



KONKURENTSIAMET

Majandus ja Kommunikatsiooniministeerium  
Suur-Ameerika 1  
10122, Tallinn

Meie: 25.02.2020 nr 7-16/20-0030-052-1

Koopia  
Justiitsministeerium  
Suur-Ameerika 1  
10122, Tallinn

*Kiri edastatud digitaalselt aadressil: [info@mkm.ee](mailto:info@mkm.ee), [info@just.ee](mailto:info@just.ee), [elektrilevi@elektrilevi.ee](mailto:elektrilevi@elektrilevi.ee)*

## **Elektriautode laadimistaristu tulevik ja konkurents tagamine turul**

Lugupeetud,

2019. aastal jõustunud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/944, 5. juuni 2019, elektrienergia siseturu ühiste normide (edaspidi Direktiiv) kohta näeb artikli 33 lõike 2 alusel ette, et jaotusvõrguettevõtjad ei tohi omada, arendada, hallata ega käitada elektrisõidukite laadimispunkte, välja arvatud juhul kui vaid omaks tarbeks.

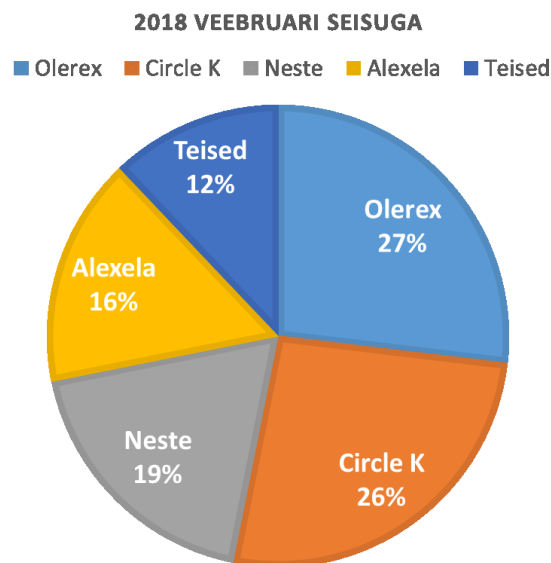
Direktiivi artikli 33 lõige 3 ja 4 näevad ette, et juhul kui jaotusvõrguettevõtja sellist taristut omab, tuleb liikmesriigil läbi viia avalik hankemenetlus leidmaks kas on teisi kvalifitseeruvaid osapooli, kes suudaks taristut omada, arendada, hallata ja käitada ning sellise osapoole leides tuleb taristu hanke raames maha müüa. Kui ühtegi kvalifitseeruvat ostjat pole, võib jaotusvõrguettevõtja taristu omamist jätkata ning hankemenetlust tuleb korrata iga viie aasta tagant kuni kvalifitseeruva osapoole leidmiseni.

Direktiiv peab olema vastu võetud siseriiklikus seadusandluses hiljemalt 31.12.2020. Pärast Direktiivi vastu võtmist siseriiklikus seadusandluses on vajalik avaliku hankemenetluse

läbiviimine jaotusvõrguettevõtjale kuuluva laadimistaristule uue omaniku leidmiseks.

Põhjus miks Direktiiv sellist nõuet ette näeb, on tagada kõigile kommertskasutuseks mõeldud laadimistaristute haldajatele võrdsed võimalused taristu arendamiseks. Ettevõtte, kellele kuulub lisaks laadimistaristule ka jaotusvõrk, omab oma jaotusvõrgu piires tugevat konkurentsieelist teiste arendajate ees, kuna tal on informatsioon võrgus olevate vabade võimsuste kohta, informatsioon teiste ettevõtete liitumistaotluste osas, nii oma konkurentide (teiste laadimisvõrgu arendajate) kui ka näiteks äri soodustavate ettevõtete kohta, tänu millele saab ta oma laadimistaristu planeerimiseks olulise eelise teiste arendajate ees.

Vaadates tuleviku arenguid ning Euroopa Liidu ambitsioonikat plaani, saavutada süsinikuneutraalsus aastaks 2050, kasvab eeldatavalt elektriautode osakaal tulevikus märkimisväärselt. Tallinna puhul võib see tähendada 10 aasta perspektiivis juba 50 000<sup>1</sup> elektri- ja vesinikuaudit, mis moodustaks ligikaudu 25%<sup>2</sup> sõiduaudodest. See tähendab, et elektriautode laadimispunktid omavad tulevikus samasugust tähtsust nagu bensiinjaamad täna. Eestis on meil praegusel hetkel kütuse jaeturul hea konkurentsiolukord, kus turuosad on küllaltki ühtlaselt jaotunud 4 suurema kütuse müüja vahel ning lisaks tegutseb turul ka väiksemaid tegijaid, seega saab järeldada, et konkurents toimib. Kütuseturu konkurentsiolukorda illustreerib allolev joonis 1.



