

VEEBRUAR 2025

**ÜLEVAADE KERGSÕIDUKITE AVALIKU
LAADIMISTARISTU TURUST EESTIS**

Analüüsi koostasid

Annabell Carina Katalsepp, konkurentsialdusmenetluse valdkonna jurist

Enn Robert Kinnas, andme- ja majandusanalüüsi valdkonna analüütik

Analüüsi koostamise andsid oluliselt kaasabi

Elen Jalak, konkurentsialdusmenetluste valdkonna juht

Kadri Lepikult, konkurentsialdusmenetluse valdkonna juht

Karl Jaak Rebane, õigusosakonna jurist

Küllli Haab, regulatsiooniteenistuse juhataja-peadirektori asetäitja

Marek Piiraja, õigusosakonna osakonnajuhataja

Marilin Tilkson, energiaturgude osakonna juhataja

Väino Siilbek, energia- ja taristuosakonna nõunik

Toimetas

Marilis Ehvert, toimetaja ja ürituste koordinaator

Konkurentsiamet tänab kõiki ettevõtjaid, kes osalesid mahukates küsitlustes ja olid valmis panustama analüüsi koostamise oma aja ja teadmistega.

Konkurentsiamet 2025

Tatari 39, 10134 Tallinn

Tel: (+372) 667 2400

info@konkurentsiamet.ee

www.konkurentsiamet.ee

Sisukord

Sisukord.....	3
Kasutatud mõisted	6
Sissejuhatus	11
Konkurentsiameti analüüsi eesmärk.....	13
Analüüsi ülevaate ärisaladusteta ülesehitus	13
1. Euroopa Liidu ja liikmesriikide arengusuunad	15
1.1. Holland	16
1.2. Austria	17
1.3. Prantsusmaa.....	18
1.4. Portugal	19
1.5. Saksamaa.....	20
2. Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu õiguslik raamistik	22
2.1. Euroopa Liidu õigusaktid	22
2.1.1. Alternatiivkütuste taristu määrus	22
2.1.2. Energiatõhususe muutmisdirektiiv	24
2.1.3. Elektrienergia siseturu direktiiv	26
2.2. Eesti õigusaktid	27
2.2.1. Energiatõhususe muutmisdirektiivi ülevõtmisega seotud õigusaktid	27
2.2.2. Elektrienergia siseturu direktiivi ülevõtmisega seotud õigusaktid.....	28
3. Ülevaade Eesti elektrisõidukite avalikust laadimistaristust	31
3.1. Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu süsteemi toimimine.....	31
3.1.1. Jaotusvõrguga liitumine	31
3.1.2. Jaotusvõrguga liitumise maksumus liitujale.....	32
3.1.3. Elektrisõidukite laadimispunktide liigitus Euroopa Liidu tasandil	34
3.1.4. Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu väärtusahel.....	35
3.2. Ülevaade.....	36
3.3. Peamised turuosalised	39
3.4. Turu trendid ja arengud	47
3.5. Turgu mõjutavad välistegurid.....	49
3.5.1. Avaliku laadimistaristu mõju tarbijakäitumisele.....	49
3.5.2. Elektrisõidukite trendid	50
4. Hinnang konkurentsile	55

4.1.	Hinnangu kujunemine turgu valitseva seisundi kontekstis	55
4.2.	Laadimisteenuse piiratud kättesaadavus maapiirkondades	56
4.3.	Taristu kontsentreerumine energiaettevõtja kontserni.....	57
4.4.	Turule sisenemise barjäärid.....	59
4.4.1.	Elektrivõrguga liitumine.....	60
4.4.2.	Kinnisvara	63
4.4.3.	Investeeringikeskkond	65
4.5.	Laadimispunkti käitamine	66
4.5.1.	Elektrienergia	66
4.5.2.	Laadimisjaama operatsioonisüsteem.....	67
4.5.3.	Makselahenduste võimalused.....	67
4.6.	Hinna kujunemine avalikes laadimisjaamades.....	68
4.6.1.	Hinna peamised komponendid	69
4.6.2.	Kliendisoodustused	69
4.7.	Elektrienergia pakkujate osalemine laadimistaristu turul	72
4.8.	Ettevõtjate omavaheline koostöö	73
4.9.	Mitte-avalike laadimisjaamade turul tegutsemine.....	76
4.10.	Riiklik juurdepääsupunkt	78
4.11.	Laadimispunktides informatsiooni pakkumine	81
4.12.	Riigi roll laadimistaristu elavdamisel.....	82
4.12.1.	Riigihanked	83
4.12.2.	Euroopa Ühendamise Rahastu	83
5.	Konkurentsiameti soovitused konkurentsiolekorra parandamiseks	85
5.1.	Soovitused riigile ja KOV-idele	85
5.1.1.	Soovitus: riikliku juurdepääsupunkti loomine	85
5.1.2.	Soovitus: konkurentsi elavdamine	85
5.2.	Soovitus elektrienergia jaotusvõrguettevõtjatele.....	86
5.2.1.	Soovitus: laadimistaristu turu avatuse ja läbipaistvuse tagamine	86
5.3.	Soovitused kinnisvaraomanikele ja kinnisvaraarendajatele.....	87
5.3.1.	Soovitus: eksklusiivsuskokkulepete sõlmimise piiramine	87
5.3.2.	Soovitus: hangete osatähtsuse suurendamine laadimispunkti käitaja otsimisel	
	87	
5.4.	Soovitused laadimispunktide käitajatele	88

5.4.1.	Soovitus: informatsiooni kättesaadavuse parandamine tarbijatele.....	88
5.4.2.	Soovitus: korrapõhiste maksevõimaluste valikute laiendamine.....	88
5.4.3.	Soovitus: ettevõtja äritegevuse konkurentsivõime hindamine.....	89
5.5.	Soovitus ettevõtjatele, kes pakuvad samal ajal elektrienergiat ja laadimisteenust	89
	5.5.1. Soovitus: meetmete ja sisemiste protsesside, mis välistaksid võimalike konkurentide	
	tarbimisandmete kogumise ja väärkasutamise, kehtestamine ja rakendamine	89
	Kokkuvõte	90
	LISAD	92
	Lisa 1. Uuringu läbiviimise etapid	92
	Lisa 2. Joonis eri tüüpi vahelduvvoolu (AC) ja alalisvoolu (DC) pistmikest, mis vastavad	
	Ameerika Ühendriikide, Euroopa, Hiina ja Jaapani elektrisõidukite pistmike standarditele	
	93
	Lisa 3. Laadimispargi skemaatiline joonis	93

Kasutatud mõisted

Vääritimõistmiste ja ebaselguste vältimiseks on allpool esitatud mitmete mõistete määratlused, nagu neid on käesolevas dokumendis kasutatud. Osa dokumendis kasutatud ja alltoodud mõistetest tulenevad otse õigusaktidest ning tabelis on sellisel juhul vastavale õigusaktile ka viidatud. Osa mõisteid ei tulene õigusaktist, vaid on kasutusele võetud peaaesjalikult vaid käesoleva dokumendi ühtlase keelekasutuse ja selguse tagamise eesmärgil.

alternatiivkütuste taristu direktiiv	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL, 22. oktoober 2014, alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta ¹
alternatiivkütuste taristu määrus	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2023/1804, 13. september 2023, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL ²
avalik laadimistaristu	laadimistaristu, mis asub üldsusele avatud kohas või territooriumil, olenemata sellest, kas laadimistaristu asub avalikul või eramaal ning kas kohaldatakse piiranguid või tingimusi seoses kohale või valdusele juurdepääsuga, ning olenemata laadimistaristu kasutamise suhtes kohaldatavatest tingimustest ³ (vt <i>laadimistaristu</i>)
digitaalselt ühendatud laadimispunkt	laadimispunkt, mis suudab reaajas saata ja vastu võtta teavet, suhelda elektrivõrgu ja elektrisõidukiga kahesuunaliselt ning mida saab kaugjalgida ja -juhtida, sealhulgas laadimiskorra alustamiseks ja lõpetamiseks ning elektrivoogude mõõtmiseks ⁴ (vt <i>laadimispunkt</i>)
EhS	ehitusseadustik ⁵
EhSRS	ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seadus ⁶
elektrienergia siseturu direktiiv	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/944, 5. juuni 2019, elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL ⁷

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL, 22. oktoober 2014, alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta. – <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/94/oj> (16.01.2025).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2023/1804, 13. september 2023, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL. – <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj> (16.01.2025).

³ Vt alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 45.

⁴ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 17.

⁵ Ehitusseadustik. – RT I, 04.12.2024, 4.

⁶ Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seadus. – RT I, 30.12.2024, 7.

⁷ Konsolideeritud tekst: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/944, 5. juuni 2019, elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL. – <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/944/2024-07-16> (16.01.2025).

elektripaigaldis	elektrienergia tootmiseks, edastamiseks, muundamiseks, salvestamiseks, mõõtmiseks, müügiks või tarbimiseks kasutatavate seadmete, juhtide ja tarvikute paigaldatud talitluslik kogum ⁸
elektrisõiduk	mootorsõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, millel on vähemalt üks energiamuunduriga mitteperifeerne elektriseade koos elektrilise laetava energiasalvestussüsteemiga, ning mida saab väljastpoolt laadida ⁹
ELTS	elektrituruseadus ¹⁰
EnKS	energiamajanduse korralduse seadus ¹¹
energiatõhususe direktiiv	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/27/EL, 25. oktoober 2012, milles käsitletakse energiatõhusust, muudetakse direktiive 2009/125/EÜ ja 2010/30/EL ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2004/8/EÜ ja 2006/32/EÜ ¹²
energiatõhususe muutmisdirektiiv	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2018/844, 30. mai 2018, millega muudetakse direktiivi 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta ja direktiivi 2012/27/EL energiatõhususe kohta ¹³
hange	asja ostmine, teenuse tellimine, ideekavandi saamine, ehitustöö tellimine või kontsessioonilepingu sõlmimine hankija poolt (vt samas <i>riigihange</i>)
hoonete energiatõhususe direktiiv	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/31/EL, 19. mai 2010, hoonete energiatõhususe kohta ¹⁴
jaotusvõrguettevõtja	juriidiline isik, kes osutab võrguteenust jaotusvõrgu kaudu ning vastutab jaotusvõrgu käitamise, hoolduse ja arendamise eest oma teeninduspiirkonnas ja selle ühendamise eest teiste võrkudega (vt <i>jaotusvõrk</i>). ¹⁵ Jaotusvõrguettevõtja tagab võrgu pikaajalise võime rahuldada mõistlikku nõudlust elektrienergia jaotamise järele.

⁸ ELTS § 3 punkt 9.

⁹ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 22.

¹⁰ Elektrituruseadus. – RT I, 10.10.2024, 8.

¹¹ Energiamajanduse korralduse seadus. – RT I, 10.10.2024, 5.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/27/EL, 25. oktoober 2012, milles käsitletakse energiatõhusust, muudetakse direktiive 2009/125/EÜ ja 2010/30/EL ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2004/8/EÜ ja 2006/32/EÜ. – <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/27/oj> (16.01.2025).

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2018/844, 30. mai 2018, millega muudetakse direktiivi 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta ja direktiivi 2012/27/EL energiatõhususe kohta. – <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/844/oj> (16.01.2025).

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/31/EL, 19. mai 2010, hoonete energiatõhususe kohta. – <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/31/oj> (16.01.2025).

¹⁵ ELTS § 8 lõige 3.

	Jaotusvõrguettevõtjaid oli 2023. aasta lõpu seisuga 33. Suurim jaotusvõrguettevõtja on Elektrilevi OÜ, kelle müügiimaht oli 2023. aastal 6 540 GWh, ettevõtja turuosa oli müügiimahu alusel 88%. Järgnesid Viru Elektrivõrgud OÜ (endise nimega VKG Elektrivõrgud OÜ), müügiimaht 233 GWh ja turuosa 3%, Imatra Elekter AS, müügiimaht 222 GWh ja turuosa 3% ning Loo Elekter AS, müügiimaht 88 GWh ja turuosa 1%. 2021. aastal omandas Elektrilevi OÜ Imatra Elektri AS-i ning Elektrilevi OÜ turuosa suurenes selle tulemusel 91%-ni
jaotusvõrk	võrk, mis ei ole põhivõrk ¹⁶ (vt <i>võrk</i> ja <i>põhivõrk</i>)
kergsõiduk	mootorsõidukid, milles on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta ja milles ei ole ruumi seisukohtadele olenemata sellest, kas istekohtade arv piirdub juhiistmega, ning mootorsõidukid täismassiga kuni 3,5 tonni ¹⁷
kergsõidukite laadimispunkt, -jaam või -park	laadimispunkt, -jaam või -park, mis on ette nähtud kergsõidukite laadimiseks tulenevalt pistmike/pistikute erikonstruktsioonist või laadimispunkti, -jaama või -pargi kõrval asuva parkimiskoha ehitusest või mõlemast ¹⁸ (vt <i>laadimispunkt</i> , <i>laadimisjaam</i> , <i>laadimispark</i> , <i>kergsõiduk</i> ja <i>pistmik</i>)
kiirlaadimispunkt	laadimispunkt, mis võimaldab elektrisõidukile edastada elektrit väljundvõimsusega üle 22 kW ¹⁹ (vt <i>laadimispunkt</i>)
KonkS	konkurentsiseadus ²⁰
laadimisjaam	teatavas asukohas asuv füüsiline rajatis, mis koosneb ühest või mitmest laadimispunktist ²¹ (vt <i>laadimispunkt</i>); praktikas kasutusel mõiste <i>laadija</i>
laadimispark	ühe laadimispunkti käitaja üks või mitu laadimisjaama teatavas asukohas ²² (vt <i>laadimispunkt</i> , <i>laadimispunkti käitaja</i> ja <i>laadimisjaam</i>); kui ühel kinnistul on kahe eri laadimispunkti käitaja laadimisjaamad, siis õiguslikus tähenduses asub sel kinnistul kaks laadimisparki (vt Lisa 3)

¹⁶ ELTS § 3 punkt 11.

¹⁷ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 33; Konsolideeritud tekst: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/858, 30. mai 2018, mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ, artikkel 4 lõige 1 punkt a alapunkt i ja artikkel 4 lõige 1 punkt b alapunkt i. – <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/2024-07-01> (17.01.2025).

¹⁸ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 49.

¹⁹ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 31.

²⁰ Konkurentsiseadus. – RT I, 18.12.2024, 5.

²¹ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 52.

²² Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 51.

laadimispunkt	paikne või teisaldatav võrguliides või võrguväline liides, mis on ette nähtud elektri edastamiseks elektrisõidukile ja millel võib küll eri tüüpi pistmike jaoks olla üks või mitu pistmikku, kuid mis saab korraga laadida ainult üht elektrisõidukit, välja arvatud seadmed, mille väljundvõimsus on kuni 3,7 kW ja mille peamine eesmärk ei ole elektrisõidukite laadimine ²³ (vt <i>elektrisõiduk</i> ja <i>pistmik</i>); laadimispunkt on seega vahelüli, mis on ette nähtud elektri edastamiseks elektrisõidukile ja mis saab korraga laadida ainult üht elektrisõidukit
laadimispunkti käitaja	ettevõtja või muu üksus, mis vastutab laadimispunkti haldamise ja käitamise eest ning osutab lõppkasutajatele laadimisteenust, sealhulgas liikuvusteenuse osutaja nimel ja eest ²⁴ (vt <i>laadimispunkt</i>)
laadimistaristu	elektrisõidukite laadimiseks vajalikud vahendid, tegevused ja teenused (vt <i>elektrisõiduk</i>)
laadimisvõimalusega kinnistu	üks kinnistu, kus on vähemalt üks laadimispark (vt <i>laadimispark</i>)
liitumispunkt	turuosalise elektripaigaldise täpselt määratletud ühenduskoht võrguga ²⁵ (vt <i>elektripaigaldis</i>)
pistmik	laadimispunkti ja sõiduki vaheline füüsiline liides, mille kaudu kütust või elektrienergiat üle antakse. ²⁶ Eri tüüpi pistmikke kasutatakse vahelduvvoolu (AC) ja alalisvoolu (DC) ning eri laadimiskiiruste puhul. Vahelduvvool (AC) võimaldab poolkiiret laadimist kiirusel kuni 22 kW ning alalisvool (DC) võimaldab kiiret ja ülikiiret laadimist (vt Lisa 2)
põhivõrguettevõtja	elektriettevõtja, kes osutab võrguteenust põhivõrgu kaudu ²⁷
põhivõrk	vähemalt 110 kV pingega üleriigiline võrk koos üle 10 kV pingega ühendustega teiste riikide võrkudega ning süsteemi kui terviku toimimiseks, haldamiseks ja arendamiseks vajalike muude, ka keskpingel talitlevate elektripaigaldistega ning juhtimis-, kaitse- ja sideseadmestikuga, mis moodustavad ühtse majandusüksuse ²⁸ (vt <i>elektripaigaldis</i>)
riigihange	asja ostmine, teenuse tellimine, ideekavandi saamine, ehitustöö tellimine või kontsessioonilepingu sõlmimine riigihangete

²³ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 48.

²⁴ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 39.

²⁵ ELTS § 3 punkt 15.

²⁶ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 12.

²⁷ ELTS § 8 lõige 2.

²⁸ ELTS § 3 punkt 21.

	seaduse § 5 nimetatud hankija (sh riik, riigiasutus, kohalik omavalitsus, selle asutus või üksuste ühendus) poolt (vt samas <i>hange</i>)
RVS	riigivaraseadus ²⁹
tavalaadimispunkt	laadimispunkt, mis võimaldab elektrisõidukile edastada elektrit väljundvõimsusega kuni 22 kW ³⁰ (vt <i>laadimispunkt</i>)
võrguettevõtja	elektriettevõtja, kes osutab võrguteenust võrgu kaudu ³¹ (vt <i>võrguteenus</i> ja <i>võrk</i>)
võrguteenus	võrguettevõtja teeninduspiirkonnas asuva nõuetekohase elektripaigaldise ühendamine võrguga võrguettevõtja liitumispunktis asjakohase taotluse alusel; tarbimis- või tootmistingimuste muutmine asjakohase taotluse alusel; liitumispunktis võrguühenduse kasutamise võimaldamine; võrgus elektrienergia edastamine võrguettevõtja liitumispunktini või alates liitumispunktist; õigusakti nõuete kohase mõõteseadme paigaldamise tagamine võrguettevõtja võrgus edastatud elektrienergia koguste kindlaksmääramiseks; mõõteandmete kogumise ja töötlemise tagamine; eelnimetatud teenustega otseselt seotud lisateenuste osutamine ³² (vt <i>võrguettevõtja</i> , <i>elektripaigaldis</i> ; <i>võrk</i> ja <i>liitumispunkt</i>)
võrk	elektripaigaldis või selle osa, mis on ette nähtud elektrienergia edastamiseks tarbija või tootja liitumispunktini ³³ (vt <i>elektripaigaldis</i> ja <i>liitumispunkt</i>)

²⁹ Riigivaraseadus. – RT I, 30.12.2024, 16.

³⁰ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 37.

³¹ ELTS § 8 lõige 1.

³² ELTS § 3 punkt 31; ELTS § 65 lõige 1.

³³ ELTS § 3 punkt 29.

Sissejuhatus

KonkS § 55 lõike 1 järgi on Konkurentsiamet (edaspidi ka **amet**) pädev konkurentsi kaitsmiseks eri meetmeid tarvitusele võtma. Konkurentsiamet analüüsib konkurentsiolukorda, kavandab konkurentsi soodustavaid meetmeid, annab soovitusi konkurentsiolukorra parandamiseks, teeb ettepanekuid õigusaktide vastuvõtmiseks või muutmiseks ning arendab koostööd teiste riikide ja riikide ühenduste konkurentsialase järelevalve asutustega.³⁴

Elektrisõidukite avalik laadimistaristu on Eestis just viimastel aastatel kiiresti arenenud, mistõttu on selle kaardistamine ametile prioriteetne, et tagada tõhus ja õiglane konkurents. Avalik laadimistaristu on transpordi- ning alternatiivkütuste valdkond, mille eesmärk on toetada elektrisõidukite kasutuselevõttu ning vähendada seeläbi transpordisektori mõju keskkonnale ja inimeste tervisele. Tõhus elektrisõidukite avalik laadimistaristu ei toeta üksnes keskkonnanäesmärke, vaid aitab kaasa uute majandussektorite arengule, edendades innovatsiooni ja investeringuid.

Konkurentsiamet on Eesti kergsõidukite avaliku laadimistaristu turgu analüüsinud alates 2023. aasta lõpust, millest amet andis märku pressiteatega.³⁵ Pressiteatega seati analüüsi eesmärgiks välja selgitada elektrisõidukite laadimistaristu võimalikud konkurentsitorked ja pakkuda vajadusel välja konkurentsi soodustavaid meetmeid.

Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu turgu on analüüsinud ka teised Euroopa Liidu (edaspidi ka **EL**) liikmesriikide konkurentsiasutused. Soovituse turgu jälgida on andnud nii Euroopa komisjon³⁶ kui ka Euroopa Energia Regulaatorite Nõukogu (ingl k *Council of European Energy Regulators, CEER*)³⁷. Samuti näitab mitu Euroopa Liidu elektrisõidukite kasutuselevõttu ning avaliku laadimistaristu arengutaset hindavat uuringut, et Eesti on mahajääja.³⁸ Lisaks sai amet 2023. aasta lõpus ning 2024. aasta alguses mitu kaebust ning tagasisidet avaliku laadimistaristu arendajatelt, mis kinnitasid vajadust konkurentsiolukorra analüüsi järele. Amet kogus andmeid Eesti kergsõidukite avaliku laadimistaristu praegustelt ja potentsiaalsetelt turuosalistelt,

³⁴ KonkS § 55 lõige 2.

³⁵ Konkurentsiamet. Konkurentsiamet alustab elektriautode laadimisvõrgustiku turuanalüüsiga. (27.11.2023) – <https://www.konkurentsiamet.ee/uudised/konkurentsiamet-alustab-elektrisõidukite-laadimisvõrgustiku-turuanalüüsiga> (30.10.2024).

³⁶ European Commission: Directorate-General for Competition, Hensel-Roth, T., Latham, O., Glotzer, E., Tzanetaki, C. et al., *Competition analysis of the electric vehicle recharging market across the EU27 + the UK – Market for the provision of publicly accessible recharging infrastructure and related services*, Publications Office of the European Union, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2763/396082> (30.10.2024); European Court of Auditors. Special Report: Infrastructure for charging electric vehicles: more charging stations but uneven deployment makes travel across the EU complicated. (05.2021) – <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/electrical-recharging-5-2021/en/> (09.12.2024).

³⁷ Council of European Energy Regulators. CEER Report on Electric Vehicles: Network Management and Consumer Protection. (08.08.2023) – <https://www.ceer.eu/publication/ceer-report-on-electric-vehicles-network-management-and-consumer-protection/> (30.10.2024).

³⁸ Giacomo Falchetta, Michel Noussan, *Electric vehicle charging network in Europe: An accessibility and deployment trends analysis*, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 94, 2021, 102813, ISSN 1361-9209, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102813> (30.10.2024); European Commission: Directorate-General for Competition, Hensel-Roth, T., Latham, O., Glotzer, E., Tzanetaki, C. et al., *Competition analysis of the electric vehicle recharging market across the EU27 + the UK – Market for the provision of publicly accessible recharging infrastructure and related services*, Publications Office of the European Union, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2763/396082> (30.10.2024).

sealhulgas kinnisvaraomanikelt, arendajatelt ja jaotusvõrguettevõtjatelt. Samuti vahetati kogemusi ja parimaid praktikaid teiste EL-i liikmesriikide konkurentsiasutustega.

Elektrisõidukite kasutuselevõtt on EL-is määratletud kui üks prioriteetseid valdkondi saavutamaks keskkonnanäesmärke.³⁹ EL-i tasandil seatud eesmärkide ja ambitsioonide täitmiseks on EL-i liikmesriikidel vaja tagada seadusandlik raamistik ning taristu, mis toetaks transpordisektoris üleminekut ühelt energialiigilt teisele. Taoline üleminekuga seotud muutus ja nügimine toob positiivse mõjuna kaasa investeringute ja äritegevuse kasvu uues majandussektoris, mis on orienteeritud elektrisõidukite kasutamiseks vajamineva laadimistaristu arendamisele ja käitamisele. Elektrisõidukite kasutuselevõttu ja laadimistaristu nõudluse kasvu arvestades on eriti oluline elektrisõidukite ja nende laadimise nõudluse vastastikune olemus. Investeeringud elektrisõidukite taristusse sõltuvad piisava hulga elektrisõidukite kasutuselevõttust. Samas soodustab elektrisõidukite kasutuselevõttu tarbijate kindlus, et piisav elektrisõidukite laadimistaristu on kättesaadav.

Selliste mõjude ja turule iseloomulike vastuolude korral on konkurentsipoliitika ja järelevalve eriti olulised. See on tingitud asjaolust, et tarbijate nõudlus avaliku laadimistaristu järele ei ole veel piisav, et pakkumine saaks sellele loomulikult vastata. Samal ajal astuvad pakkumise osapooled kaugeleulatuvaid strateegilisi samme, valmistudes turu laiapidamiseks kasvaks. Uue turu kujunedes võib konkurentide vahel tekkida nn positsioonivõitlus, kus laadimistaristule haaratakse parimaid asukohti, koostööpartnereid ja muid olulisi eeliseid, et kindlustada turule sisenemine soodsatel tingimustel ja luua pikemas perspektiivis soodne ärikeskkond. Selline konkurentsikeskkond ja uue turu avanemine võivad aga kaasa tuua konkurentsireeglite rikkumise või negatiivsete konkurentsipraktikate ilmnemise.

Turu avanemisele ja esialgse platvormi loomele on Eesti hoo sisse andnud 2010. aastate alguses Eesti elektromobiilsuse (edaspidi ka **ELMO**) programmiga. Programm on Euroopa Komisjoni uuringus ka rahvusvaheliselt positiivset tähelepanu pälvinud. Programmi käigus paigaldati 168 laadimispunkti, tagamaks vähemalt ühe avaliku laadimisjaama igas linnas, kus elab üle 5000 inimese. Samal ajal pakkus valitsus kuni 18 000 eurot elektriauto ostmise toetust, soovides elektrisõidukite turgu ergutada. Mõlemad stiimulprogrammid rahastati CO₂ kvootide müügist, millele lisaks sai Eesti aastatel 2014–2020 Euroopa Ühendamise Rahastust (ingl k *Connecting Europe Facility, CEF*)⁴⁰ 2,7 miljonit eurot toetust programmidele, mis hõlmasid elektrisõidukite laadimistaristu laiendamist. Vaatamata märkimisväärsele toetusele, aeglustus valdkonna areng Eestis pärast 2014. aastat. Praeguseks on elektrisõidukite ning elektrisõidukite avalike laadimispunktide hulk Eestis sarnane Ida-Euroopa regioonile, kus turg on alaarenenud. Eesti ning Ida-Euroopa riikide turu areng jääb Skandinaavia ning Lääne-Euroopa riikide arengule märkimisväärselt alla.⁴¹

³⁹ European Commission. Delivering the European Green Deal. – https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en (30.10.2024).

⁴⁰ European Commission. Connecting Europe Facility. – https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en (30.10.2024).

⁴¹ European Commission: Directorate-General for Competition, Hensel-Roth, T., Latham, O., Glotzer, E., Tzanetaki, C. et al., *Competition analysis of the electric vehicle recharging market across the EU27 + the UK* –

2024. aastal turul toimunud arengute põhjal saab öelda, et laadimistaristu väljaehitamine on arenemas. Mitu Eestis tegutsevat ettevõtjat on arendanud või kavandamas uute laadimispunktide loomist ja avalikult seda strateegiat kommunikeerinud. Lisaks on mitu ettevõtjat näidanud ambitsiooni kasvada ka rahvusvaheliselt. Seda keskkonda on soodustanud Euroopa Ühendamise Rahastu, mis toetab ettevõtjate ambitsioonide täitmist. Üldistele regulatsioonidele ja seadusandlusele lisaks on laadimistaristu arengut hakanud mõjutama elektrisõidukite arvu kasv ning keskkonna-, sotsiaal- ja juhtimisalaste (ingl k *environmental, social and governance, ESG*)⁴² reitingute ja ettevõtjate jätkusuutlikkuse juhtimise rakendamine. Sellises keskkonnas on ettevõtjad rohkem motiveeritud rajama elektrisõidukite laadimispunkte, et rakendada jätkusuutlikke juhtimisotsuseid ning pakkuda klientidele, elanikele ja töötajatele lisateenust, mis toetab tulevikku suunatud elu- ja ärikeskkonda.

Konkurentsiameti ülevaade on piiritletud kergsõidukite avaliku laadimistaristuga Eestis. Kui ülevaates ei viidata konkreetset raskeveokite laadimistaristule, mõeldakse elektrisõidukite laadimistaristu all just kergsõidukite laadimistaristut. Siiski ei ole amet siinkohal konkurentsioiguslikus mõttes konkreetset kaubaturgu defineerinud. Dokumendis kasutatakse mõisteid nagu *turg* ja *turuosa* laiemas tähenduses kui seda on konkurentsioiguslikus mõttes *kaubaturg* ja *turuosa vastaval kaubaturul*. Mõistete *turg* ja *turuosa* kasutamise eesmärk on anda hinnanguline ülevaade valdkonnast ja valdkonnas tegutsevatest ettevõtjatest. Käesoleva analüüsi eesmärk ei ole kaubaturu defineerimine, vaid kogu valdkonna konkurentsioiguslik analüüs, sh võimalikele probleemkohtadele tähelepanu juhtimine, soovitude andmine.

Konkurentsiameti analüüsi eesmärk

Konkurentsiameti analüüsi eesmärk oli luua laiapõhjaline ülevaade Eesti avaliku laadimistaristu turu toimimisest ning tuvastada tõhusat ja ausat konkurentsi mõjutavaid kitsaskohti.

Analüüsi ülevaate ärisaladusteta ülesehitus

Konkurentsiameti ülevaade on üles ehitatud teemade kaupa süstematiseeritud struktuuris, et anda põhjalik ülevaade valdkonna konkurentsiolukorrast ja arenguvõimalustest.

Esimeses peatükis käsitletakse Euroopa Liidu ja liikmesriikide arengusuundi avaliku laadimistaristu valdkonnas. Eraldi alapeatükkidena analüüsitakse viie eri riigi, sealhulgas Hollandi ja Saksamaa lähenemisviise, tuues esile nende praktikad ja kogemused.

Market for the provision of publicly accessible recharging infrastructure and related services, Publications Office of the European Union, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2763/396082> (30.10.2024).

⁴² Euroopa Liidu nõukogu. Keskkonna-, sotsiaal- ja juhtimisalased reitingud nõukogu ja parlament jõudsid kokkuleppele. (05.02.2024) – <https://www.consilium.europa.eu/et/press/press-releases/2024/02/05/environmental-social-and-governance-esg-ratings-council-and-parliament-reach-agreement/> (30.10.2024); Laht, J. jt. Süsinikupõhised finantsinstrumendid. A.1.2. Ärihoonete renoveerimiseks kavandavate rahastusmeetmete sotsiaalmajanduslike mõjude, maksumuse ja turule kasutuselevõtu potentsiaali analüüs. (01.2024) – <https://www.kliimaministeerium.ee/media/12713/download> (30.10.2024).

Teine peatükk keskendub õiguslikule raamistikule, sealhulgas Euroopa Liidu ja Eesti õigusaktidele. Peatükis käsitletakse näiteks alternatiivkütuste taristu määrust ja energiatõhususe direktiive ning nende rakendamist Eesti õigusruumis.

Kolmas peatükk annab põhjaliku ülevaate Eesti avalikust laadimistaristust, hõlmates taristu toimimist, peamisi turuosalisi, turu trende ning välistegurite mõju. Samuti käsitletakse laadimistaristu mõju tarbijakäitumisele ja elektrisõidukite kasutuselevõtu trende.

Neljandas peatükis hinnatakse konkurentsiolukorda, pakkudes laiapõhjalist analüüsi Eesti laadimistaristu ärikeskkonnast, konkurentsi mõjutavatest teguritest ning võimalikest kitsaskohtadest.

Viendas peatükis esitab Konkurentsiamet soovitusel konkurentsiolukorra parandamiseks, pakkudes välja meetmed, mis võiksid soodustada turu edasist arengut.

Uuringu läbiviimise ajakava on esitatud Lisas 1.

1. Euroopa Liidu ja liikmesriikide arengusuunad

Euroopa Liidus oli 2023. aastaks loodud ligi 632 000 avalikku laadimispunkti, kuid Euroopa Komisjon prognoosib vajadust 3,5 miljoni laadimispunkti järele aastaks 2030, et elektrisõidukite kasutuselevõttu piisavalt toetada. Euroopa Autotootjate Assotsiatsioon (ingl k *European Automobile Manufacturers' Association, ACEA*) hindab aga, et aastaks 2030 võib tegelik vajadus ulatuda 8,8 miljoni laadimispunktini, mis tähendab, et Euroopa Liidus tuleks aastas paigaldada üle 1 miljoni uue laadimispunkti, et piisav kaetus saavutada.⁴³

Euroopas domineerivad kaks laadimisjaama tüüpi: *Type 2* ja *CCS*. *Type 2* sobib aeglasemaks ja tavaliseks laadimiseks, mida kasutatakse eelkõige kodus ja avalikes kohtades, nagu kauplused ja vabaajakeskused. *CCS*-tüüpi laadimisjaamad pakuvad kiiret või ultra-kiiret laadimist, mis on sobiv suurema energiavajadusega akude jaoks ja suudab elektriauto täielikult laadida kuni 15 minutiga. Samas on Euroopas kiirete laadimisjaamade osakaal suhteliselt väike – vaid 13,5% kõigist laadimispunktidest on võimelised pakkuma üle 22 kW laadimisvõimsust.

Euroopa riikides on laadimispunktide jaotus väga ebahühtlane. Näiteks Hollandis, Saksamaal ja Prantsusmaal asub kokku ligi kaks kolmandikku Euroopa laadimispunktidest, kuigi need riigid moodustavad vaid 22% Euroopa pindalast. Selle tulemusel on elektriautode kasutajatel tihedalt varustatud riikides, nagu Holland, avalikele laadimisjaamadele oluliselt parem juurdepääs, mis soodustab elektrisõidukite kasutuselevõttu. Teisalt jäävad paljud teised riigid, sealhulgas Balti riigid, taristu arendamisel maha, mis võib pidurdada elektrisõidukite kasutuselevõttu.⁴⁴

Liikmesriikide arengutaset võrdlevates uuringutes paistab Eesti silma vähese hulga laadimisjaamade arvuga ning Eestis, Lätis ja Leedus on kõige vähem laadimispunkte 10 km sõiduteede kohta. 2024. aasta I kvartali seisuga on Eestis see näitaja 0,1, samas kui Euroopa keskmine on 1,3. Eri uuringud viitavad, et Eestis on elektrisõidukite ja laadimispunktide arvu kasv jäänud aeglaseks.⁴⁵

Elektrisõidukite laadimistaritu tähtsamad suundumused ja mustrid näitavad, et Ida-Euroopa riigid, sealhulgas Eesti ja Läti, paistavad silma kõrgete laadimiskiirustega. See näitab, et kuigi Eestis on vähe laadimisjaamu, on laadimiskiirused tegelikkuses kõrged. Sama trendi näitavad ka mitu teist Kesk- ja Ida-Euroopa riiki nagu Slovakkia, Horvaatia ja Tšehhi, kes investeerivad kõrge võimsusega laadimistaristusse.

Lääne-Euroopa riigid, sealhulgas Holland, Saksamaa ja Prantsusmaa, järgivad tasakaalustatud lähenemist, kus on laialdane laadimisjaamade võrk, kuigi nende laadimisvõimsus ei ole nii

⁴³ European Commission. European Alternative Fuels Observatory. New Study on Accelerating EU Electric Vehicle Charging Infrastructure Roll-out. (06.05.2024) – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/new-study-accelerating-eu-electric-vehicle-charging-infrastructure-roll> (31.10.2024).

⁴⁴ European Commission. European Alternative Fuels Observatory. EAFO Analysis: Trends in EV Charging Infrastructure Across Europe. (10.05.2024) – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/eafo-analysis-trends-ev-charging-infrastructure-across-europe> (31.10.2024).

⁴⁵ European Commission. European Alternative Fuels Observatory. EAFO Analysis: Trends in EV Charging Infrastructure Across Europe. (10.05.2024) – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/eafo-analysis-trends-ev-charging-infrastructure-across-europe> (31.10.2024).

kõrge kui mitmes väikeriigis. Nende ulatuslikud võrgud toetavad elektrisõidukite kasutuselevõttu, tagades kasutajatele esmajärgus kättesaadavuse ja võimaluse elektriautot laadida.

1.1. Holland

Holland on üks eeskujuriike elektrisõidukite laadimistaristu arendamisel, olles 2022. aasta seisuga maailmas juhtival kohal nii avalike laadimispunktide arvu poolest elaniku kui ka ruutkilomeetri kohta. Alates 2016. aastast on elektrisõidukite arv Hollandis kasvanud 109 tuhandelt 411 tuhande sõidukini, mis moodustab 4,4% kõigist riigis registreeritud sõidukitest. Samal perioodil on avalike laadimispunktide arv kasvanud ligikaudu 26 tuhandelt 100 tuhandeni.⁴⁶

Elektrisõidukite kasutuselevõttu mõjutab oluliselt tarbijakäitumine, mida Hollandi riik ise suunab. Elektrisõidukite soetamist nimelt toetatakse mitmekülgsete meetmetega: riiklikud toetused, mis hõlmavad nii sõidukite ostmist kui ka koduste laadimispunktide paigaldamist, samas pakutakse ka mitut maksusoodustust⁴⁷, sealhulgas mõjutatakse tarbijate otsuseid sõiduki registreerimis- ja automaksu, elektriaktsiisi ja muude soodustustega.⁴⁸ Sarnaseid poliitikaid on kasutanud ka Norra, kus elektrisõidukite osakaal autopargis on suurim maailmas ning kus 2022. aastal moodustasid elektriautod ligikaudu 80%⁴⁹ uutest müüdud sõidukitest.⁵⁰ Mõlema riigi puhul tuleb arvestada ka elanikkonna üldist keskkonnateadlikkust, ühiskonna üldist hoiakut ja elatustaset, mis mõjutavad elektromobiilsuse laiemat vastuvõtmist.

Hollandi laadimistaristu arendamist toetavad aktiivselt kohalikud omavalitsused koostöös riigi elektromobiilsuse raamistiku ja strateegiatega. Omavalitsused korraldavad riigihankeid, edendavad koostööd ettevõtjatega ning loovad soodsad tingimused taristu rajamiseks ja erainvesteeringute kaasamiseks. Riiklik tasand on pühendunud informatsiooni asümmeetria vähendamisele, pakkudes ettevõtjatele selget arusaama elektromobiilsuse strateegiast ja eesmärkidest, mis võimaldab neil teha teadlikke ärilisi otsuseid.

Euroopa Komisjoni uuringu kohaselt soodustab Hollandi laadimistaristut avatud ja konkurentsivõimeline turg, kus teadmiste vahetus avaliku ja erasektori vahel toetab optimaalseid turustruktuure, poliitikaid ja regulatsioone. Selline konkurentsile orienteeritud lähenemine on võimaldanud elektrisõidukite laadimistaristul kasvada vastavalt elektrisõidukite

⁴⁶ European Commission. European Alternative Fuels Observatory. Netherlands. Summary. – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/netherlands> (16.01.2025).

⁴⁷ Global VAT Compliance. The Netherlands is the world's leader in EV adoption thanks to its taxation policies and EV charging infrastructure. – <https://www.globalvatcompliance.com/globalvatnews/netherlands-leading-in-ev-roll-out/>

⁴⁸ European Commission. European Alternative Fuels Observatory. Netherlands. Incentives & legislation. – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/netherlands/incentives-legislations> (16.01.2025).

⁴⁹ Norsk elbilforening. Norwegian EV policy: Norway is leading the way for a transition to zero emission in transport. – <https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/> (16.01.2025).

⁵⁰ World Resources Institute. These Countries Are Adopting Electric Vehicles the Fastest. (14.09.2023) – <https://www.wri.org/insights/countries-adopting-electric-vehicles-fastest> (16.01.2025).

arvu kasvule, vajades valitsuse sekkumist väga piiratud määral, vältides seeläbi riigiabi küsimusi. Kokkuvõttes on Hollandis loodud avatud ja konkurentsitihe turg, kus üha enam rakendatakse võrgukoormuse vähendamiseks nutikat laadimist. Hollandis on laadimispunktile loodud standardiseeritud ja koostalitlusvõimeline lahendus, mis võimaldab tarbijatel laadida kõikides avalikes laadimisjaamades ning võimaldab laadimispunktide käitajatel tarkvara ja teenuseid omavahel vahetada, luues nii paindlikkust ja võimalusi turu edasiseks arenguks.

