olemas olnud 118 000-lt punktilt 2020. aastaks 440 000-ni ja 2025. aastaks ligikaudu 2 miljonini. 2019. aasta rohelise kokkuleppega ajakohastati 2025. aastaks prognoositud arvu ühe miljoni üldkasutatava laadimispunktini. 2020. aasta säästva ja aruka liikuvuse strateegias tehti kindlaks, et 2030. aastaks vajatakse kolme miljonit üldkasutatavat laadimispunkti.

30 Nende prognooside ja seatud eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete osas valitseb aga endiselt suur ebakindlus. ELil puudub üldine strateegiline elektromobiilsuse tegevuskava ning integreeritud poliitika sõidukite, taristu, elektrivõrkude, akude, majanduslike stiimulite, toorainete ja digitaalteenuste kohta. Meie hinnangul peaks selline dokument sisaldama prognoose üldkasutatavate laadimispunktide nõutava arvu, liigi ja tiheduse ning nende kogumaksumuse kohta. Neis prognoosides tuleks võtta arvesse selliseid tegureid nagu elektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidelektrisõidukite hinnanguline osakaal (kuna neil on erinevad laadimisvajadused), võrgu võimsus ja akude mahutavuse areng (mis mõjutab sõiduulatust).

31 *Joonis 2* näitab, et üldkasutatavate laadimispunktide arv ELi 27 liikmesriigis ja Ühendkuningriigis suurenes 2014. aasta ligikaudu 34 000-lt 2020. aasta septembriks 250 000-le (14% neist on alternatiivkütuste taristu direktiivi määratluse kohaselt kiired, st üle 22 kW). Seda on oluliselt vähem kui 2017. aasta tegevuskavas prognoositud 440 000 laadimispunkti. Kui taristu rajamine käib ka edaspidi 2014.–2020. aasta

tempos, on märkimisväärne oht, et 2025. aastaks ei saavutata eesmärki, milleks on 1 miljon üldkasutatavat laadimispunkti. Selle lünga täitmiseks on igal aastal vaja kasutusele võtta 150 000 uut punkti ehk umbes 3000 punkti nädalas.

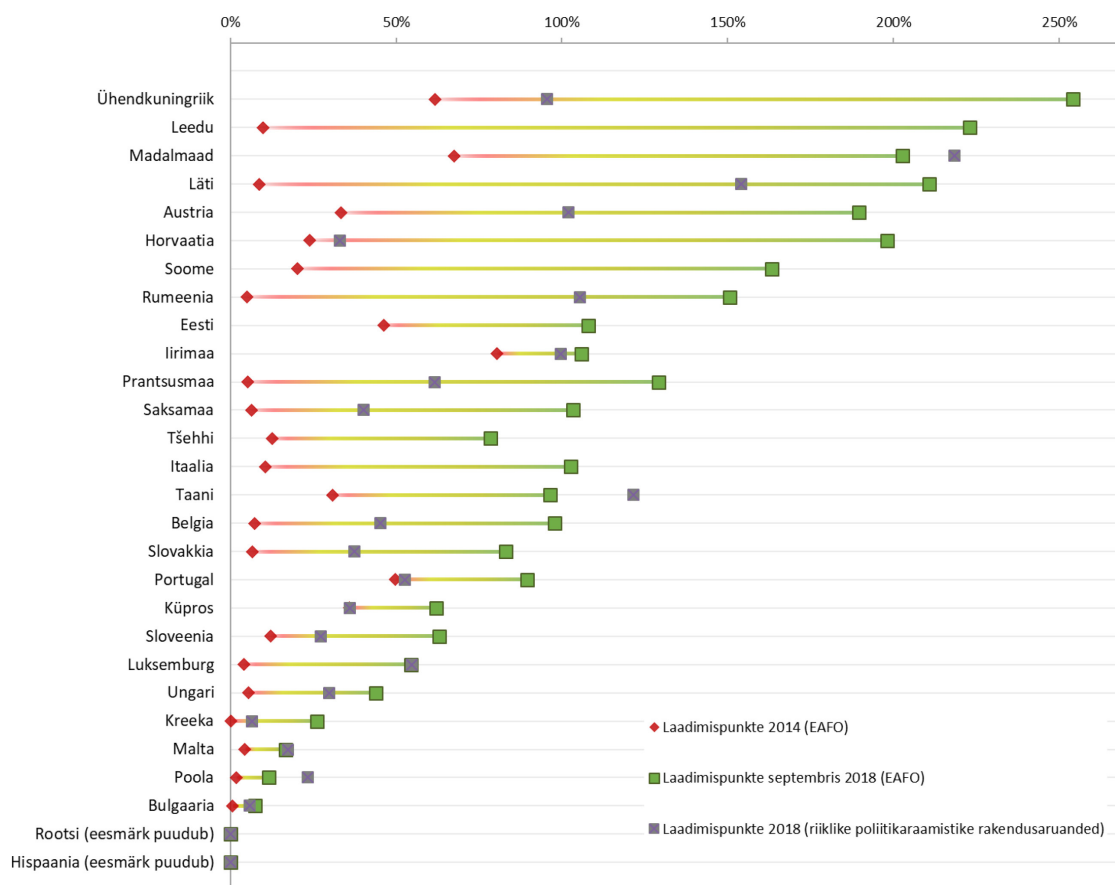
Joonis. Laadimispunktid (EL 27 ja Ühendkuningriik) ja roheline kokkuleppe eesmärk



Allikas: Euroopa Kontrollikoda EAFO andmete põhjal 2020. aasta septembri seisuga (v.a umbes 4100 Tesla laadijat).

32 Komisjonile esitatud riiklike poliitikaraamistike 2019. aasta rakendusaruannete kohaselt olid viis liikmesriiki 2018. aastaks juba saavutanud oma riiklikes poliitikaraamistikes 2020. aastaks seatud laadimispunktide arvu eesmärgid. 12 liikmesriigis oli olukord aga vastupidine, kuna seal oli eesmärgist saavutatud alles vähem kui 50%. Täiendavate andmete kogumiseks ja selleks, et saada võimalikult värske ülevaade laadimispunktide arvust, analüüsisime Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuse (EAFO) 2020. aasta septembri andmeid (vt [joonis 3](#)). Need näitavad, et liikmesriigid on rajanud laadimistaristut väga erineva kiirusega – mõned on oma riiklikes poliitikaraamistikes algselt seatud eesmärgid suure varuga ületanud, teised nende täitmisest aga veel väga kaugel. 2020. aasta septembri seisuga ulatusid liikmesriikide tulemused 7%-st (Bulgaaria) ja 12%-st (Poola) kuni üle 200%-ni (Leedu, Läti ja Madalmaad). Kolm kuud enne 2020. aasta detsembri tähtaega olid 12 liikmesriiki oma eesmärgid saavutanud ja kaheksa liikmesriiki olid saavutanud alla 75%. 13 liikmesriiki ei olnud saavutanud alternatiivkütuste taristu direktiivi soovituslikku suhtarvu (vähemalt üks üldkasutatav laadimispunkt iga 10 elektrisõiduki kohta).

Joonis 3. Laadimispunktid ja riiklike poliitikaraamistike 2020 eesmärgid (EL 27 ja Ühendkuningriik)

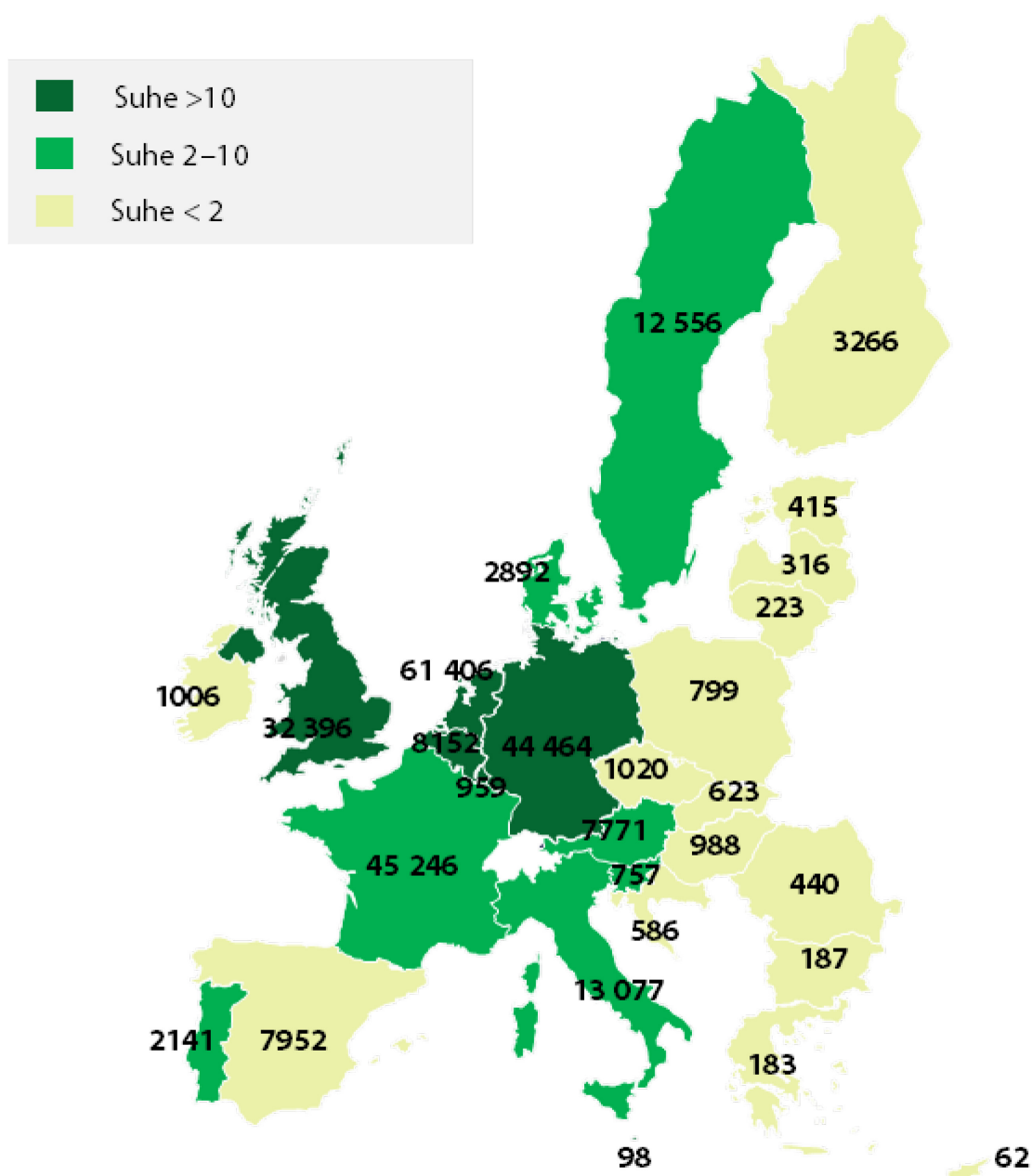


Allikas: EAFO 2014. aasta laadimispunktide kohta; riiklike poliitikaraamistike rakendusaruanded 2018. aasta laadimispunktide kohta (Tšehhi, Eesti, Soome, Itaalia, Leedu kohta andmed puuduvad); EAFO laadimispunktide kohta 2020. aasta septembri seisuga (Madalmaade andmed riigi ettevõtluse arendamise agentuurilt).