Joonis 1. Kütuste (bensiin ja diisel) jaeturg (allikas Konkurentsiamet)

<sup>1</sup> Tuginedes Tartus novembris 2019 toimunud Taastuvenergia konverentsil energiaagentuuri kliimaspetsialisti Marek Starndbergi poolt välja toodud numbritele <https://arileht.delfi.ee/news/uudised/elektriautod-on-joudnud-eesist-suure-labimurde-lavele?id=88113285>

<sup>2</sup> Tuginedes Tallinna Energiamajanduse Arengukavas väljatoodule <https://www.tallinn.ee/est/energiaagentuur/Arengukavad-4> võib ümardades võtta, et Tallinnas on ligikaudu 200 000 autot, vastavat numbrit kinnitab ka antud ülevaade <https://longread.delfi.ee/artiklid/tallinnasse-voorib-iga-paev-juurde-50-000-autot-linn-jaab-neile-kitsaks?id=83978754>

Tõenäoliselt oleks raske ette kujutada olukorda kus näiteks Eesti kütuse jaeturul tegutseks vaid üks põhiline tanklakett ja igasugune konkurents puuduks või oleks tugevalt häiritud, selline olukord oleks äärmiselt vaenulik tarbija suhtes. Kavandades tuleviku energia- ja transpordipoliitikat tuleks riigil lähtuda analoogselt eesmärgist säilitada konkurentsiolekord ka laadimispunktide osas. Kindlasti ei ole riigi eesmärgiks, et meil oleks laadimistaristul vaid üks põhiline teenusepakkuja. Eraldi konkurentsiriski loob siinjuures veel see kui antud teenusepakkuja kontserni kuulub ka suurim jaotusvõrguettevõtja.

Eestis on hetkel mitmeid eraettevõtjaid, kes on väga huvitatud laadimispunktide rajamisest ja arendamisest kuid põhilise takistusena nähakse just riigi soosivat käitumist laadimistaristu arendamiseks ühes tükis, ühe teenusepakkuja poolt, kes on samaaegselt ka suurima jaotusvõrgu omanik, mitte erinevate teenusepakkujate soodustamist. Sellega seonduvalt, teine probleem, mida nähakse on puudulik informatsiooni kättesaadavus vabade võimsuste olemasolu kohta jaotusvõrgus. Elektrilevi OÜ mingil määral avalikustab vabasid võimsusi kaardirakenduse kaudu<sup>3</sup>, kuid mitte kõigi alajaamade osas ning info kaardirakendusel on ka mitmeid kuid vana, seega kaardirakendus ei pruugi enam reaal-ajaliselt kehtida. Vastavat informatsiooni on iga võrgupunkti kohta (ükshaaval) küll ka võimalik jaotusvõrguettevõtjalt küsida, kuid päringule vastamise tähtaeg on 90 päeva. Samas võiks vastav info olla analoogselt põhivõrguettevõtja näitel<sup>4</sup> täiesti avalik informatsioon kõigi alajaamade kohta reaal-ajaliselt, mis looks palju läbipaistvamad tingimused kõigi teenusepakkujate tegutsemiseks. Praegune olukord on konkureerivate laadimisvõrgustike arendajate hinnangul tekitanud potentsiaalse ohu, et nii Elektrilevi OÜ ise kui tema sidusettevõtte Eesti Energia AS saavad informatsiooni vabade võimsuste kohta kasutada eelisolekorras olles võrreldes ülejäänud laadimistaristu arendusega tegelevate ettevõtetega. Direktiivi artikkel 33 lõige 3 punkt c toob välja, et jaotusvõrguettevõtja peab tagama laadimispunkte kättesaadavaks kolmandate isikute juurdepääsu ning ei tohi diskrimineerida eri võrgukasutajaid ja võrgukasutajate rühmi, eriti oma sidusettevõtjaid eelistades. Seega lisaks keelule mille Direktiiv seab jaotusvõrguettevõtjatele laadimistaristu omamiseks, ütleb Direktiiv, et jaotusvõrguettevõtja ei tohi eelistada laadimistaristuga tegelevat ettevõtjat, kes kuulub võrguettevõtjaga ühte kontserni. Seda olulisem on antud juhul jaotusvõrguettevõtjal näidata lahusust oma sidusettevõtjast ja turuosalisi võrdselt kohelda. Olukord kus Elektrilevi OÜ on avalikult välja toonud, et laadimisvõrgustiku arendamine käib