1.2. Austria

Austria konkurentsiameti (*Bundeswettbewerbshörde*) läbi viidud uuring⁵¹ keskendub elektrisõidukite laadimistaristu konkurentsiolekorradele ning pakub soovitusi, kuidas tagada õiglane ja tarbijasõbralik areng. Uuring toob esile, et Austrias on vajalik kiire ja läbipaistev laadimistaristu laiendamine, et soodustada üleminekut elektrisõidukitele ja saavutada riiklikud kliimaeesmärgid.

Austria konkurentsiamet rõhutab läbipaistvuse tähtsust tarbijate jaoks – laadimishinnad, laadimiskestused ja tarbitud energia kogused peavad olema selgelt esitatud juba enne laadimise alustamist. See on võrreldav mobiilside rändlusteenustega, kus kulud on tarbijale ette teada. Samuti on oluline, et laadimistaristu võimaldaks tarbijal näha kõiki seotud kulusid, vältimaks võimalikke üllatusi.

Riikliku toetussüsteemi osas leiab Austria konkurentsiamet, et subsidiume tuleks jagada laiemalt, sealhulgas väikestele ja kohalikele laadimispunktide käitajatele, et vältida turu liigset kontsentreerumist suuremate energiaettevõtjate kätte. Väikesed ja kohalikud laadimispunktide käitajad peaksid saama osaleda konkurentsivõrdsetel alustel ning tuleks tagada nende ligipääs näiteks navigatsiooniteenustele ja võrdlusplatvormidele. Lisaks võiks toetusi jagada uuenduslikele ja kohalikele projektidele, et soodustada laadimistaristu laiendamist ja mitmekesisust.

Kohalike omavalitsuste roll konkurentsi tagamisel on oluline. Austria konkurentsiamet soovib, et omavalitsused teeksid strateegilisi plaane, tagades avalike laadimispunktide rajamisel teenusepakujate mitmekesisuse. See aitab vältida ühe ettevõtja domineerimist ning loob tarbijatele paremad valikuvõimalused ja soodsamad hinnad. Eriti oluline on see, kui omavalitsused annavad avaliku ruumi, näiteks parkimiskohad, laadimispunktide kasutusse – mitmekesine teenusepakujate valik soodustab hinna- ja kvaliteedikonkursi tekkimist.

Kiir-laadimispunktide arendamise vajadus on Austria konkurentsiameti hinnangul kiireloomuline, eriti suurte liiklusmagistraalide ääres. Kiir-laadimispunktid tagavad elektrisõidukite kasutajatele pikkadel sõitudel vajaliku mugavuse ning võimaldavad laadimist kiirteede ja peamiste sõiduteede ääres, mis on oluline elektrisõidukite laiemaks kasutuselevõtuks.

Lisaks tõstab Austria konkurentsiamet esile hinnaseire ja dünaamilise hinnakujunduse kontrollimise vajadust. Uuringus tehakse ettepanek, et *ad hoc* laadimishinnad oleksid kergesti

⁵¹Bundeswettbewerbshörde. Sector Inquiry. EV Charging Infrastructure. Vienna, 2023. – https://www.bwb.gv.at/fileadmin/user_upload/Final_Bericht_der_BWB_zur_Branchenuntersuchung_E-Ladeinfrastruktur_EN_MP_JG_2023_02_17_002.pdf (12.11.2024).

kättesaadavad ja läbipaistvad, et tarbijad oleksid paremini kaitstud võimalikest hinnakõikumistest tulenevate riskide eest.

Uuring juhib tähelepanu ka sellele, et tuleb vältida turgu valitseva seisundi kujunemist ja tagada konkurentsireeglite täitmine, et suured energiaettevõtjad ei domineeriks liigselt avalike laadimispunktide turgudel. Kui elektrisõidukite kasutajad sõltuvad liigselt ühest energiaettevõtjast, võib see tekitada turgu valitseva seisundi ja konkurentsi kahjustada. Seetõttu soovib Austria konkurentsiamet suurendada konkurentsireeglite rakendamist ning tagada, et kõik osapooled järgivad õiglase konkurentsi põhimõtteid.

1.3. Prantsusmaa

Prantsusmaa konkurentsiamet (*Autorité de la Concurrence*) esitas 2024. aastal oma seisukoha elektrisõidukite laadimistaristu arendamise kohta⁵², käsitledes peamisi väljakutseid ja pakkudes soovitusi, mis aitaksid konkurentsi soodustada ning tagada laadimisteenuste kättesaadavuse ja kvaliteedi Prantsusmaal. Kiiresti kasvav elektrisõidukite turg nõuab hästi toimivat ja laialdast laadimistaristut, mis vastaks nii linnade kui ka maapiirkondade kasutajate vajadustele. Arvestades, et laadimistaristu mängib rohelisele energiale ülemineku toetamisel üha olulisemat rolli, seab konkurentsiamet fookuse võrdselt juurdepääsetava ja konkurentsisisõbraliku taristu tagamisele.

Esiteks rõhutab Prantsusmaa konkurentsiamet, et laadimistaristu väljaarendamine peab eri teenusepakkujate jaoks võrdseid võimalusi toetama, vältimaks turgu valitseva seisundi tekkimist. Kuna laadimistaristu rajamine toimub sageli avaliku sektori või omavalitsuste toetusel, on kriitiline, et kohalikud omavalitsused ja avalikud asutused võimaldaksid juurdepääsu laadimiskohtadele eri ettevõtjatele, mitte ei eelistaks suuri riiklikke või kohalikke olulise turujõuga ettevõtjaid. Selline mitmekesisus aitab tagada, et laadimispunktide paigaldamisel ja teenindamisel oleks laiem konkurents, mis peaks lõpuks tarbijatele kasuks tulema nii hindade kui ka teenuse kvaliteedi osas.

Teiseks pöörab Prantsusmaa konkurentsiamet tähelepanu laadimisteenuste läbipaistvusele. Kuna laadimispunktide hinnad ja laadimisaegade kestused on elektrisõidukite juhtidele võtmetähtsusega, peab see info olema neile kergesti kättesaadav ja võrreldav. Selle eesmärk on võimaldada kasutajatel teha informeeritud valikuid ja soodustada konkurentsi, kus tarbijad saavad valida parima hinna ja teenuse kvaliteediga pakkuja. Selle saavutamiseks soovib Prantsusmaa konkurentsiamet luua mehhanismid, mis muudaksid hinnateabe kättesaadavaks enne laadimise alustamist, et välistada võimalus, kus kasutajad saavad laadimisseansi lõpus ebameeldiva hinnaüllatuse. Laadimisvõimaluste läbipaistvus on eriti oluline, kuna elektrisõidukite laadimisvajadused varieeruvad suuresti sõltuvalt kasutaja asukohast ja liikumisprofiilist.

Prantsusmaa konkurentsiamet rõhutab ka vajadust soodustada innovatsiooni laadimisteenuste pakkumisel, näiteks toetamaks dünaamiliste hinnastamismudelite ja uute maksevõimaluste

⁵² Autorité de la Concurrence. Charging stations for electric vehicles: the Autorité issues its opinion. (11.06.2024) – <https://www.autoritedelaconcurrence.fr/en/article/charging-stations-electric-vehicles-autorite-issues-its-opinion> (12.11.2024).

kasutuselevõttu, mis võiksid muuta laadimiskogemuse paindlikumaks ja mugavamaks. Innovatsioon võiks hõlmata ka uute tehnoloogiate juurutamist, näiteks kiireid laadimislahendusi ja paremaid võrguühendusi, mis võimaldaksid laadimistaristu paremat haldamist ja energiatarbimise optimeerimist. Kuna nõudlus elektrisõidukite laadimise teenuste järele on suurenenud, muutub oluliseks ka laadimispunktide optimaalne paiknemine, et tagada nende kättesaadavus piirkondades, kus tarbimisvajadus on kõrgeim.

Prantsusmaa konkurentsiameti hinnangul on oluline, et regulatiivsed ja toetuskeemid oleksid kujundatud viisil, mis toetaksid väiksemate ja uuenduslike teenusepakkujate turuletulekut ning vähendaks sõltuvust suurtest pakkujatest. Seejuures võiks kaaluda ka riikliku hinnaseiresüsteemi loomist, mis jälgiks laadimispunktide hinnakujundust ja tagaks, et hindade muutused on läbipaistvad ja tarbijasõbralikud. Selline seiresüsteem võiks aidata kindlustada, et laadimisteenusete hinnad jääksid taskukohasteks ka elektrisõidukite leviku kasvades ja nõudluse suurenedes.

Kokkuvõttes leiab Prantsusmaa konkurentsiamet, et elektrisõidukite laadimistaristu areng nõuab mitmetahulist lähenemist, mis soodustab konkurentsi, tagab teenuste läbipaistvuse ja juurdepääsetavuse ning toetab innovatsiooni. Selleks on vaja tihedat koostööd avaliku ja erasektori vahel, et luua tingimused, mis võimaldaksid laadimistaristu arengut kogu Prantsusmaal nii, et see toetaks üleminekut keskkonnasõbralikule liikuvusele ja vastaks kasutajate kasvavatele ootustele ja vajadustele.

1.4. Portugal

Portugali konkurentsiamet (*Autoridade da Concorrência*) on avaldanud põhjaliku uuringu⁵³ elektrisõidukite laadimistaristu kohta, et toetada üleminekut keskkonnasõbralikule majandusele ja soodustada konkurentsi. Arvestades transpordisektori olulist rolli heitkoguste vähendamisel, rõhutab Portugali konkurentsiamet laadimistaristu kättesaadavuse ja tõhusa toimimise tähtsust.

Uuring toob esile, et elektrisõidukite arv on Portugalis viimastel aastatel oluliselt kasvanud, moodustades 2023. aasta augustis 40,3% uute sõiduautode müügist. Samas on laadimistaristu arendamine jäänud sõidukite arvu kasvule alla, põhjustades geograafilist ebavõrdsust ja eriti hõredat laadimisvõimalust maapiirkondades. Seda ebavõrdsust peab Portugali konkurentsiamet kriitiliseks takistuseks elektrisõidukite kasutuse laienemisele ning kutsub valitsust üles toetama laadimistaristu arendamist ühtlaselt üle riigi, pakkudes sealhulgas rahalist toetust piirkondlikuks laienemiseks.

Laadimistaristu maksesüsteemide kohta rõhutab Portugali konkurentsiamet, et praegune süsteem on keeruline ja vajab suuremat läbipaistvust. Puudulik makselahendus ja eri hinnastruktuurid raskendavad tarbijate jaoks lõpliku laadimiskulu prognoosimist. Üks lahendusi võiks olla täielikult integreeritud ja lihtsustatud maksesüsteem, mis ei nõua eelregistreerimist ega spetsiifiliste rakenduste kasutamist. Uue EL-i määruse rakendamine, mis nõuab avalike laadimispunktide varustamist elektrooniliste makseterminalidega, peaks

⁵³ Autoridade da Concorrência. AdC detects barriers to the expansion of the electric vehicle recharging network and issues recommendations to the Government. (22.01.2024) – <https://www.concorrenca.pt/en/articles/adcdetects-barriers-expansion-electric-vehicle-recharging-network-and-issues> (12.11.2024).

Portugali konkurentsiameti sõnul olema kiire ja ulatuslik, et muuta laadimisteenused tarbijatele mugavamaks.

Lisaks soovib Portugali konkurentsiamet konsolideerida eri turuosaliste – elektrimüüjate ja laadimispunktide käitajate – rollid ühtseks süsteemiks, mis muu hulgas lihtsustaks arveldusprotsesse.

Teine oluline järeldus puudutab konkurentsi puudumist kiirteede laadimispunktides, kus pikaajalised lepingud on koondanud laadimispunktide käitamise vaid mõnele ettevõtjale, millest paljud on seotud naftaettevõtjatega. Portugali konkurentsiamet soovib kiirteedele juurdepääsu andmiseks tühistada ilma avaliku konkursita sõlmitud lepingud, et võimaldada avatumat konkurentsi ja anda teistele turuosalistele võimalus pakkuda oma teenuseid ka kiirteede piirkonnas.

Kokkuvõttes esitab Portugali konkurentsiamet rea soovitusi, sealhulgas lihtsustada laadimistasude süsteemi, võimaldada vabam konkurents kiirteede ääres ning toetada laadimistaristu arendamist piirkondades, kus selle tihedus on madal. Portugali konkurentsiamet kutsub riiki ja omavalitsusi üles tegema tihedat koostööd, et saavutada elektrisõidukite taristu tasakaalustatud ja efektiivne areng ning suurendada elektrisõidukite atraktiivsust Portugalis, tagades kasutajatele mugavama ja soodsama laadimiskogemuse.

1.5. Saksamaa

Saksamaa konkurentsiamet (*Bundeskartellamt*) viis läbi ulatusliku uuringu⁵⁴ Saksamaa elektrisõidukite avaliku laadimistaristu turu kohta, et tuvastada peamisi takistusi konkurentsi edendamisel ja sektori tõhusal arendamisel. Ülevaates toodi esile, et elektrisõidukite laadimistaristu on Saksamaal endiselt väljakujunemisejärgus, kus mitmes piirkonnas on laadimispunktide käitajad turgu valitsevas seisundis – see võib vähendada turu avatust ja takistada uute osalejate sisenemist. Märkimisväärne konkurentsi piirav tegur on kohalike omavalitsuste praktika, kus laadimistaristu paigaldamiseks vajalikud avalikud alad antakse eelistatult kas omavalitsuse enda ettevõtjatele või piiratud arvule pakkujatele. See piirab konkurentsi ja uute ettevõtjate võimalusi turule sisenemiseks, vähendades tarbijate valikuvõimalusi ning mõjutades laadimishindu ja -teenuste kvaliteeti.

Saksamaa konkurentsiameti ülevaade tõi välja, et riiklikud ja kohalikud toetused on küll vajalikud, et soodustada laadimistaristu kiiret laienemist, kuid neid tuleks jagada konkrentsile avatud tingimustel. Saksamaa konkurentsiamet soovib kehtestada läbipaistvamaid ja võrdselt ligipääsetavaid protseduure, et tagada ausad tingimused kõigile pakkujatele. Selle asemel, et rajada laadimispunkte valdavalt läbi üksikute ja pikaajaliste lepingute, soovitakse kasutada konkursipõhist maa eraldamise süsteemi, mis looks võrdsemad võimalused ka väiksematele ja uutele ettevõtjatele. Saksamaa konkurentsiamet rõhutab, et kohalike omavalitsuste aktiivne roll konkurentsi soodustamisel ja mitmekesise laadimistaristu edendamisel aitaks kaasa

⁵⁴ Bundeskartellamt. Anti-competitive structures in the provision of EV charging electricity – Final report on sector inquiry into EV charging infrastructure. – https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/EN/Pressemitteilungen/2024/01_10_2024_SU_Ladesaeulen.html (12.11.2024).

õiglasemate hindade ja laiema valikuvõimaluse tekkimisele, mis on eriti oluline avalike laadimiskohtade, näiteks kiirteede ja suuremate liiklussõlmede läheduses.

Teine oluline aspekt, millele uuring keskendub, on läbipaistvus ja tarbijate kaitse. Elektri- sõidukite kasutajate jaoks on oluline teada laadimishinda ja saada teavet laadimispunktide töökindluse kohta. Konkurentsiamet soovib ühtlustada laadimishindade kuvamise nõudeid, et tarbijad saaksid laadimisteenuse maksumust hõlpsalt ja täpselt võrrelda. Hinnakujundus peaks olema selge ja tarbijasõbralik, et võimaldada tarbijatel teha informeeritud otsuseid. Lisaks soovib ülevaade parandada maksesüsteeme, et võimaldada lihtsat ja universaalset ligipääsu laadimispunktidele, sealhulgas integreerida elektroonilisi maksevõimalusi kõigisse avalikesse laadimiskohtadesse. See tagaks tarbijatele mugavuse ja aitaks kaasa laadimisteenuste laialdasemale kasutusele.

Saksamaa konkurentsiameti ülevaates käsitletakse ka spetsiifiliste hinnakujunduse taktikate (nt marginaali vähendamine, ingl k *margin squeeze*) ohtu, mille puhul võib turgu valitsevas seisundis laadimispunktide käitaja müüa elektrit oma klientidele madalama hinnaga kui konkurentidele, takistades sellega teiste teenusepakkujate konkurentsivõimet. Uuringus rõhutatakse, et konkurentsijärelevalve peab selliste hinnamoonutuste avastamiseks ja vältimiseks olema tugev, et tagada õiglased tingimused kõigile turul osalejatele.

Kokkuvõttes rõhutab Saksamaa konkurentsiamet, et avaliku laadimistaristu turg vajab strateegilist reguleerimist, et soodustada konkurentsi, tagada teenuste mitmekesisus ja kaitsta tarbijate õigusi. Samuti on oluline, et riik võtaks vastu poliitilisi ja seadusandlikke meetmeid, mis soodustaksid turu avatust, näiteks kohalike omavalitsuste tasandil, kus maade jaotamine tuleks muuta läbipaistvamaks. Laadimistaristu mitmekesisus ja hõlbus kättesaadavus on võtmetähtsusega, et saavutada Saksamaa seatud kliima- ja keskkonnaeesmärgid, aidates elektrisõidukite arvu suurenedes kaasa kogu ühiskonna üleminekule keskkonnasõbralikule liikuvusele.

2. Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu õiguslik raamistik

Euroopa Liidu ja Eesti riiklikul tasandil kehtib mitu regulatsiooni, mis määravad elektrisõidukite laadimistaristu toimimise ja arendamise tingimused. Need õigusaktid loovad raamistiku, milles laadimistaristu peab toimima, ning nende eesmärk on tagada tarbijatele mugav ja ühtlane juurdepääs laadimisteenustele. Käesolevas peatükis antakse ülevaade peamistest Euroopa Liidu ja Eesti õiguslikest normidest, mis on elektrisõidukite laadimistaristu arendamise ja käitamise jaoks olulised. Samuti käsitletakse, kuidas need regulatsioonid võivad mõjutada konkurentsi ja laadimispunktide kättesaadavust elektrisõidukite kasutajatele Eestis.

2.1. Euroopa Liidu õigusaktid

Euroopa Liidu õigusaktid jagunevad peamiselt esmaseks ja teiseks õiguseks.⁵⁵

Euroopa Liidu esmane õigus on Euroopa Liidu kõrgeim õigusallikas. Esmane õigus pärineb Euroopa Liidu aluslepingutest; muutmislepingutest; ühinemislepingutest; nendele lepingutele lisatud protokollidest; lisalepingutest, millega muudetakse asutamislepingute konkreetseid jaotisi; põhiõiguste hartast (alates Lissaboni lepingust). Peamiselt tuleneb esmane õigus asutamislepingutest, eelkõige Euroopa Liidu toimimise lepingust (edaspidi ka **ELTL**) ja Euroopa Liidu lepingust^{56, 57}

Euroopa Liidu teise õiguse näol on tegemist õigusaktide kogumiga, mis põhineb Euroopa Liidu aluslepingutel.⁵⁸ ELTL-i artikli 288 kohaselt võivad Euroopa Liidu institutsioonid Liidu pädevuse teostamisel vastu võtta määruseid, direktiive, otsuseid, soovitusi ja arvamusi. Direktiiv on saavutatava tulemuse seisukohalt siduv igale liikmesriigile, kellele see on adresseeritud, kuid jätab nii vormi kui ka meetodite valiku selle riigi ametiasutustele. Määrus on aga tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.⁵⁹

2.1.1. Alternatiivkütuste taristu määrus

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu raamistik sätestati esialgu alternatiivkütuste taristu direktiiviga^{60, 61} Euroopa Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ toodi esile, et laadimis- ja tankimistaristu areng liidus oli ebaühtlane ning see ei olnud koostalitlusvõimeline ega kasutajasõbralik. Samuti rõhutati, et alternatiivkütuste taristu direktiivis nõutud riiklike

⁵⁵ Euroopa Komisjon. ELi õigusaktide liigid. – https://commission.europa.eu/law/law-making-process/types-eu-law_et (16.01.2025).

⁵⁶ Euroopa Liidu lepingu ja Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioonid (2016/C 202/01). – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A12016ME%2FTXT> (16.01.2025).

⁵⁷ EUR-Lex. Euroopa Liidu esmane õigus. – <https://eur-lex.europa.eu/ET/legal-content/summary/the-european-union-s-primary-law.html> (16.01.2025).

⁵⁸ EUR-Lex. Euroopa Liidu teise õigus. – <https://eur-lex.europa.eu/ET/legal-content/summary/the-european-union-s-secondary-law.html>

⁵⁹ Euroopa Liidu lepingu ja Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioonid (2016/C 202/01). – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A12016ME%2FTXT> (16.01.2025).

⁶⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL, 22. oktoober 2014, alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta. – <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/94/oj> (16.01.2025).

⁶¹ Alternatiivkütuste taristu määrus preambuli punkt 1.

poliitikaraamistike eesmärkide seadmiseks ja meetmete rakendamiseks puudus selge ja ühtne meetodika. Selle tulemusel oli liikmesriikides sihtide seadmine ja toetavate poliitikate ambitsioonikus väga erinev, mis omakorda takistas kogu Euroopa Liitu hõlmava alternatiivkütuste taristu tervikliku ja toimiva võrgu loomist.⁶² Et tagada liidus piisava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtmine, sh eelkõige maanteeõidukite jaoks, sätestati nõuded alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtule määrusega.⁶³

Alternatiivkütuste taristu määrus⁶⁴ kehtestab Euroopa Liidu liikmesriikidele muu hulgas kohustuslikud riiklikud sihid maanteeõidukite jaoks üldsusele juurdepääsetava alternatiivkütuste taristu loomisel (eriti elektrienergia ja vesiniku jaoks), pöörates erilist tähelepanu üle-euroopalistele võrkudele. Määrus sisaldab muu hulgas nii kasutajateabe, andmete esitamise kui ka maksete tegemise ühtseid nõudeid.

Alternatiivkütuste taristu määruse artikkel 3 toob välja elektriliste kergsõidukite laadimis-
taristuga seotud sihid. Alternatiivkütuste taristu määruse artikli 3 lõike 1 kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et loodud on üldsusele juurdepääsetavad laadimispunktid võrdeliselt vastavalt registreeritud sõidukite arvuga järgmiselt: kogu väljundvõimsus vähemalt 1,3 kW iga registreeritud elektrilise sõiduki kohta ning kogu väljundvõimsus vähemalt 0,8 kW iga registreeritud kerghübridsõiduki kohta.

Samuti peavad liikmesriigid tagama üldsusele juurdepääsetavate laadimisjaamade kasutuselevõtmise üle-euroopalises transpordivõrgus TEN-T:

- TEN-T põhiteedevõrgu igas sõidusuunas elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetavad laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km:
 - 31. detsembriks 2025 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 400 kW (sh vähemalt üks laadimispunkt väljundvõimsusega 150 kW);
 - 31. detsembriks 2027 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 600 kW (sh vähemalt kaks laadimispunkti väljundvõimsusega 150 kW);
- TEN-T üldteedevõrgu igas sõidusuunas elektriliste kergsõidukite üldsusele juurdepääsetavad laadimispargid, mille maksimaalne vahekaugus on 60 km ja mis vastavad järgmistele nõuetele:
 - 31. detsembriks 2027 peab TEN-T üldvõrgu pikkusest vähemalt 50% ulatuses iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 300 kW (sh vähemalt üks laadimispunkt väljundvõimsusega 150 kW);

⁶² Euroopa Komisjon. Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789> (16.01.2025).

⁶³ Alternatiivkütuste taristu määrus preambuli punkt 80.

⁶⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2023/1804, 13. september 2023, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL. – <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj> (16.01.2025).

- 31. detsembriks 2030 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 300 kW (sh vähemalt üks laadimispunkt väljundvõimsusega 150 kW);
- 31. detsembriks 2035 peab iga laadimispark pakkuma väljundvõimsust vähemalt 600 kW (sh vähemalt kaks laadimispunkti väljundvõimsusega 150 kW).

Alternatiivkütuste taristu määruse artikkel 5 toob välja laadimistaristule esitatavad nõuded. Artikli 5 kohaselt peab elektrisõidukite kasutajatel olema laadimispunktides ja vesinikutanklates lihtne maksta. Hinnad, sealhulgas kõik nende komponendid ja laadimiskorraga seotud osad, tuleb enne laadimiskorra algust lõpptarbijale selgelt edastada.

Laadimispunktide käitajad peavad võimaldama lõppkasutajatel nende käitatavates avalikes laadimispunktides elektrisõidukit korrapõhiselt laadida.

Alates 13. aprillist 2024 kasutusele võetud üldsusele juurdepääsetavates laadimispunktides peab olema võimalik korrapõhine laadimine, mille eest tasutakse liidus laialdaselt kasutatava maksevahendiga, sealhulgas vähemalt ühte järgmist seadet:

- maksekaardilugejad;
- kontaktivaba funktsiooniga seadmed, mis on võimelised lugema vähemalt maksekaarte;
- alla 50 kW väljundvõimsusega üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide puhul internetiühendust kasutavad seadmed, mis võimaldavad turvalist maksetehingut, näiteks konkreetse ruutkoodi loovad seadmed.

Alates 1. jaanuarist 2027 tagavad laadimispunktide käitajad, et kõik nende käitatavad üldsusele juurdepääsetavad laadimispunktid, mille väljundvõimsus on vähemalt 50 kW ja mis on kasutusele võetud TEN-T teedevõrgus või ohutul ja turvalisel parkimisalal, sealhulgas laadimispunktid, mis on kasutusele võetud enne 13. aprilli 2024, võimaldavad korrapõhist laadimist maksekaardilugeja või eelnimetatud kontaktivaba funktsiooniga seadmete abil.

2.1.2. Energiatõhususe muutmisdirektiiv

Hoonete energiatõhususe direktiivi⁶⁵ eesmärk oli parandada Euroopa Liidus hoonete energiatõhusust, võttes arvesse mitmesuguseid kohalikke ja kliimatingimusi. Direktiiviga kehtestati energiatõhususe miinimumnõuded ja ühine raamistik energiatõhususe arvutamiseks.

Energiatõhususe direktiivi eesmärk oli parandada 2020. aastaks energiatõhusust 20% võrreldes 1990. aasta tasemega ja selle saavutamiseks nõuti kõigilt EL-i riikidelt riiklike energiatõhususe eesmärkide seadmist. Direktiiviga edendatakse kogu EL-is energiatõhusust ühise meetmete raamistiku abil, mis hõlmab energiaahela igat etappi alates tootmisest kuni jaotamise ja lõpptarbimiseni.

⁶⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/31/EL, 19. mai 2010, hoonete energiatõhususe kohta. – <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/31/oj> (16.01.2025).

Energiatõhususe muutmisdirektiiviga⁶⁶ muudeti nii hoonete energiatõhususe direktiivi kui ka energiatõhususe direktiivi. Energiatõhususe muutmisdirektiiv nõuab, et liikmesriigid töötaksid välja pikaajalised renoveerimisstrateegiad nii elu- kui ka mitteeluhoonete renoveerimise toetamiseks, et muuta need 2050. aastaks väga energiatõhusaks. Direktiiviga toetatakse mh hoonete parklates elektrisõidukite laadimisjaamade väljaarendamist, nõudes kaabelkanalisatsiooni ja laadimiskohtade paigaldamist. Selleks asendati hoonete energiatõhususe direktiivi artikkel 8 uute nõuetega.

Hoonete energiatõhususe direktiivi artikkel 8 käsitleb nüüd elektrisõidukite laadimistaristu rajamist Euroopa Liidu liikmesriikide elu- ja mitteeluhoonetes. Eesmärgiks on toetada üleminekut madala süsinikujalajäljega transpordile ning integreerida laadimistaristu rajamine ehitustavadesse, et vähendada kasvuhuonegaaside heidet.

Mitteeluhoonete nõuded. Energiatõhususe muutmisdirektiivi kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et kõigisse uutesse ja oluliselt rekonstrueeritavatesse mitteeluhoonetesse, millel on üle kümne parkimiskoha, paigaldatakse vähemalt üks elektrisõiduki laadimispunkt ning rajatakse taristu, mis võimaldab täiendavate laadimispunktide lisamist iga viie parkimiskoha kohta.⁶⁷ Need nõuded kehtivad juhul, kui parkla asub hoone sees või kõrval ning kui rekonstrueerimistööd hõlmavad ka parklat või elektritaristut. Lisaks peavad liikmesriigid alates 2025. aastast kehtestama minimaalse arvu laadimispunktide paigaldamise nõuded kõikidele suurematele, st üle 20 parkimiskohaga mitteeluhoonetele.⁶⁸ Selliste nõuete eesmärk on suunata mitteeluhoonete arendajaid ja omanikke varakult arvestama elektrisõidukite laialdasema kasutuselevõtu vajadustega.

Eluhoonete nõuded. Eluhoonete puhul on direktiivis ette nähtud sarnased, kuid mõnevõrra lihtsamad tingimused. Uutes ja oluliselt rekonstrueeritavates eluhoonetes, kus on üle kümne parkimiskoha, peavad liikmesriigid tagama elektrijuhtmetaristu rajamise kõikide parklakohtade jaoks.⁶⁹ See tähendab, et tulevikus saavad hoone elanikud või omanikud paigaldada laadimispunktid ilma suuremate ehituslike muudatusteta. Nõuded kehtivad juhul, kui parkla on osa hoonest või asub hoone kõrval ning kui rekonstrueerimine hõlmab parklat või elektritaristut. Selline lähenemine viitab direktiivi kavatsusele luua elamukinnisvara omanikele tulevikus võimalus laadimistaristu hõlpsaks integreerimiseks ja toetada elektrisõidukite levikut ka elumupiirkondades.

Erandid ja paindlikkuse võimalused. Direktiiv võimaldab liikmesriikidel teatud olukordades nõudeid leevendada või neist loobuda, arvestades hoonete omadusi ja ehituslikke piiranguid. Näiteks võib väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjate hoonetele anda erandi laadimistaristu rajamisest.⁷⁰

⁶⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2018/844, 30. mai 2018, millega muudetakse direktiivi 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta ja direktiivi 2012/27/EL energiatõhususe kohta. – <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/844/oj> (16.01.2025).

⁶⁷ Hoonete energiatõhususe direktiiv artikkel 8 lõige 2.

⁶⁸ Hoonete energiatõhususe direktiiv artikkel 8 lõige 3.

⁶⁹ Hoonete energiatõhususe direktiiv artikkel 8 lõige 5.

⁷⁰ Hoonete energiatõhususe direktiiv artikkel 8 lõige 4.

Samuti ei kohaldata nõudeid, kui⁷¹:

- hoonele esitati ehitusloa taotlus enne 10. märtsi 2021;
- hoone asub Euroopa Liidu äärepoolseimas piirkonnas, kus elektrivõrgu stabiilsuse säilitamine võib olla probleemiks;
- laadimistaristu rajamise kulu moodustaks üle 7% kogu rekonstrueerimise maksumusest;
- üldkasutataval hoonel on juba olemas võrreldav laadimistaristu direktiivi 2014/94/EL nõuete alusel.

Need erandid näitavad direktiivi paindlikkust ja teadlikkust sellest, et kõigi hoonete puhul ei pruugi laadimistaristu rajamine olla praktiline või majanduslikult otstarbekas.

Taristu rajamise lihtsustamine. Energiatõhususe muutmisdirektiiv paneb rõhku ka vajadusele lihtsustada laadimistaristu rajamise protsessi. Liikmesriike kutsutakse üles kaotama õiguslikud ja halduslikud tõkked, mis võivad takistada laadimispunktide paigaldamist uutesse ja olemasolevatesse hoonetesse.⁷² See võib hõlmata lihtsustatud loa- ja heakskiitmismenetlusi ning seadusandlike takistuste eemaldamist, mis raskendavad korteriühistutel või rendilepinguga hoonetes laadimispunktide rajamist.

Direktiivi artikkel 8 on strateegiliselt suunatud elektrisõidukite taristu väljaarendamisele, võttes arvesse hoonete rolli tuleviku transpordilahenduste toetamisel. Nõuded mitte ainult ei sunni hoonete omanikke ja arendajaid laadimistaristu rajamist varakult planeerima, vaid loovad ka õigusliku raamistiku, mis soodustab innovatsiooni ja investeringuid laadimistaristusse. Samal ajal säilitab direktiiv paindlikkuse, võimaldades kohaneda kohalike olude ja majanduslike tingimustega.

2.1.3. Elektrienergia siseturu direktiiv

Elektrienergia siseturu direktiiv⁷³ seab jaotusvõrguettevõtjatele ranged nõuded elektrisõidukite laadimistaristu arendamisel ja haldamisel. Peamine eesmärk on tagada läbipaistvus ja mittediskrimineeriv koostöö ning vältida jaotusvõrguettevõtjate turgu valitseva seisundi tekkimist, mis võiks laadimistaristu sektoris konkurentsi piirata. Olulisel kohal on ka jaotusvõrguettevõtja ja elektriettevõtja eraldatuse nõue.

Jaotusvõrguettevõtjad peavad iga kahe aasta tagant avaldama võrgu arengukava, mis toob välja vajalikke investeringuid ja paindlikkusteenuste võimalusi järgmise viie kuni kümne aasta jooksul, pöörates erilist tähelepanu uute koormuste ja laadimispunktide ühendamisele.

⁷¹ Hoonete energiatõhususe direktiiv artikkel 8 lõige 6.

⁷² Hoonete energiatõhususe direktiiv artikkel 8 lõige 7.

⁷³ Konsolideeritud tekst: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/944, 5. juuni 2019, elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL. – <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/944/2024-07-16> (16.01.2025).

Lisaks peavad liikmesriigid looma õigusraamistiku, et lihtsustada üldkasutatavate ja eraomandis olevate laadimispunktide võrguga ühendamist, tagades samas mittediskrimineeriva koostöö jaotusvõrguettevõtjate ja laadimispunktide omanike vahel.

Elektrienergia siseturu direktiiv keelab jaotusvõrguettevõtjatel laadimispunktide otsese arendamise ja haldamise, välja arvatud oma tarbeks ja juhul, kui avaliku enampakkumise tulemusena ei antud õigust omada, arendada, hallata ja/või käitada teisele ettevõtjale või see ettevõtja ei suuda neid teenuseid osutada mõistliku hinna eest ja õigeaegselt. Sellisel juhul peab jaotusvõrguettevõtja viima iga viie aasta tagant läbi avaliku konsultatsiooni, et hinnata uue avaliku enampakkumise vajadust.

Sätete eesmärk on luua konkurentsile avatud laadimistaristu turg, kus eri ettevõtjad saavad laadimispunkte omada ja arendada, soodustades innovatsiooni ja tarbijatele paremaid hindu. Elektrienergia siseturu direktiivi eesmärk on välistada olukord, kus jaotusvõrguettevõtjad saaksid olla turgu valitsevas seisundis, tagades konkurentsi säilimise ja võrdsed tingimused kõigile turuosalistele.

2.2. Eesti õigusaktid

2.2.1. Energiatõhususe muutmisdirektiivi ülevõtmisega seotud õigusaktid

Energiatõhususe muutmisdirektiivi ülevõtmiseks muudeti 2020. aastal nii ehitusseadustikku (EhS)⁷⁴, ehitusseadustiku rakendamise seadust (EhSRS)⁷⁵ kui ka energiamajanduse korralduse seadust (EnKS)⁷⁶.

- EhS-i muudatustega sätestati nõuded elektrisõidukite laadimistaristu paigaldamiseks, mis kohalduvad eelkõige hoonete püstitamisel ja olemasolevate hoonete olulisel rekonstrueerimisel, kuid ka olemasolevatele mitteelamutele. Need nõuded on suunatud peaaesjalikult elektrisõidukite laadimistaristu kohustuslikule rajamisele uute ja oluliselt rekonstrueeritavate hoonete juurde.
- EhSRS-i muudetud paragrahvid sätestavad rakendussätted elektriauto laadimistaristu paigaldamisele, rekonstrueerimise toetusmeetmetele ja tehnosüsteemide energiatõhususe hindamisele kohalduvate nõuetega.
- EnKS keskendub hoonete pikaajalise energiatõhususe strateegia rakendamisele, sealhulgas CO₂ heite vähendamisele ja energiatõhususe suurendamisele aastaks 2050. Muudatused soodustavad investeringuid hoonete energiatõhususse ja seovad hoonete rekonstrueerimise elektrisõidukite laadimistaristu arendamisega, aidates kaasa kliimaeesmärkide saavutamisele.

Peamine muudatus puudutab laadimistaristu kohustuslikku paigaldamist uute hoonete juurde, kui hoone teenindamiseks on kavandatud rohkem kui kümme parkimiskohta. Üle kümne parkimiskohaga elamu püstitamisel tuleb paigaldada juhtmetaristu igale parkimiskohale ning mitteelamu püstitamisel juhtmetaristu vähemalt igale viiendale parkimiskohale ja elektriauto

⁷⁴ Ehitusseadustik. – RT I, 04.12.2024, 4.

⁷⁵ Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seadus. – RT I, 30.12.2024, 7.

⁷⁶ Energiamajanduse korralduse seadus. – RT I, 10.10.2024, 5.

laadimispunkt vähemalt ühele parkimiskohale. Samad nõuded kehtivad ka olemasolevate hoonete olulisel rekonstrueerimisel, kui sellise rekonstrueerimise käigus tehtavad tööd hõlmavad ka parklat või hoone või parkla elektrisüsteemi. Nimetatud laadimistaristu nõuetele kehtivad erandid, mis on välja toodud EhSRS-is. Muu hulgas ei pea laadimistaristut paigaldama hoonesse, mille ehitusloa taotlus või ehitusteatis esitati enne 2021. aasta 10. märtsi; kui laadimistaristu paigaldamisega seotud tööde maksumus ületab 7% olulise rekonstrueerimise kogumaksumusest või kui laadimistaristu paigaldamine häirib olemasoleva elektrivõrgu tööd ja ohustab elektrienergia tarne stabiilsust.

Eraldi on sätestatud nõuded suurematele mitteelamutele. Olemasolevatesse mitteelamutesse, millel on rohkem kui 20 parkimiskohta, tuleb paigaldada vähemalt üks elektriauto laadimispunkt, isegi kui hoones rekonstrueerimist ei toimu. Selle nõude täitmiseks on kehtestatud EhSRS-iga viie aasta pikkune üleminekuaj, mis lõppeb 2025. aasta 1. jaanuaril. Muudatuste rakendamine aitab tagada, et suuremate hoonete parklates oleks elektrisõidukite laadimise võimalus alati olemas, mis toetab elektrisõidukite laiemat kasutuselevõttu.

Olemasolevate mitteelamute laadimistaristu nõuete täitmist kontrollib Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi ka **TTJA**) riikliku järelevalve teostamisel.⁷⁷ Rikkumise tuvastamisel võib TTJA teha ettekirjutusi rikkumise lõpetamiseks ning ettekirjutuse täitmata jätmisel võib TTJA rakendada sunniraha. Teatud juhtudel võib rikkumine endast kujutada ka väärtegu ning TTJA võib rikkuja vastu algatada vääртеomenetluse.

EnKS-is tehtud muudatused on seotud Energiatõhususe muutmisdirektiivis sätestatud pikaajalise renoveerimisstrateegia koostamise kohustusega. Eesti õiguses on korrektsuse eesmärgil otsustatud renoveerimise asemel kasutada rekonstrueerimise mõistet, mis on EhS-is sisustatud. Seega kasutatakse ka EnKS-i täiendamisel väljendit *pikaajaline rekonstrueerimise strateegia* (edaspidi ka **REKS**). REKS-i täiendamisega seotud uued nõuded kohalduvad energiasäästu koordinaatorile, kelleks hetkel on Kliimaministerium.

2.2.2. Elektrienergia siseturu direktiivi ülevõtmisega seotud õigusaktid

Elektrituruseaduse (ELTS)⁷⁸ ja riigivaraseaduse (RVS)⁷⁹ muudatused on suunatud eelkõige elektrituru liberaliseerimisele ja elektrisõidukite laadimistaristu arendamise soodustamisele, võttes arvesse Elektrienergia siseturu direktiivi kohta tehtud muudatusi. Need muudatused mõjutavad elektrisõidukite avalike laadimisjaamade turgu, kuna uued nõuded ja põhimõtted loovad raamistiku võrguettevõtjate ja elektrisõidukite laadimistaristu arendajate vaheliste turusuhete reguleerimiseks. Muudatuste eesmärk on tagada läbipaistva ning konkurentsile avatud elektrituru toimimine. Läbipaistev ning konkurentsile avatud elektriturg võimaldab pakkuda tarbijale parima hinnaga elektrienergiat, samal ajal tagades varustuskindluse, energia- ja kliimapoliitika ja muude eesmärkide täitmise.

Kõige olulisem muudatus on seotud jaotusvõrguettevõtjate tegevuse piirangutega. Esiteks on jaotusvõrguettevõtjale pandud kohustus teha koostööd iga ettevõtjaga, kes omab, arendab,

⁷⁷ ELTS § 130 lõige 3 punkt 5.