33 Leidsime mõningaid lahknevusi riiklike poliitikaraamistike rakendusaruannetes esitatud andmete ja EAFO andmete vahel, peamiselt seetõttu, et üldkasutatavate laadimispunktide määratlus ja loendamine on ebaselge (vt punkt 22). Näiteks EAFO andmed hõlmavad nii üldkasutatavaid kui ka osaliselt üldkasutatavaid laadimispunkte, kuid liikmesriikide aruannetes see järjepidevalt nii ei ole. Madalmaades on EAFO andmetel 61 534 laadimispunkti, kuid ainult 36 187 neist olid täielikult üldkasutatavad, ülejäänud aga osaliselt üldkasutatavad. Täheldasime ka vastuolusid Taani, Luksemburgi ja Poola andmetes, kelle riiklike poliitikaraamistike 2018. aasta rakendusaruannetes esitatud laadimispunktide arv on suurem kui EAFO esitatud 2020. aasta septembri andmed.

34 Laadimistaristu ebaühtlast paiknemist näitlikustatakse [joonisel 4](#), mis näitab laadimispunktide koguarvu ja nende tihedust igas liikmesriigis. Liikmesriigiti on suuri erinevusi: laadimispunktide tihedus on suurim Lääne- ja väikseim ning Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriikides. Valdav enamik ELi 27 liikmesriigi laadimispunktidest (69%) asub Saksamaal, Prantsusmaal ja Madalmaades. Laadimistaristu selline ebaühtlane paiknemine ei hõlbusta elektrisõidukitega kogu ELis reisimist.

Joonis 4. Üldkasutatavate laadimispunktide koguarv ja suhtarv 100 km² maa-ala kohta (EL 27 ja Ühendkuningriik)



ELi ühised pistikühenduse standardid on laialdaselt kasutusele võetud

35 Maailmas kasutatakse erinevaid laadimisstandardeid/-pistikuid (üksikasjalikum teave on esitatud [II isas](#)). Selleks et kehtestada ühised ELi pistikustandardid, nähti alternatiivkütuste taristu direktiivis ette, et koostalitlusvõime tagamiseks peaksid laadimispunktid ELis olema varustatud vähemalt 2. tüübi (vahelduvvool) ja kombineeritud laadimissüsteemi (CCS) (alalisvool) standardiga.

36 Alates alternatiivkütuste taristu direktiivi vastuvõtmisest 2014. aastal on ELi enamikus laadimisjaamades kasutusel vahelduvvoolul põhinev 2. tüübi standard ning alalisvoolul põhinevaks laadimiseks kasutatakse üha laialdasemalt CCS standardit. Tänu sellisele ühtlustamisele saavad elektrisõidukite kasutajad üha enam laadida erinevates võrkudes (vt ka meie enda elektrisõidukite laadimise kogemus [2. selgituses](#)). EAFO andmete kohaselt on CCS süsteemil põhinevate alalisvoolu laadimispunktide osakaal alates alternatiivkütuste taristu direktiivi vastuvõtmisest kahekordistunud, kasvades 26%-lt 2014. aastal 51%-le 2020. aastal. Et jõuda suurema arvu klientideni, investeerivad paljud laadimispunktide käitajad mitmestandardilistesse laadimisseadmetesse, millel on CCS, CHAdeMO ja 2. tüübi pistikud, ning need investeeringud kvalifitseeruvad Euroopa ühendamise rahastust rahastamiseks (vt [pilt 2](#)). Euroopa ühendamise rahastust ei toetata Tesla jaamu, kuna need moodustavad osa margipõhisest laadimisvõrgust, mida praegu saavad kasutada ainult Teslaga sõitvad juhid.

37 Euroopa turul on kõik autotootjad võtnud oma elektrisõidukite vahelduvvooluga laadimiseks kasutusele 2. tüübi standardi. Alalisvooluga laadimiseks on enamik neist juba üle läinud või üle minemas CCS standardile, kuid mõnes mudelis kasutatakse endiselt muid standardeid.

Pilt 2. Euroopa ühendamise rahastust rahastatav mitmestandardiline laadija (CHAdEMO, CCS, tüüp 2)



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

Kogu ELis reisimist raskendab aga endiselt miinimumnõuetele vastavate ühtlustatud maksesüsteemide ja kasutajainfo puudumine

38 Elektromobiilsuse laadimissüsteem hõlmab paljusid osalejaid, kes peavad üksteisega suhtlema. Lisaks laadimispunktide käitajatele (kes vastutavad laadimispunktide paigaldamise ja hooldamise eest) ja liikuvusteenuste osutajatele (kes pakuvad tarbijatele mitmesuguseid liikuvustooteid või -teenuseid), kuuluvad nende hulka elektrisõidukite kasutajad, sõidukitootjad ja võrguettevõtjad. Alternatiivkütuste taristu direktiivis on sätestatud, et laadimispunktide käitajatel lubatakse lepingu alusel osutada klientidele elektrisõidukite laadimise teenust, sealhulgas muude

teenuseosutajate huvides. Selleks vajatakse laadimispunktide käitajate ja liikuvusteenuste osutajate vahelist rändlustehnoloogiat, mis võimaldaks juhtidel kasutada laadimisel ühtset identifitseerimis- või maksemeetodit ning jaamadel suhelda kõigi elektrisõidukitega. See hõlmab vähemalt järgmist: kõigi asjaomaste poolte vahelist lepingut, kas otsest (kahepoolset) või kaudset (läbi rändluskeskuse), ning laadimispunkte, millel on internetiühendus, kaardilugeja või kaugaktiveerimisfunktsioon ning mis kasutab koostalitlusvõimelisi sideprotokolle.

39 Praegu kasutatakse nende osaliste vahelistes füüsilistes ühendustes ja infovahetuses aga mitmesuguseid sideprotokolle. Puuduvad ühtsed ühtlustatud rändlussüsteemid, mis võimaldaks elektrisõidukite kasutajatel laadida ühe liitumislepingu alusel ELi eri laadimisvõrkudes. Sellest tulenevalt võivad elektrisõidukite juhid sõltuvalt kasutatavate laadimispunktide käitajatest ja oma liikuvusteenuste osutajatest vajada mitut liitumist ja olla sunnitud kasutama erinevaid makseviise. Seda küsimust rõhutati hiljutises säästva transpordi foorumi aruandes²², milles märgiti, et teatavatel juhtudel võivad elektrisõidukite kasutajad vajada oma laadimisvajaduste rahuldamiseks mitut lepingut. Aruandes leiti ka, et kogu ELis on väga erinevalt rakendatud alternatiivkütuste taristu direktiivi nõuet, mille kohaselt peavad kõik üldkasutatavad laadimispunktid võimaldama ka ühekordset laadimisvõimalust (ilma lepingut sõlmimata).

40 Erinevate sideprotokollide kasutamine takistab ka kogu ELi hõlmavat reaalarajas teabe kogumist ja vahetamist erinevate laadimisvõrkude kasutatavuse ning laadimis- ja makseandmete kohta. Säästva transpordi foorumil leiti ka, et kuigi teave laadimisjaamade geograafilise asukoha kohta on üldiselt kättesaadav, puudub reaalarajas teave näiteks vigaste laadijate või järjekordade kohta. Lisaks võib olla keeruline saada täielikku teavet laadimise maksumuse kohta ning puudub standard hindade näitamiseks laadimispunktides (vt [2. selgitus](#)).

41 Olukorra parandamiseks valmistab komisjon praegu ette taotlust Euroopa standardiorganisatsioonidele, et need töötaksid välja uued standardid ja täiendaks olemasolevaid, et toetada elektrisõidukite laadimiseks vajalikku täielikult koostalitlusvõimelise sidet (sealhulgas rändlust). Loodetavasti valmib enamik standarditest 2023. aastaks, et need saaks vastu võtta ülevaadatud alternatiivkütuste

²² „Analysis of stakeholder views on key policy needs and opinions for action in Alternative Fuels Infrastructure deployment and consumer services“, november 2019.

taristu direktiivi raamistikus. Komisjon on toetanud²³ ka ühe 15 liikmesriigist koosneva rühma tööd andmete kogumise ja analüüsi üldises protsessis, et kooskõlas ELi aruka transpordi õigusaktidega oleks võimalik kättesaadavaks teha konkreetseid andmeid laadimispunktide asukoha ja kasutamisvalmiduse kohta²⁴.

Euroopa ühendamise rahastust toetatakse laadimispunktide rajamist, kuid komisjon ei ole suutnud tagada, et raha läheks sinna, kus toetust kõige rohkem vajatakse

42 Aruande käesolevas osas uurisime komisjoni menetlusi taristuvajaduste hindamiseks ja Euroopa ühendamise rahastu projektitoetuse andmiseks seal, kus see võib anda lisaväärtust ja kõrvaldada turutõrked. Testisime nende menetluste rakendamist ja hindasime 11 taristuprojektist koosneva valimi põhjal nende elluviimist.

Puudub põhjalik vajaduste analüüs puuduva taristu kohta, et toetada Euroopa ühendamise rahastu prioriteetide seadmist ja projektide väljavalimist

43 DG MOVE koostab Euroopa ühendamise rahastu transpordivaldkonna igaaastased ja mitmeaastased töökavad. Peale konsulteerimist teiste asjaomaste komisjoni talituste ja liikmesriikidega, määratakse neis kavades kindlaks programmi prioriteedid, võttes arvesse TEN-T poliitikat ning geograafilist ja transpordiliikide tasakaalu.