---

<sup>3</sup> <https://www.elektrilevi.ee/vabad-voimsused>

<sup>4</sup> <https://elering.ee/vabade-liitumisvoimsuste-rakendus/>

koos sidusettevõtte Eesti Energiaga AS-iga<sup>5</sup> seab kahtluse alla nii kõigi turuosaliste võrdse kohtlemise.

Kolmas probleem mida Eesti Öliühing ja vedelkütuste kauplemisega tegelevad ettevõtted on Konkurentsiametile korduvalt välja toonud, on probleem, et paljud Enefit VOLT-i (endise Elmo) võrgu laadimistaristu all olevad laadimispunktid paiknevad konkureerivate ettevõtete (näiteks mitmete bensinijaamade) territooriumil, samas kui valduse omanikud sooviksid ise antud äri tegeleda ning neil oleks selleks ka igatepidi õigus. 2011<sup>6</sup> aastal kui antud programm algas ja enamik antud kasutuslepingutest laadimispunktide osas sõlmiti vastavate ettevõtetega, oli lepingu teiseks osapooliks riik ning polnud ette näha, et riik taristu hiljem ühes tükis edasi müüb ning vastavad ettevõtted oma territooriumi osas justkui õiguse kaotavad. Turu arengut soodustaks palju enam kui hetkel ühes tükis olev jaotusvõrgule kuuluv laadimistaristu panna enampakkumisele korras, mis võimaldaks teatud määral laadimisvõrgu tükeldamist, andes näiteks eelisõiguse valduse omanikele enda territooriumil asuvate laadimispunktide osas.

Võttes arvesse eelpool mainitud aspekte ning tagamaks tulevikus väga olulise taristu osas võimalikult hea konkurentsiolukord on Konkurentsiametil järgnevad soovitused, mida tuleks võtta arvesse ka Direktiivist lähtuva seadusandluse kujundamisel:

- 1) Üle 100 GWh aastase müüginahuga võrguettevõtja peab avaldama oma kodulehel reaalsajalise ülevaate vabast liitumisvõimsustest kõigis alajaamades. Konkurentsiamet soovitab vastava nõude lisamist seadusandlusesse.
- 2) Direktiiv näeb ette, et Enefit VOLT (endine Elmo) laadimisvõrgustik tuleb panna Direktiivi ülevõtmisel avalikule enampakkumisele, juhul kui laadimisvõrgustik kuulub jaotusvõrguettevõtjale. Samas Konkurentsiamet näeb ka, et juhul kui laadimisvõrgustik kuulub ettevõtjale kelle kontserni kuulub jaotusvõrk üle 100 000 tarbijaga, loob see samuti konkurentsiriski. Seetõttu on Konkurentsiameti soovitus leida nimetatud probleemile lahendus mis tagaks kõikidele turuosalistele võrdsed võimalused laadimistaristu arenguks.
- 3) Samuti tuleks leida lahendus kuidas viia läbi avalik hankemenetlus uue omaniku leidmiseks jaotusvõrgu omandis olevale laadimistaristule. Konkurentsiameti soovitus, tagamaks tulevikus laadimisvõrgustike head konkurentsiolukorda, on kaaluda mitte

---

<sup>5</sup> <https://www.energia.ee/et/uudised/avaleht/-/news/v2/2020/02/04/eesti-suurim-elektriautode-kiir-laadimisvork-kannab-nuudsest-nime-enefit-volt>

<sup>6</sup> <https://kredex.ee/et/elmo>

võõrandada praegu Elektrilevi OÜ-le kuuluv Enefit VOLT tervikuna, vaid osade kaupa. Selline lahendus loob eeldused mitmete võrgustiku arendajate olemasoluks Eestis ja seeläbi vabaks konkurentsiks erinevate teenusepakkujate vahel, mis loob parima eelduse üle-eestilise laadimisvõrgustiku arenguks ja kvaliteetse teenuse pakkumiseks tarbijale.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Märt Ots

peadirektor