⁷⁸ Elektrituruseadus. – RT I, 10.10.2024, 8.

⁷⁹ Riigivaraseadus. – RT I, 30.12.2024, 16.

käitab või haldab elektrisõidukite laadimispunkti. Jaotusvõrguettevõtja ei tohi turuosalisi diskrimineerida ning tal on keelatud oma sidusettevõtjaid võrgu kasutamisel eelisseisu seada. Koostöö hõlmab muu hulgas turuosaliste tundliku äriteabe hoidmist, sh teave nt selle kohta, kas ettevõtja on esitanud taotluse uue võrguühenduse saamiseks, teave liitumistaotluste rahuldamise, elektrienergiaga varustamise kohta.

Teiseks, reeglina tohib jaotusvõrguettevõtja omada, arendada, käitada ja hallata elektrisõidukite laadimispunkti ainult siis, kui laadimispunkti kasutatakse üksnes jaotusvõrguettevõtja enda tarbeks. Selline piirang on kehtestatud, et vältida võimalikku konkurentsieelist, kuna jaotusvõrguettevõtjatel on ligipääs võrgu arenduse ja liitumiste andmetele, mis võib moonutada turutingimusi teiste laadimistaristu arendajate kahjuks.

Jaotusvõrguettevõtja tohib laadimispunkti omada, arendada, käitada ja hallata ka sellisel juhul, kui ta on läbi viinud avaliku enampakkumise Konkurentsiameti kooskõlastatud tingimustel, selle enampakkumise tulemusel ei õnnestunud laadimispunkti teisele isikule müüa ning ta tagab kolmandatele isikutele juurdepääsu laadimispunktile võrdsetel alustel. Avaliku enampakkumise kord on sätestatud elektrituru toimimise võrgueeskirjas.

Kui avaliku enampakkumise tulemusel ei õnnestu laadimispunkti teisele isikule müüa, peab jaotusvõrguettevõtja vähemalt iga viie aasta järel korraldama avaliku konsultatsiooni. Avaliku konsultatsiooni eesmärk on hinnata, kas turul leidub huvitatud osapooli, kes on valmis laadimistaristut omama, arendama, käitama või haldama. Kui avaliku konsultatsiooni tulemusena selgub, et on liitumispunkti ostmisest huvitatud isikuid, peab jaotusvõrguettevõtja korraldama laadimistaristu müümiseks uue avaliku enampakkumise kuue kuu jooksul. See nõue tagab, et laadimistaristu turule sisenemine on avatud ja konkurentsile suunatud.

Oluliseks muudatuseks on muu hulgas ka ELTS § 18 lõikes 1 toodud jaotusvõrguettevõtja ja elektriettevõtja eraldatuse nõuete konkretiseerimine, et tagada Elektrienergia siseturu direktiivi korrektne ülevõtmine. ELTS § 18 lõike 1 kohaselt ei tohi vähemalt 100 000 tarbijaga jaotusvõrguettevõtja juhatuse või nõukogu liige või muu juhtimise eest vastutav isik (nt tegevdirektor, valdkonnajuhid, prokuristid jne) olla sarnastel positsioonidel sama kontserni elektriettevõtjas. Selline keeld tuleneb asjaolust, et jaotusvõrguettevõtjatel on jaotusvõrgu arendajana ligipääs võrgu arengut puudutavale teabele. Selline teave annaks laadimistaristut opereerivale jaotusvõrguettevõtjale olulise eelise võrreldes isikuga, kes sellist teavet omamata peab samal turul laadimistaristut arendama. Tagades, et jaotusvõrguettevõtja juhtivatel kohtadel ei figureeri ülejäänud kontserni juhtivatel kohtadel töötavad isikud, on võimalik oluliselt vähendada jaotusvõrguettevõtja kasutuses oleva turutundliku informatsiooni sattumist samasse kontserni kuuluvale laadimistaristu arendajale ning suurendada seeläbi jaotusvõrguettevõtja sõltumatust sellisest arendajast.

Eelmises lõigus kirjeldatuga seonduvalt on tehtud teatud muudatused ka RVS-is. Kui varem võis RVS §-s 80¹ nimetatud nimetamiskomitee teha ettepaneku nõukogu liikme tagasi- kutsumiseks või nimetamiseks vaid riigi osalusega ettevõtjale, siis nüüd võib nimetamiskomitee teha seda ka muudel seaduses sätestatud juhtudel.

Lisaks on tarbijatel võimalus oma elektritarbimist paremini juhtida, arvestades ELTS §-s 21⁴ sätestatud tarbimiskaja regulatsiooni. Tarbimiskaja abil saavad tarbijad laadimisprotsessi

paindlikult kohandada vastavalt elektrihinna muutustele ja võrgu koormusele. See toetab elektrisõidukite laadimise optimeerimist, aidates juhtida tarbimist soodsamate hindade ajal ja vähendades tipptundide koormust.

Kokkuvõttes keskenduvad ELTS-i muudatused elektrisõidukite laadimistaristu turupõhisele ja läbipaistvale arendamisele, võrgu paindlikkuse suurendamisele ning võrguettevõtjate rolli selgele piiritlemisele, et tagada võrdne konkurents ja tarbijatele kasulik elektrivõrgu areng.

3. Ülevaade Eesti elektrisõidukite avalikust laadimistaristust

Konkurentsiolektsioon hindamiseks keskendub analüüs turu kaardistamisele, turuosade jaotusele ning turu trendide, välistegurite ja geograafiliste erisuste hindamisele. Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu põhjalik ülevaade aitab paremini mõista turu dünaamikat ning avada äri- ja investeerimiskeskonna eripärasid. Kogutud andmete analüüs võimaldab teha järeldusi, mis selgitavad konkurentsiolektsiooni, toovad esile võimalikud kitsaskohad ning aitavad tuvastada suurema turujõuga ettevõtjaid nii tegevuspiirkondade kui ka ärisuundade lõikes.

3.1. Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu süsteemi toimimine

3.1.1. Jaotusvõrguga liitumine

Jaotusvõrguga liitumisi reguleerib Eestis ELTS ja selle alusel kehtestatud õigusaktid „Elektrisüsteemi toimimise võrgueeskiri“⁸⁰ ja „Võrgueeskiri“⁸¹. ELTS § 73 lõige 1 sätestab, et võrguettevõtja kooskõlastab Konkurentsiametiga meetodika, mille alusel arvutatakse võrguga liitumise ja tingimuste muutmise tasu.

Jaotusvõrguga liitumisel on reeglina neli etappi.

1. Liitumistaotluse esitamine ja lepingu sõlmimine

Liitumislepingu sõlmimiseks on vaja esitada liitumistaotlus. Taotluse esitamiseks on vajalik teada peakaitsme suurust ja liitumiskilbi võimalikku asukohta. Jaotusvõrguga saab liituda madalpingel 230/400 V (0,23/0,4 kV) või keskpingel 6, 10, 15 või 20 kV. Olemasoleva liitumisühenduse tingimuste muutmiseks esitatakse samuti liitumistaotlus, kuid lisatakse ka kehtivate lepingute andmed. Jaotusvõrguettevõtja koostab taotluse alusel pakkumise koos võrguühenduse valmimise tähtaja ja maksumusega. Kui taotleja on pakkumisega nõus, allkirjastatakse leping.

2. Ehitamine

Jaotusvõrguettevõtja taotleb vajalikud kooskõlastused maaomanikelt ja koostab liinide rajamiseks vajaliku projekti. Samuti ehitab jaotusvõrguettevõtja välja elektrivõrgu koos liitumiskilbi, liitumispunkti, peakaitsme ja arvestiga. Viimase sammuna ühendab jaotusvõrguettevõtja liitumiskilbi elektrivõrguga, teavitab taotlejat tööde lõppemisest ja edastab tasumiseks viimase osamakse arve.

Ehitustöödega paralleelselt tuleb taotlejal reeglina tellida majasisene elektrisüsteemi projekt elektritööde ettevõtjalt, kellel on vastav litsents. Elektritööde valmimisel tuleb taotlejal tellida ka elektripaigaldise audit, et veenduda elektrisüsteemide ohutuses.

3. Elektripaigaldise audit esitamine

Elektripaigaldise audit tuleb esitada jaotusvõrguettevõtjale.

4. Võrgulepingu sõlmimine ja tarbimiskoha pingestamine

⁸⁰ Vabariigi Valitsuse 14.02.2019 määrus nr 10 „Elektrisüsteemi toimimise võrgueeskiri“. – RT I, 17.12.2024, 36.

⁸¹ Vabariigi Valitsuse 26.06.2003 määrus nr 184 „Võrgueeskiri“. – RT I, 21.02.2019, 3.

Selleks, et võrguettevõtja saaks tarbimiskohta elektriga varustama hakata, on vajalik sõlmida võrguleping, kus fikseeritakse tarbimiskoha elektriga varustamise tingimused ja võrguteenuse hinnapakett. Pärast võrgulepingu sõlmimist pingestab jaotusvõrguettevõtja tarbimiskoha. Viimase sammuna tuleks valida ka sobiv elektrimüüja.

Jaotusvõrguga liitumise ajakulu sõltub mitmest asjaolust.

- Kui jaotusvõrguga soovitakse liituda madal- või keskpingel, sõltub liitumise ajakulu sellest, kas võrguettevõtjal on vaja tellida võrgutugevdus põhivõrguettevõtjalt, et liitujale liitumispunkt rajada (reeglina tähendab see kõrgepingeliinide läbilaskevõime suurendamist või uute liinide rajamist ja trafode asendamist).
- Kui jaotusvõrguettevõtjal on vaja põhivõrguettevõtjalt tellida võrgutugevdus, siis võib võrguühenduse väljaehitamine võtta vähemalt 2–3 aastat. Ajakulu mõjutavad siinjuures mh asjaolud, et põhivõrguettevõtja on kohustatud hankima oma paigaldised riigihanke korras ning et elektripaigaldiste (nt trafode) valmistamine on tellimustöö, mis lähtub täpselt tellija poolt soovitud. Elektripaigaldiste tootmist, kättesaadavust ja tarneaegu, nagu ka ülejäänud majandustegevust, mõjutavad lisaks eri kriisid, sõjad jms.
- Kui jaotusvõrguettevõtjal ei ole vaja põhivõrguettevõtjalt võrgutugevdust tellida, et liitujale liitumispunkt rajada, siis on liitumise ajakulu reeglina 1–12 kuud. Erandina võib ka ilma võrgutugevdust vajamata liitumine mitmeid aastaid võtta. Sellistel juhtudel mõjutavad liitumise ajakulu aga nt maaomanikega kokkuleppele jõudmine elektriliinide ehitamiseks, lubade hankimine elektriliinialuse metsa langetamiseks või looduskaitsealale elektriliini paigaldamiseks.

3.1.2. Jaotusvõrguga liitumise maksumus liitujale

ELTS § 71 lõige 1 punkt 1 sätestab, et võrguettevõtja, kes osutab võrguteenust, võtab võrguga ühendamise eest tasu (liitumistasu). „Elektrisüsteemi toimimise võrgueeskiri“ § 25 lõige 1 sätestab, et võrguettevõtja lähtub uue võrguühenduse loomise eest võetavat liitumistasu või tarbimis- või tootmistingimuste muutmise tasu arvutades selle tarbeks tehtavatest põhjendatud kulutustest, ning paragrahv 19 lõige 5 sätestab, et uue võrguühenduse loomise või olemasoleva võrguühenduse tarbimis- või tootmistingimuste muutmise korral määrab tehnilised parameetrid ja võrgu konfiguratsiooni võrguettevõtja.

Erinevalt võrgutasudest, mida võrguettevõtja peab ELTS § 73 lõike 1 kohaselt eelnevalt Konkurentsiametiga kooskõlastama, ei näe kehtiv õigus seda ette liitumistasude kohta, vaid nagu eelnevalt mainitud, kooskõlastatakse ainult liitumistasu arvutamise meetodika. Ametil on õigus tagantjärele kontrollida, kas konkreetsed liitumistasud on arvutatud seaduse või meetodika kohaselt või mitte.

Eeltoodust lähtuvalt tuleb Elektrilevi OÜ-l kui jaotusvõrguettevõtjal liitumistasu arvestamisel lähtuda meetodikast, mis sätestab, et liitumistasu arvutus madalpingel (kuni 0,4 kV) liitumiste puhul sõltub sellest, kas tarbimiskoht asub kindlaksmääratud piirkonnas või mitte. Vastavalt meetodika punktile 1.2 on kindlaksmääratud piirkond kuni 400 m olemasolevast Elektrilevi OÜ omandis või kasutuses olevast 0,4 kV alajaamast. Piirkonna ulatus määratakse täpsusega, mida võimaldab Elektrilevi OÜ kasutatav kaardirakendus ning aluseks võetakse kokkulepitav liitumispunkti asukoht. Kindlaksmääratud piirkonda rakendatakse liitumisel ja

tarbimistingimuste muutmisel madalpingel. Keskpingel ja väljaspool kindlaksmääratud piirkonda madalpingel liitumiste maksumus kujuneb vastavalt tegelikele kuludele.

Vastavalt metoodika punktile 23 rakenduvad eraldi põhimõtted isikutele, kes soovivad hakata elektrienergia mikrotootjaks ehk võrku antav (toodetav) võimsus on kuni 15 kW, kasutades sealjuures elektrienergia tootmiseks kolmefaasilises süsteemis kuni 15 kW maksimumvõimsusega tootmismoodulit või ühefaasilises süsteemis kuni 5 kW maksimumvõimsusega tootmismoodulit. Sellisel juhul rakendub metoodika punkti 1.12 mõistes kindlaksmääratud hind ehk alates 24.10.2022 kehtiva hinnakirja kohaselt 542,40 eurot (koos käibemaksuga). Olenevalt tehnilisest lahendusest võib lisanduda liitumiskilbi ja paigalduse hind summas 769,20 eurot (koos käibemaksuga). Kui mikrotootja asub kindlaksmääratud piirkonnas ehk kuni 400 m olemasolevast Elektrilevi OÜ madalpinge alajaamast, määratakse liitumistasu metoodika punktide 23.1 ja 23.3 alusel vastavalt tegelikele kuludele, kuid miinimumtasuks on ampripõhine tasu. Kindlaksmääratud piirkonnas asuva mikrotootja võrguühenduse tarbimise suuna läbilaskevõime hilisemal suurendamisel rakendatakse samuti ampri tasu.

Kokkuvõtvalt lähtutakse metoodikas põhimõttest, et kui 0,4 kV pingel asub tarbija liitumispunkt kuni 400 m olemasolevast Elektrilevi OÜ omandis või kasutuses olevast 0,4 kV alajaamast, siis rakendatakse ampripõhist tasu, mis seisuga alates 01.10.2024 on koos käibemaksuga 404 eurot/A. Näiteks ühefaasilise 16 A peakaitsmega liitumise maksumuseks kujuneb $198 \times 16 = 6464$ eurot, hoolimata realselt teostatavate tööde mahust ja kulust. Kui liitumispunkt asub kaugemal kui 400 m olemasolevast Elektrilevi OÜ omandis/kasutuses olevast 0,4 kV alajaamast või soovitakse liituda keskpingel, siis kujuneb liitumise maksumus vastavalt realselt teostatud ehitustööde ja paigaldatud materjalide kulule.

Kulupõhiste liitumiste esmane pakkumine tehakse Elektrilevi OÜ esindaja sõnul varasemate hangete tulemuste põhjal ning lõplik maksumus selgub alles pärast kõikide tööde läbiviimist. Sealjuures teavitab Elektrilevi OÜ klienti, kui tööde käigus (nt pärast hanke korraldamist) selgub, et liitumise maksumus suureneb rohkem kui 25% võrreldes esialgse pakkumisega. Sellisel juhul on liitujal võimalus edasisest lepingu täitmisest loobuda, kuid seni tehtud kulutused tuleb Elektrilevi OÜ-le hüvitada.

Liitumistingimuste punkt 6.15 sätestab, et liitumislepingus kokku lepitud tasu võib suurenda siis, kui liitumislepingu sõlmimisel ei olnud võimalik mõistlikke meetmeid kasutusele võttes seda ette näha, muu hulgas järgmistest asjaoludest tingituna:

- maaomaniku erinõuded, sealhulgas maakasutusega kaasnevad põhjendatud kompensatsioonid ja keskkonnakaitsest tulenevad erinõuded;
- arheoloogilistest leidudest põhjustatud täiendavad kulud;
- maakaabli/õhuliini paigaldamise tehnoloogilised erinõuded (sundpuurimine, tee sulgemise tasud jms);
- liinitrassi ehitismahu suurenemine kooskõlastajate põhjendatud erinõuete tõttu (erineb projekti lähteülesandest);
- hoonesiseste alajaamade ehitamisest tulenevad konstruktsioonilised erinõuded, mis selguvad projekteerimise käigus;
- hanke tulemustest tulenev töö kallinemine võrreldes kalkulatsioonis ettenähtuga.

Elektrilevi OÜ on varasemalt ametile selgitanud, et projekteerimise ja korrashoiu tegevused, samuti kuni 15 000 eurot maksvad investeeringud ehk ehitustööd koos materjalide ja seadmetega, (komplektalajaamad, jõutraafod, keskpingeakaablid, jaotusseadmed, mastivõimsuslülitid, jäätmete utiliseerimise korraldamine) hangib Elektrilevi OÜ reeglina raamlepingutega. Üle 15 000 euro maksvate ehitustööde puhul korraldatakse eraldi riigihange.

3.1.3. Elektrisõidukite laadimispunktide liigitus Euroopa Liidu tasandil

Tabelis 1 (all) on kirjeldatud elektrisõidukite laadimispunktide kategooriad, alamkategooriad ning vastavad võimsused, et defineerida elektrisõidukite kiirused tehnilisest aspektist. Tabel 1 loob eelduse, selgitamaks eri laadimiskiiruseid ja nende omavahelisi erisusi.

Laadimispunkti kategooria	Laadimispunkti alamkategooria	Maksimaalne võimsus (P)
Vahelduvvoolul toimivad elektrisõidukite laadimispunktid (AC)	Aeglane ühefaasiline AC laadimispunkt	$P < 7.4 \text{ kW}$
	Keskmise kiirusega kolme faasiline AC	$7.4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$
	Kiire kolme faasiline AC	$P > 22 \text{ kW}$
Alalisvoolul toimivad elektrisõidukite laadimispunktid (DC)	Aeglane DC	$P < 50 \text{ kW}$
	Kiire DC	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$
	Esimese taseme ülikiire DC	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$
	Teise taseme ülikiire DC	$P \geq 350 \text{ kW}$

Tabel 1. Elektrisõidukite laadimispunktide kategooriad kiiruste lõikes Euroopa Liidu tasandil⁸²

Lihtsustatult jaotatakse laadimispunktid aeglaseks/keskmise kiirusega laadimispunktiks (<22 kW), kiireks laadimispunktiks (22 kW < P < 150 kW), väga kiireks laadimispunktiks (>150 kW) ning teise taseme ülikiireks laadimispunktiks (>350 kW). Kiiruse eri tasemed kannavad eri eesmärgi ja on mõeldud eri sihtgruppidele. Arvestades asjaoluga, et laadimisteenuse hind kasvab koos laadimiskiirusega⁸³, kuna investeeringu- ja haldamiskulud on suuremad, siis on tarbija seisukohalt laadimiskiiruste valik oluline ja asukoha eripäradest sõltuv.

Laadimispunktide tüübi valik sõltub peamiselt laadimispunkti asukohast, tarbijate nõudlusest ja nende eeldatavast viibimisajast. Laadimisjaama arendajate ja käitajate sõnul keskendutakse avalikes laadimispaikides kiirete (22 kW kuni 150 kW) ja ülikiirete (P>150 kW) laadimisjaamade paigaldamisele. Otsus, kas rajada aeglane (P<22 kW), kiire või ülikiire laadimispunktiga laadimisjaam, sõltub asukoha eripäradest ja kasutajate vajadustest.

⁸² European Commission. European Alternative Fuels Observatory. Recharging systems. – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/recharging-systems> (30.10.2024).

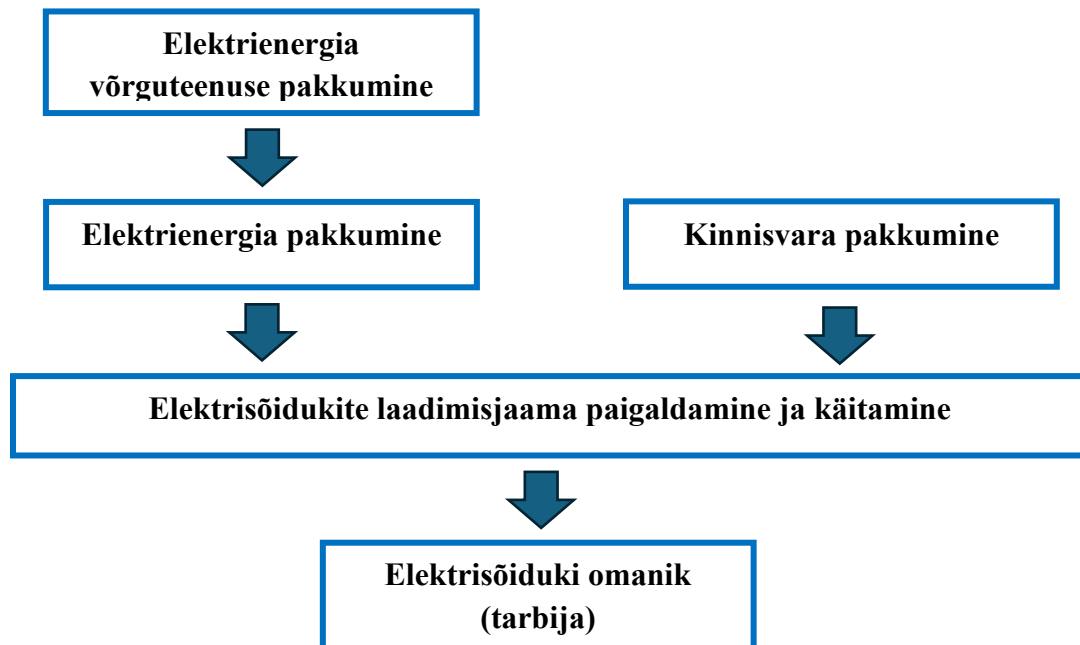
⁸³ Christopher Hecht, Jan Figgner, Dirk Uwe Sauer, *Analysis of electric vehicle charging station usage and profitability in Germany based on empirical data*, iScience, Volume 25, Issue 12, 2022, 105634, ISSN 2589-0042 (22.12.2022). – <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S258900422201906X> (16.01.2025).

Avalike laadimispunktide puhul paigaldatakse ülikiiret laadimist võimaldavad laadimisjaamad tavaliselt kiirteedele ja maanteedele, et tagada elektriauto kiire laadimine lühikeste peatuste ajal. Kaubanduskeskuste, tanklate ja muude avalike asukohtade laadimispunktide võimsus sõltub küllastajate viibimisajast – lühema viibimisajaga kohtades eelistatakse kiiremaid laadimispunkte, pikema viibimisajaga kohtades nagu kontorid või parkimismajad, sobivad aeglasemad laadimispunktid.

Mitteavalike laadimispunktide puhul, näiteks büroohoonete, ettevõtjate, korterelamute vms läbirääkimistel arvestatakse konkreetse kliendi vajadusi ja soove. Elamutes ja töökohtades kasutatakse sagedamini aeglasemaid laadimispunkte, mis võimaldavad pikemat laadimisaega ning mille investeeringud on soodsamad. Otsus laadimispunkti tüübi üle sõltub ka olemasolevatest tehnilistest võimalustest ja võrgu võimsusest.

3.1.4. Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu väärtusahel

Joonisel 1 (all) on esitatud lihtsustatud ülevaade Eesti avalikust elektrisõidukite laadimistaristust. Joonis kujutab väärtusahelat, mis illustreerib laadimistaristu toimimist üldistatud ja lihtsustatud kujul. Laadimistaristu süsteemis mängivad kesket rolli elektrisõidukite laadimisjaamade paigaldajad ja käitajad, kes vääridavad elektrienergiat ja kinnisvara, pakkudes neid tarbijatele laadimise võimaldamiseks. Süsteemis on amet eraldi käsitletud ka elektrienergia võrguteenuse pakkumist, millel on laadimisteenus pakkumisel eelduslik ning investeerimisotsuste tegemisel kriitiline roll. Konkurentsiamet on käesolevas analüüsis lähtunud joonisel 1 toodud turul toimimise mudelist.

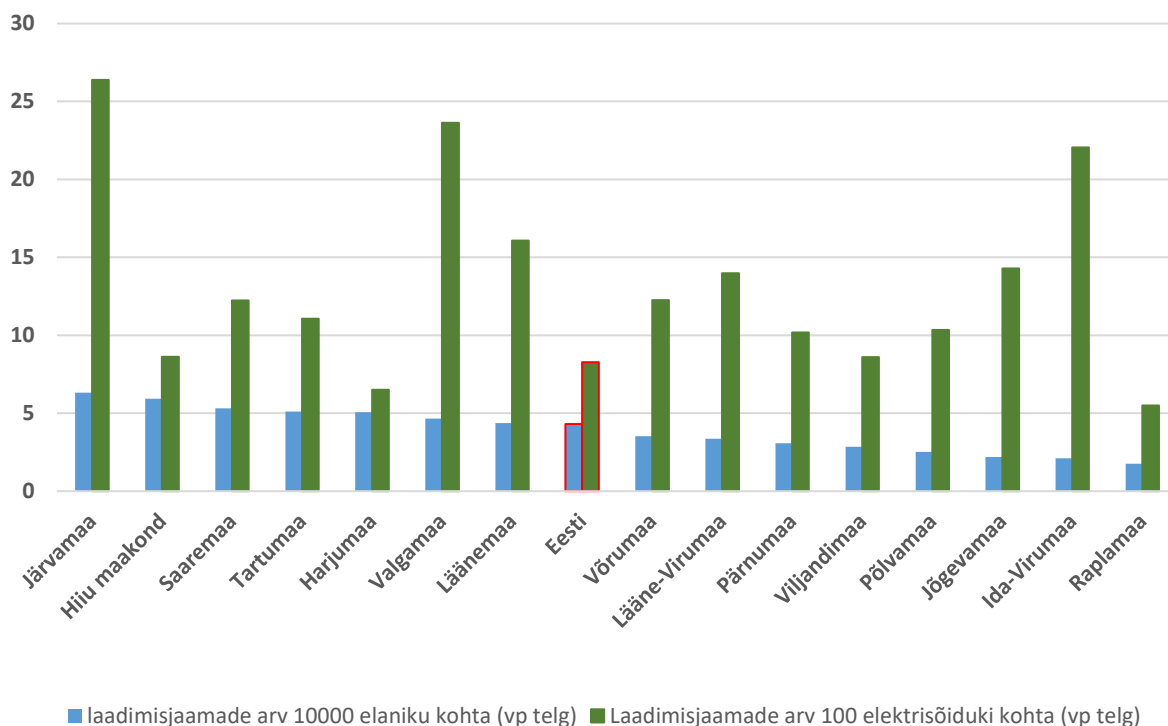


Joonis 1. Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu ökosüsteem lihtsustatud kujul.

Allikas: Konkurentsiameti koostatud

Amet on käsitletud elektrisõidukite laadimisjaamade arendajaid ja käitajaid ühtse tervikuna, kuna Eestis täidab neid rolle valdavalt üks ja sama osapool. Seetõttu ei pidanud amet vajalikuks seda turusegmenti eraldiseisvalt analüüsida. Samas on mitmetes välisriikides ja Euroopa Liidu

Eestis on keskmiselt 4,31 laadimisjaama 10 000 elaniku kohta. Samas on see Raplamaal vaid 1,75. Kõige enam laadimisjaamu rahvaarvu kohta on Järvamaal, kus on 6,32 laadimisjaama elaniku kohta (vt joonis 3, all). Järvamaa kõrgem suhtarv muude maakondadega võrreldes võib tuleneda asjaolust, et kuigi maakonnas registreeritud elanike arv on suhteliselt madal, jäävad maakonda olulised teedevõrgud, mis suurendavad piirkonnas potentsiaalselt nõudlust laadimise järele.



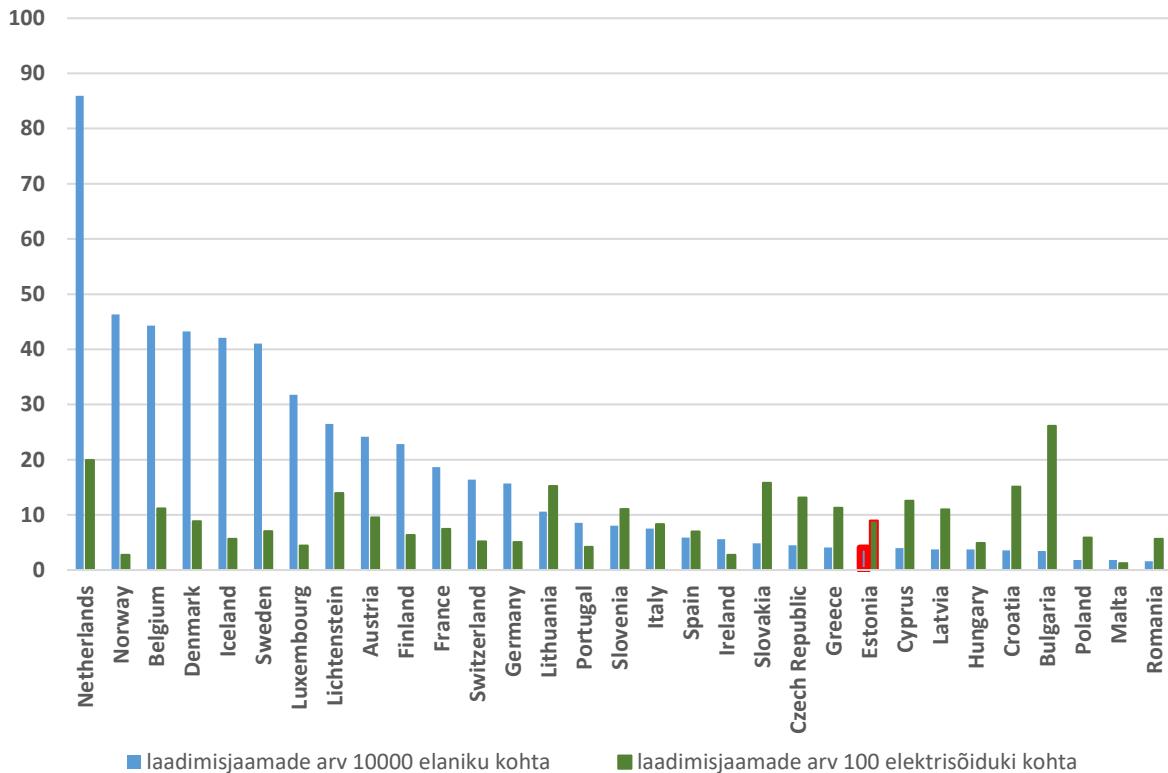
Joonis 3. Laadimisjaamade arv elanike⁸⁵ ja elektrisõidukite⁸⁶ kohta.
Allikas: Konkurentsiamet koostatud ettevõtjatel kogutud info põhjal

Euroopa Komisjoni ülevaate kohaselt on Eestis avalike laadimispunktide arv võrreldes teiste riikidega väga madal ning Eesti jääb pingereas mahajääjate rolli⁸⁷. Ülevaate järgi ei ole Eestis veel piisavalt elektrisõidukeid ega avalikke laadimispunkte. Meie lähiriikidest on Eestiga sarnasel tasemel nii Läti kui ka Poola. Seevastu edestab Rootsi ja Soome avaliku elektrisõidukite laadimistaristu areng Eesti oma märkimisväärselt (vt joonis 4).

⁸⁵ Statistikaamet. Rahvaarv. – <https://stat.ee/et/avasta-statistikat/valdkonnad/rahvastik/rahvaarv> (13.01.2025).

⁸⁶ Transpordiamet. Sõidukite statistika. – <https://www.transpordiamet.ee/soidukite-statistika> (02.11.2024).

⁸⁷ European Commission. European Alternative Fuels Observatory. EAFO Analysis: Trends in EV Charging Infrastructure Across Europe. – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/eafo-analysis-trends-ev-charging-infrastructure-across-europe> (31.10.2024).



Joonis 4. Laadimisjaamade arv elanike ja elektrisõidukite kohta Euroopas (2024 I kvartal).
Allikas: Konkurentsiameti koostatud Eurostati⁸⁸ andmetele tuginedes

Kuigi mitmetes uuringutes käsitletakse laadimispunktide arvu elektrisõidukite suhtarvuna, tuleks seda näitajat hinnata kriitiliselt. Eestis on elektrisõidukite arv rahvaarvu suhtes endiselt madal⁸⁹, samuti on tagasihoidlik laadimispunktide hulk, mis osutab kogu valdkonna – sealhulgas elektriautode kasutuselevõtu ja laadimistaristu arendamise – mahajäämusel. Maakonniti on avalike laadimisjaamade ja elektrisõidukite osakaal Eestis äärmiselt ebaühtlane, sarnanedes Euroopa Liidu liikmesriikide vahelistele erinevustele. See näitaja annab ülevaate, kui võrd olemasolev laadimistaristu suudab rahuldada elektrisõidukite praeguseid vajadusi. Samas võib piirkonniti esineda olukordi, kus taristu vastab näiliselt olemasolevale nõudlusele, kuid see nõudlus ei pruugi kajastada tegelikke ootusi ega toetada turu pikaajalist arengut.

Eestis on keskmiselt 8,9 avalikku elektrisõidukite laadimisjaama 100 elektrisõiduki kohta, mis sarnaneb laadimistaristu suutlikkusega Rootsis (7,04) ja Soomes (6,36). Näitaja peegeldab Eestis siiski pigem elektrisõidukite vähest arvu kui laadimistaristu arengutaset. Maakondlik võrdlus kinnitab, et nii elektrisõidukite kui ka laadimisjaamade hulk on madal ka Harjumaal, kus on arvuliselt enim laadimisjaamu ja elektrisõidukeid.

⁸⁸ European Commission. European Alternative Fuels Observatory. EAFO Analysis: Trends in EV Charging Infrastructure Across Europe. – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/eafo-analysis-trends-ev-charging-infrastructure-across-europe> (04.11.2024).

⁸⁹ European Commission: Directorate-General for Competition, Hensel-Roth, T., Latham, O., Glotzer, E., Tzanetaki, C. et al., *Competition analysis of the electric vehicle recharging market across the EU27 + the UK – Market for the provision of publicly accessible recharging infrastructure and related services*, Publications Office of the European Union, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2763/396082> (30.10.2024).

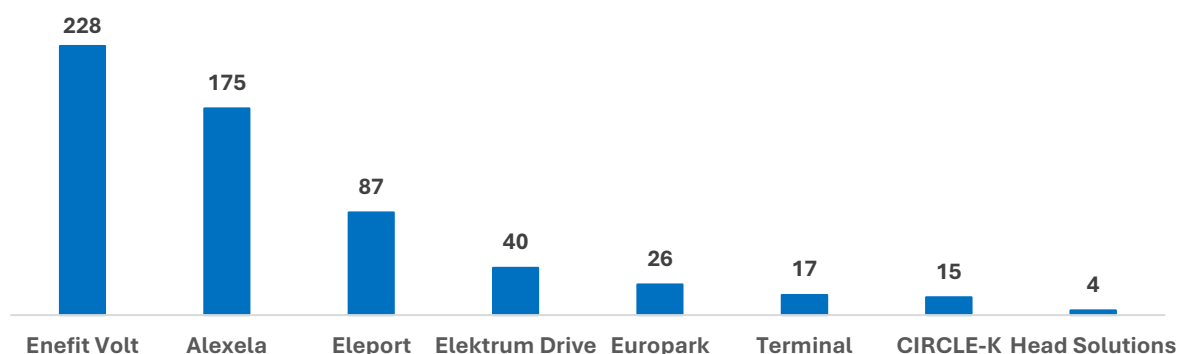
3.3. Peamised turuosalised

Analüüsi käigus küsitleti 14 teadaolevat või potentsiaalset elektrisõidukite avaliku laadimistaristu arendajat ja käitajat, sealhulgas Electric Terminal OÜ (edaspidi ka **Terminal**), Head Solutions OÜ, EV Power OÜ, Ignitis Eesti OÜ (edaspidi ka **Ignitis ON**), AS Alexela (edaspidi ka **Alexela**), AS Signaal TM, Eleport OÜ (edaspidi ka **Eleport**), Circle K Eesti AS (edaspidi ka **Circle K**), Elektrum Eesti OÜ (edaspidi ka **Elektrum Drive**), Olerex AS, Enefit AS (edaspidi ka **Enefit Volt**), Multicharge OÜ, OÜ Europark Estonia ja OÜ Leiman Capital. Nendest kaheksa pakkus küsitluse läbiviimise perioodil avalikku laadimisteenust.

Eestis tegutsevate avalike laadimispunktide käitajate seas leidub nii kodumaiseid kui ka rahvusvahelisi ettevõtjaid, kellest mitmed keskenduvad põhitegevusalalt elektrienergia ja kütuste jaemüügile. Tähelepanuväärne on, et mitmed Eesti päritolu ettevõtjad on võtnud eesmärgiks laiendada rahvusvahelisele turule. See ambitsioon aitab potentsiaalselt kaasa ka Eesti laadimistaristu arengule, suurendades ettevõtjate mastaapi, riskitaluvust ja võimekust investeerida kasutajamugavusse ja teenuse kvaliteeti.

Enamik Eestis tegutsevatest laadimistaristu arendajatest on tihedalt seotud elektrienergia ja kütuste jaemüügiga, mis kujutab endast nende konkurentsieelist. Elektrimüüjatel on kogemused elektrienergia turustamise valdkonnas, mis võimaldab neil laadimistaristu arendamisel tõhusalt energia pakkumist ja tarneid hallata. Kütuste jaemüüjatel seevastu on strateegiliselt oluline taristu, mis põhineb läbimõeldud asukoha valikul ja liiklusvoogude analüüsil. Need eelised soodustavad nende ettevõtjate ärilisi otsuseid laadimisteenuse turule laiendada, kuna olemasolev logistiline ja tehniline võimekus toetab uute lahenduste kiiret ja kulutõhusat rakendamist.

Eestis on suurim avalike laadimisjaamade arv Enefit Voltil (228), kellele järgnevad Alexela (175) ja Eleport (87) (vt joonis 5, all). Samas ei ole laadimisjaamade arvu otsene võrdlemine alati asjakohane, kuna laadimispunkti käitajate kasutatavad tehnoloogiad ja laadimislahendused on erinevad. Erinevusi esineb näiteks laadimiskiirustes, laadimispistmike tüübis, sihtturgudes ja äristrateegiates. Lisaks mõjutab laadimisseadmete koguarvu ka see, kui palju elektrisõidukeid saab ühe seadmega samal ajal laadida. Sellest tulenevalt võib laadimisjaamade arv mõne ettevõtja turuosa üle- või alahinnata.



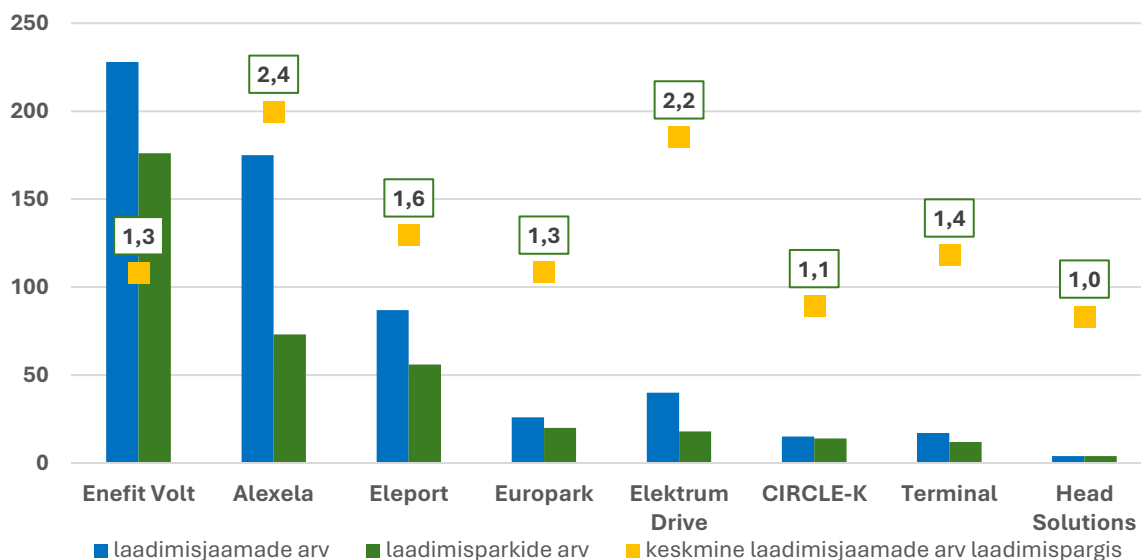
Joonis 5. Laadimisjaamade arv ettevõtjate lõikes üle Eesti (kokku 592 laadimisjaama).

Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjatelt kogutud info alusel

Laadimisjaamade koguarv ei näita ettevõtjate geograafilist katvust kogu Eesti ulatuses ega pruugi kajastada teenuse tegelikku kättesaadavust, kui arvestada avaliku elektrisõiduki

laadimisjaama lähedust tarbijale. Ühele kinnistule võib olla paigutatud mitu laadimisjaama, mis parandab küll kättesaadavust ühes kindlas asukohas, kuid ei anna tervikpilti sellest, kui laialdaselt pakutakse teenust eri geograafilistes piirkondades. Selline asjaolu tuleneb peamiselt ettevõtjate endi strateegilistest erinevustest: mõni ettevõtja keskendub laiemale piirkondlikule katvusele, paigaldades vähem laadimisjaamu suuremale arvule kinnistutele, samas kui teised eelistavad rajada suuremal hulgal laadimisjaamu väiksemale arvule kinnistutele, keskendudes kindlatele asukohtadele.

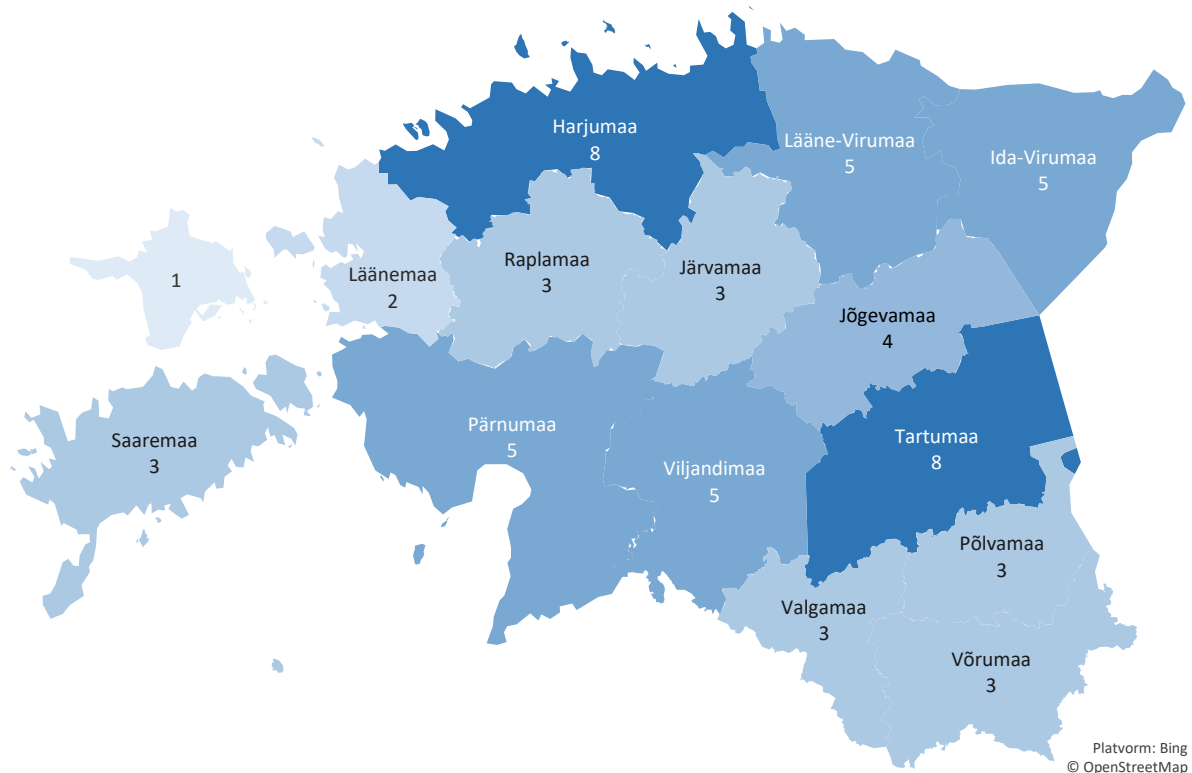
Konkurentsiamet võrdles ettevõtjate opereeritavate laadimisjaamade koguarvu ettevõtjate laadimisparkide arvuga. Nimelt hindas amet, kui mitmel unikaalsel kinnistul tegutsevad ettevõtjad ning mitu laadimisjaama on keskmiselt igale kinnistule paigutatud. Analüüsi tulemusel selgus, et Eestis tegutseb kaheksa ettevõtjat kokku 384 laadimisvõimalusega kinnistul. Kõige enam opereerib unikaalsel kinnistul Enefit. Samas on Alexela ja Elektrum Drive keskendunud pigem suurema hulga laadimisjaamade paigaldamisele vähemale hulgale kinnistutele. Seega pakuvad Alexela ja Elektrum Drive reeglina sellistel kinnistutel konkurentidest enam laadimisvõimalusi ning neil on suurem laadimispark (vt joonis 6, all).



Joonis 6. Laadimisjaamade ja laadimisparkide arv ettevõtjate lõikes (kokku laadimisvõimalusega kinnistute arv 384).
Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjatelt kogutud info alusel

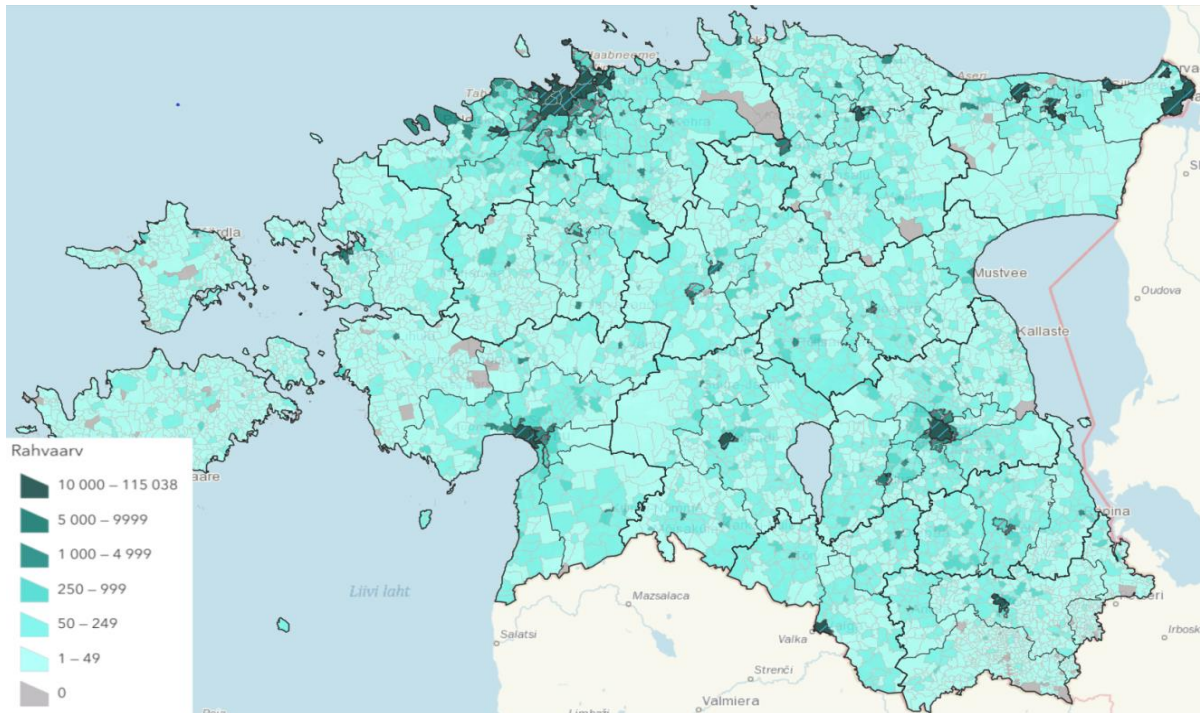
Amet vaatles turgu nii üle-eestiliselt kui ka maakondade lõikes, mis on lihtsustatud ja üldistatud meetod turuosade hindamiseks. Konkurentsiamet ei pidanud kitsamate haldusüksuste kasutamist tarvilikuks, kuna teatud piirkondades oleks valim olnud liiga väike.

Ettevõtjate arv varieerub maakondade lõikes märkimisväärselt. Tallinnas ja Tartus tegutseb kaheksa turuosalist – see number hõlmab kõiki 2024. aasta 31. mail tegutsevaid ettevõtjaid Eestis. Konkurentide arvult järgnevad Ida- ning Lääne-Virumaa, Pärnumaa ja Viljandimaa, kus tegutseb viis turuosalist. Kolm laadimispunkti käitajat on Järvemaal, Saaremaal, Valgemaal, Võrumaal, Põlvemaal ja Raplemaal. Läänemaal tegutseb kaks ettevõtjat ning vaid üks ettevõtja tegutseb Hiiumaal (vt joonis 7, all).

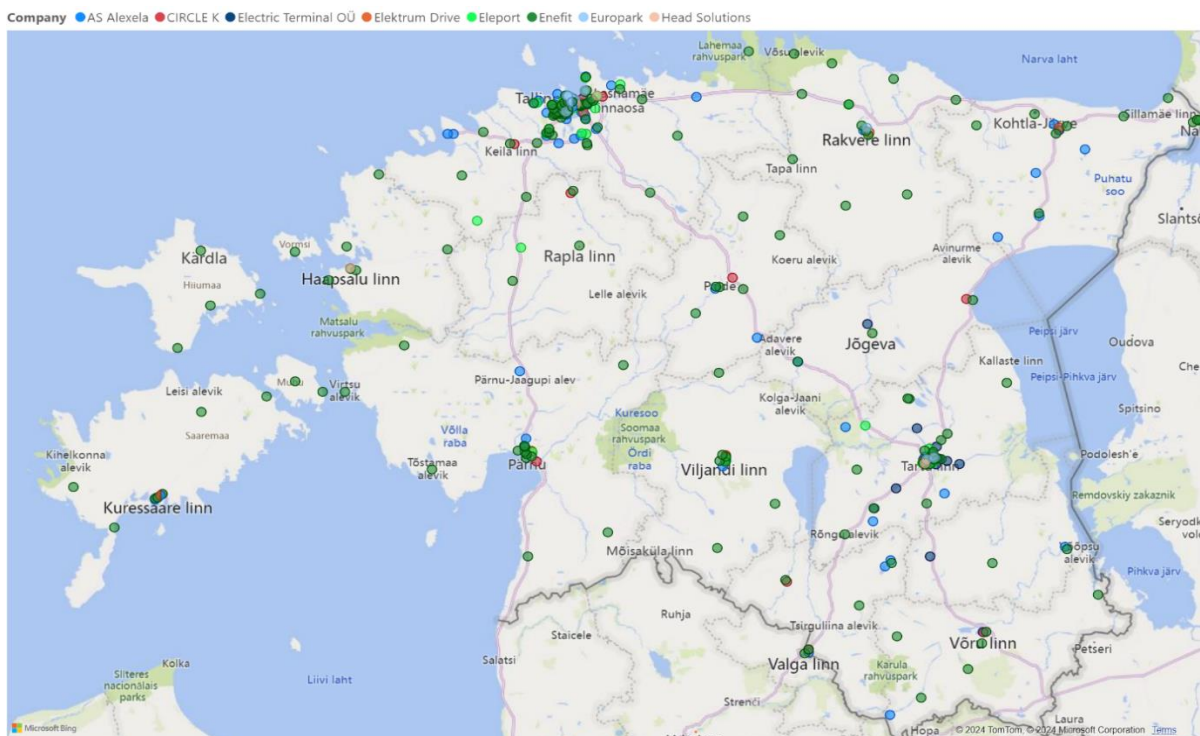


Joonis 7. Aktiivsete laadimisteenust pakkuvate ettevõtjate arv maakonniti (maksimaalne ettevõtjate arv on 8).
Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjatelt kogutud info alusel

Enamik laadimispunktide käitajatest keskendub piirkondadele, kus rahvaarv ja rahvastikutihedus on kõige suuremad (vt joonis 8, all), mistõttu on laadimispunktide käitajate tegevus koondunud Tallinnasse ja Tartusse. Selline jaotus on äririski ja turumajanduse loogika seisukohalt loomulik, kuna tihedalt asustatud alad pakuvad suuremat potentsiaalset nõudlust laadimisteenuse järele. Seevastu on ettevõtjate arv Eesti väiksemates linnades ja hajaasustusega piirkondades oluliselt madalam, mitmes piirkonnas puudub konkurents sootuks. Hajaasustusega aladel rajatakse laadimisjaamad enamasti suuremate teedevõrkude lähedusse, et tagada liiklejatele minimaalne vajalik teenindus, kuid laadimisjaamade tihedus jääb siiski madalaks, mistõttu võib laadimistaristu kättesaadavus teatud piirkondades olla piiratud (vt joonis 9, all).



Joonis 8. Rahvastiku paiknemine (tumedam on suurema rahvastikutihedusega ala).
Allikas: Statistikaamet⁹⁰

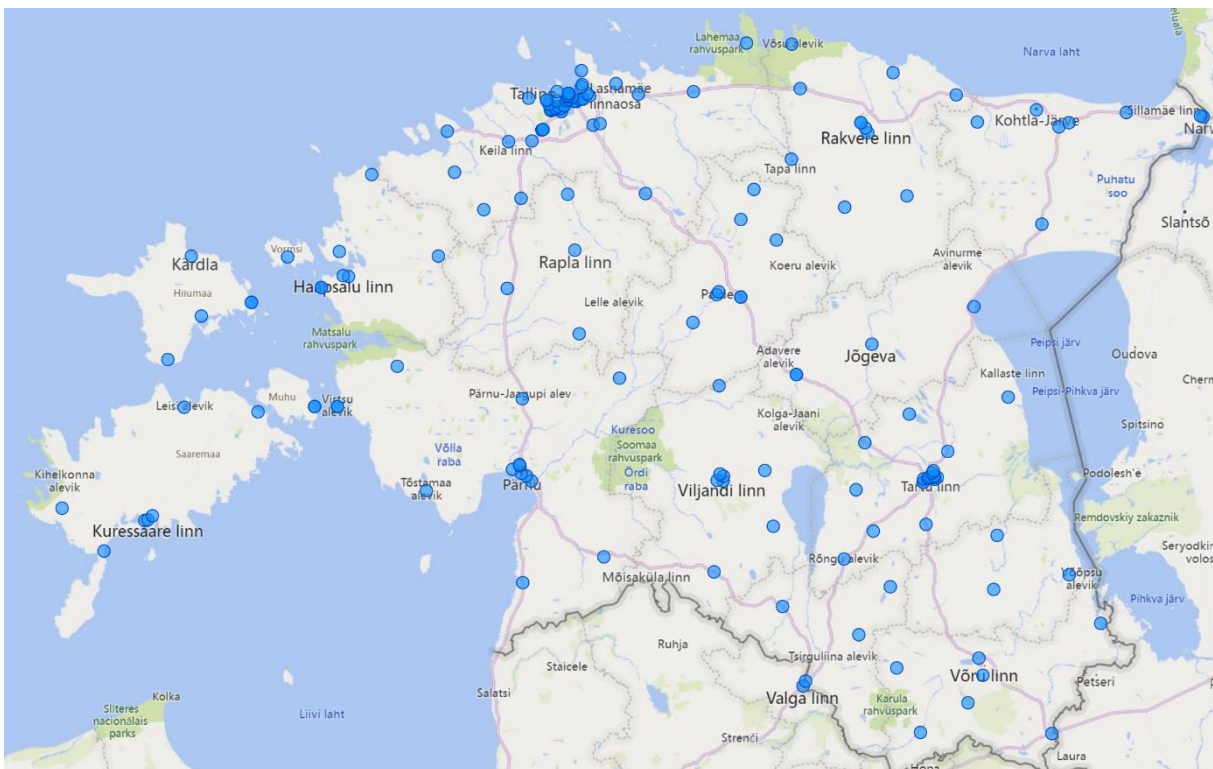


Joonis 9. Ettevõtjate laadimisparkide asukohad maakonniti (kokku 384 laadimisparki).
Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjate kogutud info alusel

⁹⁰ Statistikaamet. Eesti rahva- ja eluruumide loendus 2021. Eesti rahvastiku paiknemine. – <https://rahvaloendus.ee/et/uudised/tutvu-rahvastiku-paiknemisega-est-kaardil> (14.11.2024).

Hajaasustusega piirkondade laadimistaristu piiratud kättesaadavus kujutab endast konkurentsi seisukohalt olulist ohtu, mis võib oluliselt vähendada tarbijate võimalusi ja valikuvabadust. Alternatiivide puudumine halvendab tarbijate positsiooni, luues ettevõtjatele võimaluse kehtestada kõrgemaid hindu, pakkuda ebasoodsaid tingimusi või langetada teenuse kvaliteeti. Selline olukord võib soodustada konkurentsi pärssivaid tavasid, takistada laadimistaristu arengut ja piirata elektrisõidukite laiemat kasutuselevõttu, pidurdades ühtlasi ka rohepöörde eesmärkide saavutamist.

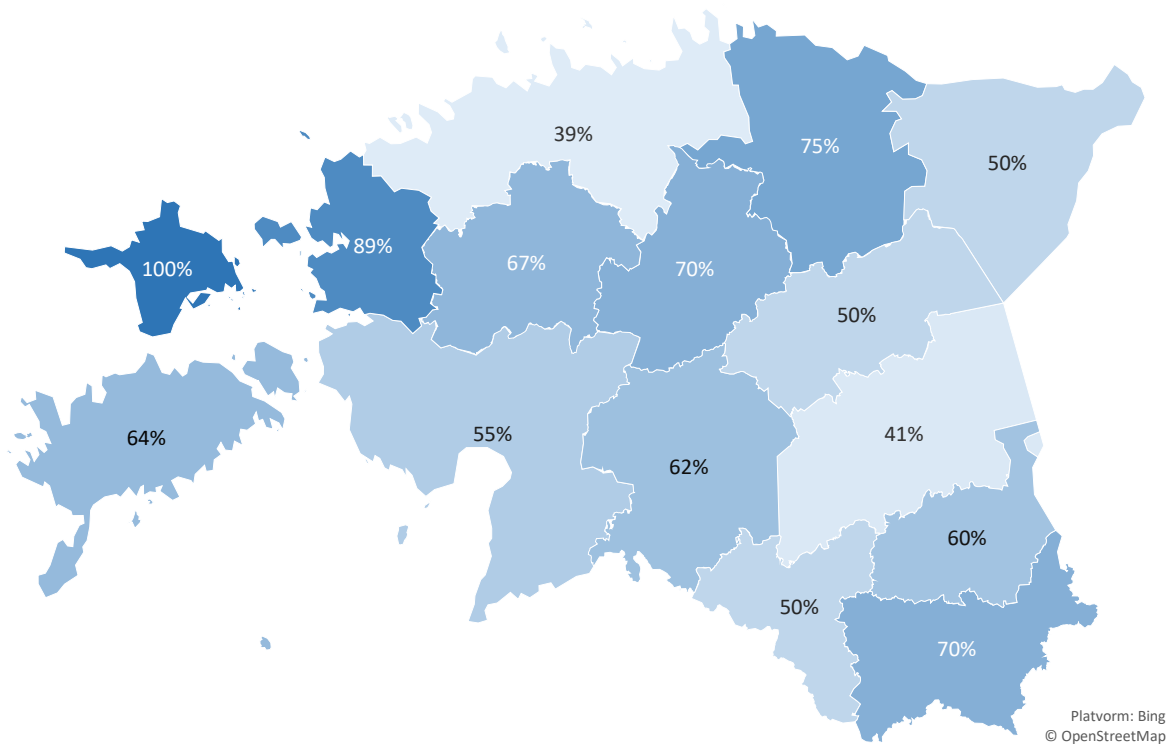
Konkurentsiamet märgib, et hajaasustusega piirkondades ei iseloomusta turgu mitte ainult konkurentide vähesus, vaid ka märkimisväärne turukontsentratsioon Enefit AS kasuks. Selle olukorra peamiseks põhjuseks on riigi rajatud ELMO laadimisvõrk, mis on tänaseks integreeritud Enefit Volti taristusse, mida haldab Enefit AS. ELMO võrgu 167 laadimisjaama moodustavad ligikaudu 70% tänasest Enefit Volti laadimisjaamade arvust (kokku 228 laadimisjaama) ning ligi 30% kogu Eesti laadimisjaamade arvust, seega on ELMO-l väga oluline roll ka tänases laadimistaristus (vt joonis 10, all). ELMO taristu on andnud Enefit Voltile tugeva positsiooni üle Eesti ja on võimaldanud paljudes hajaasustusega piirkondades saavutada üle 40% turuosa laadimisvõimalustega kinnistute alusel (vt joonis 11, all) ning avalike kiiralaadijate arvu alusel (vt joonis 12, all).



Joonis 10. ELMO laadimisjaamade ülevaade 2018. aasta seisuga (kokku 167 laadimisjaama).

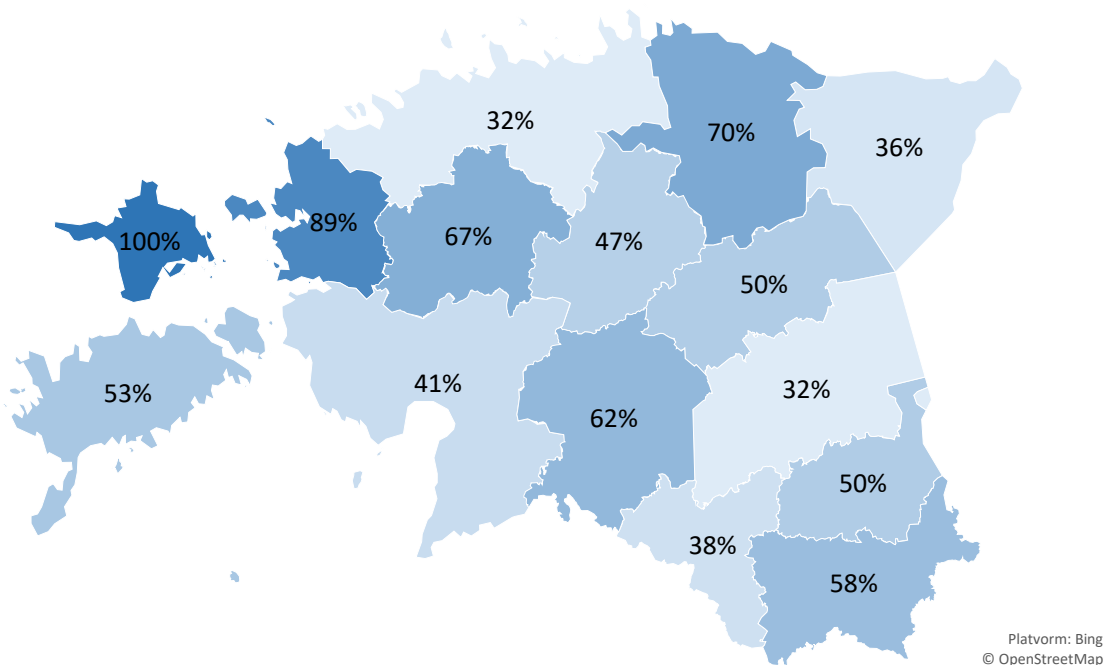
Allikas: Konkurentsiameti koostatud

Konkurentsiamet rõhutab veelkord, et eeltoodud turuosad ei vasta ilmingimata konkurentsioiguslikule turuosa mõistele. Turuosad KonkS § 3 mõttes sõltuvad tooteturu ja geograafilise turu täpsest ning juhtumipõhisest määratlusest. Tekstis kirjeldatud turuosade kirjeldamise eesmärk on anda üldistatud ülevaade laadimistaristust ja sellega seotud teenustest Eesti eri piirkondades ja laiemalt Eestis.



Joonis 11. Enefit Volti turuosa maakonniti laadimisvõimalusega kinnistute alusel (kokku 384 laadimisparki, kaheksa turuosalise lõikes).

Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjatelt kogutud info alusel



Joonis 12. Enefit Volti turuosa maakonniti avalike laadimisjaamade arvu alusel (kokku 592 laadimisjaama, kaheksa turuosalise lõikes).

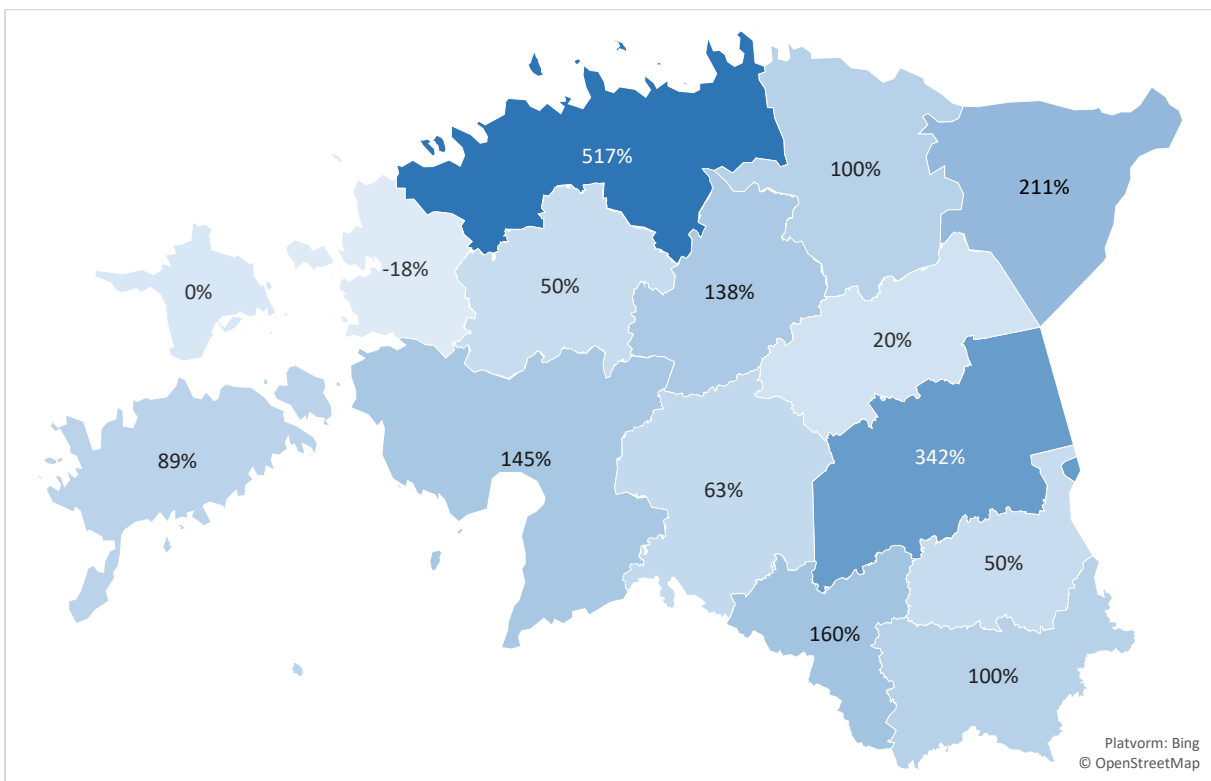
Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjatelt kogutud info alusel

Konkurentsiamet rõhutab, et ELMO laadimisvõrk oli Eesti esimene ulatuslik elektriautode laadimistaristu, hõlmates 167 laadimispunkti, mis rajati aastatel 2012–2018. Selle peamine

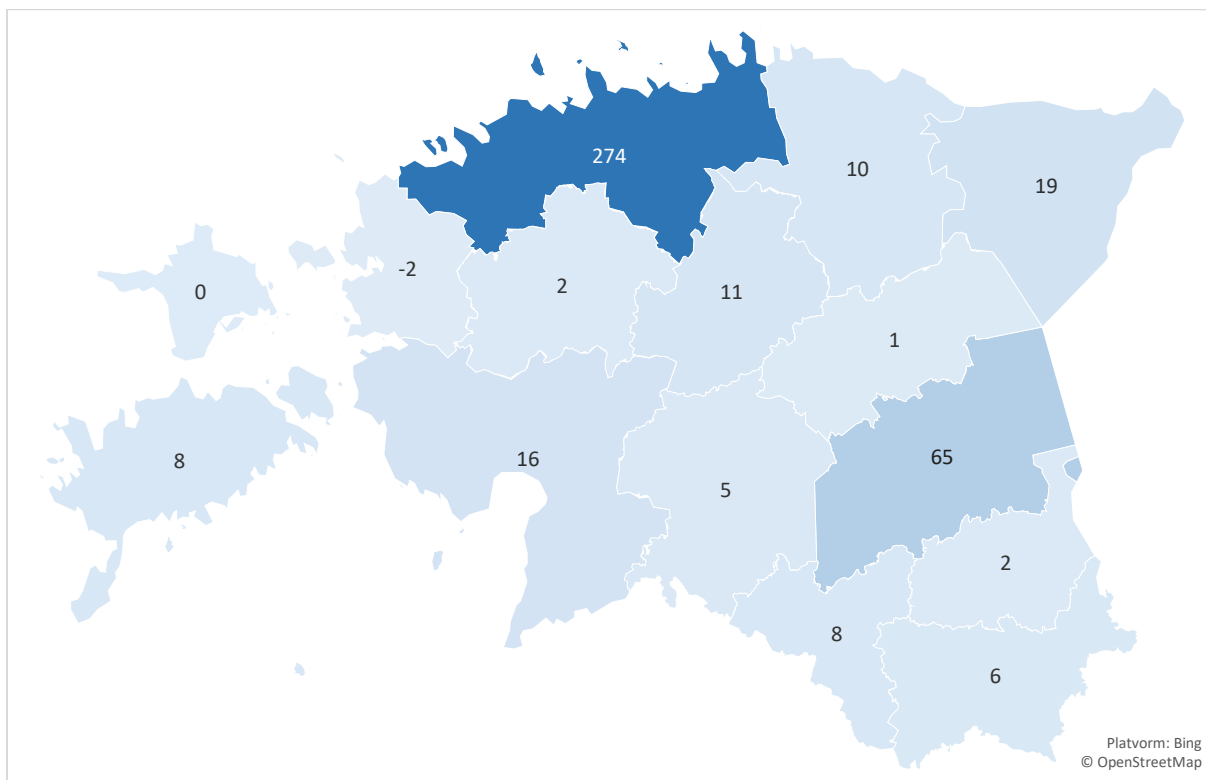
eesmärk oli luua alus laadimistaristu arenguks ja soodustada elektrisõidukite levikut. ELMO võrk pakub praegu võimaluse hinnata, kuidas on laadimispunktide arv eri maakondades pärast projekti lõppu kasvanud ning millised piirkonnad on turumehhanismide toel ilma riigi suurema sekkumiseta vabal turul laienenud (vt joonised 13 ja 14, all). Tallinnas on laadimispunktide arv kasvanud 517% ja Tartus 342%, mis viitab sellele, et investeerimisvalmidus nendes piirkondadesse on suurenenud oluliselt rohkem kui teistesse piirkondadesse. Samas ei saa kinnitada ega ümber lükata, kas kasv on tegelikkuses piisav olnud.

Hiiumaa, Läänemaa, Raplamaa, Jõgevamaa, Viljandimaa ja Põlvamaa on näited piirkondadest, kus laadimispunktide arv on kasvanud väga vähe või üldse mitte. See viitab sellele, et nendes piirkondades ei ole turg olnud valmis iseseisvalt laienema ning ressursse paigutama.

Oluline on arvestada, et protsentuaalselt suur kasv mõnes maakonnas ei pruugi tegelikku turuolukorda peegeldada. Kuna ELMO laadimisvõrk moodustab tänaseni mitmes maakonnas 50–100% piirkonna kogu laadimistaristust, on laadimisjaamade kasv turul sellegipoolest väike. Kui riigi algatusel rajatud taristu on jätkuvalt mitmes piirkonnas domineeriv, tuleks hinnata, kas turuosalisel on valmis kõikidesse piirkondadesse iseseisvalt sisenema ja tagama laadimistaristu jätkusuutliku arengu üle Eesti.



Joonis 13. Avalike laadimisjaamade arvu kasv protsentuaalselt pärast ELMO projekti maakondade võrdluses (ELMO laadimisjaamade arv kokku 167, laadimisjaamade arv 2024. aasta 31. mai seisuga 592).
Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjatelt kogutud info alusel



Joonis 14. Avalike laadimisjaamade arvu kasv absoluutsummas pärast ELMO projekti maakondade võrdluses (ELMO laadimisjaamade arv kokku 167, laadimisjaamade arv 2024. aasta 31. mai seisuga 592).

Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjatelt kogutud info alusel

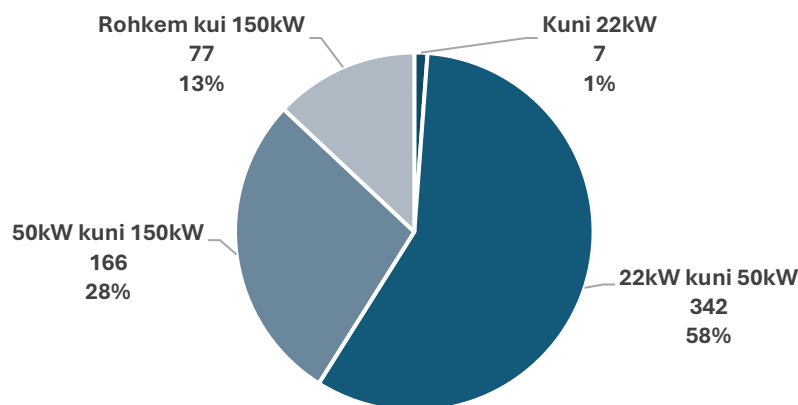
ELMO laadimistaristu rajamine toimus ligi kümme aastat tagasi, kuid see moodustab endiselt suure osa hajaasustusega piirkondade laadimistaristust, mis muudab laadimistaristu arengu maapiirkondades ja põhimaanteed ääres murettekitavaks. Kui lähtuda vaba turu ressursijaotuse efektiivsusest, võib esialgu tunduda, et maapiirkondade avalike laadimisjaamade vähesus ei vaja erilist tähelepanu, kuna väiksema rahvaarvuga maakondades on laadimispunktide arv rahvaarvu suhtes võrreldav Eesti keskmise ja tiheasustusega piirkondadega.

Samas on maapiirkondades konkurents ja konkureerivate turuosaliste arv ning tihedus piiratud, mis võib tulevikutrendide kontekstis kujutada endast märkimisväärset riski nii konkurentsiprobleemide kui ka tarbijate heaolu vähenemise seisukohalt. Kuigi praegu ei pruugi see piiratus kohalike elanike tarbijakäitumist oluliselt mõjutada, tekitab see siiski ebakindlust kõigi Eesti elektrisõidukiomanike seas ning sellel võib olla pikaajaline mõju. Väljaspool suuremaid keskusi muutub liikumisvabaduse ja laadimispunktide kättesaadavuse probleem eriti teravaks, mis võib suvise sõiduhooaja ajal, mil liikumisaktiivsus ja sesoonne nõudlus kasvavad, kriitiliseks osutada. Probleem puudutab enim sihtgruppe, kellel on pikemad sõiduvahemaad või kes liiguvad regulaarselt pikemaid vahemaid nii Eesti-siseselt kui ka rahvusvaheliselt, suurendades veelgi laadimistaristu tiheduse ja kättesaadavuse vajadust.

3.4. Turu trendid ja arengud

Konkurentsiameti analüüsist selgub, et Eestis on avaliku laadimistaristu arendajad keskendunud peamiselt kiirlaadijate paigaldamisele. Tarbijatele pakutakse peamiselt 22–50 kW võimsusega kiirlaadijaid, mis on mõeldud pikemaks kasutuseks ning sobivad eriti hästi neile klientidele, kes viibivad laadimiskohtades kauem. Need laadimisjaamad on arendajatele kulu-efektiivsemad ja tarbijatele soodsamad.

Positiivse aspektina võib välja tuua, et Eesti turul on rohkelt kiireid (50–150 kW) ja ülikiireid (üle 150 kW) laadimisjaamu, samas kui aeglaseid (alla 22 kW) avalikke laadimisjaamu esineb vaid üksikutes asukohtades (vt joonis 15, all). See näitab, et laadimispunktide käitajad on valmis investeerima kõrgtehnoloogilistesse ja kulukamatesse laadimislahendustesse, mis pakuvad tarbijatele suuremat mugavust ja lisaväärtust. Siiski jääb laadimispunktide koguarv hoolimata olulistest investeeringutest ja edasijõudnud tehnoloogiast Eestis endiselt tagasihoidlikuks.



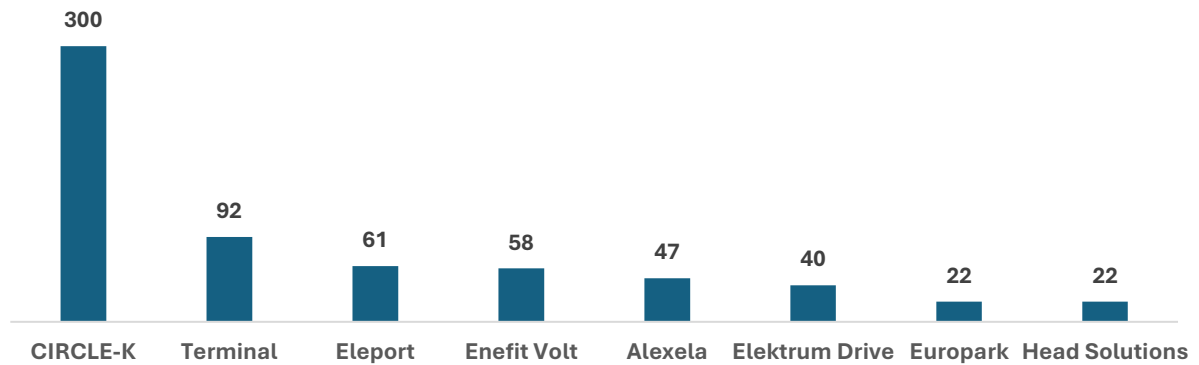
Joonis 15. Eesti avalikud kiirlaadijad kiiruste lõikes (laadimisjaamade arv 592).

Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjatelt kogutud info alusel

Eestis on ühe laadimisjaama keskmine võimsus ameti uuringu kohaselt 59 kW, samas on mediaan 47 kW. Nii keskmine kui ka mediaan näitavad, et Eestis on laadimisjaamades pakutav võimsus tegelikult hea ning valdavalt on Eesti praeguse laadimistaristu puhul võimalik tarbijal kiiret laadimist saada.

Ettevõtjate juures on võimalik välja tuua, et kõige kiiremat laadimist pakuvad Eestis Circle K ja Terminal, kelle puhul peab arvestama ka, et ettevõtjate põhitegevusala on kütuste jaemüük. Tarbijad peatuvad seal lühemat aega, mistõttu on suurematele võimsustele keskendumine ootuspärane.

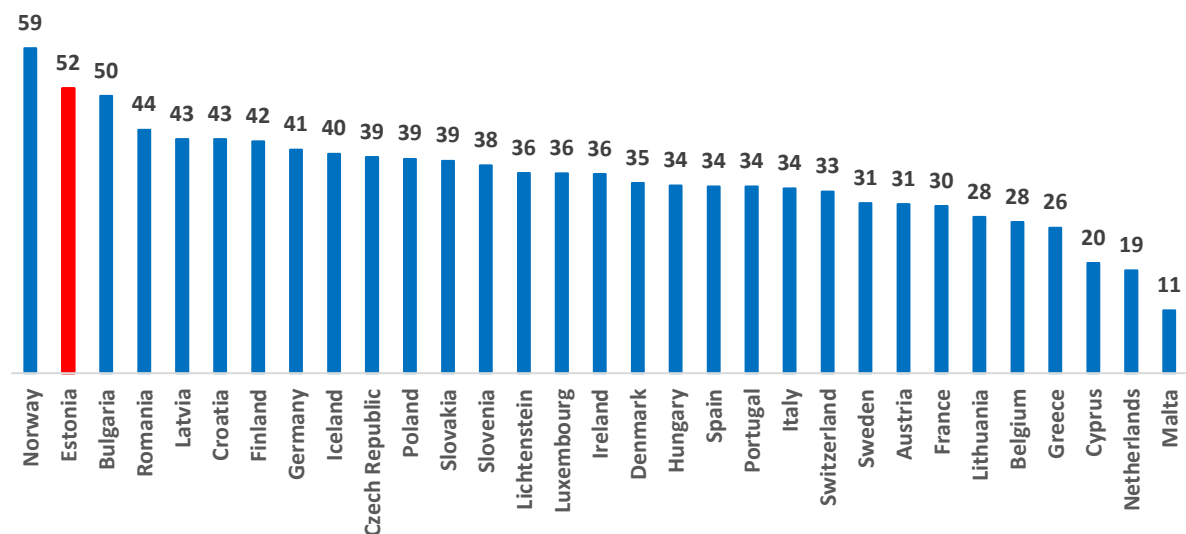
Kiiret laadimist pakuvad Eleport, Enefit Volt, Alexela ja ka Elektrum Drive, kelle puhul võib hinnata, et soovitakse tegutseda laiapindselt ning tooteportfellis on nii kiireid, ülikiireid kui ka aeglaseid laadimisjaamu. OÜ Europark Estonia ja Head Solutions OÜ pakuvad aeglast laadimisteenust. On oluline arvestada, et ettevõtjate ärimudelid ning sihtrühmad on erinevad, mistõttu võimaldab pingerea koostamine võimsuse alusel teha ainult üldisi järeldusi ettevõtjate ärisuundade kohta (vt joonis 16, all).