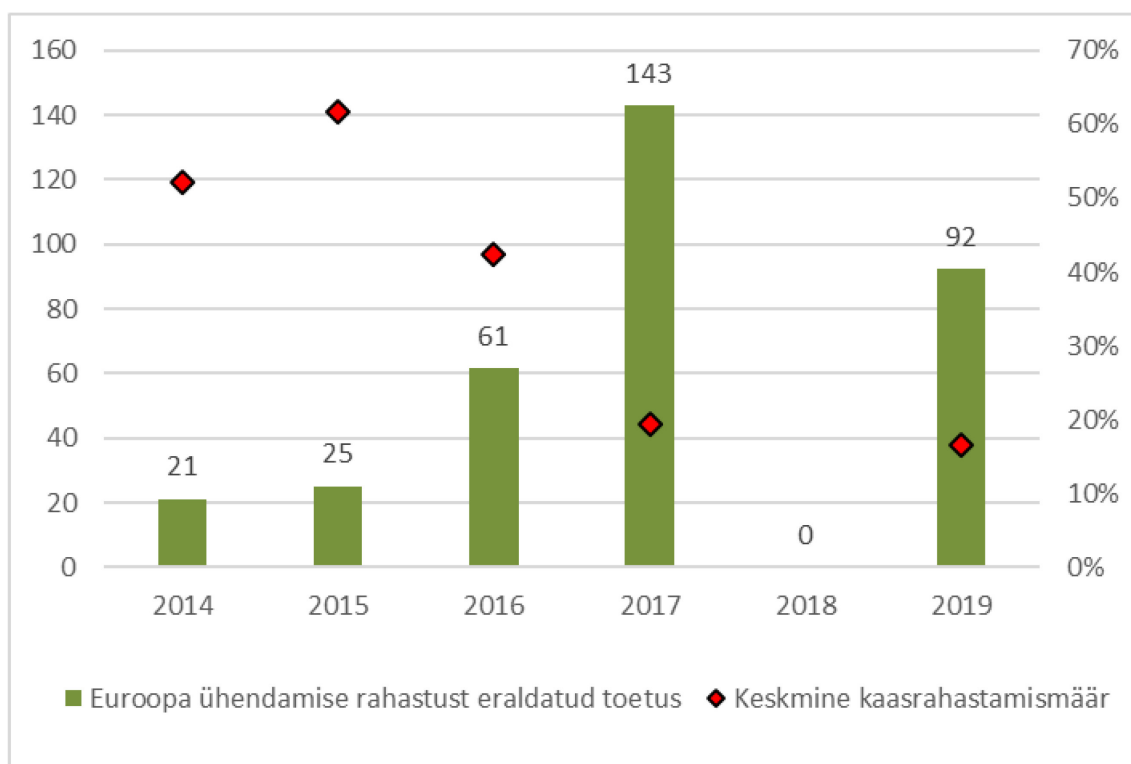
44 Suurema osa Euroopa ühendamise rahastu rahalistest vahenditest moodustavad projektikonkursside alusel antud toetused. Seda protsessi juhib INEA, kes võtab arvesse mitmeaastastes töökavades esitatud prioriteete, rahastamistingimusi ja soovituslikku eelarvet. 2020. aasta detsembri seisuga on rahastamisprioriteedi „Innovatsioon ja uued tehnoloogiad“ raames korraldatud kaheksa Euroopa ühendamise rahastu projektikonkurssi, mille kaudu on toetatud laadimistaristu rajamist.

²³ Programme Support Action on ID and Data collection for Sustainable fuels in Europe (IDACS). Selle toetamise aluseks on komisjoni otsus C(2018) 146 final.

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis; ning sellega seotud määrused, milles käsitletakse direktiivi alusel loodavaid riiklikke ja ühiseid juurdepääsupunkte.

45 Valdkonnapoliitika prioriteetidid ning Euroopa ühendamise rahastu toetuse vorm ja soovituslik eelarve on aja jooksul muutunud, et peegeldada tehnoloogia ja turu arengut (vt [joonis 5](#)). Aastatel 2014–2016 eraldati peaaegu 85% toetusest taristu katseprojekte käsitlevatele uuringutele, mille kaasrahastamismäär moodustas üldassigneeringute puhul 50% ja Ühtekuuluvusfondist rahastatavates piirkondades kuni 85%. Alates 2017. aastast, kui turud olid muutunud küpsemaks, on keskendutud ehitusprojektidele ning Euroopa ühendamise rahastu toetuste ja laenude kombineerimisele (segarahastamisele). Viimastel segarahastamisega projektikonkurssidel on madalamad kaasrahastamismäärad (2017. aastal kuni 20% ja 2019. aastal kuni 15%), puuduvad vaid Ühtekuuluvusfondist rahastatavatele riikidele eraldatud vahendid ja ei toetata uuringute tegemist.

Joonis 5. Maanteetranspordi elektrifitseerimiseks eraldatud Euroopa ühendamise rahastu toetuse muutumine aastatel 2014–2019 (miljonites eurodes)



Allikas: INEA, detsember 2020. 2018. aasta projektikonkursi raames alternatiivkütuste taristule vahendeid ei eraldatud.

46 Laadimistaristule eraldatav Euroopa ühendamise rahastu toetus on keskendunud TEN-T põhivõrgule. Euroopa ühendamise rahastu programmi (2014–2016) esimeste aastate projektikonkurssidel eelistati põhivõrku ja 2017. aasta konkursil seati see rahastamiskõlblikkuse kriteeriumiks. 2019. aasta segarahastamisvahendi projektikonkursil lubati erandkorras kasutada kuni 20% konkreetse projekti taristule eraldatud toetusest üldvõrgus tehtavate tööde jaoks.

Puudub põhjalik vajaduste analüüs puuduva taristu kohta

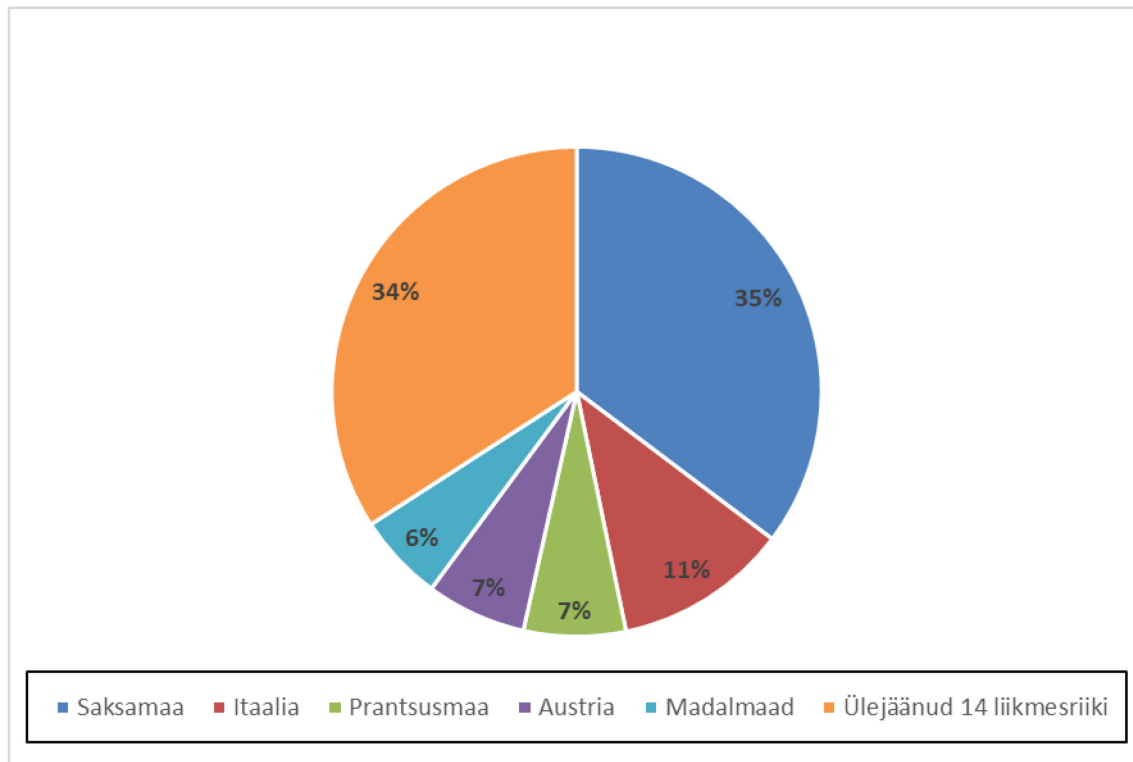
47 Ajavahemikul 2014–2019 ei põhinenud rahastamisprioriteetide seadmine ja rahastatavate projektide väljavalimine puuduva taristu põhjalikul vajaduste analüüsil, et teha kindlaks, kui palju laadimisjaamu oleks vaja, kus need peaksid asuma ja kui võimsad nad peaksid olema. Kõige olulisem toetuskõlblikkuskriteerium on olnud asukoht TEN-T põhivõrgus, mis hõlmab ligikaudu 50 000 km maanteid kõigis liikmesriikides ning selles võrgus asuvaid linnastuid.

48 Euroopa ühendamise rahastu vahendite koondamine põhivõrgule on kooskõlas alternatiivkütuste taristu direktiivi nõudega, et 2025. aastaks kataks laadimistaristu vähemalt TEN-T põhivõrgu. Muude kriteeriumide puudumisel ei suudeta selliste üldiste tingimustega aga ära hoida konkureerivate laadimisjaamade sattumist üksteisele liiga lähedale, ega tagada kogu ELi hõlmavat elektromobiilsust (eelkõige madalama asustustihedusega ja väikese hulga elektrisõidukitega piirkondade katmist).

49 Põhjaliku vajaduste analüüsi puudumine nõrgendab ka INEA projektide valikumenetlust, kuna see tähendab, et rakendusamet ei suuda hinnata vajadust taotlejate pakutava taristu rajamiseks (jaamade arvu, liigi ja asukoha seisukohast).

50 Põhjaliku vajaduste analüüsi puudumise tõttu on ELi tasandil keeruline vajadusi hinnata. Toetusesaajatel on oma taristu rajamise strateegiad, mis kalduvad loomulikult eelistama piirkondi, kus nõudlus on suurem ja ärimudel kõige tulutoovam, st piirkondi, kus turutõrgete oht on väiksem. *Jooniselt 6* nähtub, et 11 projektist koosneva valimi põhjal koondus Euroopa ühendamise rahastu toetus suhteliselt väikesele arvule elektritransporditurgudele, nagu Saksamaa, Itaalia, Prantsusmaa ja Austria (vt ka meie kommentaare killustatuse kohta punktis *34*). See võib suurendada ohtu, et rahastatakse kattuvate teeninduspiirkondadega laadimisjaamu, jättes samal ajal tähelepanuta maanteevõrgu äärepoolsemad alad.

Joonis 6. Euroopa ühendamise rahastu vahendite geograafiline jaotus liikmesriigiti (valimisse kuulunud projektide juba kasutusele võetud laadimisjaamad)



Allikas: Euroopa Kontrollikoda, võttes aluseks 11 valimisse kuulunud projekti raames 2020. aasta juuli seisuga kasutusele võetud jaamade arvu ja asukohad ning meetmele eraldatud Euroopa ühendamise rahastu vahendid.

51 Komisjon sai alles 2017. ja 2019. aastal liikmesriikide riiklikke poliitikaraamistikke analüüsides esialgse ettekujutuse piirkondadest, kus laadimistaristut on suhteliselt vähe (vt ka punkt 27). Saadud esialgset analüüsi ei ole aga seni kasutatud selleks, et ELi vahendeid neisse piirkondadesse ümber suunata. Leidsime eelkõige, et INEA ei kontrolli rahastamisaotluste hindamisel seda, kas kavandatav taristu on kooskõlas vastava riikliku poliitikaraamistikuga või TEN-T põhivõrgukoridoride koordinaatorite töökavadega.

Projektide väljavalimine

52 Valimisse kuulunud 11 projektist kaheksa (47 miljonit eurot Euroopa ühendamise rahastu vahendeid) oli esitatud uuringutena ja komisjon kiitis need sellisena ka heaks, kuigi suurima osa nende projektide kuludest (34–72%) moodustas taristu tegelik rajamine. Mõnel juhul hõlmasid uuringud rohkem kui 200 laadimispunkti rajamist. Kuna need projektid liigitati uuringuteks, oli neil õigus suuremale kaasrahastamismäärale (50%) ja nad ei pidanud esitama kulude ja tulude analüüsi, mis on tavaline nõue tulu teeniva ärilise taristu puhul.

53 Leidsime, et kriteeriumid, mille alusel määratakse kindlaks, kas tegevus kujutas endast uuringut või ehitustöid, olid ebaselged nii konkursikutsete tekstis kui ka INEA hindamismenetluses. Näiteks täheldasime, et INEA ei seadnud piiranguid toetuskõlblike jaamade arvule, mida uuringu raames võis rahastada, ega saanud piisavat põhjendust taotlejate esitatud jaamade arvu kohta. Kriteeriumide puudumisel ei ole komisjonil võimalik vältida olukorda, kus sellised projektid ei mahu uuringu määratluse sisse, nagu see on sätestatud Euroopa ühendamise rahastu määruse artikli 2 lõikes 6²⁵.

54 Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastatavate investeeringute suhtes kohaldatava õigusraamistiku kohaselt peab neile olema lisatud kulude ja tulude analüüs, mille põhjal tõendatakse nende majanduslikku elujõulisust ja määratakse ELi finantstoetuse suurus²⁶. Need nõuded sisalduvad Euroopa ühendamise rahastu projektikonkurssides.

55 Komisjoni suuniste²⁷ kohaselt tuleks innovatsioonisektori kaasrahastatavate investeeringute kulude ja tulude analüüsides prognoosida 15–25 aasta pikkuse võrdlusperioodi eeldatavad rahavood ja leida 4% diskontomäära alusel nende diskonteeritud väärtus. Kuigi suunised ei ole siduvad, tuleks neist kõrvale kaldumist nõuetekohaselt põhjendada. 2017. aasta Euroopa ühendamise rahastu transpordi segarahastamise projektikonkursi korduma kippuvate küsimuste hulka lisati täiendavad suunised, milles soovitati laadimisjaamade puhul kasutada 15-aastast võrdlusperioodi. Alates 2016. aastast on INEA lasknud kulude ja tulude analüüse hinnata sõltumatutel ekspertidel.

²⁵ Projekti rakendamise ettevalmistamiseks vajalik tegevus, nt ettevalmistavad, kaardistamis-, teostatavus-, hindamis-, test- ning kinnitavad uuringud, sh tarkvara kujul, ning kõik muud tehnilised tugimeetmed, sh eeltööd, et projekt määratleda ja seda arendada ning otsustada selle rahastamise üle, nt asjaomaseid asukohti käsitleva eelteabe kogumine ning finantspaketi ettevalmistamine.

²⁶ TEN-T määruse artikli 7 lõike 2 punkt c ja Euroopa ühendamise rahastu määruse artikli 10 lõige 6.

²⁷ Alates 2015. aastast on INEA soovitanud taotlejatel tutvuda komisjoni 2014. aasta detsembris avaldatud dokumendiga „Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014–2020“.

56 Meie valimi kolmest ehitustöödeks liigitatud projektist kahe puhul täheldasime suunistest kõrvale kaldumist, ilma et seda oleks nõuetekohaselt põhjendatud. Mõlemal juhul hõlmasid prognoosid soovitatust lühemat perioodi (15 aasta asemel 10 aastat) ja kasutati kõrgemaid diskontomäärasid (4% asemel 10–12%). Mõlema teguviisi korral kaldutakse alahindama rahavoogusid projektide hilisematel aastatel, mil tulud on elektrisõidukite kasvavat turgu arvestades eeldatavasti suurimad. Nii näidatakse hinnangulist rahastamispuudujääki tegelikust suuremana. Kuna suunistest kõrvale kaldumist piisavalt ei põhjendatud, ei olnud täielikult tõendatud ka vajadus täita rahastamispuudujääk ELi vahenditega.

Euroopa ühendamise rahastu edendab taristu rajamist, kuid auditeeritud projektid ei kõiki neile seatud eesmärke saavutanud

57 Euroopa ühendamise rahastust on alates 2014. aastast kaasrahasanud laadimistaristu rajamist. Kokku on INEA poolt aastatel 2015–2020 sõlmitud toetuslepingutega²⁸ toetatud ligikaudu 19 000 laadimispunkti rajamist ELis ja Ühendkuningriigis. Toetuslepingud sisaldavad ka peamisi kvalitatiivseid nõudeid: toetusesaajad peavad kasutama alternatiivkütuste taristu direktiivis ette nähtud standardseid ühendusi, tagama ööpäevaringse avatud juurdepääsu ning võimaldama laadimist ka liitumislepinguta klientidele. Selles mõttes on ELi eraldatud rahastamine tõhusalt edendanud koostalitlusvõimet ja direktiivi nõuete rakendamist.

58 ELi rahastatud laadimistaristu otseseks testimiseks tegime elektrisõidukiga kaks reisi Saksamaal, Itaalias ja Prantsusmaal asuvatesse laadimisjaamadesse (vt [2. selgitus](#)).

²⁸ 2014.–2019. aastal välja kuulutatud projektikonkursside raames.

2. selgitus

Audiitorid teel: e-liikuvuse testimine

Tegime Luksemburgist elektrisõidukiga kaks reisi ja sõitsime läbi umbes 2500 km, et külastada ja katsetada Saksamaal, Prantsusmaal ja Itaalias asuvat kümmet kaasrahastatud laadimisjaama, mida käitavad kolm Euroopa ühendamise rahastust toetust saanud ettevõtjat. Võime kinnitada, et koostalitlusvõime toimis piiriüleselt (st jaamu saavad kasutada ka kolmandatest isikutest liikuvusteenuste osutajad) – meil oli võimalik tasuda oma Luksemburgi liikuvusteenuste osutaja kliendikaardiga. Kõigis külastatud jaamades said maksta ka liitumislepinguta kasutajad. See toimis (kõigis jaamades) mobiilirakenduse või veebisaidi kaudu ja (mitmes jaamas) kontaktivaba krediit-/deebetkaarditerminali abil. Ühel korral ei õnnestunud meil oma sõidukit laadida probleemi tõttu sõiduki ja laadimisjaama omavahelises sides, kuigi mõlemad kasutasid CCS standardit.



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

Reiside ajal oli meil veebisaitide ja mobiilirakenduste (nt Google Maps, laadimispunktide käitajad, liikuvusteenuste osutajad) kaudu olemas reaalaajas teave jaamade asukoha ja kasutatavuse kohta. Liitumislepinguta laadimise hind oli selgelt märgitud kas jaama terminalidel või mobiilirakendustes. Leidsime aga, et hinnad olid esitatud erinevalt (eurodes kWh, minuti või laadimise kohta), mis ei hõlbusta võrreldavust, nagu nõutakse alternatiivkütuste taristu direktiivis.

Asukohtade leidmine

59 Euroopa ühendamise rahastu rahastamisaotlustes ja toetuslepingutes ei täpsustata, kus kavandatav taristu peab asuma. Toetusesaajad võtavad tavaliselt üldise kohustuse rajada konkreetses liikmesriikides teatav arv laadimisjaamu.

60 Projekti tegeliku rakendamise ajal võib aga toetustingimustele vastavate asukohtade leidmine osutuda toetusesaajate jaoks suureks probleemiks. Lisaks sellele, et nad peavad täitma peamise toetuskõlblikkuse nõude (asukoht TEN-T põhivõrgu maanteel), võivad neid takistada erinevad pikad loamenetlused, kiirteeäärsete kontsessioonide piiratud arv ja suurenev konkurents teiste laadimispunktide käitajatega. Kohati süvendavad seda olukorda maaomanike ja elektrivõrguettevõtjate pakutavad ebasoodsad tingimused, mis sunnivad toetusesaajaid otsima alternatiivseid asukohti.

61 Peamiselt nende probleemide tõttu olid kõik 11 meie auditeeritud projekti seisnud silmitsi või seisid silmitsi viivitustega nende elluviimisel – mahajäämus algsetest ajakavadest oli 5–24 kuud. Auditi ajaks oli neli projekti juba lõpule viidud, kuid seda 5–12 kuuliste viivitustega. Kaks neist projektidest lõpetati, ilma et nende algselt kokku lepitud väljundid oleks täielikult saavutatud – lepingutega ette nähtud 303 jaamast võeti kasutusele 243 (80%). See oli taas suures osas tingitud raskustest sobivate toetustingimustele vastavate asukohtade leidmisel.

62 Kaasrahastatud uuringute puhul tähendasid sellised viivitused ja muud raskused mitte ainult seda, et asjaomast taristut ei rajatud õigeaegselt, vaid ka seda, et jaamade tulevaseks rajamiseks (mis oli uuringute lõppeesmärk) vajalikke kõiki andmeid ei olnud võimalik koguda ja analüüsida kavakohaselt. Meie valimi kuuest toetusesaajast kaks tegid uuringuid, mis hõlmasid 2014.–2016. aasta projektikonkursside raames katsetaristu rajamist, kuid enne nende uuringute lõpuleviimist ja neist aru andmist anti neile 2017. aasta projektikonkursi raames ka Euroopa ühendamise rahastust toetust suure hulga jaamade rajamiseks.

63 Komisjon ei konsolideeri ega hinda süstemaatiliselt uuringute tulemusi, et kasutada neid tulevaste projektide ja poliitikaalgatuste sisendina. Lisaks ei saanud me auditi käigus teavet selle kohta, kuidas sidusrühmad, eelkõige liikmesriikide poliitikakujundajad ja teised turule sisenejad, kasutasid kaasrahastatud uuringute käigus koostatud laadimistaristu rajamise kavasid.

Võrdne ja jätkusuutlik juurdepääs kaasrahastatud projektidele

64 Erinevalt Euroopa struktuuri- ja investeerimisfonde käsitlevatest ühistest sätetest²⁹ ei nõuta Euroopa ühendamise rahastu reeglites, et toetusesaajad käitaksid taristut teatava minimaalse ajavahemiku jooksul. Toetuslepingutes ei osutata ajavahemikule, mille jooksul rahastatud taristu peaks edasi toimima (selle kestvus), ning komisjon ei jälgi seda aspekti. Rõhutasime ühes oma varasemas aruandes³⁰ ELi rahastatud taristu kestvusega seotud riske, sealhulgas probleeme projektide väljundite ja tulemuste säilitamisel. Vähene kestvus ja projektijuhtimisel sellele aspektile osutatav puudulik tähelepanu võivad vähendada avaliku sektori vahendite kasutamise tulemuslikkust (vt **3. selgitus**).