Joonis 16. Ettevõtja hallatava võrgu keskmine võimsus laadimisjaama kohta (kW); keskmine võimsus laadimisjaama kohta (kW) = koguvõimsus (kW) / laadimisjaamade arv (tk)

Allikas: Konkurentsiameti koostatud ettevõtjatelt kogutud info alusel

Euroopa riikide võrdluses paistavad Eesti turuosalised positiivselt silma, kuna siin tegutsevad laadimispunktide käitajad on keskendunud suure võimsusega laadimisvõimaluste arendamisele. Eesti laadimispunktide käitajate panust hinnatakse Euroopas eelkõige laadimisvõimsuse poolest, mida ühe laadimispunkti kohta keskmiselt pakutakse – selles arvestuses jääb Eesti maha vaid Norrast. Näiteks on Eesti turuosaliste pakutav laadimisvõimsus oluliselt suurem kui meie lähiriikides, nagu Lätis Leedus ja Soomes (vt joonis 17, all).



Joonis 17. Laadimisjaamas pakutav keskmine võimsus (kW) Euroopa riikide võrdluses.

Allikas: Konkurentsiameti koostatud Eurostati⁹¹ 2024. aasta Q1 andmete teel tuginedes

⁹¹ European Commission. European Alternative Fuels Observatory. EAFO Analysis: Trends in EV Charging Infrastructure Across Europe. – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/eafo-analysis-trends-ev-charging-infrastructure-across-europe> (04.11.2024).

3.5. Turgu mõjutavad välistegurid

3.5.1. Avaliku laadimistaristu mõju tarbijakäitumisele

Kergsõidukite avaliku laadimistaristu olemasolu on elektrisõidukite laialdase kasutuselevõtu oluline tegur, mida ei saa asendada koduse laadimisvõimalusega.⁹² Seetõttu on avalik laadimistaristu eraldiseisev turg, mis kannab olulist rolli kogu autopargi elektrifitseerimisel ning keskkonnasõbralike transpordivahendite kasutuselevõtul. Seega mõjutab avaliku laadimistaristu areng ja olemasolu, lisaks hoiakutele ning üldisele suhtumisele, otseselt inimeste elektrisõidukite ostuotsuseid.⁹³

Laiapõhjaline avalik laadimistaristu aitab leevendada sõiduulatusega seotud ärevust, mis on üks peamisi elektrisõidukite kasutuselevõtu takistavaid tegureid. Paljud potentsiaalsed ostjad pelgavad, et elektrisõiduki aku võib enne sihtkohta jõudmist tühjaks saada. Laadimistaristu laiendamine võiks selles osas tarbijate kindlustunnet tõsta ning elektrisõidukid atraktiivsemaks valikuks muuta. Samuti parandab laadimistaristu kättesaadavus hajaasustusega piirkondades juurdepääsu laadimisvõimalustele, soodustades seeläbi pikemate vahemaade läbimist ja rändlust.⁹⁴

Tiheda asustusega piirkondades on avaliku laadimistaristu olemasolu hädavajalik. Linna-keskkonnas, kus paljudel autojuhtidel puudub võimalus koduseks laadimiseks, on avalikul laadimistaristul võtmeroll elektrisõidukite laialdasel kasutuselevõtul. Laialdane ja hästi ligipääsetav avalik laadimistaristu pakub mugavat laadimisvõimalust ning muudab elektrisõidukid atraktiivseks valikuks ka kortermajade elanikele ja neile, kellel puudub juurdepääs eralaadimisvõimalusele.⁹⁵

Elektrisõidukite kasutuselevõtul ja laadimistaristu rajamisel esineb “kana ja muna”-dilemma. Tarbijate huvi sõltub laadimistaristu kättesaadavusest, kuid samal ajal vajab laadimistaristu arendamine piisavat kasutajate hulka. Ettevõtjad näevad sellel alal riske ja on sageli ettevaatlikud, sest laadimistaristu loomine on majanduslikult õigustatud vaid siis, kui on piisav elektrisõidukite kasutajate baas või selge perspektiiv nende arvu suurenemiseks.

⁹² Euroopa Komisjon on öelnud, et tegemist ei ole omavahel asendatavate toodetega: European Commission. Case M.8870 – E.ON/INNOGY. Article 8(2) Regulation (EC) 139/2004, page 49, recital (199). – https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases1/202046/m8870_7862_3.pdf (16.01.2025).

⁹³ Ajzen, I. The Theory of Planned Behaviour. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* Volume 50, Issue 2, December 1991, Pages 179-211, ISSN 0749-5978. – [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T) (31.10.2024); Buhmann, K. M., Rialp-Criado, J., & Rialp-Criado, A. (2024). Predicting Consumer Intention to Adopt Battery Electric Vehicles: Extending the Theory of Planned Behavior. *Sustainability*, 16(3), 1284. – <https://doi.org/10.3390/su16031284> (20.01.2025).

⁹⁴ Apurva Pamidimukkala, Sharareh Kermanshachi, Jay Michael Rosenberger, Greg Hladik, Barriers and motivators to the adoption of electric vehicles: A global review, *Green Energy and Intelligent Transportation*, Volume 3, Issue 2, 2024, 100153, ISSN 2773-1537. – <https://doi.org/10.1016/j.geits.2024.100153> (09.12.2024); IEA (2023), *Global EV Outlook 2023*, IEA, Paris – <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023> (16.01.2025), Licence: CC BY 4.0.; Statista. Self-reported reasons consumers do not want to buy an electric car in Europe, as of July 2023. – <https://www.statista.com/statistics/1449025/self-reported-reasons-consumers-do-not-want-to-buy-an-electric-vehicle-europe/> (09.12.2024).

⁹⁵ IEA (2024), *Global EV Outlook 2024*, IEA, Paris. – <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024> (16.01.2025) Licence: CC BY 4.0.

Eestis laadimisteenust pakkuvad ettevõtjad on ametile kinnitanud, et nad investeerivad aktiivselt tulevikku. Seda kinnitab ka laadimisjaamade ja turuosaliste arvu kasv ja üldine aktiivsus. Laadimispunktide käitajad püüavad endale nähtavalt reserveerida parimaid ressursse (sh kinnistuid, koostöölepinguid). Eelnev ilmestab, et turg on valmis võtma enda kanda uue turu arendamise riski. Konkurentsiameti hinnangul võib selline olukord tuleneda positsioonivõitlusest, kus ettevõtjad teevad investeringuid, et luua lojaalne kliendibaas ja kinnistada oma turupositsioon parimate tingimuste ning sobivaimate asukohtadega.

Kuigi laadimistaristu olemasolu on elektrisõidukite kasutuselevõtu oluline komponent, sõltub tarbijate otsus ka mitmest muust tegurist, nagu elektrisõidukite kättesaadavusest, poliitilistest stiimulitest ja keskkonnateadlikkusest jms asjaoludest. Eestis on tarbijate ootuseid ja käitumist elektrisõidukite osas vähe uuritud, kuid näiteks kindlustusandja If P&C Insurance AS-i küsitlus näitas, et 28% vastanutest Eestis kaalub elektrisõiduki soetamist, samas kui 40% ei oska sellele hinnangut anda. See näitab, et üldine elektrisõidukite ostusoo on Eestis madal ning inimesed ei ole seadnud ootuseid või eesmärke elektrisõiduki ostuks. Samas küsitluses leiti, et Leedu kaalub elektrisõidukit osta seevastu 43% küsitletutest, mis on oluliselt kõrgem arv.⁹⁶

Aktsiaseltsi Emor 2024. aastal tehtud uuring näitab, et uue auto ostu planeerivate inimeste hulgast 11% eelistab elektriautot. 2022. aastaga võrreldes on see näitaja suurenenud vaid kahe protsendipunkti võrra (2022: 9%). Kõige suurem osa tarbijatest eelistab aga hübriidsõidukeid (2024: 43%), mille eelistuse kasvutrend on olnud väga kiire juba alates 2018. aastast, mil eelistus oli 22% inimestest.⁹⁷

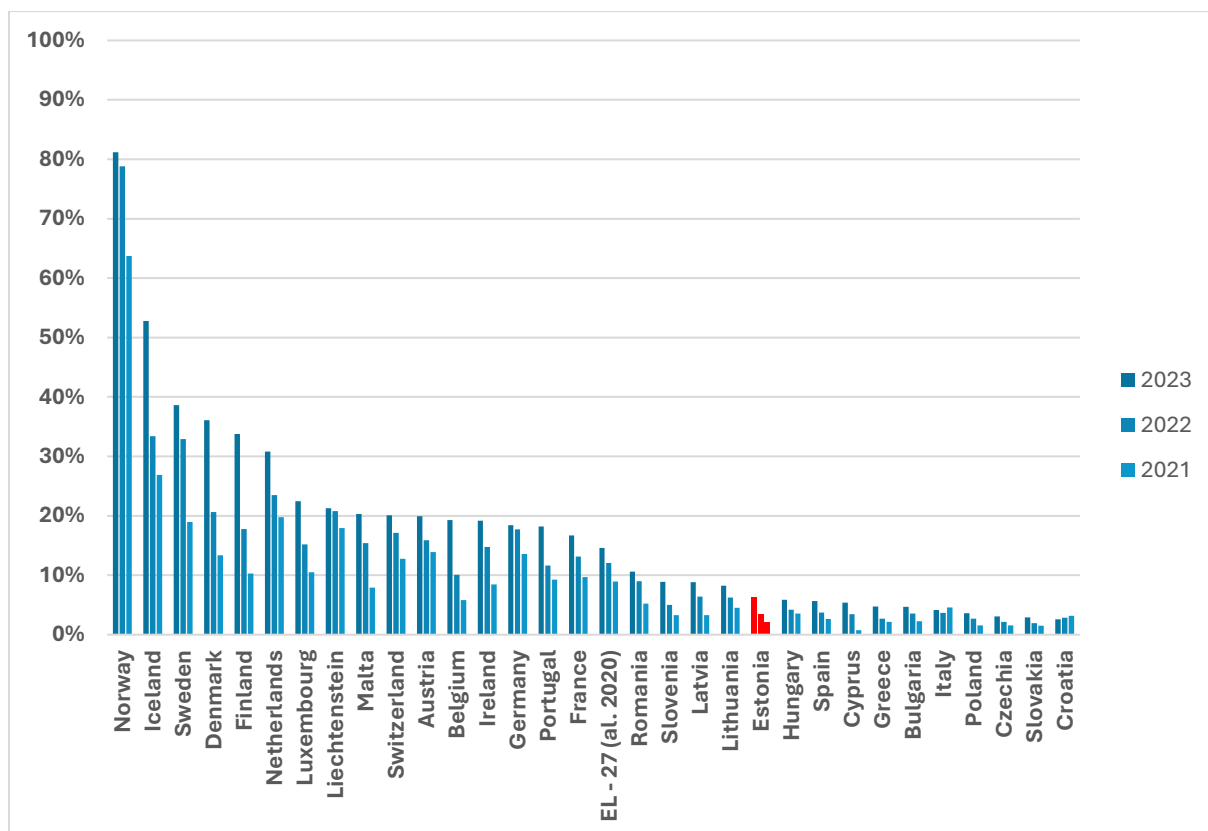
3.5.2. Elektrisõidukite trendid

Eurostati 2023. aasta andmetel on Euroopa riikide võrdluses uute alternatiivkütustel põhinevate sõiduautode registreerimise määr kõige kõrgem Norras, kus 81% uutest müüdud sõidukitest on peamiselt elektrisõidukid. Sellele järgnevad Rootsi (40%), Taani (35%), Soome (33%) ja Holland (24%) (vt joonis 18, all).⁹⁸ Eestis moodustab sama uuringu kohaselt uute alternatiivkütustel põhinevate sõidukite müük ligikaudu 6% müüdud sõidukitest. Eestit edestavad nii Läti kui ka Leedu. Riikide võrdlemise puhul on oluline aga üldine taust ning finantsilised stiimulid, millega nügitakse keskkonnasõbralike sõiduvahendite ostu, näiteks maksud, subsiidiumid, taristu areng, elatustase, teadlikkus jms.

⁹⁶ If. Ifi uuring: 28% Eesti inimestest plaanib elektriauto ostu. – <https://www.if.ee/ifist/pressiruum/2024/pea-kolmandik-eesti-inimestest-plaanib-elektriauto-ostu> (31.10.2024).

⁹⁷ Kantar Emor. Uuring: fossiilkütusega autode ostud tehakse pigem tänavu. – <https://www.kantaremor.ee/blogi/uuring-fossiilkutusega-autode-ostud-tehakse-pigem-tanavu/> (25.11.2024).

⁹⁸ Eurostat. Passenger cars in the EU. – https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU (31.10.2024).



Joonis 18. Uute registreeritud elektrisõidukite osakaal kõigist registreeritud sõidukitest.

Allikas: Konkurentsiameti koostatud Eurostati⁹⁹ andmete teletuginedes

Eestis on 2025. aasta esimese jaanuari seisuga 8388 registreeritud elektrisõidukit (kategoriates M1, M1G ning N1 ja N1G).¹⁰⁰ Elektrisõidukid moodustavad sel juhul kõigest 1,1% Transpordiametis registreeritud sama kategooria sõidukitest (kokku 746 894). Samas jääb ka valdavas osas teistes Euroopa riikides elektrisõidukite osakaal sarnasele tasemele. Edukamad riigid selles osas on näiteks Taani, kelle kogu autopargist 7% on elektrisõidukid, ning Rootsi (6%) ja Holland (5%).¹⁰¹

Eesti elektrisõidukitest 70% asub Harjumaal ning 11% Tartumaal.¹⁰² Ühelt poolt on selle statistika puhul määrav asjaolu, et Harjumaal elab ligikaudu 47%¹⁰³ Eesti elanikest ning Harjumaal on keskmine palk ligi 12% kõrgem¹⁰⁴ kui Eestis keskmiselt. Sellegipoolest on Harjumaal elektrisõidukite osatähtsus oluliselt kõrgem kui teistes Eesti maakondades, mida võib muu hulgas mõjutada laadimistaristu parem kättesaadavus.

⁹⁹ Eurostat. Passenger cars in the EU. – [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger cars in the EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU) (18.11.2024).

¹⁰⁰ Transpordiamet. Sõidukite statistika. – <https://www.transpordiamet.ee/soidukite-statistika> (17.01.2025).

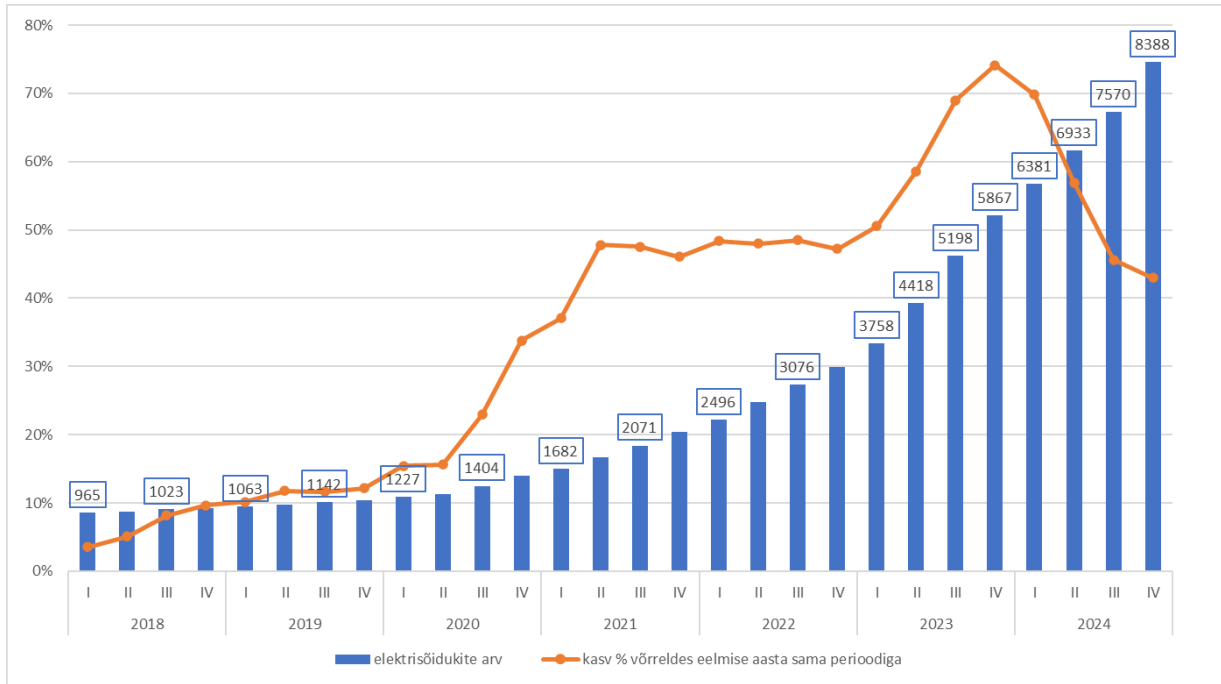
¹⁰¹ Eurostat. 1.5 million new battery-only electric cars in 2023. – <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240802-1> (31.10.2024).

¹⁰² Transpordiamet. Sõidukite statistika. – <https://www.transpordiamet.ee/soidukite-statistika> (17.01.2025).

¹⁰³ Statistikaamet. RV0291U: rahvaarv, pindala ja asustustihedus, 1. jaanuar. – https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik_rahvastikunaitajad-ja-koosseis_rahvaarv-ja-rahvastiku-koosseis/RV0291U (31.10.2024).

¹⁰⁴ Statistikaamet. PA107: keskmine brutokuupalk, mediaan ja töötajate arv maakonna järgi. – https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus_palk-ja-toojeukulu_palk_aastastatistika/PA107 (31.10.2024).

Aastatel 2014–2024 on olnud kiire elektrisõidukite arvu kasv. Alates 2023. aasta lõpust kuni 2024. aasta lõpuni on siiski võimalik märgata elektrisõidukite müügi vähenemist. See asjaolu võib mõjutada avaliku laadimistaristu arendajate investeerimisvalmidust, kuna investeeringuid mõjutab otseselt nõudlus ning prognoos selle kasvuks. Olukorral, kus elektrisõidukite müük on vähemalt lühiajaliselt vähenenud, võib turuosalistele negatiivne mõju olla. Elektrisõidukite müügi vähenemise näol ei ole tegemist vaid Eestile omase anomaaliaga, vaid sarnast nähtust esineb ka teistes Euroopa riikides, mille põhjustena nähakse geopoliitilist ning majanduslikku olukorda (vt joonis 19, all).



Joonis 19. Elektrisõidukite arv (tk) ja nende kasv aastases võrdluses (%)
 Allikas: Konkurentsiameti koostatud Transpordiameti¹⁰⁵ andmetele tuginedes

Mootorsõidukimaks, mis jõustus 1. jaanuaril 2025, võib elektriliste mootorsõidukite kasutuselevõttu soodustada.¹⁰⁶ Põhimõte, mille kohaselt suurema keskkonnamõjuga sõidukite omanikud maksavad kõrgemat automaksu, võib suunata Eesti elanikke eelistama väiksema massiga ja keskkonnasõbralikumaid sõidukeid, sealhulgas elektrisõidukeid. Selle tulemusel võib elektrisõidukite osakaal uute sõiduautode müügis suureneada, aidates kaasa keskkonnasõbralikuma transpordi arengule ning laadimistaristu laienemisele. Siiski on sellise meetme mõju tõenäoliselt pikaajaline ning sõltub suuresti inimeste eelistuste muutumisest elektrisõidukite kasuks.

¹⁰⁵ Transpordiamet. Sõidukite statistika. – <https://www.transpordiamet.ee/soidukite-statistika> (17.01.2025).

¹⁰⁶ Mootorsõidukimaksu seadus. – RT I, 31.12.2024, 17.

Kokkuvõte Eesti elektrisõidukite avalikust laadimistaristust

Konkurentsiamet tuvastas oma küsitluses Eestis 2024. aasta 31. mai seisuga 592 avalikku laadimisjaama, millest enamik paikneb Harju- ja Tartumaal. Seejuures tegutsevad laadimispunktide käitajad 384 laadimisvõimalusega kinnistul. Laadimisjaamade arvult jääb Eesti oluliselt maha enamikust Euroopa Liidu liikmesriikidest, mis rõhutab vajadust selgitada laadimistaristu arengut mõjutavaid probleeme.

Konkurentsiameti analüüs tuvastas, et Eestis tegutseb kaheksa avalike laadimispunktide käitajat, sealhulgas kodumaised ja rahvusvahelised ettevõtjad, kellest suurima laadimistaristuga on Enefit Volt, Alexela ja Eleport. Samas on märke, et turule on liitumas uusi ettevõtjaid, kelle põhitegevusala on sarnaselt turul juba tegutsevatele ettevõtjatele seotud kütuse- või elektrimüügiga.

Konkurents on kõige tihedam Tallinnas ja Tartus. Väiksema rahvaarvu ja madalama asustustihedusega maakondades on laadimistaristu areng ning konkurents väga nõrk või isegi olematu. Analüüsi käigus jälgis Konkurentsiamet järjepidevalt kõiki laadimistaristuga seotud ettevõtjaid, nende pressiteateid ja muid avalikke allikaid. Muu hulgas järeldub laadimispunktide käitajate käitumisest aktiivne võitlus parimate asukohtade pärast: eelistatud on kinnistud, kus on liitumispunkt hea koostööpartneri elektrivõrguga ning piisav potentsiaalsete klientide hulk. Vähem esineb aga olukordi, kus ettevõtjad soovivad oma laadimisjaamad paigaldada kinnistule, kus ühel ettevõtjal on laadimispark juba välja ehitatud. Seda võib pidada vähearenenud turule lühiajaliselt iseloomulikuks. Eelnev kinnitab, et elektrisõidukite laadimistaristu on Eestis endiselt välja arenemas. Sellises turu kujunemise faasis on äärmiselt oluline jälgida arengusuundi, et potentsiaalsed konkurentsiprobleemid ei pärsiks valdkonna pikaajalisi arenguid.

Laadimistaristu nappus ning vähene konkurents hajaasustusega piirkondades võib hakata tarbijatele mõju avaldama eriti suvisel sõiduhooajal. Lisaks suurendab taristu kõrge turukontsentratsioon, kus ühel operaatoril on teatud piirkondades väga kõrge turuosaka, riski konkurentsiprobleemide tekkeks. Samas ei saa kõrget turuosaka iseenesest konkurentsireeglite rikkumiseks pidada. Seejuures ei peaks kõrget riskitaset konkurentsiprobleemide tekkimiseks lahendama eeskätt kõrge turuosaka ettevõtja poole pealt, vaid vabale turule tuleb tagada efektiivsed ja mõistlikud võimalused pakkuda konkurentsi.

Kergsõidukite avaliku laadimistaristu arendajad keskenduvad peamiselt 22–50 kW võimsusega kiir-laadijatele, mis sobivad pikemaks peatuseks. Kuigi laadimispunktide arv on Eestis tagasihoidlik, on laadimisjaamade keskmine laadimiskiirus Euroopa kõrgeimate seas, jäädes alla vaid Norrale. Samas võib see tendents jääda iseloomustama Eestit lühiajalises perspektiivis, kuna siiani on sageli kasutatud olemasolevaid elektrivõrguühendusi. Pikemas perspektiivis on elektrivõrguühendustesse investeringute kulukus ja vajadus kasvav, mistõttu võidakse optimeerida kallimate laadimisjaamade ja liitumisvõimsuste suuruste arvelt, et tagada madalama hinna juures suurem arv laadimisjaamu.

Kergsõidukite avaliku laadimistaristu areng on elektrisõidukite kasutuselevõtul võtmetegur, aidates vähendada sõiduulatusena seotud ärevust ja pakkudes vajalikku tuge tiheasustusega linnapiirkondades ja hajaasustusega aladel. Eestis on elektrisõidukeid endiselt vähe (1%

kõikidest sõidukitest). Kuigi elektrisõidukite müük on viimastel aastatel kasvanud, on 2024. aastal elektrisõidukite müük aeglustunud. See võib laadimistaristu arendajate investeeringuid pidurdada.

4. Hinnang konkurentsile

Kergsõidukite avaliku laadimistaristu konkurentsiolekorda Eestis peavad turuosalised rahuldavaks. Laadimispunktide käitajate sõnul ei ole laadimispunktide rajamine veel kõikjal majanduslikult kasumlik, kuna elektrisõidukite osakaal Eestis on endiselt väike. Samas nähakse pikaajalises perspektiivis olulist kasvu ja investeerimisvõimalusi, juhul kui elektrisõidukite arv ja nõudlus nende järele suureneb. Hetkel on rajamise kasumlikkus suuresti sõltuv asukoha valikust – edukad on kohad, kus nõudlus on piisav ja on olemas vajalik mahus vaba elektrivõimsust.

Turuosaliste sõnul mängivad laadimistaristu rajamise otsustes olulist rolli asukoha potentsiaal ja tulevikuprognosid. Analüüsitakse liiklustihedust, nõudlust piirkonnas ning tarbimise kasvu potentsiaali. Turuosaliste sõnul prognoositakse elektrisõidukite arvu märkimisväärset kasvu lähiaastateks. Seega on laadimistaristu arendamine hetkel strateegiline tegevus, mille eesmärk on rahuldada tulevasi vajadusi.

Turuosaliste hinnang kinnitab, et tänast konkurentsi saab pidada strateegiliseks positsioonivõitluseks. Positsioonivõitluse eesmärk on luua võrgustik, mis toetaks äritegevust tulevikus, kui nõudluse tase võimaldab investeringuid suurendada ja kasumit teenida. Vabal turul aset leidev positsioonivõitlus ning ebapiisav nõudlus võivad aga konkurentsiprobleemide teket soodustada.

Käesolevas peatükis keskendub Konkurentsiamet avaliku laadimistaristu konkurentsiolekorra analüüsile, tuues esile peamised valdkonda iseloomustavad aspektid ja ameti seisukohad. Hinnang hõlmab nii turu hetkeseisu kui ka selle kitsaskohti, pakkudes ülevaadet teguritest, mis mõjutavad turu toimimist ja arenguvõimalusi.

Hinnangust ja olukorra kirjeldusest lähtuvalt teeb Konkurentsiamet olulisemad järeldused, millele peaksid tähelepanu pöörama nii ettevõtjad, riik kui ka tarbijad. Peamised tähelepanekud puudutavad turu struktuuri, investeerimiskeskonda ja võimalikke takistusi, mis võivad konkurentsi piirata või Eesti avaliku laadimistaristu arengut pärssida.

Lisaks annab amet soovitusel, kuidas edendada pikaajaliselt konkureerivat ja kestlikku turgu. Soovitused hõlmavad nii parimate äritegevuse praktikate rakendamist kui ka konkreetseid meetmeid, mis võiksid toetada laadimistaristu arengut ja parandada teenuse kättesaadavust tarbijatele. Neid ettepanekuid saavad turuosalised ja poliitikakujundajad kasutada selleks, et kujundada tasakaalustatud ja avatud laadimisturg, mis vastaks praegustele ja tulevastele vajadustele.

4.1. Hinnangu kujunemine turgu valitseva seisundi kontekstis

Turgu valitsevat seisundit omava ettevõtja käitumisele hinnangu andmise loogika põhineb konkurentsiolekuga seotud põhimõtetel, mis kaitsevad vaba konkurentsi ja keelavad tegevused, mis kahjustavad konkurentsi või tarbijaid.

Selleks, et teha kindlaks, kas ettevõtja on kuritarvitanud oma turgu valitsevat seisundit, hinnatakse esiteks, kas asjaomasel ettevõtjal on turgu valitsev seisund. Selleks tuleb määratleda asjaomane turg, mis hõlmab nii tooteturgu kui ka geograafilist turgu.

- Asjaomane tooteturg hõlmab kõiki neid tooteid ja/või teenuseid, mis on tarbijate seisukohast oma iseloomulike tunnuste, hindade ja otstarbekohase kasutuse põhjal omavahel vahetatavad ja asendatavad.
- Asjaomane geograafiline turg hõlmab konkurentsitingimustelt üsna sarnast konkurentsitingimuste tõttu eristatavat ala, kus kõnealused ettevõtjad tegelevad kaupade ja teenuste pakkumise ja hankimisega.

Asjaomase turu määratlemine hõlmab muu hulgas asendatavuse analüüsi ja SSNIP-testi (ingl *small but significant non-transitory increase in prices*), et hinnata, kas tarbijad läheksid väikese, kuid märkimisväärse püsiva hinnatõusu korral alternatiividele üle.

Asjaomase tooteturu ja geograafilise turu määratlemine võimaldab määrata kindlaks turuosalisel (tarnijad, kliendid, tarbijad). Selle alusel saab välja arvutada turu kogusuuruse ning iga tarnija turuosa, mille aluseks on nendepoolne asjaomaste toodete või teenuste müük asjaomases piirkonnas.

Ettevõtja omab turgu valitsevat seisundit kui tema positsioon võimaldab tal tegutseda turul konkurentidest sõltumatult. Kui ettevõtjale kuulub kaubaturul vähemalt 40 protsenti käibest, siis eeldatakse turgu valitsevat seisundit. Eriliste asjaolude esinemisel võib ettevõtja omada turgu valitsevat seisundit ka alla 40 protsendilise käibe korral.

Turgu valitseva seisundi tuvastamisel võetakse arvesse ka muid tegureid, näiteks kas on tõkkeid, mis takistavad uutel ettevõtjatel turule sisenemist, või uuritava ettevõtja osakaalu tarneahela erinevatel tasanditel (nn vertikaalne integratsioon).

Viimasena tuleb kindlaks teha, kas ettevõtja kuritarvitab oma turgu valitsevat seisundit.

4.2. Laadimisteenuse piiratud kättesaadavus maapiirkondades

Eesti avaliku elektrisõidukite laadimistaristu analüüsi põhjal ilmneb, et riigi laadimisvõrk on koondunud peamiselt tiheasustusega aladele nagu Tallinn ja Tartu, kus tegutseb kõik kaheksa laadimispunktide käitajat (vt peatükk 3). Selline keskendumine peegeldab suurema nõudlusega piirkondade eelistamist, kuid samas toob esile hajaasustusega piirkondade madala teenindustiheduse, kus laadimispunktide käitajate arv ja konkureerivate laadimisparkide hulk on oluliselt piiratum. Piirkondades, kus turul tegutseb ainult üks või kaks ettevõtjat, võib vähene konkurents tarbijatele kaasa tuua kõrgemad hinnad ja madalama teenuse kvaliteedi.

Avalike laadimisjaamade koguarvu ja geograafilise jaotuse analüüs näitab, et laadimisjaamade arv ei peegelda automaatselt taristu kättesaadavust. Paljud laadimispunktid on koondunud üksikutesse asukohtadesse, mis parandab küll teenuse kättesaadavust konkreetsetes kohtades, kuid ei taga ühtlast katvust üle Eesti. Selline ebaühtlane jaotus võib eriti negatiivselt mõjutada tarbijaid maapiirkondades, kus puudub võimalus valida alternatiivseid teenusepakkujaid.

Hoolimata laadimisvõimsuse kasvust ja Eesti turuosaliste investeeringutest kiirraadijatesse, püsib laadimistaristu areng hajaasustusega piirkondades aeglane. See võib pikaajaliselt pärssida elektrisõidukite laiemat kasutuselevõttu ja takistada rohepöörde eesmärkide saavutamist, eriti kui turuosalisel ei suuda tagada laadimistaristu jätkusuutlikku arengut kõikjal üle Eesti.

4.3. Taristu kontsentreerumine energiaettevõtja kontserni

Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu kontsentreerumisele energiaettevõtja Eesti Energia kontserni on olulise panuse andnud ELMO programm ning tänaseks sellega seotud kiirlaadimistaristu liikumine Eesti riigi energiaettevõtjale.

2011. aasta märtsis sõlmis Vabariigi Valitsus Mitsubishi Corporationiga lepingu 10 miljoni AAU (saastekvoodi ühik, ingl k *assigned amount unit*) ulatuses saastekvoodi müügiks, et algatada ELMO programm. ELMO programm koosnes kolmest osast:

- näidiskasutusse võeti 507 Mitsubishi iMiev elektriautot,
- välja töötati toetusskeem eraisikutele ja juriidilistele isikutele elektriautode ostu toetamiseks ning
- rajati kogu riiki kattev elektriautode laadimistaristu.

Ostutoetuse jagamist ning kiirlaadimistaristu haldamist korraldas Ettevõtluse ja Innovatsiooni Sihtasutus.

Programmi eesmärgiks oli kiirendada elektriautode kasutuselevõtmist Eestis ja aidata kaasa riigi poolt võetud eesmärgi täitmisele taastuenergia kasutuse suurendamisel transpordis aastaks 2020. Tänu ELMO programmile oli Eesti 2012. aastal esimene riik maailmas, mis rajas üleriigilise elektriautode laadimistaristu.

ELMO programmi raames paigaldati elektriautode kiirlaadijaid üle Eesti, tagamaks kõigile elektriauto kasutajatele piisava liikumisvabaduse. ELMO programmi raames paigaldati kokku 167 kiirlaadijat, millest 102 paiknesid linnades ja 65 maanteedes ääres.

2018. aasta juunis pani Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium (MKM) ELMO kiirlaadimistaristu enampakkumisele. Kiirlaadimistaristu enampakkumise võitjaks osutus ainukese kvalifitseerunud pakkumusega Elektrilevi OÜ. Elektrilevi OÜ ostis ELMO kiirlaadimistaristu 350 000 euro eest ning sai enda nimele 167 kiirlaadijat ning hulgaliselt soodsatel tingimustel lepinguid maaomanikega. Eelnev võimaldas Elektrilevi OÜ-l saada küllaltki kiiresti ja vähese vaevaga väga suur turuosa elektrisõidukite laadimistaristu turul ning teatava eelise just ka tasuta tähtajatute kasutusõiguste näol, arvestades et ülejäänud turuosalisel maksavad kinnistu omanikele kasutusõiguse eest üldjuhul tasu. Luku-Expert OÜ, teine pakkuja, vaidlustas nii hindamiskomisjoni otsuse kui ka MKM-i käskkirja, millega enampakkumise tulemused kinnitati, nii halduskohtus kui ka ringkonnakohtus. Kumbki kohtuaste ei leidnud, et enampakkumise võitja valimisel oleks eksitud. Luku-Expert OÜ esitas ringkonnakohtu otsuse peale ka kassatsioonkaebuse, kuid Riigikohus otsustas 2019. aasta septembris kassatsioonkaebust menetlusse mitte võtta. Vaid mõned päevad hiljem ilmus Eesti Rahvusringhäälingu uudisteportaalil (edaspidi ka **ERR**) artikkel,¹⁰⁷ mille kohaselt plaanis Elektrilevi OÜ liita ELMO kiirlaadimistaristu Eesti Energia AS laadimistaristuga.

¹⁰⁷ ERR. Elektrilevi OÜ plaanib ELMO taristu Eesti Energia laadimisvõrgustikuga liita – <https://www.err.ee/979551/elektrilevi-plaanib-elmo-taristu-est-energia-laadimisvorgustikuga-liita> (14.01.2025).

2019. aasta detsembris avaldati ERR-is artikkel, mis käsitles elektrienergia siseturu direktiiviga seotud nõudeid Eesti kontekstis.¹⁰⁸ Elektrienergia siseturu direktiivi siseriiklikkusse õigusesse ülevõtmise järel ei oleks tohtinud jaotusvõrguettevõtjad, nagu Elektrilevi OÜ, omada, arendada, hallata ega käitada elektrisõidukite laadimispunkte. Artiklis viidati, et Elektrilevi OÜ on sunnitud hiljuti enampakkumisel omandatud ELMO laadimisjaamade võrgustiku 2020. aastal maha müüma, hoolimata sellest, et enampakkumise üheks tingimuseks oli, et võitja ei tohi taristut esimese viie aasta jooksul müüa. 2019. aasta detsembris eeldati, et elektrienergia siseturu direktiiv võetakse siseriiklikkusse õigusesse üle hiljemalt 2020. aasta lõpuks.

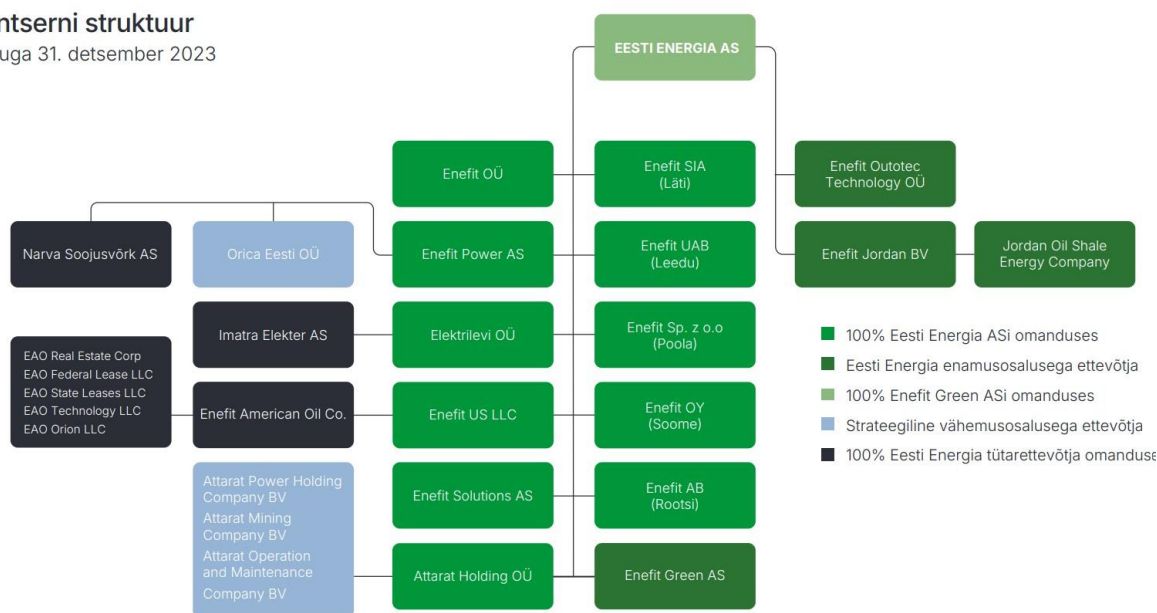
2020. aasta lõpuks ei olnud Eesti elektrienergia siseturu direktiivi veel siseriiklikku õigusesse üle võtnud. 2020. aasta oktoobris avaldatud ERR-i artiklis viidati Eesti Energia AS-i plaanile luua 2021. aastal vabaturu võrguteenuste ettevõtja Enefit Connect OÜ, mille alla pidi minema võrguettevõtja Elektrilevi OÜ valdkondadest muu hulgas Enefit Volt (varasemalt ELMO) elektriautode laadimistaristu. Konkurentsiamet väljendas toona oma seisukohta, et laadimistaristu jäämine Eesti Energia AS-i tütarfirma kätte ei taga konkurentsi turul ning laadimistaristu oleks võinud panna enampakkumisele. Kuna aga elektrienergia siseturu direktiivi ei olnud siseriiklikku õigusesse üle võetud, siis ei olnud ühtegi siseriiklikku sätet, mis keelanuks Elektrilevi OÜ-l laadimistaristut vallata või seda vastavalt oma nägemusele edasi müüa või anda. Kuna direktiivid ei ole otsekohalduvad, ei olnud tol hetkel võimalik tugineda ka otse elektrienergia siseturu direktiivile. **Seega ei olnud Konkurentsiametil õiguslikku alust keelata laadimistaristu edasimüümist või -andmist.**

Elektrienergia siseturu direktiivi ülevõtmisega seotud muudatused Eesti siseriiklikus õiguses jõustusid alles 2022. aasta märtsis. Kuna nüüd, pärast vastavaid seadusemuudatusi, jaotusvõrguettevõtja Elektrilevi OÜ enam elektrisõidukite laadimisvõrku ei oma ega halda, siis on õiguslikult kõik korrektne. Sellest hoolimata toob asjaolu, et laadimistaristu on jaotusvõrguettevõtjaga samasse kontserni kuuluva ettevõtja oma, endaga kaasa teatavad riskid, mida on käsitletud ka käesoleva ülevaate peatükis 2.2.2 (vt ka joonis 20, all).