3. selgitus

Kaasrahastatud taristu, mille kasutamisest on loobutud

Projekti CORRI-DOOR³¹ (mis käivitati enne Euroopa ühendamise rahastut ja mis ei olnud meie auditeeritud valimis) kaasrahastati 2014. aasta aprillist 2015. aasta detsembrini TEN-T programmi raames 50% ulatuses summas 4,3 miljonit eurot. Projekti üldeesmärk oli edendada elektrisõidukite kasutuselevõttu Prantsusmaal TEN-T võrgu põhitelgedel, muu hulgas arendades välja, katsetades, käitades ja jälgides katseprojekti, mis koosnes algselt 200 koostalitlusvõimelisest ja mitmestandardilisest 50 kW kiirlaadimisjaamast. Avalikult on teatatud, et pärast tehnilisi raskusi ja kahte vahejuhtumit, mida peeti kasutajate jaoks turvaohutudeks, loobuti 2020. aastal ennetavalt projekti 189 jaama (kokku 217-st) kasutamisest³².

65 Lisaks ei ole toetuslepingutes piisavalt selgelt ette nähtud, kuidas tuleb kohaldada alternatiivkütuste taristu direktiivi nõuet, mille kohaselt peab kõigil kasutajatel olema mittediskrimineeriv juurdepääs. Alternatiivkütuste taristu direktiivi artikli 2 lõikes 7 määratletakse üldkasutatav laadimispunkt kui punkt, millele juurdepääsul ei diskrimineerita kasutajaid kusagil liidus. Mittediskrimineeriv juurdepääs võib hõlmata erinevaid autentimis-, kasutus- ja maksetingimusi. Komisjon ei hinda taotlusi selle alusel, kuidas täpselt kavatseb toetusesaaja tagada mittediskrimineeriva juurdepääsu

²⁹ Määruse (EL) nr 1303/2013 artikkel 71.

³⁰ Eriaruanne nr 8/2018: „ELi toetus ettevõtete tootlikele investeringutele – vajatakse suuremat rõhku kestvusele“.

³¹ TEN-T projekt number 2013-EU-92055-S.

³² <https://www.izivia.com/en/unavailability-on-corri-door>.

hinnastamise seisukohast, samuti ei jälgi INEA, kas seda nõuet kaasrahastatud laadimisjaama käitamisel ka tegelikkuses täidetakse.

66 Eriti murettekitavad on äritingimused, mida toetusesaajad esitavad erinevatele liikuvusteenuste osutajatele, kes kavatsevad lasta oma elektrisõidukite juhtidest klientidel neid kaasrahastatud taristuid kasutada. Leidsime, et lisaks rändlusplatvormide kaudu pakutavatele ühistele ja kõigile kehtivatele tingimustele sõlmivad mõned laadimispunktide operaatorid valitud liikuvusteenuste osutajatega ka otse kahepoolseid soodsamatel tingimustel lepinguid. See kahjustab liikuvusteenuste osutajate võrdset kohtlemist ja viib lõpuks kaasrahastatud laadimisjaamade lõppkasutajate ebavõrdse kohtlemiseni.

Laadimisjaamade kasutamine

67 Toetuslepingutes ei määrata kindlaks kaasrahastatud taristu konkreetseid tulemuseesmärke ning INEA ei nõua, kogu ega analüüsi süstemaatiliselt tulemusandmeid pärast seda, kui laadimisjaam on tööle hakanud.

68 Küsisime valimisse kuulunud projektide toetusesaajatelt andmeid kuni 2020. aasta juunini rajatud jaamade kasutamise kohta. Igakuine keskmine laadimiste arv ja kestus oli järgmine:

Tabel 3. Keskmine igakuine kasutus

Liik	Laadimiste arv	Laadimise kestus (minutites)
Ülikiired jaamad	77	28
Kiired jaamad	31	70
Tavajaamad	5	123

Allikas: toetusesaaja esitatud andmed.

69 Esitatud statistika on kooskõlas üldise hinnanguga, mille andsid meie päringule vastanud toetusesaajad – praegune kasutus on oodatust väiksem. Tunnistame küll, et elektrisõidukite turg on alles algusjärgus ja kasvab lähiaastatel kindlasti märkimisväärselt, ent märgime samas, et laadimisjaamade praegune vähene kasutamine suurendab nii nende investeeringute kui ka neile eraldatud ELi eelarve jätkusuutlikkusega seotud riske.

Järeldused ja soovitused

70 Jõudsime järeldusele, et kuigi on saavutatud edu elektrisõidukite laadimise ühise ELi pistikustandardi kasutuselevõtul ning on parandatud juurdepääsu erinevatele laadimisvõrkudele, on elektrisõidukiga kogu ELis liikumisel endiselt takistusi. Laadimisjaamade tihedus on riigiti erinev, maksesüsteemid ei ole ühtlustatud ja kasutajatele ei ole piisavalt reaalajas teavet.

71 Taristule ei ole seatud selgeid ja järjepidevaid miinimumnõudeid, mis tagaksid ELi ülese elektritranspordi. Selle tulemusel on võrgu katvus ebaühtlane ja esineb mitmeid vastuolusid. Komisjoni ülesanne on abistada liikmesriike ning tagada nende poliitikaraamistike omavaheline sidusus ja järjepidevus, kuid tal on selle ülesande täitmise tagamiseks vaid piiratud mandaat ja volitused. Komisjon on ise järeldanud, et riiklikud poliitikaraamistikud on oma terviklikkuse, ambitsioonikuse ja sidususe poolest väga erinevad (vt punktid [20–28](#)).

72 Komisjonil on õnnestunud edendada elektrisõidukite laadimise ühiste minimaalsete ELi pistikustandardite (tüüp 2 ja CCS/Combo 2) kasutuselevõttu. Nende kasutuselevõtt levib laialdaselt kogu ELis, andes elektrisõidukite kasutajatele järk-järgult ühtlustatuma juurdepääsu erinevatele laadimisvõrkudele. Kogu ELis reisimist raskendab aga endiselt ühtlustatud maksesüsteemide ja piisava kasutajainfo puudumine (vt punktid [35–41](#)).

1. soovitus: kehtestada laadimistaristule kogu TEN-T võrgus kehtivad miinimumnõuded

Kogu ELi hõlmava elektritranspordi eesmärgi saavutamiseks peaks komisjon kehtivate õigusaktide läbivaatamisel ja muutmisel tegema ettepaneku TEN-T võrgu jaoks laadimistaristu miinimumnõuete kehtestamiseks. Need peaksid hõlmama geograafilist mõõdet (nt laadimispunktide vaheline keskmine vahemaa) ja üldkasutatavuse paremat määratlemist, laadimisjaamade liike, makseviise ja kasutajatele piisava teabe andmist.

Tähtaeg: 2021. aasta lõpuks (alternatiivkütuste taristu direktiivi ja TEN-T läbivaatamise ajaks).

73 Hoolimata stabiilsest kasvust aastatel 2014–2020 on keeruline saavutada roheline kokkuleppe eesmärk, mis on 1 miljon laadimispunkti 2025. aastaks. ELi elektromobiilsuse integreeritud strateegilise tegevuskava puudumine tähendab, et vajadused taristu järele ei ole täpselt teada, mis omakorda ohustab laadimistaristu edukat ja õigeaegset rajamist.

74 Liikmesriigid on rajanud laadimistaristut väga erineva kiirusega. Mõned on seatud eesmärgid suure varuga ületanud, teised nende täitmisest aga veel väga kaugel. 2020. aasta septembri seisuga olid kaheksa liikmesriiki saavutanud alla 75% sama aasta lõpuks seatud eesmärgist. Elektromobiilsuse turg on kogu ELis endiselt killustatud, ning laadimistaristu tihedus ja elektrisõidukite osakaal liikmesriikides on väga erinevad (vt punktid 29–34 ja *lisa*)

2. soovitus: koostada ELi elektromobiilsuse strateegiline tegevuskava

Komisjon peaks koostama tervikliku ja integreeritud ELi elektromobiilsuse strateegilise tegevuskava, et suunata sidusrühmi ja poliitikakujundajaid roheline kokkuleppe eesmärkide ja laadimistaristu sihtnäitajate saavutamisel.

Tähtaeg: 2021. aasta lõpuks.

75 Kuigi Euroopa ühendamise rahastu rahastamisprioriteedid, eelarved ja kaasrahastamismäärad on aja jooksul (2014–2019) muutunud, ei põhinenud need põhjalikul vajaduste analüüsil, et teha kindlaks, kui palju laadimisjaamu oleks vaja, kus need peaksid asuma ja kui võimsad nad peaksid olema. Ilma sellise analüüsita ei ole komisjon suutnud suunata Euroopa ühendamise rahastu vahendeid neisse piirkondadesse, kus laadimistaristut on kõige vähem.

76 Euroopa ühendamise rahastu vahendite koondamine põhivõrgule on kooskõlas alternatiivkütuste taristu direktiivi nõudega, et 2025. aastaks oleks vähemalt TEN-T põhivõrk laadimistaristuga kaetud. Muude kriteeriumide puudumisel ei ole selline lai kasutamisaala aga takistanud Euroopa ühendamise rahastu vahendite koondumist vähestesse liikmesriikidesse ega taga kogu ELi hõlmavat elektromobiilsust, eelkõige selliste piirkondade katmist, kus elektrisõidukeid kasutatakse vähe.

77 Aastatel 2014–2016 kaasrahastatud uuringud oleksid võinud toetada laadimistaristu vajaduste hindamist. Komisjon aga ei konsolideeri ega hinda süstemaatiliselt uuringute tulemusi, et kasutada neid tulevaste projektide ja poliitikaalgatuste sisendina (vt punkt 63). Ehitustööde rahastamistaotlustele lisatud kulude ja tulude analüüsides kasutasid mõned toetusesaajad piisavalt põhjendamata eeldusi (vt punktid 43–56).

3. soovitus: taristu- ja rahastamispuudujäägi analüüs

Komisjon peaks TEN-T põhivõrgukoridoride koordinaatorite toel koostama puuduva taristu analüüsi, et teha läbivaadatud alternatiivkütuste taristu direktiivi ja TEN-T nõuete põhjal kindlaks, kus TEN-T võrgus on laadimispunkte puudu ning kui palju ja mis liiki laadimispunkte on vaja. Komisjon peaks seda täiendama rahastamispuudujäägi analüüsiga, et teha kindlaks TEN-T võrgu lõigud, mille puhul ei saa eeldada, et vajaliku taristu rajamiseks piisab üksnes turujõududest. Komisjon peaks Euroopa ühendamise rahastu eelarvet ja prioriteete käsitlevate ettepanekute tegemisel tuginema neile kahele analüüsile.

Tähtaeg: 2021. aasta lõpuks.

4. soovitus: projektide valimine

Euroopa ühendamise rahastule esitatud toetustaotluste hindamisel ja valimisel peaks komisjon:

- a) võrdlema taotleja pakutud taristut taristu- ja rahastamispuudujäägi üldise analüüsiga (vt 3. soovitus);
- b) veenduma projekti kulude ja tulude analüüsi põhjal rahastamise vajalikkuses ja kui taotleja ei ole järginud komisjoni kulude ja tulude analüüsi suuniseid, saama selle kohta piisava põhjenduse;
- c) kehtestama katsetaristu rajamisega seotud uuringuid käsitlevate taotluste hindamisel objektiivsed kriteeriumid (laadimisjaamade arv, liik ja asukoht), mille täitmise korral on uuringud toetuskõlblikud.

Tähtaeg: 2021. aasta lõpuks.

78 Alates 2014. aastast on Euroopa ühendamise rahastust toetatud koostalitlusvõimeliste laadimisjaamade rajamist kogu ELis. Kõigi meie valimisse kuulunud 11 projekti rakendamine hilines aga 5–24 kuud. Neljast lõpetatud projektist kahe väljundid saavutati vaid osaliselt. Peamine tegur, mis põhjustas nii viivitusi kui ka väljundite üksnes osalist saavutamist, oli sobivate asukohtade leidmise keerukus.

79 Euroopa ühendamise rahastu toetuslepingutes ei nõuta minimaalset tegevusaega pärast taristu kasutuselevõttu ja projektide lõpetamist, ning komisjon ei jälgi toetust saava taristu kasutamist ja toimimist. Samuti ei ole toetuslepingutes piisavalt selgelt määratletud mittediskrimineeriva juurdepääsu nõuet. Kuna puuduvad reeglid, mis reguleeriksid laadimispunktide käitajate ja liikuvusteenuste osutajate vahelist suhet, puudub kindlus, et kaasrahastatud laadimisjaamad pakuvad kõigile kasutajatele mittediskrimineerivat juurdepääsu.

80 INEA ei kogu süstemaatiliselt andmeid kaasrahastatud jaamade kasutamise kohta. Statistika näitab, et neid jaamu kasutatakse praegu üldiselt vähe (vt punktid [57–69](#)).

5. soovitus: jätkusuutlik ja võrdne juurdepääs kaasrahastatud taristule

Komisjon peaks

- a) tagama, et laadimistaristu rajamiseks sõlmitavad toetuslepingud sisaldaksid jätkusuutlikkuse klauslit, millega nõutakse, et kaasrahastatud taristu peab toimima ja olema kasutajatele kättesaadav teatava minimaalse ajavahemiku jooksul pärast kasutuselevõttu;
- b) tagama, et laadimistaristu rajamiseks sõlmitavad toetuslepingud sisaldaksid nõuet selle kohta, et laadimispunktide käitajad tagaksid kõigile kasutajatele mittediskrimineeriva juurdepääsu. Selleks võib näiteks nõuda, et laadimispunktide käitajad pakuksid kõigile liikuvusteenuste osutajatele võrdseid äritingimusi, mis põhinevad selgetel, objektiivsetel ja läbipaistvatel kriteeriumidel ning millel on teatav minimaalne kehtivusaeg;
- c) tegema peale taristu kasutuselevõttu valimi-/riskipõhist järelkontrolli kaasrahastatud taristu kasutamise ja toimimise kohta.

Tähtaeg: punktide a ja b puhul 2021. aasta 2021. aasta lõpp ning punkti c puhul peale taristu kasutuselevõttu.

II auditikoda, mida juhib kontrollikoja liige Iliana Ivanova, võttis käesoleva ülevaate vastu 3. märtsi 2021. aasta koosolekul Luxembourgis.

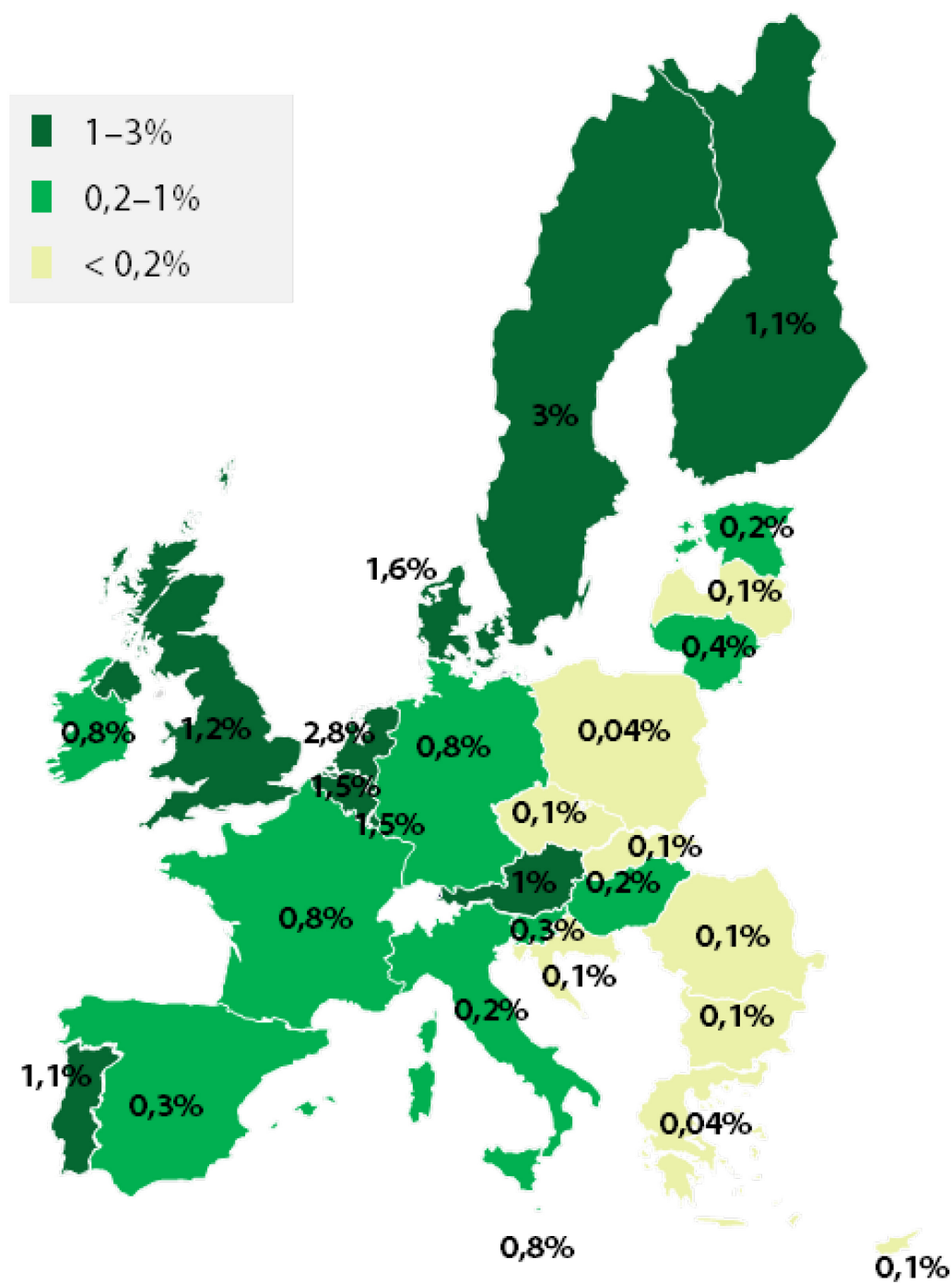
Kontrollikoja nimel

president

Klaus-Heiner Lehne

Lisad

I lisa. Elektrisõidukite protsent kõigist sõiduautodest, EL 27 ja Ühendkuningriik



Allikas: Euroopa Kontrollikoda EAFO andmete põhjal akutoitega ja pistikühendusega hübriidelektrisõidukite kohta (2020. aasta septembri seisuga).

II lisa. Elektrisõidukite laadimisstandardid

Laadimisstandard	Märkused
Vahelduvvool (AC)	
Tüüp 1	SAE J1772, mida kasutatakse peamiselt Põhja-Ameerikas ja Aasias.
<u>Tüüp 2 (ELi standard)</u>	Alternatiivkütuste taristu direktiivi II lisa kohaselt peavad elektrisõidukite vahelduvvoolul töötavad laadimispunktid olema koostalitluse eesmärgil varustatud vähemalt standardis EN 62196–2 kirjeldatud 2. tüübi pistikupesade või pistikutega.
Tüüp 3	Kasutusel Itaalias ja Prantsusmaal, kuid alates 2012. aastast neid enam ei paigaldada.
Alalisvool (DC)	
Tüüp 4 (CHAdEMO)	Kasutusel Jaapanis ja Euroopas. Näiteks nõuab Prantsusmaa, et kõik üldkasutatavad kiirlaadimispunktid peaksid olema 31. detsembriks 2024 varustatud CHAdEMO pistikühendusega. See on standard järgnevate mudelite puhul: Citroën Berlingo Electric ja C-Zero, Kia Soul, Mitsubishi Outlander PHEV ning iMiEV, Nissan eNV-200 ja Leaf ja Peugeot iOn.
<u>CCS (ELi standard)</u>	Alternatiivkütuste taristu direktiivi II lisa kohaselt peavad elektrisõidukite alalisvoolul töötavad laadimispunktid olema koostalitluse eesmärgil varustatud vähemalt standardis EN 62196–3 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ pistikühendustega. See on standard järgnevatel elektrisõidukite mudelitel: BMW i3 and iX3, Fiat 500e, Mercedes EQC, Jaguar I-Pace, Audi E-Tron, Volkswagen e-Golf and ID.3, Tesla Model 3, Porsche Taycan.

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

Akronüümid ja lühendid

DG MOVE: transpordi ja energeetika peadirektoraat

EAFO: Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskus

INEA: Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet

TEN-T: üleeuroopalised transpordivõrgud

Mõisted

Biogaas: looduslikult esinev gaas, mis tekib orgaanilise aine lagunemisel anaeroobsete bakterite mõjul ja mida kasutatakse biokütusena.

Biokütus: kuivast orgaanilisest ainest või põlevatest taimeõlidadest toodetud kütus.

Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskus: ELi veebiportaal, mis pakub teavet ja uudiseid alternatiivkütuste ja laadimisjaamade asukoha kohta.

Euroopa roheline kokkulepe: 2019. aastal vastu võetud ELi majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta EL 2050. aastaks kliimaneutraalseks.

Euroopa ühendamise rahastu: vahend, millest antakse rahalist toetust energia-, transpordi- ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia sektoritele kestliku ja ühendatud taristu loomiseks.

Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet: ELi asutus, mis vastutab TEN-T programmi ning Euroopa ühendamise rahastu ning programmide „Horisont 2020“ ja Marco Polo (2007–2013) teatavate osade tehnilise ja rahalise rakendamise eest.

Kasvuhoonegaasid: gaasid, näiteks süsinikdioksiid või metaan, mis neelavad ja paiskavad õhku kiirgust ning moodustavad Maa atmosfääris soojust mitte läbi laskva kihi, mille tõttu Maa pind soojeneb ja tekib nn kasvuhooneefekt.

Laadimispunkti käitaja: ettevõtte, kes vastutab elektrisõidukite laadimispunktide paigaldamise ja hooldamise eest.

Liikuvusteenuste osutaja: üksus, mis pakub tarbijatele mitmesuguseid liikuvustooteid või -teenuseid, näiteks laadimisel kasutatavad maksekaardid ning makse- või navigatsioonitarkvara.