Asjaolu, et Elektrilevi OÜ, Eesti suurim jaotusvõrguettevõtja, kuulub koos Enefit OÜ ja Enefit Volti brändiga Eesti Energia AS-i kontserni, vajab konkurentsioiguslikku tähelepanu. Selliste seoste puhul on äärmiselt oluline, et Elektrilevi OÜ tegutseks jaotusvõrguettevõtjana erapooletult ega eelistaks oma tegevuses Enefit AS-i ega Enefit Volti brändi. Nii Elektrilevi OÜ kui ka Enefit AS peavad täielikult teadvustama riski tõsidust ning rakendama konkreetseid meetmeid, et vältida igasugust võimalikku andmevahetust või erikohtlemist laadimisteenuste valdkonnas. See on hädavajalik laadimistaristu turu ausa ja konkurentsivõimelise arengu tagamiseks.

¹⁰⁸ ERR. Elektrilevi OÜ peab ELMO kiirlaadijate taristu maha müüma. – <https://www.err.ee/1009980/portaal-elektrilevi-peab-elmo-kiirlaadijate-taristu-maha-muuma> (14.01.2025).

Kontserni struktuur
seisuga 31. detsember 2023



Joonis 20. Eesti Energia AS kontserni struktuur.
Allikas: Eesti Energia AS-i 2023. aasta majandusaasta aruanne

4.4. Turule sisenemise barjäärid

Turule sisenemise barjäärid on tegurid, mis takistavad või piiravad ettevõtjate, sh võimalike konkurentide sisenemist konkreetsele turule.

Ettevõtjat käsitletakse teise ettevõtja võimaliku konkurendina, kui on tõenäoline, et esimene ettevõtja teeb lühikese aja jooksul vajalikud lisainvesteeringud või muud vajalikud üleminekulukulutused, et siseneda sellele asjaomasele turule, kus tegutseb teine ettevõtja. Selle hindamiseks, kas ettevõtjat võib pidada teise ettevõtja võimalikuks konkurendiks, võivad asjakohased olla järgmised kaalutlused: (i) kas ettevõtjal on kindel kavatsus ja võime lühikese aja jooksul turule siseneda ning tema turule sisenemine ei põrku ületamatute tõketega; (ii) kas ettevõtja on teinud piisavalt ettevalmistusi asjaomasele turule sisenemiseks; (iii) tegelik ja konkreetne võimalus, et ettevõtja, kes veel turul ei tegutse, siseneb turule ja konkureerib seal tegutsevate ettevõtjatega – ainuüksi hüpoteetilisest turule sisenemise võimalusest või isegi pelgalt soovist või kavatsusest ei piisa; (iv) turustruktuur ning majanduslik ja õiguslik kontekst; (v) turul tegutseva ettevõtja tajumine on oluline tegur, mille alusel hinnata konkurentsisuhte olemasolu tema ja väljaspool turgu asuva ettevõtja vahel, sest kui viimast tajutakse võimaliku turule sisenejana, võib ta üksnes oma olemasolu tõttu avaldada sellel turul tegutsevale ettevõtjale konkurentsipurvet.¹⁰⁹

Turule sisenemise barjäärid võivad tuleneda näiteks konkreetsest turustruktuurist (nt tarbijate lojaalsus olemasolevatele toodetele) või turgu valitsevate ettevõtjate käitumisest. Turule

¹⁰⁹ Komisjoni teatis — Suunised Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 kohaldatavuse kohta horisontaalkoostöö kokkulepete suhtes (2023/C 259/01), punkt 16. – https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=oj:JOC_2023_259_R_0001 (20.01.2025).

sisenemise barjäärid võivad olla tekkinud ka riigi tegevuse tagajärjel, nt litsentsimisnõuete ja muude eeskirjade kaudu.

Turule sisenemise barjäärid, mis hõlmavad elektrivõrguga liitumist, kinnisvara eripärasid ja investeerimisväljakutseid, on elektrisõidukite laadimistaristu arendamisel Eestis oluliseks takistuseks. Elektrivõrguga liitumine on sageli kulukas ja aeganõudev protsess, mis võib uute laadimispunktide rajamist pidurdada. Samuti toob sobiva kinnisvara leidmine ja arendamisega seotud keerukus laadimistaristu arendajatele täiendavaid väljakutseid. Turule sisenemise atraktiivsust ja võimalusi mõjutab olulisel määral investeringute tasuvus, mis omakorda sõltub turu nõudluse arengust. Käesolevas peatükis analüüsitakse neid takistusi, uurides, kuidas need mõjutavad turuosaliste valmidust investeerida ja milliseid meetmeid on konkurentsivõimelise turu arenguks võimalik rakendada.

4.4.1. Elektrivõrguga liitumine

Konkurentsiameti analüüsis hinnati 200 laadimispunkti seotust elektrienergia jaotusvõrguga. Analüüsi käigus selgus, et 26%¹¹⁰ elektrienergia jaotusvõrgu liitumispunktidest kuulusid avalike elektrisõidukite laadimispunktide arendajatele endile ning ülejäänud kinnisvaraomanikele. Sellesse valimisse ei ole kaasatud ELMO laadimisvõrku, sest selle taristu investeerimisotsused tegi riik, mitte praeguses turuolukorras tegutsevad ettevõtjad, kes langetavad otsuseid lähtudes optimeeritud äristrateegiast. Andmed näitavad, et turuosalised teevad investeringuid sobivatesse kinnistutesse, et tagada laadimistaristu jaoks vajalik elektrivõimsus, kuid seda ei tehta valdavas osas.

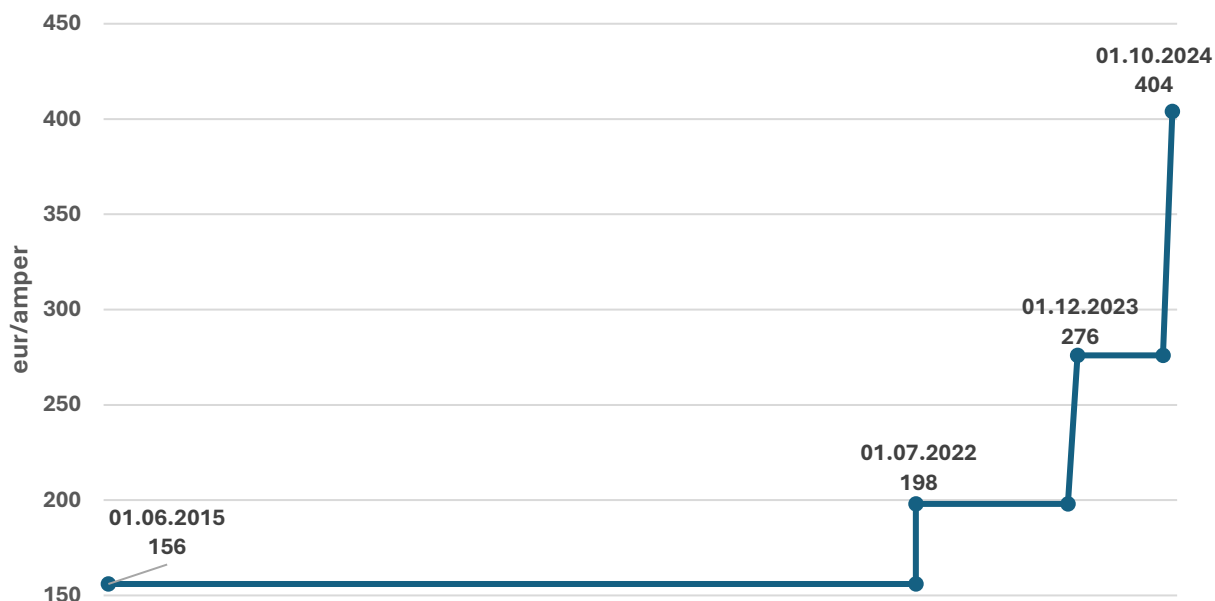
Turuosalised kasutavad reeglina kinnisvaraomanike olemasolevaid elektrivõimsuseid, kuna vajalikud investeringud teenuse pakkumiseks on sellisel juhul väiksemad. Samas on mitmed turuosalised maininud, et nad eelistaks isiklikku liitumispunkti, et neil oleks täielik kontroll oma äritegevuse ja tarneahela üle.

Kehtiva Elektrilevi OÜ hinnakirja¹¹¹ kohaselt on ampri tasu (kindlaksmääratud piirkonnas) 404 eurot (koos käibemaksuga) ühe ampri kohta, mis on kerkinud selle tasemeni väga kiires tempos (vt joonis 21, all). Elektrivõrguga liitumise kulu moodustab turuosaliste sõnul praeguste hinnakirjade kohaselt kiir- ja ülikiiralaadijate rajamisel hinnanguliselt 45–65%¹¹² kogu investeringust, mis vähendab oluliselt turuosaliste investeerimisvalmidust.

¹¹⁰ Ettevõtjatelt kogutud info kohaselt.

¹¹¹ Elektrilevi OÜ. Võrguteenuste kehtiv hinnakiri. – <https://elektrilevi.ee/et/hinnakirjad> (04.11.2024).

¹¹² Nelja ettevõtja arvutused ja hinnangud laadimisjaama rajamise investeerimiskulude kohta.



Joonis 21. Ampri hind (kindlaksmääratud piirkonnas) aastate lõikes, eurot/ampere.

Allikas: Konkurentsiameti koostatud

Oluline on tuua välja, et Elektrilevi OÜ on kohustatud käsitlema elektrienergia jaotusvõrgu liitumispunktide rajamisel kõiki ettevõtjaid ja turuosalisi võrdsena.¹¹³ Elektrilevi OÜ liitumistingimuste kohaselt kinnistul võib olla vaid üks liitumispunkt, milles tehakse aga erand elektrisõidukite laadimistaristu pakkumiseks. Samas loodi selline erand liitumistingimustesse alles 2024. aasta alguses.

16.05.2023 kehtima hakanud Elektrilevi OÜ liitumistingimuste punkti 4.9 kohaselt võis kinnistul üldjuhul olla üks liitumispunkt. Sama punkti kohaselt võis ühel kinnistul olla mitu liitumispunkti järgmistel juhtudel:

- täiendav liitumispunkt on vajalik hoone erinõuetest tulenevalt, sh automaatse tulekahjusignalisatsiooni süsteemi toiteks;
- võrguettevõtjal ei ole tehniliselt võimalik ühe liitumispunkti kaudu soovitud võimsust ühendada;
- kinnistu on kaasomandis;
- kinnistu koosneb mitmest katastriüksusest, kus igale katastriüksusele rajatakse eraldiseisev liitumispunkt;
- kinnistul on olemasolevad eri omanikele kuuluvad hooned;
- kinnistul on samale omanikule kuuluv elamuhoone ja eraldi äritegevuseks kasutatav hoone (äritegevuse tõenduseks on ettevõtja juriidiline aadress);
- võrguettevõtja hinnangul on võrgu konfiguratsiooni seisukohalt tehniliselt põhjendatud hoone või kinnistu osadele omaette liitumispunktide väljaehitamine;
- mitu (hoonestusaladele vastav arv) liitumispunkti on ette nähtud detailplaneeringus;
- kui liituja soovib, et mõõdetakse energiat, mida tema salvestusseade võrgust võtab ja võrku annab, eeldusel, et liitumispunkt luuakse ainult salvestusseadme jaoks.

¹¹³ ELTS § 18 lõige 6.

27.02.2024 lisas Elektrilevi OÜ liitumistingimuste punkti 4.9 täiendava tingimuse:

- elektriauto laadimistaristule, kui katastri sihtotstarbeks on: ärimaa, transpordimaa (avalikult kasutatavate parkimisehitiste, sealhulgas parklate maa) või sotsiaalmaa (üldkasutatav avalik maa).

01.09.2024 muutis Elektrilevi OÜ liitumistingimuse punkti 4.9 eelmises lõigus toodud tingimuse osas:

- täiendav liitumispunkt on vajalik elektrisõidukite laadimistaristule madalpingel alates kaitsme nimivoolust 40 A ja keskpingel.

Enne 27.02.2024 kehtima hakanud liitumistingimused ei näinud ette võimalust täiendavaks liitumiseks laadimispunkti jaoks. Siiski on Elektrilevi OÜ kinnitanud selliste erandite tegemist teatavatel juhtudel. Konkurentsiametile ei ole teada, millistel alustel osale ettevõtjatele selline täiendav liitumispunkt võimaldati ja osale ei võimaldatud. Seega ei ole selge, kas selline Elektrilevi OÜ käitumine võis olla kooskõlas võrdse kohtlemise põhimõttega või mitte.

Nagu ülal välja toodud, lisati täiendava liitumispunkti võimalus laadimispunkti jaoks liitumistingimustesse 27.02.2024. Kuigi liitumistingimuste, sh punkti 4.9 sõnastusest ei tule see selgelt välja, ei võimaldanud Elektrilevi OÜ enda väitel kuni 31.08.2024 kehtinud liitumistingimused liita kinnistule täiendavat elektriautode laadimistaristu liitumispunkti, kui kõnealusel kinnistul oli juba olemas üks liitumispunkt elektrisõidukite laadimistaristule. Elektrilevi OÜ on väitnud, et alates 01.09.2024 kehtima hakanud uued liitumistingimused seda enam ei piira ning Elektrilevi OÜ saab võimaldada kinnistule mitut elektrisõidukite laadimistaristu liitumispunkti kinnistuomaniku nõusolekul, kui täiendav liitumispunkt on vajalik elektrisõidukite laadimistaristule madalpingel alates kaitsme nimivoolust 40 A, ja keskpingel. Liitumistingimused sellist arusaama aga otseselt ei väljenda. Seega on Elektrilevi OÜ liitumistingimuste osas olnud teataval määral ebaselgust, mis võib olla mõjutanud erinevaid jaotusvõrguga liituda soovinuid.

Turuosalised toovad omast kogemusest välja, et liitumistaotluste menetlemisega on esinenud mitmeid kitsaskohti. Peamine probleem on laadimistaristu elektrivõrguga liitumise taotlustele keelavate otsuste andmine ning pikad menetlemise ja ehitustööde tähtajad. Liitumispunkti üleandmine alates liitumistaotluse esitamisest kuni liitumisprotsessi lõpetamiseni kestab laadimistaristu arendajate hinnangul tavaliselt vahemikus 300 kuni 500 päeva.

Eelnevatest turuosaliste välja toodud probleemidest tulenevalt eelistavad laadimistaristu arendajad olemasolevat elektrivõrguga liitumise taristut ja piisavaid võimsusi koostööpartnerite ja kinnisvaraomanike poolt, mis kiirendab ja lihtsustab laadimispunktide ülesseadmist. Amet kinnitab sellist tendentsi, kuid siinkohal tuleb rõhutada, et tegemist on avaneva turu omapäraga, kus kinnisvaraomanikel on olemas vabu võimsuseid, kuid pikemas perspektiivis konkurentsi tihenedes ning laadimispunktide paljususe kasvades suureneb vajadus uute elektrivõrguga liitumise punktide loomiseks.

Konkurentsiameti ettepanek on, et Elektrilevi OÜ analüüsiks kehtivat liitumistasude meetodikat sh kindlaksmääratud piirkonna liitumiste põhimõtteid ja võimalikke muudatusi, võttes arvesse järgnevates lõikudes kirjeldatud.

Ampritasu diferentseerimine vastavalt liitumisperimeetrile soodustaks tiheasustusega aladel ja arendustes kiiremat liitumist. Diferentseeritud ampritasu võimaldaks paindlikumat liitumist, kulude paremat juhtimist ja motiveeriks efektiivsemat elektrivõrgu planeerimist. Kulupõhisuse printsiibist lähtudes tasuks eraldi analüüsida ka peakaitsete suuruste lõikes erinevate ampritasude kehtestamist.

Liitumispunktide ehitused keskpinge võrgus on aasta-aastalt läinud kiiremaks ning selle üheks võimalikuks põhjuseks võib olla asjaolu, et antud pingeastmes on võimalik teostada töid kolmepoolsete lepingute alusel tellija pool valitud elektritöid pakkuva ettevõtja poolt – sisuliselt sama põhimõtet järgitakse ka Saksamaal. Jaotusvõrgud peaksid kaaluma kolmepoolsete lepingute võimaluse pakkumist ka madalpinge võrgu liitumistele. Kuna hetkel on keskpingel liitujatele kolmepoolsete lepingute kasutamine võimaldatud, siis vastav kogemus on näiteks Elektrilevi OÜ-l juba olemas ning madalpingel liitujatele kolmepoolsete lepingute laiendamine vajaks eeskätt vastavate alusdokumentide, sealhulgas liitumistasude metoodika muutmist.

Kolmepoolsete lepingute rakendamine annab liitujale suurema kontrolli tööde maksumuse kujunemise üle, võimaldades valitud ehitusettevõtjatega hindade osas läbi rääkida ja olla tööde teostajaga vahetus kontaktis terve ehitusprotsessi vältel. Kolmepoolsete lepingute puhul ei ole garanteeritud soodsam liitumistasu, sest ehitustööde hinnad nii riigihangetel kui otse pakkumisi küsides sõltuvad hooajast ja turuolukorrast, kuid suurim lisandväärtus liitujale on teadmine, et liitumistööde teostamiseks on võimalik küsida võrdlevaid pakkumisi ka teistelt ettevõtjatelt ja soovi korral enda eelistatud elektritööde ettevõtja kasuks otsustada. Võrguettevõtja riskide maandamiseks saab sätestada konkreetseid kvalifitseerimistingimused, millele peab liituja poolt valitud ettevõtja vastama.

Kolmepoolsete lepingute võimaluse realiseerimiseks on vaja tagada vähemalt kolm tingimust:

- Elektritööde teostajad on piisavalt hea kvalifikatsiooni ning akrediteeringutega, et tagada jaotusvõrgupoolt nõutavad tehnilised tingimused ja kvaliteet. Ainult sellisel juhul on võimalik garanteerida nõutav elektrikvaliteet ning kiire võrguvara (liinide, alajaamade jne) üleandmine liitumispunkti valmimisel.
- Liitumisportaalil peab olema *one-stop-shop* keskkond, kus lisaks liitumistaotlusele on võimalik kliendil volitada oma elektritööde (k.a liitumispunkti) väljaehitamine akrediteeritud tööde teostajale tema valitud piirkonnas. Jaotusvõrk peab olema loonud aktsepteeritud tööde teostajate nimekirja, millest klient saab teha oma valiku.
- Regulatsioon peab andma jaotusvõrkudele võimaluse elektritööde teostamise kvaliteedi tingimusi sätestada võrgueeskirjas või elektrituruseaduses, mis annavad neile kindluse avada suuremahuline madalpinge võrgu liitumiste väljaehituse turg.

4.4.2. Kinnisvara

Elektrisõidukite laadimistaristu rajamine on saanud üha olulisemaks teemaks nii elamute kui mitteamute arendamisel, eriti seoses ehitusseadustiku § 65¹ lõike 4 nõuetega. Seaduse kohaselt peavad kinnisvaraarendajad tagama juhtmetaristu elamu iga parkimiskoha ning mitteamute vähemalt iga viienda parkimiskoha teenindamiseks. See on toonud esile mitu probleemi ja väljakutset, mis projektide elluviimist ja turuosaliste tegevust mõjutavad.

Kinnisvaraarendajate peamine probleem elektrisõidukite laadimistaristu paigaldamisel on seotud lisakulude ja -investeeringutega, mis kaasnevad elektrivõrgu uuendamise ja vajaliku taristu rajamisega. Lisaks võib vanemaid ehitisi ja olemasolevaid parkimisalasid olla keeruline või kulukas uutele nõuetele vastavaks kohandada. Probleemiks on sageli ka piisava elektrivõimsuse tagamine, mis võib nõuda kohaliku taristu olulisi muudatusi ja kaasfinantseerimist. Sellest tulenevalt näeb amet, et kinnisvaraarendajad otsivad koostöövõimalusi elektrisõidukite laadimispunktide käitajatega, mis võimaldaks investeeringute kulu arendajale alla tuua ja seda võimalusel jaotada.

Laadimistaristu rajamine nii elamute kui ka mitteelamute puhul hõlmab ka laadimispunktide käitajate valikut ja paigaldust. Siinkohal täheldas amet, et kinnisvaraarendajad otsivad hanke vormis endale parimaid pakkumusi. Siin on määravaks teguriks laadimispunkti käitaja suutlikkus pakkuda paindlikke lahendusi, mis sobivad elamute vajadustega, pakkudes näiteks kodulaadimist või ööpäevaringset teenindust. Mitteelamute, nagu kaubanduskeskuste või äripindade puhul, on laadimispunktide paigaldus suuresti seotud kasutusintensiivsuse ja laadimispunkti käitaja äriplaaniga. Laadimispunktide käitajate valikul arvestatakse tehnilise võimekuse, hindade ja turutingimustega, samuti teenuse kvaliteediga.

Kinnisvaraomanike hinnangul võib mitme laadimispunktide käitaja tegutsemine ühel kinnistul aidata konkurentsi soodustada ja kasutajatele paremaid valikuid pakkuda. Samal ajal võib eelnev suurendada ka kinnisvaraomanike põhitegevuse klientide arvu ning klientidele pakutavat lisandväärtust. Nii kinnisvaraomanike kui ka arendajate silmis võivad seejuures takistusteks olla tehnilised kitsaskohad, näiteks piiratud ruum, elektrivõimsus, võrguga liitumise võimalused ja lepingupoolte soovitud lepingutingimused.¹¹⁴

Euroopa Liidu liikmesriikide konkurentsiametite hinnangul¹¹⁵ on laadimistaristu arendamise seisukohalt kriitiline tagada turu avatus, võimaldades mitmel laadimispunkti käitajal samadel kinnistutel tegutseda. Enamikus liikmesriikides puuduvad takistused, mis piiraksid mitme laadimispunkti käitaja tegevust ühes asukohas, ning konkurentsioigusest tulenevalt peetakse selliste piirangute kehtestamist konkurentsile kahjulikuks. Seetõttu on liikmesriikide soovitud rõhutatud vajadust vältida või vähemasti vähendada eksklusiivsete õiguste andmist, mis takistaksid konkurentide juurdepääsu laadimisteenuste turule.

Peamise takistusena toovad liikmesriikide konkurentsiametid siiski välja probleemid elektrivõrgu võimsusega. Piirkondades, kus võrguvõimsus ei ole uute laadimispunktide ühendamiseks piisav, võib turu avanemine olla põhjendatult piiratud. Teisalt, näiteks Hollandis ja Saksamaal on mitmel juhul tekkinud nn madala konkurentsiga piirkonnad, kus kohalikud omavalitsused on läbi riigihangete andnud eksklusiivsed õigused kinnistute kasutamiseks laadimistaristu rajamiseks. Selline praktika on tõstatanud murekohti konkurentsi toimimise üle, luues olukordi, kus teistel turuosalistel on oluliselt keerulisem samas piirkonnas tegutseda. Lisaks on Taani

¹¹⁴ Teabevahetus Konkurentsiameti ning kohalike kinnisvaraarendajate vahel.

¹¹⁵ Teabevahetus Konkurentsiameti ning Euroopa Konkurentsivõrgustikku (ingl k *European Competition Network, ECN*) kuuluvate liikmesriikide konkurentsiasutuste vahel.

konkurentsiamet andnud soovitus, et riigi ja munitsipaalasutuste kinnistutel ning maanteede puhkepeatustes peab olema vähemalt kaks konkureerivat teenusepakkujat.¹¹⁶

4.4.3. Investeerimiskeskond

Eestis avaliku laadimistaristu arendamine edeneb, kuid mitmed olulised takistused päršivad selle potentsiaalset kasvu. Need takistused on tihedalt seotud investeerimiskidega, millele on põhjalikumalt viidatud ka käesoleva analüüsi ülevaate varasemates osades.

Elektrisõidukite arv Eestis on Euroopa ja lähiriikidega võrreldes jätkuvalt madal. Uute elektrisõidukite registreerimiste osakaal jääb samuti oluliselt alla Euroopa keskmisele (vt peatükk 3.5.2). Selline piiratud nõudlus kujutab endast suurt väljakutset laadimistaristu arendajatele, kelle investeerimisotsused sõltuvad turupotentsiaali kasvust. Aeglase kasvutempo tõttu jääb turg ebaatraktiivseks mitte ainult olemasolevatele osalistele vaid ka võimalikele uutele sisenejatele.

Nõudluse ebapiisavus mõjutab otseselt ka laadimistaristu arendamise tempot. Kui avaliku laadimistaristu kasutajate hulk jääb väikeseks, ei suuda laadimispunktide käitajad õigustada suuri kapitalimahutusi, mida taristu loomine nõuab. See omakorda võib tekitada kinnise ringi: piiratud taristu aeglustab elektrisõidukite kasutuselevõttu, mis omakorda vähendab investeeringute kasumlikkust.

Avaliku laadimistaristu arendajate sõnul on suurimad takistused seotud elektrivõrgu liitumise võimaluste ja tingimustega. Kiir- ja ülikiiralaadijate paigaldamine nõuab enamasti märkimisväärsed investeeringuid elektrivõimsuse suurendamisse või uute liitumispunktide rajamisse. Praegused liitumisvõimalused on aga sageli piiratud nii tehniliste tingimuste, liitumisvõimsuse väljaehitamise ajalise perioodi kui ka kõrgete kulude tõttu.

Üks suurimaid väljakutseid on elektrivõrguga liitumise hinnatõus. Viimastel aastatel on kindlaksmääratud piirkonna ampritasu hüppeliselt tõusnud, suurenedes alates 2022. aasta algusest ligikaudu 160%. Arvestades, et elektrivõrguga liitumise kulu moodustab kiiralaadijate paigaldamise kogumaksumusest hinnanguliselt 45–65%, on tegemist märkimisväärsel investeeringute kallinemisega. Sellised kulud võivad oluliselt pärssida turuosaliste valmidust taristut arendada ning takistada Eesti laadimistaristu arengut tervikuna (vt peatükk 4.4.1).

Tulenevalt elektrivõrguga liitumise kõrge kulust eelistatakse turu avanemise praeguses faasis rajada laadimisjaamad kinnistutele, kus piisavad võimsused on juba olemas. Nii ei teki lühiajaliselt vajadust teha lisainvesteeringuid uue liitumispunkti loomiseks.

Kui kinnisvaraomanike olemasolev võimsus ei kata enam turu vajadusi, peavad laadimispunktide käitajad laadimisteenuse pakkumiseks täiendavaid investeeringuid tegema. Investeeringute maht kasvab koos sellega kaasnevate riskidega, suurendades survet ettevõtjatele. Suure kapitaliga ettevõtjatel on sellise koormuse kandmine lihtsam,

¹¹⁶ Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Konkurrencen på markedet for opladning af elbiler. (14.12.2023) – <https://kfst.dk/analyser/kfst/publikationer/dansk/2023/20231214-konkurrencen-paa-markedet-for-opladning-af-elbiler> (31.12.2024).

samas võivad kõrged investeringukulud olla väiksematele turuosalistele väljakutseks konkrentsis püsimisel ning uustulijatele takistuseks turule sisenemisel.

Avaliku laadimistaristu arendamine Eestis seisab silmitsi kahe peamise takistusega: aeglane nõudluse kasv ja elektrivõrgu liitumisega seotud kõrged kulud. Need tegurid pärsvad nii olemasolevate arendajate tegevust kui ka uute turuosaliste sisenemist, muutes turu vähem atraktiivseks ja konkrentsivõimeliseks. Probleemide lahendamiseks on vaja süsteemseid lahendusi, sealhulgas investeerimiskulude leevendamist, elektrivõrgu liitumisprotsesside kiirendamist ja laiemate finantsstiimulite loomist, mis soodustaksid elektrisõidukite kasutuselevõttu ning laadimistaristu arengut.

4.5. Laadimispunkti käitamine

Alapeatükis käsitletakse mitut olulist aspekti, mis on seotud Eesti avaliku laadimistaristu töökorraldusega. Esiteks annab amet ülevaate laadimisjaamade energiatarne lahendustest ja ärimudelitest, mis määravad, kuidas laadimisjaamad elektrit hangivad ning milliseid strateegiaid laadimispunktide käitajad hindade ja kulude kontrollimiseks kasutavad. Samuti kirjeldab alapeatükk laadimisjaamade operatsioonisüsteemide ülesehitust ja haldamist, sealhulgas süsteemide integratsiooni ning väliste teenusepakkujate rolli. Viimaks annab amet hinnangu makselahenduste mõjule, tutvustades ka Eestis kasutusel olevaid eri maksevõimalusi.

4.5.1. Elektrienergia

Avaliku laadimisteenuse pakkumisel toimub elektrisõidukite laadimispunktide energiavarustus ja selle korraldus mitmel eri moel, sõltuvalt laadimisteenuse pakkujate ärimudelitest ja energiatarbimise juhtimise strateegiast. Üheks määravaks teguriks on see, kas elektrivõrgu liitumispunkt kuulub laadimispunkti käitajale või kinnisvaraomanikule.

Kui laadimispunkti käitajal on oma liitumispunkt, saab ta elektrit osta otse elektribörsilt või lepingutega kolmandatelt osapooltelt, mis annab paindlikumad võimalused kulude ja hindade juhtimiseks. Kui aga liitumispunkt kuulub kinnisvaraomanikule, tarnitakse elektrit valdavalt kinnisvaraomaniku elektripaketi alusel, mis piirab teenusepakkuja kontrolli elektrihinna kujundamise üle. Samas võivad kinnisvaraomanik ja laadimispunkti käitaja elektripakettide muutmiseks kokkuleppeid sõlmida.

Analüüsisist selgus, et mitmed turuosalistes eelistavadki elektrit otse börsilt osta, et saavutada parem kontroll hinnakujunduse ja kulude üle ning vähendada sõltuvust kolmandatest osapooltest. Teisalt võib mõnel juhul, eelkõige otsese võrguliitumise puudumisel, olla kuluefektiivsem ja lihtsam kasutada kinnisvaraomaniku või elektrimüüja pakutavaid lahendusi.

Laadimisteenuse pakkujate seas on levinud eesmärk tagada laadimisjaamades 100% taastuvenergia kasutamine, olgu see pärit elektribörsilt ostetavatest rohepakettidest või ettevõtja enda toodetud energiast. Nii toetatakse keskkonnasõbralikke väärtusi ning pakutakse lisaväärtust klientidele, kes eelistavad kombineerida elektrisõidukitega liikumist ja taastuvenergia kasutamist.

Eri ärimudelid ja energiatarnelahendused mõjutavad omakorda konkrentsiolukorda turul. Elektri ostmine börsilt võimaldab operatiivset hinnakontrolli, kuid eeldab äritegevuse mahust

ja kliendibaasist tulenevat suuremat efektiivsust ning kõrgemat riskitaluvust. Seega võib otsene börsikaubandus suurematele või parema kapitalibaasiga ettevõtjatele strateegilisi eeliseid pakkuda, samas võib investeringuvajadus väiksematele ja alustavatele ettevõtjatele ebamõistlikuks või keeruliseks osutada.

4.5.2. Laadimisjaama operatsioonisüsteem

Elektrisõidukite laadimispunktide käitamine hõlmab nii teabehaldussüsteemi kui ka arvepidamist, mida on äritegevuses teoreetiliselt võimalik üksteisest lahutada. Eestis on mitu turuosalist otsustanud oma sisemisi süsteeme arendada, integreerides laadimispunktide halduse ja arvepidamise omavahel. See võimaldab neil suurema kontrolli saavutada ja on turuosaliste sõnul teatud tegevusmahtude korral ka majanduslikult tõhusam. Selline lähenemine vähendab sõltuvust välistest teenusepakkujatest ja suurendab operatiivset paindlikkust.

Turuosaliste sõnul on turul saadaval eraldiseisvaid teabehaldus- ja arvepidamissüsteemide pakkujaid, nii Eestis kui ka rahvusvaheliselt, mis võimaldavad laadimisjaamade omanikel sisse ostetud lahendusi kasutada. See võimaldab turuosalistel, eriti väiksematel laadimispunktide käitajatel, oma ärimudelid eri komponente paindlikult kombineerida. Suuremad turuosalistes eelistavad tihti terviklahendusi, kuid mitmekesised võimalused aitavad ka uutele võimalikele teenusepakkujatele sisenemisbarjääri langetada.

Samas võib sõltuvus kolmandate osapoolte lahendustest hinnakujundust ja teenuse paindlikkust pikas perspektiivis mõjutada ning eelise võivad saada suurema mastaabiga ettevõtjad, kellel on suurem kontroll oma teenuste pakkumise üle. Täielik sõltumatus ja oma süsteemide arendamine toob aga kaasa suuremad alginvesteeringud, mis on majanduslikult õigustatud vaid teatud tegevusmahtude saavutamise korral.

4.5.3. Makselahenduste võimalused

Kergsõidukite laadimistaristu turu arengul mängib väga olulist rolli tarbijate valmidus elektrisõidukeid soetada ning laadimistaristuga seotud teenuseid kasutama asuda. Seega peab laadimistaristu kiiremaks arenguks olema laadimisteenus tarbija jaoks ka mugav ja võimalikult meeldiv kogemus. Laadimisteenuse mugavusel mängib olulist rolli ka sellega seotud maksevõimalused. Seetõttu peaks laadimisteenuse eest olema võimalik tasuda korrapõhiselt ning mugavate ja laialdaselt kasutatavate makselahenduste abil ilma lepingut sõlmimata. See peaks tagama, et laadimisteenused on kättesaadavad võimalikult laiale kasutajaskonnale ning toetavad elektrisõidukite laiemat kasutuselevõttu ja igapäevakasutust. Sellekohased nõuded on sätestatud teenusepakkujatele ka alternatiivkütuste taristu määruuses (vt ka peatükk 2.1.1, ülal).

Eestis on elektrisõidukite avalikes laadimispunktides saadaval mitmesuguseid maksevõimalusi, kuid nendega kaasneb ka teatud kitsaskohti. Enamikus laadimisparkides on küll võimalik tasuda pangakaardiga, ent see eeldab sageli mobiilirakenduse või veebikeskkonna kasutamist, mis nõuab nutiseadme ja internetiühenduse olemasolu.

Mõned teenusepakkujad pakuvad registreeritud kasutajatele makselahendusi rakenduste või lojaalsuskaartide kaudu, ent füüsilised makseterminalid (kus saaks kohe kohapeal kaardiga tasuda) ei ole veel laialt levinud. See võib ebamugavust tekitada kasutajatele, kes sooviksid tehingu teha kohe, ilma rakendust avamata või lisanõudeid täitmata. Kuigi mitmed

laadimisjaamad kavatsesid tulevikus lisada kohapealseid maksekaarditerminale, pole see uuendus seni laialdaselt kasutusel.

Samuti võimaldavad osad laadimisjaamad ettemaksukaardi abil või igakuise arve baasil tasumist, mis on mugavam püsikasutajatele või ettevõtjatele. Samas jätab see lahendus tavatarbija jaoks kiired ja spontaansed maksevõimalused tagaplaanile. Kohapealsete füüsiliste makseterminalide nappus vähendab mõnel juhul laadimisjaamade kasutusmugavust, kuna see piirab paindlikke ja vahetuid maksevõimalusi.

Füüsiliste makseterminalide või korrapõhiste maksevõimaluste puudumine võib suuremate turuosaliste turujõudu tugevdada. Kui kogu turg tugineb nutirakendustele ja lojaalsusprogrammidele, tekib tarbijatel vajadus kasutada mitut rakendust ja luua kontosid eri teenusepakkujate juures, mis suurendab maksevõimaluste killustatust. Selline killustatus võib viia tarbijate eelistuseni suuremate turuosaliste kasuks, kuna alternatiivse teenuse kasutamiseks tuleb alla laadida uus rakendus ja registreerida kasutajakonto. See omakorda võib vähendada motivatsiooni proovida konkurentide teenuseid. Sellele probleemile on tähelepanu pööratud mitmes uuringus,¹¹⁷ sh Portugali konkurentsiameti elektrisõidukite laadimissektori analüüsis (vt peatükk 1.4).

4.6. Hinna kujunemine avalikes laadimisjaamades

Konkurentsiamet on analüüsinud avaliku laadimistaristu hinnakujunemise põhimõtteid ja komponente, kuid põhjalikku hinnaanalüüsi ega laadimisjaamade hinnatasemetes võrdlust pole läbi viidud. Euroopa Komisjoni uuring¹¹⁸ viitab, et Eestis on Euroopa ühed kõrgemad laadimis-hinnad. Samas rõhutab Komisjon, et uuringu tulemused on indikatiivsed ega võimalda teha üldistusi. Konkurentsiamet leiab, et uuringu andmete kogumise ja esitlemise meetodika pole piisavalt läbipaistev ega arusaadav, mistõttu võib tõdeda, et hetkel puuduvad usaldusväärsed avalikud andmed, mis võimaldaksid luua usaldusväärse ülevaate avaliku laadimise hinnatasemetest rahvusvahelisel tasandil.

Mitmes Euroopa Liidu liikmesriigis on laadimishindade kujunemist põhjalikumalt uuritud ja vajaduse korral õiglase hinnakujunduse tagamiseks meetmeid rakendatud. Eestis, kus avaliku laadimistaristu turg on alles algusjärgus, ei pea Konkurentsiamet praegu hinnauuringuid vajalikuks. Ameti hinnangul puudub alus sekkumiseks, kuni ei ole selgeid märke, et kõrge hind tuleneb konkurentsiprobleemidest või takistab turu arengut. Samuti ei tähenda lühiajaline hinnatõus ilmingimata, et oleks vaja kohe riiklikult sekkuda. Pikas plaanis võivad lühiajaliselt kõrgemad hinnad suurendada investeringute tasuvust, meelitada turule uusi tegijaid ja seeläbi soodustada konkurentsi. Oluline on tagada eelkõige madalad turule sisenemise barjäärid ja aus konkurentsikeskkond, et säilitada kogu sektoris pikaajaline tasakaal.

¹¹⁷ Emodi, N. V., Akuru, U. B., Dioha, M. O., Adoba, P., Kuhudzai, R. J., & Bamisile, O. (2023). The Role of Internet of Things on Electric Vehicle Charging Infrastructure and Consumer Experience. *Energies*, 16(10), 4248. – <https://doi.org/10.3390/en16104248> (17.01.2025); GOV.UK. The consumer experience at public chargepoints. (Updated 30.03.2023) – <https://www.gov.uk/government/consultations/the-consumer-experience-at-public-electric-vehicle-chargepoints/the-consumer-experience-at-public-chargepoints> (09.01.2025).

¹¹⁸ Euroopa Komisjon. Electric vehicle recharging prices. – <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/electric-vehicle-recharging-prices> (28.11.2024).

4.6.1. Hinna peamised komponendid

Avalike elektrisõidukite laadimistaristu hinnakujundus põhineb kulupõhisel meetodil, mis tähendab, et teenuse hind arvutatakse, võttes arvesse kõiki seotud kulusid, sealhulgas elektri hinda ning olulisi investeeringuid laadimistaristusse. Investeeringud hõlmavad laadimispunktide rajamist strateegiliselt valitud kohtadesse ning soovitud elektrivõimsuste tagamist, et pakkuda tarbijatele optimaalset teenust, mis on mugav, kiire ja vastab kasutaja ootustele. Optimaalse asukoha ja võimsuse valik aitab suurendada tarbijamugavust, vähendades laadimise ooteaegu ja parandades teenuse kvaliteeti. Eelmainitud elektri hind ning investeeringud füüsilise laadimispunkti loomisesse on ka peamised elektrisõiduki laadimise hinna-komponendid.

Turuosalised toovad välja, et teenuse hinna kujundamisel on mitu olulist kulukomponenti, sealhulgas elektri sisseostuhind, elektrivõrguga liitumine, laadimispunktide rajamise ja hoolduse kulud ning teenuse pakkumise püsikulud. Samuti mõjutavad hinda kinnisvaraomanikele makstavad renditasud, laadimisjaamade hooldus- ja klienditeeninduskulud, tarkvara haldamine ning administratiivkulud. Peale otsuste kulude lisanduvad hinnale ka teenuseplatvormi halduskulud, näiteks makseteenuste ja andmeside korraldamine, võrgutasud (sh taastuenergia tasud), samuti riiklikud maksud nagu käibemaks ja elektriaktsiis.

Hinnakujundus on sageli seotud laadimisjaama võimsusega: suuremad ja kiiremad laadimisjaamad nõuavad kõrgemaid investeeringuid nii laadijaamadadesse kui ka elektrienergia jaotusvõrguga liitumisse, mistõttu on nende laadimisjaamade teenus kallim. Laadimisjaamade omanike ja asukoha sihtotstarve mängivad samuti olulist rolli hinnakujunduses, arvestades nii otseseid kulusid kui ka konkurentsiolukorda turul. Avalike elektrisõidukite laadimisjaamade omahinnad võivad oluliselt varieeruda, sõltuvalt sellest, kas laadimisjaam asub näiteks kaubanduskeskuses, tanklas või linnatänaval. Mõned kinnisvaraomanikud investeerivad ka omalt poolt laadimisvõimaluste pakkumisse, et oma jätkusuutlikkuse eesmärgi toetada. See võib aga mõjutada laadimisteenuse omahinda, kuna mõnel juhul on eesmärgiks pigem klientide mugavuse suurendamine kui kinnisvaraomaniku tulude maksimeerimine.