Mitmeaastane finantsraamistik: ELi eelarveraamistik, milles kehtestatakse kuues rubriigis tavaliselt seitsme aasta pikkuseks perioodiks prioriteedid (poliitikaeesmärkide põhjal) ja ülemmäärad. See on struktuur, mille raames kehtestatakse ELi iga-aastane eelarve ja seatakse piirid iga kulukategooria kulutustele. Praegune mitmeaastane finantsraamistik hõlmab ajavahemikku 2021–2027.

Säästva ja aruka liikuvuse strateegia: 2020. aastal esitatud ELi strateegia, mille eesmärk on vähendada transpordiga seotud heitkoguseid 2050. aastaks 90%, mis saavutatakse läbi konkurentsivõimelisema, ohutuma, kättesaadavama ja taskukohasema transpordisüsteemi.

Taaste- ja vastupidavusrahastu: ELi rahalise toetuse mehhanism COVID-19 pandeemia majandusliku ja sotsiaalse mõju leevendamiseks ja taastumise kiirendamiseks, edendades samal ajal rohepööret ja digiüleminekut.

Ühtekuuluvusfondist rahastatav piirkond: piirkond, mille kogurahvatulu elaniku kohta on alla 90% ELi keskmisest ning mis vastab seetõttu Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele.

Üleeuroopalised transpordivõrgud: üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika raames arendatav maantee-, raudtee-, õhu- ja veetaristu arendusprojektide kogum, mis sisaldab kiirraudteevõrku, satelliitnavigatsioonisüsteemi ja arukaid transpordijuhtimissüsteeme.

**EUROOPA KOMISJONI VASTUSED EUROOPA KONTROLLIKOJA
ERIARUANDELE „ELEKTRISÕIDUKITE LAADIMISTARISTU:
LAADIMISJAAMU ON KÜLL ROHKEM, KUID NENDE EBAÜHTLANE
PAIKNEMINE MUUDAB KOGU ELi REISIMISE KEERULISEKS“**

KOKKUVÕTE

III. Alternatiivkütuste ja sõidukite valdkonnas vastutavad ühiste standardite väljatöötamise eest Euroopa standardiorganisatsioonid. Komisjon võtab need standardid, kui need on kokku lepitud, alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu direktiivi kohaste delegeeritud õigusaktidega ELi õigusesse üle.

V. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu direktiivi alusel ei ole komisjonil õigust koordineerida taristu kasutuselevõttu liikmesriikides. See on jäetud liikmesriikide ainupädevusse.

VII. Komisjon leiab, et laadimispunktide käitajad ja liikuvusteenuste osutajad vajavad teatavat paindlikkust, et tagada innovatsioon kliendikesksete makseteenuste jaoks. Komisjon leiab, et oleks vaja kehtestada ühine miinimumstandard pangakaardiga tehtavate liitumislepingtona maksete jaoks.

Komisjon juhib tähelepanu ka sellele, et kogu ELis ei ole ikka veel piisavalt laadimisoperaatoreid ja liikuvusteenuste osutajaid, kes pakuksid rändlusteenusena tihedaid võrke, mis kataksid märkimisväärsed geograafilisi alasid ja vastaksid kasutajate vajadustele.

VIII. Aastatel 2014–2016 eraldati elektrisõidukite võrgustikele Euroopa ühendamise rahastu vahendeid peamiselt katsemeetmetena, et toetada esirinnas olevaid ettevõtjaid võrgu esialgsel kasutuselevõtmisel, eelkõige kiirlaadimistaristu puhul, ning turu katsetamisel, et toetada massituru väljakujunemist.

Alates 2017. aastast on Euroopa ühendamise rahastu meetmed olnud suunatud taristu ulatuslikule kasutuselevõtule madalama ELi toetusmääraga.

Eraettevõtjad otsustavad rajada laadimisjaama konkreetsesse piirkonda, et optimeerida jaamade kasutamist. ELi rahastamine võimaldas elektrisõidukite taristu kiiremini välja arendada. ELi toetuse puudumisel oleksid eraettevõtjad tõenäoliselt paigaldanud jaamad ainult kõige „atraktiivsematesse“ kohtadesse.

Samuti põhjendab ELi toetuse vajadust asjaolu, et esimeste osalejate puhul esines teatavaid rakendusviivitusi.

Komisjon töötab välja strateegilist tegevuskava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks. Samuti valmistab komisjon ette seadusandlikke ettepanekuid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu ja TEN-T õigusaktide läbivaatamiseks. Oma ettepanekus võtta vastu Euroopa ühendamise rahastut (CEF2) käsitlev määrus tegi komisjon ettepaneku suunata rahaline toetus alternatiivkütuste taristule Euroopa ühendamise rahastu (CEF2) raames TEN-T võrgus tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks.

IX. Komisjon nõustub soovitustega ja viitab soovitustele 1–5 esitatud vastustele.

SISSEJUHATUS

02. Komisjon märgib, et erinevad alternatiivsed kütused kvalifitseeruvad vähema CO₂ heitega kütusteks, kuid ei taga vajalikku heitkoguste vähendamist, mis on vajalik üleminekuks CO₂-neutraalsele majandusele. Kooskõlas säästva ja aruka liikuvuse strateegiaga on peamine eesmärk tagada vähese heitega ja heiteta sõidukite kasutuselevõtt.

09. Alternatiivkütuste ja sõidukite valdkonnas vastutavad ühiste standardite väljatöötamise eest Euroopa standardiorganisatsioonid. Kui standardites kokku lepitakse, võtab komisjon need standardid

alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu direktiivi kohaste delegeeritud õigusaktidega ELi õigusesse üle. Lisaks teeb komisjon ettepaneku kehtestada nõuded laadimistaristu kasutuselevõtuks liikmesriikides (elektridirektiivi kohaselt jääb laadimistaristu kättesaadavus eelkõige erasektori turuosaliste õlule), mille peavad vastu võtma kaasseadusandjad.

12. Taaste- ja vastupidavusrahastu poolne rahastamine sõltub liikmesriikide kavadest, mida komisjon peab arutama ja heaks kiitma. Komisjon ei saa ise ühepoolset kindlaks määrata rahalise toetuse suunda, kuid võib kokkuleppel kaasseadusandjatega edendada oma poliitiliste eesmärkide seadmist, tuginedes samal ajal kestlikkuskontrolli mehhanismide kõrval kindlatele kliimaseire meetoditele ja võttes arvesse olulise kahju ärahoidmise põhimõtet.

13. Komisjon märgib, et CO₂-heitenormidega määratakse kindlaks keskmine väärtus tootja sõidukipargis.

TÄHELEPANEKUD

21. Komisjon märgib, et kontrollikoja soovitatud meetmed on osa meetmetest, mida uuritakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu direktiivi käimasoleva mõjuhindamise raames.

24. Komisjon märgib, et TEN-T määruses on alternatiivkütuste taristule antud innovatsiooni staatus, mida tuleb katsetada ja tõendada. See ei näe ette konkreetset koordineerimist põhivõrgukoridoride tasandil.

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu direktiivi ja TEN-T määruse eesmärk ei olnud anda Euroopa põhivõrgukoridoride koordinaatoritele erirolli seoses alternatiivkütustega.

27. Komisjon märgib, et vähemalt mõnes liikmesriigis on saavutatud tõepoolest edu TEN-T põhivõrgu laadimistaristu parema katvuse suurendamisel.

Siiski on suur osa TEN-T võrgust endiselt laadimistaristuga üldse kaetud või on kaetud ebapiisavalt ning ei võimalda sujuvat sõitmist elektrisõidukiga kogu ELis. Neis ELi osades on saavutatud väga vähe edu võrgu katvuse tagamiseks 2025. aastaks.

Kuna laadimisjaamades palju suuremat laadimisvõimsust võimaldavate elektrisõidukite ja akude valik on lai, on nõudlus laadimisteenuste järele TEN-T võrgus muutumas. Selleks et võimaldada samasugust sõidukogemust nagu sisepõlemismootoriga auto puhul, peaksid TEN-T võrgus olema kättesaadavad vähemalt 150 kW laadijad, mis võimaldaks sõidukite laadimist tavalise söögipausi jooksul.

29. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et laadimistaristu nõuete prognoos võib tehniliste ja turumuutuste tõttu muutuda.

32. Komisjon tunnistab kontrollikoja kirjeldatud olukorda, kuid lisab, et mõned liikmesriigid on oma eesmärgid riiklike poliitikaraamistike 2019. aasta rakendusaruannetes läbi vaadanud. Kolm liikmesriiki olid juba saavutanud oma riiklikes rakendusaruannetes esitatud 2020. aasta laadimiseesmärgid. Üheksa liikmesriiki polnud ikka veel täitnud 50 % eesmärgist. Komisjon märgib, et 25 liikmesriigi riiklike rakendusaruannete lõpliku hindamise põhjal (2020., 2025. ja 2030. aasta eesmärgid olid olulise osa liikmesriikide riiklikes rakendusaruannetes läbi vaadatud võrreldes nendega, mis olid ette nähtud riiklikes poliitikaraamistikes). Kaheteistkümne liikmesriigi suhtarv on suurem kui üks laadimispunkt kümne sõiduki kohta.

39. Komisjon leiab, et laadimispunktide käitajad ja liikuvusteenuste osutajad vajavad teatavat paindlikkust, et tagada innovatsioon kliendikesksete makseteenuste jaoks. Komisjon leiab, et oleks vaja kehtestada ühine miinimumstandard pangakaardiga tehtavate liitumislepinguta maksete jaoks.

Komisjon juhib tähelepanu ka sellele, et kogu ELis ei ole ikka veel piisavalt laadimisoperaatoreid ja liikuvusteenuste osutajaid, kes pakuksid rändlusteenusena tihedaid võrke, mis kataksid märkimisväärsed geograafilisi alasid ja vastaksid kasutajate vajadustele.

43. Komisjoni ühine vastus punktidele 43–50

Aastatel 2014–2016 eraldati elektrisõidukite võrgustikele Euroopa ühendamise rahastu vahendeid peamiselt katsemeetmetena, et toetada esirinnas olevaid ettevõtjaid võrgu esialgsel kasutuselevõtmisel, eelkõige kiirlaadimistaristu puhul, ning turu katsetamisel, et toetada massituru väljakujunemist.

Alates 2017. aastast on Euroopa ühendamise rahastu meetmed olnud suunatud taristu ulatuslikule kasutuselevõtule madalama ELi toetusmääraga. Eraettevõtjad otsustavad rajada jaama konkreetsesse piirkonda, et optimeerida jaamade kasutamist. ELi rahastamine võimaldas elektrisõidukite taristu kiiremini välja arendada. ELi toetuse puudumisel oleksid eraettevõtjad tõenäoliselt paigaldanud jaamad ainult kõige „atraktiivsematesse“ kohtadesse.

Samuti põhjendab ELi toetuse vajadust asjaolu, et esimeste osalejate puhul esines teatavaid rakendusviivitusi.