4.6.2. Kliendisoodustused

Konkurentsiameti analüüsi käigus tuvastati Eesti avaliku laadimistaristu turul olulisi riske, mis kaasnevad tarbijatele pakutavate tingimuslike allahindluste ja paketipõhiste lahendustega. Eelkõige ilmnevad probleemid juhtudel, kus soodsamad tingimused on kättesaadavad ainult siis, kui tarbijad kasutavad sama teenusepakkuja muid tooteid või teenuseid. Turgu valitsev ettevõtja võib selliselt üritada oma konkurentide turulepääsu sulgeda nt seosmüügiga (ingl k *tying*) või komplektidena müügiga ehk paketistamisega (ingl k *bundling*).¹¹⁹

¹¹⁹ Komisjoni teatis — Suunised komisjoni täitetegevuse prioriteetide kohta EÜ asutamislepingu artikli 82 kohaldamisel turgu valitsevate ettevõtjate kuritahtliku konkurentide tõrjuva tegevuse suhtes (2023/C 259/01), punkt 47.

Seosmüük võib toimuda tehnilisel¹²⁰ või lepingulisel alusel¹²¹. Tehniline seosmüük toimub näiteks siis, kui siduv toode (toode, mida pakutakse üksnes koos teise tootega ehk seotud tootega) ja seotud toode (toode, mida pakutakse nii iseseisvalt kui ka koos siduva tootega) on füüsiliselt või tehniliselt integreeritud. Lepingupõhine seosmüük toimub siis, kui klient, kes ostab siduva toote või kasutab seda, on kohustatud ostma ka seotud toote või seda kasutama.

Komplektina müük leiab aset siis, kui kahte toodet pakutakse koos ühe komplektina. Tavapärase komplektina müügi puhul müüakse kahte toodet üksnes koos ja neid ei saa eraldi osta.¹²² Kombineeritud komplektina müügi (või mitut toodet hõlmavate mahahindluste) korral on kahte toodet võimalik osta eraldiseisvalt, kuid neid müüakse ka ühiselt, enamasti allahindlusega, mis tagab madalama hinna kui eraldiseisvate toodete ostu puhul.

Seosmüük ja komplektina müük on levinud tavad, mille raames võidakse tarbijatele pakkuda paremaid tooteid või teha neile kulutõhusamaid pakkumisi¹²³. Selline tegevus võib siiski piirata ka tarbijate valikuvõimalusi ja kahjustada konkurentsi, laiendades ettevõtja turgu valitsevat seisundit ühelt turult teisele.

Seosmüügi ja tavapärase komplektina müügi puhul võib olla tegemist rikkumisega, kui on täidetud järgmised tingimused¹²⁴:

- siduv ja seotud toode on kaks eraldi toodet;
- asjaomane ettevõtja omab siduva toote turul turgu valitsevat seisundit¹²⁵;
- asjaomane ettevõtja ei anna klientidele valikuvõimalust siduva toote ostmiseks ilma seotud tooteta ning
- seosmüügil võib olla väljatõrjuv mõju¹²⁶.

¹²⁰ Esimese Astme Kohtu otsus (suurkoda), 17. september 2007. Microsoft Corp. versus Euroopa Ühenduste Komisjon. Kohtuasi T-201/04. EU:T:2007:289. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:62004TJ0201> (20.01.2025).

¹²¹ Judgment of the Court of First Instance (Second Chamber) of 6 October 1994. Tetra Pak International SA v Commission of the European Communities. Case T-83/91. EU:T:1994:246. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:61991TJ0083> (20.01.2025).

¹²² Seosmüügi kontekstis võidakse seotud toodet pakkuda ka eraldiseisvalt.

¹²³ Üldkohtu otsus (kuues koda laiendatud koosseisus), 14.9.2022. Google LLC ja Alphabet, Inc. versus Euroopa Komisjon. Kohtuasi T-604/18, punkt 283. EU:T:2022:541. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX:62018TJ0604> (20.01.2025).

¹²⁴ Üldkohtu otsus (kuues koda laiendatud koosseisus), 14.9.2022. Google LLC ja Alphabet, Inc. versus Euroopa Komisjon. Kohtuasi T-604/18, punkt 284. EU:T:2022:541. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX:62018TJ0604> (20.01.2025); Esimese Astme Kohtu otsus (suurkoda), 17. september 2007. Microsoft Corp. versus Euroopa Ühenduste Komisjon. Kohtuasi T-201/04, punktid 842, 859, 862, 864, 867, 869 ja 1144–1167. EU:T:2007:289 – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:62004TJ0201> (20.01.2025).

¹²⁵ Komplektina müügi korral peab ettevõtja omama turgu valitsevat seisundit ühel asjaomasel turul. Erijuhul, mis puudutab seosmüüki järelturul, on tingimuseks, et ettevõtjale kuulub turgu valitsev seisund siduval turul ja/või seotud järelturul.

¹²⁶ Esimese Astme Kohtu otsus (suurkoda), 17. september 2007. Microsoft Corp. versus Euroopa Ühenduste Komisjon. Kohtuasi T-201/04, punktid 842, 859, 862, 864, 867, 869 ja 1144–1167. EU:T:2007:289. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:62004TJ0201> (20.01.2025); Euroopa Kohtu otsus (viies koda), 14. november 1996. Tetra Pak International SA versus Euroopa Ühenduste Komisjon. Kohtuasi C-333/94 P, punkt 27. EU:C:1996:436. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:61994CJ0333> (20.01.2025).

Kombineeritud komplektina müük või komplektmüügiga seotud mahahindlus viitavad olukorrale, kus turgu valitsevat seisundit omav ettevõtja müüb koos kahte või enamat eraldiseisvat toodet ja pakub ostjale teatavat hüve, näiteks mahahindlust, võrreldes olukorraga, kus klient ostaks tooteid eraldi.

Mitut toodet hõlmavad mahahindlused, mis sõltuvad sellest, kas kliendid rahuldavad kõik või enamiku oma ostunõudlusest vähemalt ühe toote puhul turgu valitseva ettevõtja kaudu, võivad piirata kliendi valikuvõimalusi võimalike pakkumise allikate vahel või nad asjaomastest võimalustest ilma jätta. Seetõttu on sellistel mahahindlustel suur väljatõrjuv mõju. Kui turgu valitsev ettevõtja esitab tõendid selle kohta, et tegevus ei avalda väljatõrjuvat mõju, võtab Konkurentsiamet asjaomaseid tõendeid rikkumise tuvastamisel arvesse.

Mitut toodet hõlmavate mahahindluste puhul, mis ei sõltu sellest, kas kliendid rahuldavad kõik või enamiku oma ostunõudlusest vähemalt ühe toote puhul turgu valitseva ettevõtja kaudu, võib olla tegemist konkurentsireegleid rikkuva tegevusega, kui selline tegevus kaldub kõrvale toodete omadustel põhinevast konkurentsist ning võib väljatõrjuvat mõju avaldada. Nii on see tavaliselt juhul, kui mitut toodet hõlmav mahahindlus võimaldab turgu valitseval ettevõtjal laiendada turgu valitsevat seisundit ühelt turult teis(t)ele tur(g)ule ning kui see võib avaldada väljatõrjuvat mõju, näiteks turgu valitsevat seisundit tugevdades või seda kaitstes. Selliste mahahindluste puhul ei saa väljatõrjuvat mõju eeldada ning turgu valitseva seisundi kuritarvitamise tuvastamine Konkurentsiameti poolt eeldab väga põhjalikku analüüsi, sh potentsiaalselt hinna ja kulude testi.¹²⁷

Oluline on mõista, et nii sidumine kui ka komplektina müük võivad etteheidetavad olla reeglina vaid turgu valitsevat seisundit omavale ettevõtjale. See tähendab, et turul, kus ühelgi ettevõtjal ei ole turgu valitsevat seisundit, ei ole selline tegevus etteheidetav.

Sidumise ja paketistamise peamine oht seisneb nende võimes pärssida turu avatust ja takistada uute või väiksemate pakkujate turule sisenemist või laienemist. Kui teenusepakkujad seovad laadimisteenuste soodsama hinna tingimuseks teiste toodete või teenuste kasutamise, võib see viia olukorran, kus tarbijad eelistavad suuremate turuosaliste teenuseid pelgalt hinnasoodustuse tõttu. See võib moonutada konkurentsi, jättes kõrvale alternatiivsed teenusepakkujad, kes suudaksid pakkuda võrreldavaid või isegi paremaid teenuseid. Pikemas perspektiivis võib selline olukord viia hinnatõusuni, kuna konkurentsipurve väheneb ning turul valitsevad teenusepakkujad võivad oma positsiooni kuritarvitada.

Lisaks kitsendab sidumine tarbijate valikuvabadust, mõjutades neid tarbima teenuseid, mis ei vasta nende tegelikele vajadustele. Näiteks võib laadimisteenuse hind olla märgatavalt soodsam ainult siis, kui tarbija sõlmib pikaajalise lepingu sama teenusepakkuja muude teenuste kasutamiseks, näiteks kütuse või koduse elektrienergia ostmiseks. See loob sõltuvussuhte, mis kahjustab tarbijate võimalust valida teenuseid parima hinna ja kvaliteedi põhjal. Kui tarbijad on

¹²⁷ Vt nt Euroopa Kohtu otsus (viies koda), 12.5.2022. Servizio Elettrico Nazionale SpA jt versus Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato jt. Kohtuasi C-377/20, punkt 81. C:2022:379. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:62020CJ0377> (20.01.2025); Üldkohtu otsus (kuues koda laiendatud koosseisus), 14.9.2022. Google LLC ja Alphabet, Inc. versus Euroopa Komisjon. Kohtuasi T-604/18, punkt 643. EU:T:2022:541. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX:62018TJ0604> (20.01.2025).

sunnitud valima turgu valitsevas seisundis teenusepakkuja, vähendab see nii valikuvõimalusi kui ka turu üldist dünaamilisust, piirates konkurentsivõimeliste alternatiivide teket ja arengut.

Sidumine ja komplektina müük ei ole iseenesest keelatud, kui ettevõtja ei oma asjaomasel kaubaturul turgu valitsevat seisundit või tegevusel puudub konkurente välja tõrjuv mõju. Sellegipoolest kahjustavad need praktikad konkurentsi ja piiravad tarbijate võimalusi teha teadlikke ja vabalt valitud otsuseid. Konkurentsiamet jälgib ettevõtjate müügi-strateegiaid, sh sidumise ja paketestamise praktikaid ka tulevikus ja vajadusel sekkub, et tagada õiglane ja avatud konkurents, mis kaitseb tarbijate huve ning edendab turu ausat toimimist tervikuna.

4.7. Elektrienergia pakkujate osalemine laadimistaristu turul

Teiste Euroopa Liidu liikmesriikide kogemused näitavad, et kohalikud energiaettevõtjad on elektrisõidukite laadimistaristu turul aktiivsed ning nende oma on sageli märkimisväärne turuosa. Sama trend on märgatav ka Eestis, kus elektrienergia jaemüüjad on tugevalt esindatud avaliku laadimistaristu arendamisel. 2024. aasta 31. mai seisuga kuulus ligikaudu 80% avalikest elektrisõidukite laadimisjaamadest ettevõtjatele, kes tegutsevad ka elektrienergia jaemüügiturul. Selline turustruktuur tõstatab aga küsimusi õiglase konkurentsi kohta. On oluline tagada, et turuosalisel, kes ei tegele elektrienergia müügiga, ei satuks seetõttu ebasoodsamasse olukorda ning neid ei diskrimineeritaks. Kaks peamist probleemi, mis võivad konkurentsiolukorda moonutada, on seotud elektrienergia tarbimisandmete kasutamise ja hinnakujundamise praktikatega.

Üheks potentsiaalseks kitsaskohaks elektrisõidukite laadimistaristu turul on elektrienergia tarbimisandmete kättesaadavus ja nende võimalik kuritarvitamine konkurenti poolt. Laadimisteenuse pakkumine eeldab juurdepääsu elektrienergiale, mida saab kas ise tarnida (kui laadimispunkti käitajal on elektrivõrgu liitumispunkt) või osta lepinguliselt elektrimüüjalt. Kui energiaettevõtja tegutseb ka avaliku laadimistaristu turul ning tarnib laadimispunktide käitajatele elektrit, võib ta saada ligipääsu ärisaladustele või konkurenti kahjustada võivatele andmetele. See annab energiaettevõtjale võimaluse kasutada konkurentide tundlikku teavet (nt tarbimisandmeid) enda äriliste otsuste tegemisel viisil, mis võib moonutada konkurentsi-olukorda. Sellisel juhul tekib teabe asümmeetria, mis annab energiaettevõtjale ebaõiglase konkurentsielise ning kahjustab eelkõige neid turuosalisi, kes ei tegele elektrienergia jaemüügi või kaubandusega.

Eestis on kirjeldatud risk veel suhteliselt madal, sest enamik laadimispunktide käitajaid kasutab kinnisvaraomanike vabu elektrivõimsusi. Energiaettevõtja näeb laadimispunkti käitaja ja kinnisvaraomaniku ühiselt tarbitava energia andmeid, kuid kummagi tarbimismahu tuvastamine võib olla keerulisem. Samuti ei teki probleemi siis, kui laadimispunkti käitaja tarnib elektrienergiat täielikult ise. Siiski võib konkurenti andmete kogumine ja ärakasutamine pikas perspektiivis oluliseks konkurentsiprobleemiks kujuneda. Turuosalistel on oluline kirjeldatud riski teadvustada.

Teiseks võimalikuks riskiks on elektrienergia ebaõiglane hinnakujundus laadimistaristu käitamisel. Kui sama ettevõtja pakub elektrienergiat ja tegutseb laadimisteenuse turul, võib

ettevõtja oma laadimispunktides pakkuda oluliselt soodsamaid tariife võrreldes konkurentidega, kes peavad elektrit kolmandalt osapoolelt sisse ostma. Laadimispunktide käitajal, kes saab elektrienergiat oluliselt madalama hinnaga osta, on suurem võimalus rakendada laadimisteenuste turul röövellikku hinnakujundust (ka turuvallutuslik hinnakujundus, ingl k *predatory pricing*) – pakkuda tarbijatele laadimisteenust oluliselt odavamalt kui see oleks võimalik konkureerivatel ettevõtjatel.

Röövellik hinnakujundus on majanduslikult täpselt defineeritud strateegia, mille eesmärk on konkurentsi vähendamine või kõrvaldamine turul. Selline hinnakujundus võib esineda kahes vormis.¹²⁸

Esiteks võib see juhtuda siis, kui hinnad on madalamad kui ettevõtja keskmine muutuvkulu või keskmine välditav kulu, võib hinnapoliitikat pidada röövellikuks. Sellisel juhul puuduvad turgu valitseval ettevõtjal üldjuhul muud majanduslikud eesmärgid peale konkurentide kõrvaldamise, kuna müümine alla nende kulude taseme ei ole jätkusuutlik ega võimalda kasumit teenida.

Teiseks, kui hinnad jäävad alla ettevõtja keskmise kogukulu või pikaajalise keskmise juurdekasvukulu, kuid on siiski üle keskmise muutuvkulu või keskmise välditava kulu, võib sellist hinnapoliitikat pidada röövellikuks juhul, kui see on osa teadlikust strateegiast konkurentsi vähendamiseks või kõrvaldamiseks. Selline lähenemine võib turule eriti kahjulik olla, kuna see loob ebaõiglaseid tingimusi uute või väiksemate turuosaliste jaoks.

Röövellikku hinnakujundust iseloomustab seega hinna määramine tasemele, mis ei ole majanduslikult põhjendatud, välja arvatud juhul, kui eesmärk on konkurentsi kahandamine või kõrvaldamine turult. Kui konkurendid ei suuda samavõrd madalat hinda tarbijatele pakkuda, võivad nad klientidest ilma jääda, tegutseda kahjumiga ja lõpuks turult lahkuda. Olukorras, kus ettevõtjal ei ole enam turul konkurente, on ettevõtjal omakorda võimalus viia hinnad kõrgustesse, kus need toimiva konkurentsi korral ei oleks. Seega võib röövellik hinnakujundus kujuneda konkurente tõrjuvaks tegevuseks ning selle lõpptagajärgedeks võivad olla konkurentide väljatõrjumine, väike teenusepakkujate valik ja kõrged hinnad tarbijatele.

Vertikaalselt integreeritud ettevõtjad peavad hoiduma oma turupositsiooni kuritarvitamisest, muu hulgas andmete riskasutamisest ning ebaõiglase ja ebavõrdse hinnapoliitika kehtestamisest. Ettevõtjad peavad teadvustama oma positsiooniga seotud riske ning rakendama tõhusaid meetmeid, et vältida võimalikku ebaausat konkurentsieelist või oma positsiooni kuritarvitamist.

4.8. Ettevõtjate omavaheline koostöö

Arvestades eelkõige turu avanemise järgust tulenevat positsioonivõitlust ning ressursside – saadavalolevate parimate kinnistute, koostööpartnerite ning vabade elektrienergia jaotusvõrguressursside – krahmamist, oli ettevõtjate omavaheline koostöö Konkurentsiameti analüüsi

¹²⁸ Vt nt Euroopa Kohtu otsus (esimene koda), 2. aprill 2009. France Télécom SA versus Euroopa Ühenduste Komisjon. Kohtuasi C-202/07 P, punkt 109. EU:C:2009:214. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:62007CJ0202> (20.02.2025); Euroopa Kohtu otsus (suurkoda), 27.3.2012. Post Danmark A/S versus Konkurrencerådet. Kohtuasi C-209/10, punkt 27. EU:C:2012:172. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:62010CJ0209> (20.01.2025).

üheks võtmeküsimuseks. Positsioonivõitluse seisukohalt on oluline jälgida, kas turuosalised võivad piirata turule ligipääsu, sulgedes selle strateegiliselt oluliste kinnistute või oluliste koostööpartnerite kaudu teistele turuosalistele.

Avaliku laadimistaristu arendajad otsivad kiireid ja efektiivseid lahendusi, et laieneda ja alustada tegutsemist kinnistutel, kus on potentsiaalne tarbija. Nii on avaliku laadimistaristu valdkonnas kaks peamist osalist – kinnisvaraomanikud ja laadimistaristu arendajad –, kes sõlmivad vastastikuseid huve toetavaid koostöölepinguid. Sellised lepingud on levinud praktika ka mujal maailmas ja avavad lihtsustatud võimalusi laadimisjaamade paigaldamiseks kinnistutele. Koostöö hõlbustab paremate tingimuste saavutamist ja vähendab administratiivset koormust, mis omakorda aitab mõlemal osapoolel paremini oma eesmärgi täita ja vastastikku teineteise äritegevust toetada.

Ettevõtjatevaheline koostöö võib küll turu arengut toetada, kuid toob endaga kaasa ka riske. Kui ettevõtjad teevad koostööd oma äritegevuse kooskõlastamiseks ja koordineerimiseks, esineb alati teatav oht konkurentsi piiramiseks. Ettevõtjatevaheline koostöö võib endaga kaasa tuua negatiivse mõju konkurentsile, olenemata sellest, kas tegemist on horisontaalse või vertikaalse suhtega või kas ettevõtjatevahelisel koostööl on muu eesmärk kui konkurentsi-olukorra kahjustamine. Seega, kuigi kinnistu omanike ja avaliku laadimistaristu arendajate vaheline koostööleping on oma olemuselt vertikaalne kokkulepe, kuna see sõlmitakse tootmis- ja turustusahela eri tasanditel tegutsevate isikute vahel, võib see olla konkurentsi kahjustava mõjuga.

Näiteks on eksklusiivsuskokkulepetel oluline mõju konkurentsile ning need võivad pikas perspektiivis turu arengut oluliselt pärssida. Avaliku laadimistaristu turul võidakse eksklusiivsuskokkulepete sõlmimisega piirata laadimispunktide käitaja konkurentide võimalusi sama kinnistu või koostööpartneri kinnistute kasutamiseks. Taolisi kokkuleppeid sõlmitakse eeskätt turu algfaasis – strateegilise positsioonivõitluse faasis –, et tagada väärtuslikumatel kinnistutel ainsa teenusepakkuja positsioon.

Ühest küljest võib eksklusiivsuskokkulepete sõlmimine ettevõtjale investeringu tasuvuse kindlustada ja turupositsiooni hoidmist toetada. Näiteks võib eksklusiivsus motiveerida laadimistaristu rajamist kinnistutele, mis ilma eksklusiivsuskokkuleppeta ei oleks laadimispunktide käitajate jaoks piisavalt atraktiivsed. Teisest küljest võivad eksklusiivsuskokkulepped kujutada endast takistust turu arengule. Olukorras, kus laadimispunktide arv peaks tulevikus oluliselt suurenema ning ulatuma tuhandete laadimisjaamadeni, võivad eksklusiivsuskokkulepped konkurentsi piirata ja uute turuosaliste sisenemist raskendada.

Üha sagedamini rajatakse avalikult kättesaadav elektrisõidukite laadimistaristu eramaadele (nt toidupood, kaubanduskeskused, hotellid jms). Seda toetavad nii seadusest tulenevad nõuded kui ka asukohapõhine elektrisõidukite laadimise vajadus. Kui aga olulisemates piirkondades sõlmitakse eksklusiivseid kokkuleppeid ning laadimispunktide käitajal ainsana on sellistes olulistest piirkondades laadimispark, võib see mõjutada tarbijaid eelistama teatud kaubamärke ning kujuneda konkurentsieliseks. Lisaks võib nõrga konkurentsiiga kaasnedes laadimispunktide käitajate oluline motivatsioonilangus teenust laiendada või teenuse kvaliteeti

parandada. See kitsendab tarbijate valikuvõimalusi ja kinnisvaraomanike kasu. Sellised eksklusiivsuskokkulepped on üldjuhul pikaajalised ning soodsad eelkõige just laadimistaristu arendajatele ehk laadimispunktide käitajatele.

Kuivõrd valdkonna strateegiline eesmärk on viia laadimisjaamade arv praeguselt ligi 600 laadimisjaamalt mitme tuhande laadimisjaamani, on laadimispunktide käitajatel vaja ühel hetkel laadimisvõimsuse ja strateegiliste eesmärkide saavutamiseks laieneda. Eeskätt toimub laienemine nendes asukohtades, kus tarbija seda teenust enim vajab. Kui varem sõlmitud eksklusiivsuskokkulepete tõttu on konkurentide laienemisvõimalused oluliselt piiratud, võib see tuua olulist kahju nii tarbijatele kui ka valdkonna arengule laiema mastaabilt. Samale probleemile on pööranud suuremat tähelepanu ka Prantsusmaa konkurentsiamet¹²⁹.

Eksklusiivsuskokkuleppele konkurentsioigusliku hinnangu andmisel on oluline nii ettevõtjate turujõud kui ka konkurentsipiirangute iseloom. Mida suurem on ettevõtja turujõud, seda suurem on tema tegevuse mõju konkurentsiolekorradele ja seda tõenäolisem on kokkuleppes sisalduvate piirangute mõjul konkurentsiolekorra halvenemine. Vertikaalsed piirangud madala kontsentratsiooniga turgudel on suurema tõenäosusega probleemivabad. Euroopa komisjon leiab samas oma teatises „Suunised vertikaalsete piirangute kohta“, et turul, kuhu on raske siseneda ja kus domineerivad üks või mõned vertikaalsed struktuurid, võivad konkurentsipiirangud tuua kahju ja neid tuleb hoolikalt kontrollida.¹³⁰

Eksklusiivsuskokkulepped võivad mõjutada ettevõtja majanduslikku sõltumatust. Samuti võivad eksklusiivsuskokkulepped kaasa tuua lepingupartnerite valikuvabaduse piiramise ning seega konkurentsiolekorra kahjustumise. Kokkulepete mõju turule võib varieeruda, sõltudes suuresti konkreetse turu struktuurist. Kui eksklusiivsuskokkuleppe eesmärk on takistada konkurentide turule sisenemist, võib olla tegemist konkurentsioiguse rikkumisega.

Vertikaalsete kokkulepetele grupierandi määruse alusel ei peeta kokkulepet konkurentsikahjustavaks, kui see vastab kindlatele tingimustele: mõlema kokkuleppe osapoole turuosa on alla 30% ja kokkulepe ei sisalda raskejulisi piiranguid.¹³¹ Analüüsi raames kogutud andmed näitavad, et avaliku laadimistaristu vähemalt ühe arendaja turuosa on üle 30%, mis viitab sellele, et see ettevõtja ei saa grupierandile tugineda. Asjaolu, et grupierand ei kohaldu, ei tähenda aga automaatselt, et eksklusiivsuskokkulepe on konkurentsireeglitega vastuolus ja keelatud. Eksklusiivsuskokkulepete osapooled peavad eelkõige ise hindama, kas sõlmitavad kokkulepped on konkurentsioigusega kooskõlas või mitte.

Mitmes välisriigis on laadimistaristu arendajad suurte kaubanduskettide ja kinnisvaraarendajatega koostöölepinguid sõlminud, mis võimaldab neil hõivata eriti

¹²⁹ *Autorité de la Concurrence*. Charging stations for electric vehicles: the Autorité issues its opinion. - <https://www.autoritedelaconcurrence.fr/en/article/charging-stations-electric-vehicles-autorite-issues-its-opinion> (12.11.2024).

¹³⁰ Komisjoni teatis. Suunised vertikaalsete piirangute kohta (2022/C 248/01). – [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52022XC0630\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52022XC0630(01)) (20.01.2025).

¹³¹ Konsolideeritud tekst: Komisjoni määrus (EL) 2022/720, 10. mai 2022, Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes. – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:02022R0720-20240211> (20.01.2025).

atraktiivseid turusegmente ja parkimisplatside asukohti. Näiteks Soomes, kus jaekaubandussektor on väga kontsentreeritud, on üks suurimaid turuosalisi sõlminud lepingud juhtivate kaubanduskettidega. Selline lähenemine on Soomes uute tegijate jaoks turule sisenemise ja konkureerimise võimalusi vähendanud, piirates nende ligipääsu tulusatele asukohtadele.

Konkurentsi toimimiseks on seega hädavajalik, et kinnisvaraomanike või -arendajate ning laadimistaristu arendajate vaheline koostöö säilitaks turul avatuse. Turu avatuse säilitamine võimaldab kinnisvaraomanikel ja -arendajatel pakkuda oma kinnistul mitmekesiseid laadimisvõimalusi ning avatud turust kasu saavutada. Suurem arv potentsiaalselt konkureerivaid avaliku laadimisteenuse pakkujaid ühel kinnistul toob endaga kaasa suurema väärtuse nii tarbijatele kui ka kinnisvaraomanikule endale. Tänu konkrentsile suureneb kinnisvaraomanike renditulu laadimisjaamadelt ning potentsiaalselt paraneb kinnistul ka avaliku laadimisteenuse kvaliteet ja suureneb laadimisjaamade arv.

4.9. Mitte-avalike laadimisjaamade turul tegutsemine

Konkurentsiamet käsitles oma analüüsis lühidalt mitteavalikku elektrisõidukite laadimisturgu ja selle võimalikku mõju avaliku laadimistaristu konkurentsiolukorrale. Eelkõige keskenduti suurematele kinnisvaraarendustele ja korteriühistutele, kus laadimisvõimekuse loomine on mahukam ja ka äriolulisem, mistõttu on see tõenäoliselt laadimistaristu arendajate huvi fookuses.

Kinnisvaraarendajad on rõhutanud, et elektrisõidukite laadimisvõimekuse tagamine on kulukas ning nõuab täiendavaid investeeringuid. Kuigi turul otsitakse soodsamaid pakkumisi, tuvastas Konkurentsiamet, et paljudel juhtudel ei ole kinnisvaraarendajate korraldatud hangetel esitatud pakkumised omavahel võrreldavad.

Ühelt poolt esitasid mitmed pakkujad terviklahendusi, kus kogu laadimissüsteem paigaldati ühtse pakulina ning kogu investeering jäi kinnisvaraarendaja kanda. Teisalt pakkusid mõned laadimisjaamade paigaldajad võimalust katta osaliselt kulusid ise, tingimusel, et korteriomanikud sõlmivad pikaajalise lepingu, mille raames renditakse laadimisjaamu hiljem nende paigaldajatelt. Need kaks lähenemist on kinnisvaraarendajate jaoks erineva atraktiivsusega: osalise kulude katmisega mudel vähendab arendajate investeerimisriski, kuid tekitab konkurentsiolukorras ebavõrdsust väiksemate arendajate suhtes, kellel puuduvad sarnased ressursid või riskivalmidus. Laadimisjaamade paigaldajad katavad kulud osaliselt või täielikult, võttes sellega ka riski, et korteriühistutes ei pruugi elektrisõidukite laadimisvõimekuse järele piisavat nõudlust kujuneda. Sellist riski ei pruugi väiksemad laadimistaristu arendajad olla valmis kandma.

Turul esineb agressiivse iseloomuga pakkumisi, mille puhul laadimispunktide käitajad võtavad lühiajaliselt enda kanda ulatuslikud investeerimis- ja äririskid, mida üldjuhul kannab tellija. Sellised pakkumised on tellijatele arusaadavatel põhjustel ahvatlevad. Samas võimaldab sellistel tingimustel kokkulepe laadimispunktide käitajal oma turuosa

jõuliselt suurendada ning see võib kujutada endast riski konkurente tõrjuvaks käitumiseks.

Samas tuleb arvestada, et osamakselahendused, kulude jaotamine pikemale perioodile ning finantsjuhtimise eri tööriistad on kättesaadavad ka teistele turuosalistele. Nutikate finantsjuhtimise instrumentide kasutamine võib olla kasulik nii kinnisvaraarendajatele kui ka tarbijatele, kuna see soodustab investeringuid, mis muidu võiksid tegemata jääda. Siiski on turuosaliste jaoks oluline teadvustada, et nutikate finantslahenduste ning turu moonutamise ja konkurentide väljatõrjumise vahel on oluline erinevus.

Kulude vähendamiseks on kinnisvaraarendajad ja korteriühistud koostöös laadimistaristu arendajatega mitmesuguseid nutikaid tehnoloogilisi lahendusi kasutanud. Amet aga tuvastas, et nutikate tehnoloogiate kasutamine kinnistutel võib luua tehnilisi piiranguid, mis vähendavad korteriomanike seas valikuvabadust laadimispunktide käitajate hulgas. Üheks selliseks süsteemiks on näiteks dünaamilise koormusjaotusega laadimissüsteemid.

Dünaamiline koormuse juhtimine on energiahalduse lahendus, mis optimeerib elektriautode laadimist vastavalt reaalaja energianõudlusele ja võrgutingimustele. See süsteem jaotab elektrivõrgu koormust dünaamiliselt, vähendades elektrivõrgu ülekoormust ja tagades elektriautode laadimise kontekstis maksimaalse laadimiskiiruse tingimustes, kus elektrivõrgu üldine tarbimine on madal. Lisaks aitab see säilitada võrgu stabiilsust, vähendada võrgu arendamisega seotud kulusid ja teatud juhtudel vältida kallite uuenduste tegemist taristule.

Ameti hinnangul võib näiteks eramutes ja kortermajades dünaamilise koormusjaotusega süsteemi kasutamine iseseisvalt kasulik olla nii kinnisvaraarendajatele kui ka tarbijatele, kuna taolise süsteemiga suurendatakse elektrivõrgu üldist efektiivsust, mis vähendab nii investeerimiskulu kui ka hilisemaid kulusid. Samas võib dünaamilise koormusjaotusega energiahalduse süsteemi sidumine laadimisseadmetega kujuneda tarbijavalikuid piiravaks asjaoluks.

Kui dünaamilise koormusjaotuse energiahalduse süsteem on üles ehitatud viisil, mis võimaldab elektrisõidukite koduse laadimise kontekstis kasutada ainult süsteemi haldaja laadimisseadmeid, võib see kujutada endast tehnilist barjääri ja liigituda seosmüügiks (vt peatükk 4.6.2). Tehniline seosmüük dünaamilise koormusjaotuse kontekstis tähendab, et siduv toode (dünaamilise koormusjaotuse haldussüsteem) ja seotud toode (elektrisõiduki laadimisjaam) on tehniliselt integreeritud ning neid ei saa üksteisest eraldada ega eraldi kasutada. Selline seosmüük võib piirata konkurentsi ja vähendada tarbijate valikuvõimalusi, muutes nad sõltuvaks konkreetsest teenusepakkujast.

Kirjeldatud tehniline barjäär ei pruugi otseselt konkurentsireegleid rikkuda, kuid sellega kaasneb risk, et dünaamilise koormusjaotusega süsteemi ja seeläbi tarbijate laadimisseadmete üle ainukontrolli omav osapool võib tõsta laadimisseadmete ostu-, haldus- või rendihinnad ebaõiglaselt kõrgele tasemele, kuna tarbijate võimalused alternatiivide kaalumiseks on piiratud. Ameti hinnangul on oluline tagada tarbijatele vabad valikuvõimalused ja konkurentsivõimelised laadimispunktide käitajad ka koduse laadimise puhul, et tarbijad turukonkurentsisist maksimaalset kasu saaksid.

Amet tuvastas elektrisõidukite laadimistaristu analüüsis, et Eestis on mitteavaliku laadimisteenuse turul levinud äriühendused, kus avalike ja mitteavalike laadimispunktide käitajad pakuvad kombineeritud komplektina müügi raames omavahel seotud soodustusi. Näiteks võivad koduse laadimisjaama omanikud saada soodustusi sama laadimispunkti käitaja avalikes laadimisjaamades, mida ilma koduse laadimisjaama olemasoluta ei pakutaks.

Kombineeritud komplektina müügi (või mitut toodet hõlmavate allahindluste) puhul on võimalik kodust ja avalikku elektrisõiduki laadimist eraldi osta, kuid neid müüakse koos soodsama hinnaga kui eraldiseisvalt ostes (vt peatükk 4.6.2). Kuigi selline praktika ei pruugi otseselt konkurentsireegleid rikkuda, võib see siiski mõjutada turu arengut, piirates tarbijate valikuvõimalusi ning pakkudes hinnasoodustusi vaid juhul, kui tarbijad kasutavad korraga mitut teenust.

Avalike ja mitteavalike laadimisjaamade kombineeritud komplektina müük ning sellega kaasnevad tarbijatele pakutavad soodustused võivad ebavõrdsesse olukorda seada avalike laadimispunktide käitajad, kes ei tegutse mõlemal turul. Sarnases olukorras on Taani konkurentsiamet soovitanud sellised paketiühendused piirata või keelata, et tagada turu jätkusuutlikkus ja edendada konkurentsi mõlemal turul.¹³²

4.10. Riiklik juurdepääsupunkt

Konkurentsiamet leidis kütuseturu analüüsis¹³³, et läbipaistvuse ja tarbijate huvide kaitse seisukohalt on oluline turuosaliste ja tarbijate vahel teabe asümmeetriat vähendada. Informatsiooni asümmeetria tekib olukorras, kus ühel poolel, praegusel juhul laadimispunkti käitajatel, on rohkem teavet hindade ja asukohtade kohta kui tarbijatel. See eelis võimaldab laadimispunktide käitajatel teha otsuseid viisil, mis võib kahjustada tarbijate huve, näiteks kehtestada kõrgemaid hindu.

Informatsiooni asümmeetria välistamiseks ning laadimispunktidega seotud staatiliste ja dünaamiliste andmete kättesaadavaks tegemiseks on Euroopa Liidu tasandil seatud nõuded nii liikmesriikidele kui ka laadimispunktide käitajatele.

Liikmesriigid pidid 31. detsembriks 2024 looma riikliku juurdepääsupunkti¹³⁴ – digiliidese, mis on ühtne andmete juurdepääsu punkt.¹³⁵ Riikliku juurdepääsupunkti kaudu peaks avatud ja mittediskrimineerival alusel kõikidele andmekasutajatele kättesaadavaks tegema järgmised andmed:

- laadimispunktide käitajate käitatavate üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide staatilised andmed:
 - alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide geograafiline asukoht;
 - pistmike arv;

¹³² Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Konkurrencen på markedet for opladning af elbiler. Kättesaadav: <https://kfst.dk/analyser/kfst/publikationer/dansk/2023/20231214-konkurrencen-paa-markedet-for-opladning-af-elbiler> (31.12.2024).

¹³³ Konkurentsiamet. Kütuseturu analüüs. Kättesaadav: <https://www.konkurentsiamet.ee/uudised/eesti-kutuseturg-toimib-aga-vajab-tarbijaja-huve-teenivat-tohusat-jarelevalvet-ja> (04.11.2024).

¹³⁴ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 20 lõige 4.

¹³⁵ Alternatiivkütuste taristu määrus artikkel 2 punkt 38.

- puuetega inimeste jaoks ette nähtud parkimiskohtade arv;
- laadimisjaamade ja tankla omaniku ja käitaja kontaktandmed;
- lahtiolekuajad;
- täiendavad staatilised andmed nende käitatavate üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide kohta:
 - tunnuskoovid, vähemalt laadimispunkti käitaja tunnuskoovid;
 - pistmiku tüüp;
 - voolu tüüp (vahelduv-/alalisvool);
 - laadimisjaama maksimaalne väljundvõimsus (kW);
 - laadimispunkti maksimaalne väljundvõimsus (kW);
 - sõidukitüübi ühilduvus;
- dünaamilised andmed nende käitatavate üldsusele juurdepääsetavate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide kohta:
 - käituseisund (töökorras/rikkis);
 - kättesaadavus (kasutuses / ei ole kasutuses);
 - korrapõhine hind;
 - tarnitud elektrienergia on 100% ulatuses taastuv (jah/ei).

Laadimispunktide käitajad või laadimispunktide omanikud peavad hiljemalt 14. aprilliks 2025 tagama eelnimetatud staatiliste ja dünaamiliste andmete tasuta kättesaadavuse.¹³⁶ Samuti peab laadimispunktide käitaja või vastavalt laadimispunktide omanik looma ühtsetele tehnilistele nõuetele vastava rakendusliidese, mis võimaldab tasuta ja piiramatut juurdepääsu eelnimetatud andmetele, ning esitama selle rakendusliidese kohta teabe riiklikule juurdepääsupunktile.

Konkurentsiameti hinnangul aitavad alternatiivkütuste taristu määruks toodud riikidele ja ettevõtjatele pandud nõuded laadimispunktide staatiliste ja dünaamiliste andmete esitamise kohta vähendada informatsiooni asümmeetriat turuosaliste ja tarbijate vahel. Informatsiooni kättesaadavus suurendab tarbijate teadlikkust ja parandab nende võimalusi oma ostuotsuseid optimeerida. Kui tarbijatel on ligipääs täpsele ja ajakohasele informatsioonile, on nad paremini kaitstud kõrgete hindade ja turu võimaliku kontsentreerumise eest.

Hetkel tarbijatele esitatav teave laadimispunktide kohta on ebapiisav: laadimishindadest ülevaate saamine on keeruline ning enamik avalikke laadimisjaamu ei esita kohapeal hinnainfot. Seetõttu võib laadimise kogumaksumus selguda alles pärast laadimise lõpetamist. Konkurentsiameti hinnangul on oluline, et Eestis oleks toimiv riiklik juurdepääsupunkt, mis kajastaks reaajas muu hulgas laadimise jaemüügi hinda ning laadimisjaamade asukohti, saadavust, tehnilist korrasolekut ja pistmike tüüpe.

Mänguteooria selgitab, kuidas eri turuosalistes vastastikuse mõju tingimustes strateegilisi otsuseid teevad. Kui turul on suurem läbipaistvus ja tarbijad on paremini informeeritud, peavad ettevõtjad kohandama oma käitumist. Ettevõtjad seisavad silmitsi vajadusega eristuda konkurentidest kas paremate hindade, kvaliteedi, lisateenuste või avaliku ruumi tingimuste pakkumise kaudu. Mänguteooria kohaselt tekib selline olukord siis, kui iga ettevõtja püüab oma

¹³⁶ Alternatiivkütuste taristu määruks artikkel 20 lõige 2.

strateegiaid optimeerida, et meelitada tarbijaid, samal ajal arvestades konkurentide võimalikke vastusamme.

Selline dünaamika looks suurema konkurentsi ja nügiks ettevõtjaid soodsamaid hindu pakkuma või oma teenuse kvaliteeti parandama. Lõpptulemusena võidab tarbija, kes saab ligipääsu õiglastele turuhindadele ja parematele laadimisvõimalustele. Kui ettevõtjate vahelised strateegilised valikud põhinevad läbipaistval teabel, siis suurendab see tõenäosust, et turul valitseb tõhusam konkurents.

Oluline on, et avalikult kättesaadavate elektrisõidukite laadimisjaamade hindade kuvamise süsteem ei annaks tarbijatele aegunud andmeid, vaid võimaldaks pakkuda reaalsel ajal põhinevaid andmeid, mis soodustaks tarbijaid informeeritud otsuseid tegema ja millel oleks seeläbi tarbijatele väärtus. Samuti ei tohiks süsteem võimaldada tulevikuks kavandatavate või prognoositavate hindade kuvamist, kuna see võib konkurentidel hõlbustada hindade koordineerimist, mis kujutaks endast hinnasignaali edastamist (ingl k *price signalling*).

Hinnasignaali edastamisel võib olla mitu konkurentsi pärssivat mõju. Esiteks võib see soodustada vaikiva kokkuleppe teket, s.t ilma ametliku või õiguslikult tõendatava kokkuleppeta võivad konkurendid oma hindu ühtlustada ja hindadega konkureerimist vähendada. Teiseks võib konkurents väheneda, sest konkurendid, kes teavad üksteise hinnamuutusi ja tegevusi etteulatavalt, saavad oma hindu ja tegevust samas suunas kohandada, vähendades sellega tarbijate jaoks soodsa hinnakonkurentsi eeliseid. Lõpuks võivad hinnasignaalid luua turule sisenemise barjääre, sest potentsiaalsed uued turuletulijad tajuvad hinnastruktuuri juba „lukustatuna” ning võivad turule tulemisest loobuda või oma strateegiaid kahjulikul moel kohandada.

Laadimispunktide kättesaadavust ja reaalhindu kuvav juurdepääsupunkt pakub laadimispunktide käitajatele lisandväärtusena andmeid, mida saab teoreetiliselt kasutada dünaamilise hinnakujunduse rakendamiseks. Austria konkurentsiamet on hoiatanud, et see võimaldab suure nõudlusega asukohtades marginaale tõsta, teenides lisatulu tarbijakäitumise madalast hinnatundlikkusest ning suurendades tarbijate kogukulusid.

Eestis on laadimispunktide hinnad üldiselt fikseeritud vastavalt ettevõtjate kodulehtedel avaldatud hinnakirjadele, eristamata asukohti (v.a mõned koostööpartnerid), mistõttu on dünaamiline hinnakujundus seni Eestis haruldane. Samas tuleb arvestada, et sellised praktikad võivad tulevikus turul esile kerkida. Siiski aitab tugev konkurents ja laadimisjaamade paljusus kõrge kasutusaktiivsusega piirkondades seda riski vähendada.

Analüüsi koostamise hetkel puudub Eestis laadimisvõimaluste juurdepääsupunkt, kuid erasektor pakub analüüsi koostamise ajal eri kaardirakenduste (nt Google Maps, Waze jms) kaudu tarbijatele piiratud võimalusi hindade kuvamiseks ja võrdlemiseks. Samas on nende rakenduste kaudu edastatav teave kas tehnilise kirjelduse tasandil või põhineb osaliselt tarbijate enda sisestatud minevikulistel andmetel. Kuigi tarbijate sisend võib olla väärtuslik, mõjutab see sageli andmete kvaliteeti ja üldistamise võimalusi ning võimaldab andmeid saboteerida või manipuleerida.

Konkurentsiamet peab oluliseks, et riiklik juurdepääsupunkt ning selle andmekogum asuks riigi haldusalas, tagades andmete usaldusväärsuse ja läbipaistvuse kõigis Eesti geograafilistes

piirkondades. Andmestik peaks olema kättesaadav ka erasektorile, võimaldades neil andmeid väärindada, pakkuda tarbijatele kvaliteetseid teenuseid ning kuvada reaalajal põhinevaid andmeid.

4.11. Laadimispunktides informatsiooni pakkumine

Avalike laadimispunktide puhul kujuneb hind tarbijale maksimaalse lubatud laadimisvõimsuse alusel, kuid praktikas ei pruugi tarbija alati seda maksimaalset kiirust saavutada. Maksimaalse kiiruse saavutamist võivad mõjutada eri tegurid, nagu elektrisõiduki tehnilised parameetrid, ilmastikutingimused, akude täituvus ja temperatuur ning asjaolu, kas laadimisjaama kasutab samal ajal mitu sõidukit. Kuigi lubatud maksimaalse laadimiskiiruse mittesaavutamist võivad mõjutada objektiivsed tegurid, siis ei tohiks laadimispunktide käitajad isikliku kasu saavutamise eesmärgil tarbijate teadmatust ära kasutada.

Selles küsimuses ei viinud amet läbi põhjalikku andmetele tuginevat analüüsi, kuid amet külastas eri ettevõtjate avalikke laadimispunkte Tallinnas ja Tartus. Amet hindas, millist informatsiooni pakuvad eri turuosalisel tarbijatele laadimispunktis kohapeal. Amet viis läbi vaatluse viieteistkümnes laadimispargis viie ettevõtja seas.¹³⁷

Amet tuvastas, et kõik vaatlusalused laadimispargid esitasid tarbijatele põhiinformatsiooni maksimaalse lubatud laadimiskiiruse ja pistmikute tüüpide kohta. Siiski selgus, et enamik laadimispunktide käitajatest suunab kasutajad täiendava teabe – näiteks hindade ja muude tingimuste – saamiseks oma nutirakendustesse. See lähenemine viitab kohapealse info kättesaadavuse ja läbipaistvuse piiratusel, eriti olukorras, kus tarbijatel puudub võimalus või soov rakendusi kasutada.

Erandina jäi vaatluse alla üks laadimispunktide käitaja, kes edastas laadimisjaama infotahvlil läbipaistvalt, et maksimaalne laadimiskiirus võib väheneda, kui sama laadimisjaama kasutab samal ajal teine elektrisõiduk. Sellisel juhul laadimiskiirus alaneb, kuid tarbija tasub endiselt maksimaalse laadimiskiiruse hinna alusel. Samas puudus kõigil vaadeldud laadimispunktide käitajatel viide sellele, et tarbijate endi sõiduki tehnilised piirangud võivad takistada reklaamitud laadimiskiiruse saavutamist. Sellise teabe puudumine võib viia tarbijate eksimusse laadimisteenuse tegelike võimaluste ja piirangute osas.

Tarbijate vaatepunktist võib maksimaalse laadimisvõimsuse tagamata jätmise mitmeti probleemne olla. Esiteks, kui tarbijale ei ole selgitatud, et laadimisjaama laadimiskiirus alaneb mitme auto laadimise korral, põhineb teenuse ostmise otsus eeldusel, et maksimaalne lubatud laadimiskiirus on realselt saavutatav. Sellises olukorras ei pruugi tarbija mõista, et laadimisteenuse eest tasutud summa eest võib ta saada oluliselt vähem elektrienergiat kui maksimaalse laadimiskiiruse korral. Lisaks jääb tarbija teabe asümmeetrilise tõttu ilma võimalusest valida alternatiivne laadimisvõimalus.

Tarbijate heaolu halveneb eriti juhul, kui makstakse maksimaalse laadimisvõimsuse eest, kuid seda ei saavutata, ning lisaks rakendub ajatariif, mille osatähtsus Eestis on praegu küllaltki

¹³⁷ Konkurentsiametile teada, kuid analüüsi neutraalsuse huvides turuosaliste ega laadimisparkide nimesid ega asukohti ei avalikustata.

madal. Ajatariifi puhul arvutatakse teenuse hind laadimisaja alusel, mis tähendab, et aeglasem laadimine pikendab laadimisaega ja suurendab seeläbi tarbija kogukulu. Kui laadimiskiirus jääb ettevõtja teadlike valikute või tehniliste piirangute tõttu alla lubatud taseme, võib tarbija seda eksitavaks pidada. See tõstatab küsimuse, kas ettevõtjatel on piisav vastutus tagada lubatud laadimiskiirus, mille alusel tarbijad on nõus maksma.

Laadimispunktide käitajad ei ole vastutavad tehniliste ja füüsikaliste tegurite eest, mis piiravad elektrisõiduki laadimiskiiruse vastuvõtuvõimet. Siiski on äärmiselt oluline tagada tarbijatele piisav teadlikkus tegelikust laadimiskiirusest ja seda mõjutavatest asjaoludest, et võimaldada tarbijatel informeeritud otsuseid teha. Kui tarbija kasutab laadimisjaama, eeldades laadimisvõimsust 300–400 kW, kuid ei saavuta seda, võib tarbija maksta kiiruse eest, mida tegelikult ei pakuta. Sellises olukorras oleks tarbijal olnud võimalus valida alternatiivne, soodsama hinnaga laadimisjaam, ilma et ta oleks loobunud maksimaalselt saavutatavast laadimiskiirusest. Tarbija huvide kaitsmiseks on seetõttu ülioluline tagada läbipaistvus ja täpne teave laadimiskiiruse ning seda mõjutavate tegurite kohta.

4.12. Riigi roll laadimistaristu elavdamisel

Laadimistaristu rajamine on pikaajaline ja keerukas protsess, mis eeldab strateegilist planeerimist ning koostööd avaliku ja erasektori vahel. Kohalikel omavalitsustel ja riigil on oluline hinnata, kas turg on valmis võtma riske ja investeerima hajaasustusega piirkondadesse ning maanteevõrkude ümbrusesse. Praegu on sellistesse piirkondadesse tehtud investeeringud jäänud napiks, mis näitab vajadust täiendava analüüsiga võimalikke turuhäireid ja riske selgitada. Samuti on vajalik hinnata, kas erasektor suudab ja tahab panustada taristu arendamisse piirkondades, kus tarbimine on hooajaline ning teenuste pakkumine vajab konkurentsitingimuste loomist, et tagada tarbijatele õiglane hind ja kvaliteet.

Eestis nähakse elektrisõidukite laadimistaristu arendamist peamiselt erasektori vabal turul pakutava ülesandena, kuid selline lähenemine toob kaasa mitu väljakutset. Hetkel ei ole laadimistaristu arendamine riigi otsene prioriteet olnud. Riik keskendub eelkõige raskeveokite laadimistaristu arendamisele, et täita Alternatiivkütuste taristu määruse nõudeid. Kuigi raskeveokite laadimistaristu on oluline, peaksid prioriteedid ulatuma ka laiemalt kergsõidukite ja hajaasustusega piirkondade vajaduste katmiseni, et tagada taristu terviklik areng.

Laadimispunktide käitajad on väljendanud soovi ja vajadust olla tihedamalt kaasatud koostööprojektidesse avaliku sektoriga, et ühiselt laadimistaristut arendada ning dubleerimist ja infosulgu vältida. Selline koostöö peaks olema mitte-diskrimineeriv, tagades kõigile turuosalistele võrdse ligipääsu ja võimaluse panustada valdkonna arengusse. Mitte-diskrimineeriva koostöö tulemusel on võimalik kujundada laiaulatuslik, konkurentsivõimeline ja tarbijatele parimaid lahendusi pakkuv laadimistaristu, mis vastab ka kohalikele ja rahvusvahelistele nõuetele.

Terviklik laadimistaristu eeldab strateegilist visiooni ja eesmärki, mis toetab rohepöoret ja elektrisõidukite kasutuselevõttu. Riigi roll peaks seisnema soodsa keskkonna loomises, sealhulgas regulatiivsete barjääride kaotamises, investeeringute julgustamises ning vajadusel täiendavate toetuste pakkumises piirkondades, kus turujõud üksi lahendusi ei paku.

Hajaasustusega piirkondadesse laadimistaristu rajamisel vajab erasektor tõhusaid partnerlussuhteid avaliku sektoriga, et minimeerida riske ja maksimeerida kasu kogu ühiskonnale.

Kokkuvõttes on oluline, et laadimistaristu arendamine lähtuks pikaajalisest strateegiast, mis arvestab nii kohalikke kui ka rahvusvahelisi vajadusi. Avaliku ja erasektori koostööl on selles keskne roll, tagades tarbijatele kvaliteetse, taskukohase ja ligipääsetava teenuse kõigis Eesti piirkondades.

4.12.1. Riigihanked

Eestis on avalike riigihangete kaudu elektrisõidukite laadimisjaamade rajamiseks tehtud väga vähe edusamme – perioodil 01.01.2020–13.11.2024 on korraldatud vaid kaks vastavat riigihanget, üks Sihtasutuse Võrumaa Arenduskeskuse¹³⁸ ja teine Eesti Posti poolt¹³⁹. Taani, Saksamaa ja Rootsi konkurentsiametite soovitude kohaselt peaksid kohalikud omavalitsused (KOV-id) laadimistaristu arendamises aktiivsema rolli võtma, tagades seejuures, et riigihanked on avatud, kaasavad ning üles ehitatud viisil, mis võimaldab mitmel riigihankes osalejal riigihanke täitmise perioodil omavahel konkureerida. Näiteks võiks ühele kinnistule lubada laadimisjaamu rajada mitmel laadimispunkti käitajal – see suurendab konkurentsi ja valikuvõimalusi.

Oluline on vältida olukordi, kus avalik sektor või omavalitsused loovad laadimiskohtade haldamisel või riigihangetes eelistuse kindlatele ettevõtjatele. Saksamaa ja Hollandi kogemused näitavad, et eksklusiivsete õiguste andmine ühele laadimispunkti käitajale parimates asukohtades, näiteks bensiinjaamades või maanteedee teenindusaladel, võib põhjustada turgu valitsevaid turupositsioone ja piirata teiste turuosaliste võimalusi. See omakorda pärsib konkurentsi ja vähendab tarbijate valikuvõimalusi. Saksamaa „Deutschland-Netz“ on aga positiivne näide sellest, kuidas avalik sektor saab laadimistaristu arendamisele kaasa aidata, võimaldades riigihangete kaudu mitmel osalejal turule pääseda ja vähendades seeläbi turgu valitsevate ettevõtjate mõju.

Riik peab tagama, et avaliku sektori hallataval kinnisvaral, maanteedee ääres ja muudes strateegilistes kohtades on laadimistaristu rajamise protsess konkurentsi toetav. Vajadusel tuleb riigil ise läbi avatud ja läbipaistvate riigihangete laadimisjaamu rajada, et vältida eelistusi riigiettevõtjatele või teistele üksustele. Ainult sel viisil on võimalik kindlustada õiglane ja konkurentsivõimeline turg, mis soodustab laadimistaristu laienemist ja tõstab tarbijate valikuvõimalusi üle Eesti.

4.12.2. Euroopa Ühendamise Rahastu

Euroopa Ühendamise Rahastu (ingl k *Connecting Europe Facility, CEF*) pakub olulist tuge investeerimiskindluse suurendamiseks, edendades majanduskasvu, tööhõivet ja konkurentsi-

¹³⁸ Riigihangete infoportaal. Elektrilaadimistaristu ehitamine. Riigihanke viitenumber: 273521. – <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/6746988/general-info> (13.11.2024).

¹³⁹ Riigihangete infoportaal. Elektrisõidukite laadijate rent koos haldustarkvaraga. Riigihanke viitenumber: 267652. – <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/6196624/general-info> (13.11.2024).

võimet läbi sihipäraste investeeringute taristule Euroopa tasandil¹⁴⁰. Euroopa Ühendamise Rahastu alternatiivkütuste taristu programm (ingl k *Alternative Fuels Infrastructure Facility, AFIF*) keskendub muu hulgas laadimistaristu arendamisele ja väljaehitamisele Euroopa Liidu liikmesriikides, sealhulgas Eestis¹⁴¹.

2023. aastal on AFIF-programmi raames toetust saanud kolm Eestis tegutsevat ettevõtjat: Eleport, Elektrum ja Enefit, kes said toetusi rajada laadimispunkte üle Baltikumi. Toetusega nähakse spetsiifiliselt ette 122 uue laadimispunkti rajamist 60 asukohta üle Eesti, aidates oluliselt kaasa riigi laadimistaristu laienemisele ning vastates kasvavale nõudlusele elektrisõidukite laadimise järele. Oluline on markeerida, et toetuste pakkumise voorus oli võimalus osaleda kõigil ettevõtjatel.¹⁴²

Algatus mängib olulist rolli Eesti avaliku laadimistaristu arendamises, laiendades võrgu ulatust ja toetades riiklike ning Euroopa Liidu kliimaeesmärkide saavutamist. Projekti juhib Kliimaministeerium. Rahastuse abil vähendatakse ettevõtjate investeerimiskriske, mis võimaldab rajada uusi laadimispunkte. See suurendab taristu kättesaadavust, soodustades tarbijate usalduse kasvu elektrisõidukite taristu vastu ning toetades sektori edasist arengut.

¹⁴⁰ Kliimaministeerium. CEF Transport. – <https://kliimaministeerium.ee/liikuvus/eriprojektid/cef-transport> (21.11.2024).

¹⁴¹ European Commission. Commission makes €1bn available for recharging and refuelling points under the Connecting Europe Facility (CEF). – https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-makes-eu1bn-available-recharging-and-refuelling-points-under-connecting-europe-facility-2024-02-29_en (21.11.2024).

¹⁴² Kliimaministeerium. Eestisse rajatakse 122 uut elektrisõidukite laadimispunkti. – <https://kliimaministeerium.ee/uudised/eestisse-rajatakse-122-uut-elektrisoidukite-laadimispunkti> (21.11.2024).

5. Konkurentsiameti soovitused konkurentsiolukorra parandamiseks

Elektrisõidukite avaliku laadimistaristu turu analüüsi tulemustest ilmneb, et sektor seisab silmitsi mitme väljakutsega, mis võivad ausat konkurentsi ohustada ja laadimistaristu jätkusuutlikku arengut takistada. Need soovitusel on koostatud eesmärgiga parandada turu läbipaistvust, suurendada tarbijate võimalusi ning avardada konkureerimist nii tiheasustusega aladel kui ka hajaasustusega piirkondades. Soovituste keskmes on meetmed, mis aitaksid ennetada ja leevendada võimalikke konkurentsiprobleeme ning soodustades laadimisteenuse pakkumist ausa hinnakujunduse, avatud ligipääsu ning läbipaistvate äripraktikate raames. Seeläbi on võimalik luua tasakaalustatud turukeskkond, mis soodustab innovatsiooni, tõmbab ligi uusi turuosalisi ja tagab tarbijatele laiemad valikuvõimalused.

Arvestades analüüsi raames selgunud asjaolusid, teeb Konkurentsiamet KonkS § 61 lõike 1 alusel alljärgnevad soovitusel turuolukorra parandamiseks järgnevatele osapooltele: riigile ja KOV-idele; jaotusvõrguettevõtjatele; kinnisvaraarendajatele ja kinnisvaraomanikele; laadimispunktide käitajatele; elektrienergiat ja laadimisteenust pakkuvatele ettevõtjatele.

5.1. Soovitusel riigile ja KOV-idele

5.1.1. Soovitus: riikliku juurdepääsupunkti loomine

Eesmärk

- Tarbijatel on reaalajas ligipääs selgele ülevaatele laadimispunktide staatilistest ja dünaamilistest andmetest, sh laadimispunktide hindadest, asukohtadest ja saadavusest.
- Tarbijad saavad laadimisteenuse pakkuja valikul teha teadlikumaid otsuseid.

Mida silmas pidada

- Riiklik juurdepääsupunkt peab olema kõigile mugavalt ja võrdsetel tingimustel kättesaadav ning põhinema reaalaja andmetel.
- Mobiilirakendused ja veebikeskkonnad, mis pakuvad reaalajas infot, on olulised tööriistad, kuid riik peab tagama, et laadimisjaamade andmestik (sh hindade ja asukohtade info) on kättesaadav mitte-diskrimineerivatel tingimustel (vt peatükk 4.10).

5.1.2. Soovitus: konkurentsi elavdamine

Eesmärk

- Laadimisteenuste turul on tugev konkurents nii suuremates linnades kui ka väiksemates piirkondades.
- Ei ole olulisi turule sisenemise takistusi ning turule sisenevad uued ettevõtjad.
- Tarbijate valikuvõimalused on laiemad.

Võimalikud lahendused

- **Elektrienergia jaotusvõrguga liitumise protsesside kiirendamine ja kulude vähendamine.** Kõrged liitumistasud ja pikk menetlustähtaeg aeglustavad uute

laadimisjaamade rajamist, mis omakorda vähendab konkurentsi ja teenusepakkujate valikut. Liitumisprotsesside kiirendamine ja kulude vähendamine aitaksid toetada taristu laienemist ning soodustada turule sisenemist. Seetõttu tuleks põhjalikumalt analüüsida elektrivõrguga liitumisega seotud küsimusi ja kaaluda sellega seotud soodustuste pakkumist laadimispunktide käitajatele (vt peatükk 4.4).

- **Laadimistaristu äärealadele rajamise toetamine.** Laadimistaristu rajamine äärealadele ei pruugi olla ettevõtjatele lühiajaliselt kasumlik, kuid see aitab luua laiemat konkurentsi ja toetab tarbijate liikumisvabadust üle Eesti. Riik ja omavalitsused võiksid kavandada meetmeid või toetusi, mis suurendaksid ärimudelite tasuvust ka madalama nõudlusega piirkondades ning soodustaksid konkurentsi selliselt, et ka hajaasustusega piirkondades tegutseksid mitmed teenusepakkujad (vt peatükk 3.2 ja 4.4).
- **Koostöö ja ühine infoväli erasektoriga teedevõrgu ja investeeringute valdkonnas.** Konkurentsiamet soovib otsida koostöövõimalusi erasektoriga teedevõrgu ja investeeringute valdkonnas, näiteks maanteede puhkepeatustes laadimistaristu kättesaadavuse tagamiseks. Samuti on oluline suurendada infopõhist kaasatust ning edendada koostööd riiklike taristuprojektidega mittediskrimineerival viisil (vt peatükk 4.12).
- **Riigihangete läbipaistvuse ning õiglaste ja võrdsete tingimuste tagamine.** Laadimistaristu laiendamiseks korraldatavad riigihanked tuleks läbi viia võimalikult läbipaistvalt. Hanke ülesseadmine peaks võimaldama mitmel turuosalisel osaleda ning välistama eksklusiivsuse või oluliste soodustuste pakkumise, mis võiks vähendada konkurentsi ja piirata erakapitalil tegutsevate ettevõtjate turule sisenemist samal kinnistul või samas piirkonnas (vt peatükk 4.12).

5.2. Soovitus elektrienergia jaotusvõrguettevõtjatele

5.2.1. Soovitus: laadimistaristu turu avatuse ja läbipaistvuse tagamine

Eesmärk

- Laadimistaristu turule sisenemise barjäärid kõrvaldatakse ja/või nende tekitamisest hoidutakse.
- Laadimistaristu turg, sh elektrienergia jaotusvõrgu liitumistaotluse menetlus ja otsus, on läbipaistvamad.
- Laadimistaristu tarbeks elektrivõrgu jaotusvõrgu liitumispunkti rajamine on kiirem ja kuluefektiivsem.

Võimalikud lahendused

- Laadimispunktide rajamise eesmärgil täiendava liitumispunkti loomise võimaluse säilitamine liitumistingimustes ja praktikas, kui jaotusvõrk seda võimaldab (vt peatükk 4.4.1).
- Laadimispunktide käitajatega koostöö ja kaasatuse edendamine (vt peatükk 4.4.1).

- Liitumispunkti menetluses läbipaistvuse ning võrdse kohtlemise põhimõtte tagamine. Liitumispunkti keelava otsuse puhul taotlejale objektiivse ja üheselt mõistetava põhjenduse esitamine (vt peatükk 4.4.1).
- Kolmepoolsete lepingute võimaldamine ka madalpingevõrgu tegijatele (vt peatükk 4.4.1).
- Ampritasu hindade diferentseerimine vastavalt liitumisperimeetrile (vt peatükk 4.4.1).

5.3. Soovitused kinnisvaraomanikele ja kinnisvaraarendajatele

5.3.1. Soovitus: eksklusiivsuskokkulepete sõlmimise piiramine

Eesmärk

- Rohkem on selliseid kinnistuid, kus samal ajal pakuvad laadimisteenust eri laadimispunktide käitajad.
- Turg on avatud uutele ja laienevatele laadimispunktide käitajatele.

Tähelepanekud ja mida silmas pidada

- Eksklusiivsuskokkulepped võivad oluliselt piirata turu ja konkurentsi arengut, eriti kinnistutel, kus tarbija laadimisteenust enim vajatakse.
- Kui strateegilistel või suure nõudlusega asukohtadel tegutseb vaid üks laadimispunkti käitaja, väheneb konkurents ning nii tarbijad kui ka kinnisvaraomanikud kaotavad potentsiaalse kasu toimivast konkurentsist (vt peatükk 4.4.2 ja 4.8).

5.3.2. Soovitus: hangete osatähtsuse suurendamine laadimispunkti käitaja otsimisel

Eesmärk

- Kinnistutele laadimisteenuse pakkuja otsimisel viiakse läbi hanked.
- Läbiviidavad hanked võimaldavad kaasata eri turuosalisi.
- Hanketingimused on õiglased ja selged.
- Hangete läbiviimise tulemusena leitakse parima hinna ja kvaliteedi suhtega lahendus, mis vastab nii arenduse vajadustele kui ka tarbijate ootustele (vt peatükk 4.4.2).
- Uute korterelamute arendamisel valitakse lahendus, mis pakub omanikele paindlikkust ja kulutõhusust ning võimalust kasutada konkurentsivõimelisi teenuseid ka pärast arenduse valmimist.
- Suurendada tuleks laadimispunktide käitajate kaasatust ja turu läbipaistvust, võimaldades tellijal ja tarbijal saada konkurentsist kasu, vältides liigseid piiranguid või sõltuvust ühest teenusepakkujast (vt peatükk 4.9).

Võimalikud lahendused

- **Hangete korraldamine.** Kinnisvaraarendajatel soovitatakse laadimispunktide käitajate valimisel viia läbi hankeid – see tagab protsessi läbipaistvuse ja võimaldab kaasata eri

туруosalisi objektiivsete kriteeriumide alusel, välistamata kedagi ebaõiglaselt (vt peatükk 4.4.2).

- **Hanketingimuste selguse ja objektiivsuse tagamine.** Oluline on tagada hanke tingimuste selgus ja läbipaistvus, et pakkumisi oleks lihtne võrrelda ning otsustusprotsess järgiks objektiivseid ja õiglasid konkurentsi põhimõtteid. Selgelt defineeritud tingimused võimaldavad turuosalistel esitada täpsemaid ja kvaliteetsemaid pakkumisi, mis vastavad arenduse vajadustele (vt peatükk 4.9).
- **Laadimislahenduse pikemaajalise mõju hindamine elamukinnistute arendamisel.** Uute korterelamute arendamisel tuleks hinnata laadimistaristu süsteemi valikute mõju, sh tulevastele korteriomaniikele (vt peatükk 4.9).

5.4. Soovitused laadimispunktide käitajatele

5.4.1. Soovitus: informatsiooni kättesaadavuse parandamine tarbijatele

Eesmärk

- Avalikes laadimispunktides esitatakse tarbijatele üheselt mõistetavad ja põhjalikud andmed laadimispunkti kohta, sh andmed maksimaalse võimaliku ning tegeliku laadimiskiiruse kohta.
- Tarbijad saavad laadimisteenuse pakkuja valikul teadlikumaid otsuseid teha.

Tähelepanekud ja mida silmas pidada

- Laadimispunktide käitajad peaksid tagama, et tarbijatele oleksid avalikes laadimispunktides esitatud üheselt mõistetavad ja põhjalikud andmed maksimaalse võimaliku ning tegeliku laadimiskiiruse kohta. See tähendab, et lisaks reklaamitud maksimaalsele laadimiskiirusele tuleks selgitada, millised tegurid – nagu ilmastikutingimused, sõiduki tehnilised piirangud või korraga toimuvate laadimiste arv – võivad tegelikku laadimiskiirust vähendada (vt peatükk 4.11).

5.4.2. Soovitus: korrapõhiste maksevõimaluste valikute laiendamine

Eesmärk

- Laadimisteenuse kasutamine, sh teenuse eest tasumine, on iga tarbija jaoks mugav ja ei eelda nutiseadmeid, mobiilirakendusi, digioskusi või kliendikontode olemasolu.
- Tarbijad on alati proovima eri teenusepakkujaid (vt peatükk 4.5.3).

Võimalikud lahendused

- Laadimisteenuse eest tasumine peab olema võimalik korrapõhiselt maksekaardiga, omamata nutiseadmeid või mobiilirakendusi.
- Tarbija peab saama laadimisteenuse eest tasumisel valida eri maksevõimaluste vahel.

5.4.3. Soovitus: ettevõtja äritegevuse konkurentsivõime hindamine

Eesmärk

- Ettevõtjate äritegevus ei tõrju turult välja teisi turuosalisi ega piira teiste turuosaliste laienemist või uute ettevõtjate turule sisenemist.
- Ettevõtjate äritegevus ei kahjusta tarbijate huve või valikuvõimalusi.

Võimalikud lahendused

- **Regulaarne äritegevuse mõjude hindamine.** Tugeva turupositsiooniga ettevõtjad peaksid regulaarselt hindama, kas nende äripraktikad võivad viia konkurentsi kahjustava käitumiseni. Eriti oluline on kriitiliselt jälgida, et andmete kogumine ja kasutamine, hinnakujundus või lepingutingimuste kehtestamine ei tooks kaasa otsest ega kaudset konkurentide turult väljatõrjumist ega kahjustaks tarbijate huve.
- **Toodete ja teenuste sidumise ning komplektidena müügi mõju hindamine.** Kuigi toodete ja teenuste sidumine ning komplektidena müük võib aidata püsikulusid jaotada, käivet suurendada ja lojaalseid tarbijaid luua, tuleb vältida nende meetmete liiga agressiivset rakendamist. Liigne sidumine võib pikemas perspektiivis konkurentsi piirata ja tarbijatele kahjulikke tagajärgi tekitada, mõjutades elektrisõidukite avaliku ja mitteavaliku laadimise turgu (vt peatükk 4.6.2).
- **Eksklusiivsuskokkulepete vältimine.** Eksklusiivsuskokkulepped võivad pikemas perspektiivis piirata ettevõtjate laienemist ja uute ettevõtjate turule sisenemist. Kuigi eksklusiivsed kokkulepped võivad olla kasulikud investeringute kindlustamiseks, võib nende kasutamine kaasa tuua olulise konkurentsi piirava mõju, mis kahjustab turu dünaamikat ja tarbijate valikuvõimalusi (vt peatükk 4.8).

5.5. Soovitus ettevõtjatele, kes pakuvad samal ajal elektrienergiat ja laadimisteenust

5.5.1. Soovitus: meetmete ja sisemiste protsesside, mis välistaksid võimalike konkurentide tarbimisandmete kogumise ja väärkasutamise, kehtestamine ja rakendamine

Eesmärk

- Konkurentide andmete kuritarvitamise võimaluste vähendamine
- Konkurentsireeglite rikkumise ennetamine

Tähelepanekud ja mida silmas pidada

- Eesmärgi saavutamiseks tuleks ettevõtjatel kehtestada ja rakendada rangelt määratletud andmehaldusprotseduurid ning sõltumatud kontrollimehhanismid, mis aitavad ennetada andmete kogumise ja väärkasutuse riske (vt peatükk 4.7).

Kokkuvõte

Konkurentsiameti läbi viidud analüüs andis laiapõhjalise ülevaate Eesti avaliku elektrisõidukite laadimistaristu turu toimimisest. Konkurentsiamet tuvastas analüüsi abil tegurid, mis võivad takistada tõhusat ja ausat konkurentsi. Samuti andis analüüs ülevaate sellest, millised jõujooned sektoris valitsevad ja kuidas ettevõtjad oma tegevusi strateegiliselt suunavad.

Analüüsi lähtekohaks oli eeldus, et turu avanemise faasis võib esineda intensiivset positsioonivõitlust, mis võib avalduda konkurentsi piiravates äripraktikates. Analüüsi tulemused näitasid, et kuigi üksikuid küsitavaid tegevusi on täheldatud, ei ole hetkel näha ulatuslikke ega väga agressiivseid praktikaid, mis eeldaksid viivitamatut sekkumist. Konkurentsiamet toonitab siiski, et positsioonivõitlus ei tohiks muutuda turgu sulgevaks – näiteks eksklusiivsuskokkulepete või muude piirangute kaudu, mis kitsendaksid konkurentide ja tarbijate valikuvõimalusi.

2024. aasta 31. mai seisuga oli Eestis 592 avalikku laadimisjaama 384 eri kinnistul. Ligi 55% (327) Eesti avalikest elektrisõidukite laadimisjaamadest asuvad Harjumaal ning 14% (84) Tartumaal. Sellel ajahetkel tegutses Eestis 8 laadimisteenuse pakkujat. Analüüsi avalikustamise hetkeks ehk 2025. aasta veebruariks ei ole laadimisjaamade arv ei enam sama ning turul on toimunud laadimisjaamade ning turuosaliste arvu jätkuv kasv. Samas ei nähtu, et turul oleks strateegiliselt ja käitumuslikult toimunud alates 2024. aasta 31. maist kuni 2025. aasta veebruarini olulisi muutusi ning olulisemad järeldused peavad endiselt paika.

Turuanalüüs aastatel 2023–2024 näitab, et uued laadimisjaamad rajatakse eeskätt kinnistutele, kus on juba olemas võrguühendus ning potentsiaalne nõudluse baas või mugav taristu (näiteks kütusetanklad, toidupoed, kaubanduskeskused). Konkurentsi samal kinnistul on seni märgata vaid väga suure külastajate arvuga kaubanduskeskustes. Üldiselt keskendutakse pigem uutele ja atraktiivsetele asukohtadele tiheasustuspiirkondades, kuhu konkurendid pole veel jõudnud. Vähe toimub investeerimist ja laadimisvõimaluste kasvu hajaasustusega piirkondades.

Praeguse turu arengutaseme puhul võib lihtsustatult öelda, et tiheasustusega piirkondades (sh suurlinnades) on endiselt kinnistuid, kuhu ei ole laadimisjaamu veel rajatud, aga millel on tugev potentsiaal. Lisaks saavad laadimispunktide käitajad kasutada kinnistuomanike saadavalolevaid vabu elektrienergia jaotusvõrgu liitumisvõimsuseid, mis vähendavad investeerimisvajadust laadimispargi ülesehitamiseks ning muudavad need asukohad laadimisteenuse pakkumiseks atraktiivseks.

Avaliku laadimistaristu laadijate arvu ja nõudluse suurenemisega kaasneb ka ettevõtjate äritegevuse ja mastaabi laiendamine. See tähendab, et ettevõtjatel tekib vajadus siseneda rohkem ka kinnistutele, kus vähemalt üks teenusepakkuja juba tegutseb, klientide potentsiaal on väiksem või vabad elektrienergia jaotusvõrgu liitumisvõimsused puuduvad. Seega suurenevad ettevõtjate investeerimiskulud ja riskid lähitulevikus tõenäoliselt märgatavalt.

Kui turg jätkab arengut ning laieneb märgatavalt, võivad esile tõusta konkurentsiprobleemid ja turule sisenemise barjäärid, mis on kujunenud või sihilikult loodud juba turu avanemise algfaasis. Kuna turu algfaasis on ettevõtjate tegevus ja haare veel suhteliselt lokaalne, esineb ettevõtjate vahel vähe kokkupuuteid ja põrkumisi. Seetõttu võivad paljud probleemid

turuosalistele märkamatuks jääda või neid ei tajuta. Seega on tähtis tõsta turuosaliste ja seotud turgude teadlikkust, et ettevõtjad oskaksid konkurentsi piiravaid praktikaid enda tegevuses vältida ning märgata ka teiste ettevõtjate ebaausaid võtteid.

Elektrisõidukite laialdasem kasutuselevõtt ja laadimistaristu arendamine mängivad kesksel rollil nii keskkonnameesmärkide saavutamisel kui ka transpordisektori moderniseerimisel. Konkurentsiamet peab oluliseks ennetada võimalikke turuprobleeme, toetada ausat konkurentsi ning tagada laadimistaristu turu jätkusuutlik areng. Seetõttu jätkab Konkurentsiamet elektrisõidukite laadimistaristu jälgimist ning valdkonna arengute hindamist, arvestades selle strateegilist tähtsust mitmekümne aasta pikkuses perspektiivis.

LISAD

Lisa 1. Uuringu läbiviimise etapid

Etapp I: Turu kaardistamine

- *Aeg:* 2023. aasta IV kvartal
- *Tegevused:* Amet võttis ühendust turuosaliste, kinnisvaraarendajate ja kinnisvaraomanikega ning korraldas mitmeid kohtumisi.
- *Eesmärk:* Kaardistada avaliku laadimistaristu turg, selgitada välja valdkonna osapooled ja nende huvid, luues aluse edasiseks analüüsiks.

Etapp II: Andmete kogumine ja turgude määratlemine

- *Aeg:* 2024. aasta I kvartal
- *Tegevused:* Amet edastas esimesed teabetaotlused võrguettevõtjatele, turuosalistele, kinnisvaraarendajatele ja -omanikele, alustades andmete kogumist.
- *Eesmärk:* Defineerida turg ja kaardistada olukorra esialgne ülevaade, sealhulgas tuvastada turu olulised tunnused ja toimimine.

Etapp III: Põhjalik küsitlus ja analüüs

- *Aeg:* 2024. aasta II ja III kvartal
- *Tegevused:* Amet korraldas ulatuslikud küsitlused kõigile avaliku laadimistaristu pakkumises osalevatele turuosalistele. Küsitlus hõlmas nii tehnilisi kui ka majanduslikke aspekte.
- *Eesmärk:* Koguda detailset teavet turu toimimise kohta, et kaardistada konkurentsiolukord ja tuvastada võimalikud probleemid, nagu turgu valitsev seisund või muud piirangud konkurentsile.

Etapp IV: Täiendavad andmed ja hinnangud

- *Aeg:* 2024. aasta III ja IV kvartal
- *Tegevused:* Amet koostas ja edastas täiendavad küsimused turuosalistele, et selgitada välja varasemates küsitlustes ilmnenu puudujäägid ja koguda lisateavet.
- *Eesmärk:* Täpsustada konkurentsiolukorra analüüsi, täita varasemate etappide andmelüngad ja anda põhjalikke ning ammendavaid hinnanguid konkurentsiolukorra kohta, et kavandada vajadusel sekkumisstrateegiad.

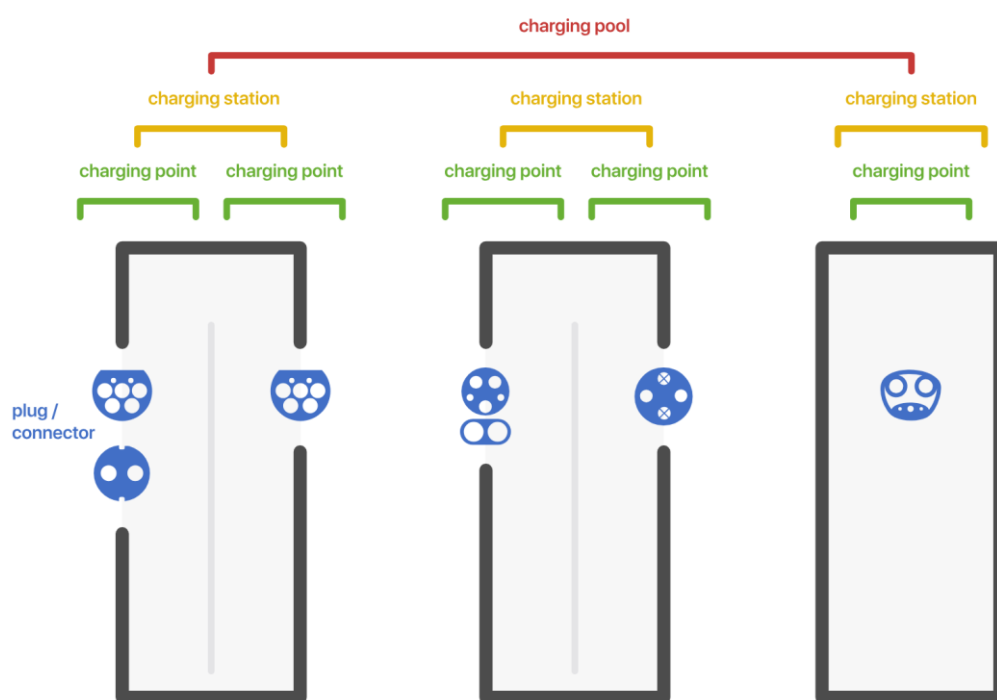
Etapp V: Analüüsi ülevaate avalikustamine

- *Aeg:* 2025. veebruar

Lisa 2. Joonis eri tüüpi vahelduvvoolu (AC) ja alalisvoolu (DC) pistmikest, mis vastavad Ameerika Ühendriikide, Euroopa, Hiina ja Jaapani elektrisõidukite pistmike standarditele¹⁴³



Lisa 3. Laadimispargi skemaatiline joonis¹⁴⁴



¹⁴³ EVolve & Go. EV Charging Connector Types. – <https://ccsadapter.com/ev-charger-plugs/> (17.01.2025).

¹⁴⁴ National traffic management centre. Republic of Slovenia. Kättesaadav: <https://www.nap.si/en/e-mobility> (07.01.2025)