Kõik toetuslepingud sisaldavad sätteid mittediskrimineeriva juurdepääsu, 24/7 kättesaadavuse, liitumislepinguta maksete ja koostalitlusvõime kohta. Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet jälgib neid projekte korrapärase kontaktide, kohapealsete külastuste ja aastaaruannete kaudu.

Komisjon töötab välja strateegilist tegevuskava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks. Samuti valmistab komisjon ette seadusandlikke ettepanekuid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu ja TEN-T õigusaktide läbivaatamiseks. Oma ettepanekus võtta vastu Euroopa ühendamise rahastut (CEF2) käsitlev määrus tegi komisjon ettepaneku suunata rahaline toetus alternatiivkütuste taristule Euroopa ühendamise rahastu (CEF2) raames TEN-T võrgus tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks.

52. Komisjon rõhutab, et nagu mis tahes taristuprojektide puhul, on kasulik toetada esialgseid katseuuringu etappe. Need katselise kasutuselevõutuga kaasnevad uuringud võimaldavad saada andmeid hilisemaks laiema taristu kasutuselevõtuks.

53. Komisjon otsustas, et taristu puudumise tõttu ei ole asjakohane piirata katseprojektide ulatust. Komisjon on seisukohal, et kasutuselevõtu varases etapis kohaldatud uuringute määratlus ei sõltu projekti kaasatud jaamade arvust, eelkõige kui soovitakse katsetada mitme riigi toetusesaajate piiriülest koostalitlusvõimet.

56. Komisjon märgib, et sõltumatud välised tasuvusanalüüsi eksperdid jõudsid teistsugusele seisukohale ja järeldusele. Tasuvusanalüüsi eksperdid, kes neid ettepanekuid analüüsisid, märkasid oma hinnangus, et suunistest on kõrvale kaldutud. Ometi nõustusid nad piiratud põhjendusega ja järeldasid oma hindamismärkustes, et valitud parameetreid võib siiski pidada vastuvõetavaks ja rahastamispuudujäägi arvutust usaldusväärseks.

59. Komisjon tuletab meelde, et Euroopa ühendamise rahastu toetab TEN-T-d ja et TEN-T-l on selge geograafiline kohaldamisala.

65. Komisjon on seisukohal, et säte, mis käsitleb liitumislepinguta laadimise kättesaadavust igas üldkasutatavas laadimispunktis, aitab tagada mittediskrimineeriva juurdepääsu kõigile kasutajatele; laadimine peaks alati võimalik olema ilma lepingut sõlmimata.

69. Komisjon nõustub asjaoluga, et taristu üldine kasutus ei ole seni eriti suur. Komisjon leiab, et selline suhteliselt vähene kasutus algetapis viitab sellele, et selle taristu kasutuselevõtu kiirendamiseks ja seega elektrisõidukite üldise kasutuselevõtu ergutamiseks Euroopas oli tõepoolest vaja ELi rahastust.

JÄRELDUSED JA SOOVITUSED

71. Komisjon märgib, et alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu direktiiv annab konkreetseid volitused liikmesriikidega suhtlemiseks seoses nende riiklike poliitikaraamistikega ning nõuab suuremaid ambitsioone ja sidusust. Komisjon võtab peagi vastu aruande alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu direktiivi kohaste riiklike rakendusaruannete hindamise kohta, mis sisaldab ka soovitusi liikmesriikidele.

72. Nagu on märgitud eelmistes märkustes, kaalub komisjon miinimumnõuete kehtestamist eelkõige liitumislepinguta maksete jaoks.

1. soovitus: kehtestada laadimistaristule kogu TEN-T võrgus kehtivad miinimumnõuded

Komisjon nõustub soovitusel.

73. Komisjon märgib, et mis tahes ELi tasandi tegevuskava puhul on raske anda teavet täpsete taristuvajaduste kohta, kuna kohalikud rakendustingimused on liikmesriigiti ja piirkonniti väga erinevad.

Tegevuskava koostamisel tuleks käsitleda ka muid asjakohaseid kütuseid. Elektrilaadimistaristu tuleks integreerida laiemasse lähenemisviisi. Komisjon töötab välja strateegilist tegevuskava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks 2021. aasta suveks.

74. Komisjon märgib, et liikmesriikide eesmärgid erinevad ambitsioonikuse poolest märkimisväärselt. On ka liikmesriike, kes on maha jäänud hoolimata asjaolust, et nende algselt seatud eesmärk ei olnud ambitsioonikas.

2. soovitus: koostada ELi elektromobiilsuse strateegiline tegevuskava

Komisjon nõustub soovitusel.

75. Vt komisjoni ühine vastus punktidele 43–50.

76. Komisjon märgib, et Euroopa ühendamise rahastust rahastatavad projektid on järk-järgult laienenud üha enamatesse liikmesriikidesse.

77. Vt komisjoni ühine vastus punktidele 43–50.

3. soovitus: taristu- ja rahastamispuudujäägi analüüs

Komisjon nõustub soovitusel.

4. soovitus: projektide valimine

Komisjon nõustub soovitusel.

5. soovitus: jätkusuutlik ja võrdne juurdepääs kaasrahastatud taristule

a) Komisjon nõustub soovitusel.

b) Komisjon nõustub soovitusel.

c) Komisjon nõustub soovitusel ja teeb seda niipea, kui on olemas piisav valim.

Auditirühm

Euroopa Kontrollikoja eriaruannetes esitatakse auditite tulemused, mis hõlmavad ELi poliitikat ja programme ning konkreetsete eelarvevaldkondade juhtimisega seotud teemasid. Audititulemuste valimisel ja kavandamisel püüab kontrollikoda maksimeerida nende mõju, võttes arvesse tulemuslikkuse ja vastavuse riske, konkreetse valdkonna tulude ja kulude suurust, tulevase arengusuundi ning poliitilist ja avalikku huvi.

Käesoleva tulemusauditi tegi ühtekuuluvusse, majanduskasvu ja kaasamisse tehtud investeeringute kuluvaldkondade eest vastutav II auditikoda, mille eesistuja on kontrollikoja liige Iliana Ivanova. Auditit juhtis kontrollikoja liige Ladislav Balko, keda toetasid kabinetiülem Branislav Urbanič ja kabineti nõunik Zuzana Franková, valdkonnajuht Helder Faria Viegas, auditijuht Svetoslav Hristov ning audiitorid Afonso Malheiro, Rafal Gorajski, Francisco Carretero Llorente, Maria Pia Brizzi ja Nils Westphal. Keelealast abi osutas Thomas Everett.



Ladislav Balko



Branislav Urbanič



Zuzana Franková



Helder Faria
Viegas



Nils Westphal



Svetoslav Hristov



Afonso Malheiro



Francisco Carretero
Llorente



Maria Pia Brizzi



Thomas Everett

Ajakava

Sündmus	Kuupäev
Auditiplaani vastuvõtmine / auditi algus	25.3.2020
Aruande projekti ametlik saatmine komisjonile (või mõnele teisele auditeeritavale)	21.1.2021
Aruande lõplik vastuvõtmine pärast ärakuulamismenetlust	3.3.2021
Komisjoni (või mõne teise auditeeritava) vastuste saamine kõigis keeltes	19.3.2021

AUTORIÕIGUS

© Euroopa Liit, 2021.

Euroopa Kontrollikoja taaskasutamispoliitikat rakendatakse [Euroopa Kontrollikoja otsusega nr 6–2019](#) avatud andmete poliitika ja dokumentide taaskasutamise kohta.

Kui ei ole märgitud teisiti (nt eraldiseisvates autoriõiguse märgetes), on ELile kuuluv kontrollikoja sisu litsentsitud vastavalt [litsentsile Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). See tähendab, et taaskasutamine on lubatud, kui autoriõigustele on viidatud ja muudatused on ära märgitud. Taaskasutaja ei tohi moonutada dokumentide algset tähendust ega sõnumit. Kontrollikoda ei vastuta taaskasutamise tagajärgede eest.

Kui konkreetses sisus, näiteks kontrollikoja töötajatest tehtud fotodel, on kujutatud tuvastatavaid eraisikuid, või kui see sisaldab kolmandate isikute teoseid, tuleb teil taotleda täiendavaid õigusi. Kui luba on saadud, tühistab ja asendab see eespool nimetatud üldise loa ja osutab selgelt mis tahes kasutuspiirangutele.

On võimalik, et ELile mittekuuluva sisu kasutamiseks või taasesitamiseks peate küsima luba otse autoriõiguse omajatelt.

Tööstusomandi õigustega hõlmatud tarkvara või dokumendid, nagu patendid, kaubamärgid, registreeritud disainilahendused, logod ja nimed, ei kuulu kontrollikoja taaskasutamispoliitika alla ega ole teile litsentsitud.

Domeeni europa.eu alla koondatud Euroopa Liidu institutsioonide veebisaitidel leidub linke, mis viivad muudele veebisaitidele. Kontrollikoda ei vastuta nende sisu eest ja soovib teil seetõttu tutvuda nende veebisaitide isikuandmete ja autoriõiguse kaitse põhimõtetega.

Euroopa Kontrollikoja logo kasutamine

Euroopa Kontrollikoja logo ei tohi kasutada ilma kontrollikoja eelneva nõusolekuta.

PDF	ISBN 978-92-847-5749-7	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/508713	QJ-AB-21-004-ET-N
HTML	ISBN 978-92-847-5726-8	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/56	QJ-AB-21-004-ET-Q

Meie auditi eesmärk oli teha kindlaks, kui tõhus on komisjoni toetus kogu ELi hõlmava üldkasutatava elektrisõidukite laadimistaristu rajamiseks.

Leidsime, et kuigi on saavutatud edu ühise ELi pistikustandardi kasutuselevõtul ning on parandatud juurdepääsu erinevatele laadimisvõrkudele, on elektrisõidukiga kogu ELis liikumisel endiselt takistusi. Laadimisjaamade tihedus on riigiti erinev, puuduvad maksesüsteemide ühtlustamiseks seatud miinimumnõuded ja kasutajatele ei anta piisavalt teavet. Kuna taristus olevaid lünki ei ole põhjalikult analüüsitud, ei ole komisjon suutnud tagada, et ELi rahastamine läheks sinna, kus seda kõige rohkem vajatakse. EL on ikka veel kaugel oma rohelise kokkuleppe eesmärgist, milleks on 1 miljon laadimispunkti 2025. aastaks, ning liidul puudub elektritranspordi üldine strateegiline tegevuskava.

Esitasime Euroopa Komisjonile mitmeid soovitusi, et aidata parandada üldkasutatava laadimistaristu rajamist kogu Euroopas.

Euroopa Kontrollikoja eriaruanne vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 287 lõike 4 teisele lõigule.



EUROOPA
KONTROLLIKODA



Euroopa Liidu
Väljaannete Talitus

EUROOPA KONTROLLIKODA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel +352 4398-1

Päringud: eca.europa.eu/et/Pages/ContactForm.aspx
Veebisait: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors