

Ympäristövaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttamisesta (HE 23/2020 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty perustuslakivaliokuntaan ja talousvaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunnot

Asiasta on annettu seuraavat lausunnot:

- perustuslakivaliokunta PeVL 26/2020 vp
- talousvaliokunta TaVL 14/2020 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- lainsäädäntöneuvos Sari Rapinoja, ympäristöministeriö
- ympäristöneuvos Maarit Haakana, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Eleonoora Eilittä, liikenne- ja viestintäministeriö
- lakimies Miikka Heikkinen, Liikenne- ja viestintävirasto
- energia-asiantuntija Vesa Peltola, Suomen Kuntaliitto
- johtaja Päivi Laitila, Motiva Oy (etäkuuleminen)
- johtava asiantuntija Marja Ola, Kaupan liitto ry (etäkuuleminen)
- tekninen johtaja Mikko Somersalmi, RAKLI ry (etäkuuleminen)
- neuvontalakimies Tapio Haltia, Suomen Kiinteistöliitto ry (etäkuuleminen)
- tekninen johtaja Esa Tiainen, Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry (etäkuuleminen)
- hallituksen puheenjohtaja Matti Rae, Sähköinen liikenne ry (etäkuuleminen)

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- valtiovarainministeriö
- oikeusministeriö
- Kempower Oy

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

- Liikennevirta Oy
- Parkkisähkö Oy
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Elintarviketeollisuusliitto ry
- Energiateollisuus ry
- Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- Päivittäistavarakauppa ry
- Rakennusteollisuus RT ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- Talotekninen teollisuus ja kauppa ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitra

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä. Ehdotetulla lailla pantaisiin osaltaan täytäntöön muutettu rakennusten energiatehokkuutta koskeva direktiivi. Direktiivi annettiin osana Euroopan unionin puhtaan energian pakettia, jonka tavoitteena on hillitä ilmastonmuutosta.

Lailla pyritään parantamaan rakennusten energiatehokkuutta, lisäämään älykkään teknologian käyttöä rakennuksissa ja parantamaan sähköajoneuvojen latausmahdollisuuksia. Laissa säädettäisiin velvollisuuksia suunnitella ja asentaa sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiuksia. Direktiiviin perustuvan sääntelyn lisäksi ehdotettuun lakiin sisältyisi myös kansallista sähköajoneuvojen latausinfrastruktuuria koskevaa sääntelyä sellaisten pysäköintitalojen osalta, joissa järjestetään asuinrakennusten pysäköintiä. Laissa säädettäisiin myös velvollisuuksia suunnitella ja asentaa isoihin, muihin kuin asuinrakennuksiin automaatio- ja ohjausjärjestelmiä. Valvontaviranomaisina toimisivat kuntien rakennusvalvontaviranomaiset ja Liikenne- ja viestintävirasto.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutettavan maankäyttö- ja rakennuslakia siten, että toimenpide-lupa tarvittaisiin tietynlaisen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän rakentamiseen.

Rakennusten ilmastointijärjestelmien sekä lämmitysjärjestelmien energiatehokkuuden suhteen direktiivi mahdollistaa joko lakisääteisen tarkastusmenettelyn tai neuvontaan perustuvan vaihtoehtoisen menettelyn, jos sen vaikutukset vastaavat lakisääteisiä tarkastuksia. Esityksessä ehdotetaan, että käytettäisiin vaihtoehtoisia neuvontamenettelyjä sekä ilmastointijärjestelmien että lämmitysjärjestelmien osalta.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Liikenteen ilmastotavoitteet

Hallituksen esityksen tarkoituksena on panna osaltaan täytäntöön muutettu rakennusten energia-
tehokkuutta koskeva direktiivi ((EU) 2018/844, jäljempänä EPBD 2018 -direktiivi), joka sisältää
velvoitteita liittyen sähköautojen latausinfrastruktuuriin sekä rakennusten automaatio- ja ohjaus-
järjestelmiin. Esitys perustuu pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmaan, jossa todetaan ta-
voitteena olevan vähimmäismäärän asettaminen sähköautojen latausinfrastruktuuriin rakentami-
selle kiinteistöissä laajamittaisten remonttien yhteydessä sekä sähköautojen latausinfrastruktuu-
rin rakentamisen hallinnollisten esteiden poistaminen erityisesti taloyhtiöissä. Direktiivin toi-
meenpanon toteuttamistavaksi ehdotetaan pääosin direktiivin perusvaatimusten mukaista tasoa,
mutta eräiltä osin ehdotetaan direktiiviä kunnianhimoisempia vaatimuksia.

Suomen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaan päästökaupan ulkopuolisen sektorin
eli ns. taakanjakosektorin merkittävin päästövähennyspotentiaali on liikenteessä. Tämän vuoksi
tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä noin puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuo-
den 2005 tilanteeseen ja saavuttaa fossiiliton liikenne vuoteen 2045 mennessä. Tämä tavoite edel-
lyttää monipuolisesti erilaisia toimia, joista yksi on kiinteistöjen latausvalmiuksien ja latauspis-
teiden määrän merkittävä lisäys.

Valiokunta pitää kannatettavana lähtökohtana direktiivin täytäntöönpanoa sellaisella tavalla, joka
tukee Suomen ilmastotavoitteiden mukaista kehitystä kustannustehokkaalla tavalla. Koska säh-
köautojen määrä on vielä vähäinen, ei latauspistevalmiuksien rakentamista tule ylimitoittaa eikä
investoida sellaisiin ratkaisuihin, jotka saattavat nopeasti vanhentua teknisesti. Tarpeettoman laa-
ja varautuminen voi viedä resursseja muilta ilmastotavoitteiden saavuttamista edistäviltä inves-
toinneilta. Alimitoitettu varautuminen voi puolestaan hidastaa ennakoitua ajoneuvokannan siir-
tymää sähköisen kaluston suuntaan. Valiokunta katsoo, että latauspistevalmiuksien rakentami-
nen on uudisrakentamisen ja laajojen peruskorjaushankkeiden yhteydessä jälkikäteen tehtäviin
asennuksiin verrattuna huomattavasti edullisempaa, joten näissä tilanteissa on järkevää varautua
latauspisteisiin valmiuksia rakentamalla. Esimerkiksi työpaikoilla oleva latausmahdollisuus voi
myös olla edellytys sähköauton hankinnalle, jotta voidaan varmistua latauksen riittävydestä.

Myös talousvaliokunta katsoo lausunnossaan, että henkilöautokannan sähköistymisen edistämi-
nen on edellytys hallitusohjelman tavoitteille hiilineutraalisuudesta ja liikenteen päästöjen puo-
littamisesta.

Ympäristövaliokunta korostaa, että hallituksen esitys ei muuta johdonmukaista teknologianeut-
raalia ilmastopolitiikkaa, vaan esimerkiksi biopolttoaineiden ja biokaasun käytön lisäämisen ta-
voitteita toteutetaan osaltaan entiseen tapaan muualla lainsäädännössä. Valiokunta korostaa, että
kaikkia toimia liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan ja niitä tulee to-
teuttaa mahdollisimman pian. Myös talousvaliokunta on lausunnossaan korostanut, että lain so-
veltamisohjeistuksessa tulee kiinnittää huomiota ratkaisu- ja teknologianeutraaliuden varmista-
miseen. Talousvaliokunnan tavoin ympäristövaliokunta korostaa, että sääntelyn tulisi tukea myös
sähköpyörien edellyttämän infrastruktuurin yleistymistä, vaikka se ei varsinaisesti kuulukaan la-
tauspistevelvoitteita koskevan EU-sääntelyn soveltamisalaan.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

Hallituksen esityksessä pyritään teknologianeutraaliin säätelyyn ja rakennuksen omistajalle annettaviin valintamahdollisuuksiin kuitenkin niin, että EU-säädöksissä latauspisteille asetetut tekniset vaatimukset toteutetaan. Lakiehdotuksen 9 §:ssä säädetään, että latauspisteiden tulee olla teknisiltä ominaisuuksiltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU liitteen II teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä. Direktiivissä 2014/94/EU määritelty normaalitehoinen latauspiste on teholtaan 3,7—22 kW ja suuritehoinen latauspiste teholtaan yli 22 kW. Kyseisissä teknisissä eritelmissä kuvataan tarkemmin latauspisteiden teknisten ominaisuuksien vähimmäistaso. Rakennuksen latauspisteisiin on aina mahdollista asentaa teknisiltä ominaisuuksiltaan edistyneempiä laitteita.

Direktiivin täytäntöönpanon tapa

EPBD 2018 -direktiivi velvoittaa säätämään vaatimuksia sähköautojen latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien rakentamisesta asuinkiinteistöjen ja muiden kiinteistöjen yhteydessä oleville pysäköintipaikoille. Pysäköintipaikat voivat sijaita rakennuksessa itsessään tai rakennuksen yhteydessä, mutta sen ulkopuolella. Suomessa pysäköintialueet sijaitsevat pääosin rakennuksen välittömässä läheisyydessä, eivätkä itse rakennuksessa. Velvoitteet koskevat vain uusia tai laajasti korjattavia rakennuksia sillä poikkeuksella, että sellaisten muiden kuin asuinrakennusten, joiden yhteydessä on yli 20 pysäköintipaikkaa, on kuitenkin toteutettava lakiehdotukseen sisältyvät asennusvaatimukset viimeistään 1.1.2025.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan uusien ja laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten osalta direktiivin perustason ylittävää säätämistapaa siten, että velvoite koskisi taloja, joissa on vähintään 5 pysäköintipaikkaa, kun direktiivin asettama raja on yli 10 pysäköintipaikkaa.

EPBD 2018 -direktiivin mukaan muiden kuin sellaisten uusien tai laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten osalta, joissa on yli 10 pysäköintipaikkaa, riittävää olisi asentaa yksi latauspiste ja latauspistevalmius siten, että joka viidenteen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste. Hallituksen esityksessä perustason mukainen vaatimus on esitetty latauspisteisiin liittyen silloin, kun pysäköintipaikkoja on alle 50. EPBD 2018 -direktiivin perustaso ylittyy vasta sellaisissa rakennuksissa, joissa on yli 50 pysäköintipaikkaa, ja tällöinkin maksimivaatimus on kolme normaalitehoista latauspistettä tai yksi suuritehoinen latauspiste. Latauspistevalmiuden vaatimus ehdotetaan suuremmaksi kuin EPBD 2018 -direktiivin perustaso, jos pysäköintipaikkoja on 11—30. Tällöin on asennettava latauspistevalmius vähintään 50 prosenttiin pysäköintipaikoista. Hallituksen esityksen latauspistevalmius on EPBD 2018 -direktiivin perustason mukainen, jos taas pysäköintipaikkoja on yli 75 tai enemmän. Esityksen mukaan, jos pysäköintipaikkoja on yli 30, on asennettava latauspistevalmius vähintään 20 prosenttiin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latauspistevalmius on vähintään 15 pysäköintipaikassa. Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että kaikkiin olemassa oleviin muihin kuin asuinrakennuksiin, joissa on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa, asennetaan vähintään yksi latauspiste viimeistään 31.12.2024. Tämä vaatimus vastaa EPBD 2018 -direktiivin perustasoa.

Hallituksen esityksen perustelujen mukaan arviolta 90 % latauksesta suoritetaan kotona tai työpaikoilla, joten yksityisten latauspisteiden edistäminen julkisen latausverkoston kehittämisen lisäksi on keskeistä. Valiokunta toteaa, että esityksen perusteluissa esitetyn arvion mukaan toden-

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

näköisesti valtaosa Suomen noin 292 000 yrityksestä jää kokonaan lain velvoitteiden ulkopuolelle, koska velvoitteet kohdistuvat yli 10 pysäköintipaikan ei-asuinrakennuksille.

Valiokunta pitää perusteltuna mikroyritysten omistuksessa ja käytössä olevien rakennusten jättämistä lain ulkopuolelle niin uusia ja laajamittaisesti korjattavia rakennuksia koskevien latauspistevelvoitteiden osalta kuin 7 §:ssä tarkoitettujen olemassa olevia rakennuksia koskevien velvoitteiden osalta. Valiokunta ehdottaa siksi lakiehdotuksen 10 §:n muuttamista siten kuin yksityiskohtaisista perusteluista ilmenee. Valiokunta katsoo, että mikroyrityksiä koskevan helpotuksen tulee ulottua myös lain 7 §:n mukaisiin olemassa oleviin muihin rakennuksiin kuin asuinrakennuksiin.

Avustukset

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA on myöntänyt avustusta sähköautojen latausinfrastruktuurin rakentamiseen syysystä 2018 alkaen, jolloin tuen määrä oli 1,5 milj. euroa vuodessa. Vuonna 2020 käytössä on 5,3 milj. euroa, joka mahdollistaa ARA:n arvion mukaan tuen myöntämisen yli 5 000 latauspisteelle. Avustus on 35 % toteutuneista kustannuksista, kuitenkin enintään 90 000 euroa. Jos puolet latauspaikoista on teholtaan vähintään 11 kW, tuki voi kuitenkin olla jopa 50 %. Edellytyksenä avustukselle on, että yhteisö rakentaa valmiuden vähintään viidelle latauspisteelle. Avustusta voi saada myös latauslaitteiden hankintaan. Avustusta voivat hakea asuinrakennuksen omistavat yhteisöt (esim. taloyhtiöt, vuokratyöyhteisöt) sekä niiden omistamat pysäköintiyhtiöt. Avustukseen sovelletaan de minimis -asetusta, jolloin yhden tuensaajan kumulatiivinen tuki voisi olla 3 vuoden aikana enintään 200 000 euroa.

Lainsäädännön velvoitteiden täyttämiseen ei myönnetä tukea. Siten, kun uusi sääntely tulee voimaan, ei tukea myönnetä esimerkiksi asuinrakennusten osalta uudisrakentamisessa tai laajamittaisissa korjauksissa putkitusten asentamiseen. Sen sijaan olemassa olevien asuinrakennusten osalta ARA voi myöntää avustusta asuinrakennuksen omistaville yhteisöille sähköautojen latauspisteiden edellyttämiin kiinteistöjen sähköjärjestelmiin kohdistuviin muutoksiin.

Valtion talousarvion määrärahasta on tuettu myös täyssähköautojen hankintaa sekä kaasu- tai etanolikonversion tekemistä vanhoihin autoihin ja romutuspalkkiota on kokeiltu autokannan nuorentumisen edistämiseksi. Valiokunta on keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta antamassaan mietinnössä YmVM 1/2018 vp korostanut, että henkilöautoliikenteen laajemman sähköistämistavoitteen ja kaasukäyttöisten autojen lisäämisen kannalta on välttämätöntä, että kehitystä vauhditetaan uusilla kannustuskeinoilla, sillä sähköautojen hankintatuen määrän ei ole arvioitu riittävän pitämään sähköajoneuvokannan kasvua edelläkävijämaiden tasolla. Valiokunta korosti myös tuolloin, että esimerkiksi biopolttoaineiden ja liikenteen sähköistymisen (ja kaasustumisen) kehittämistä ei pidä nähdä toisilleen vastakkaisina tavoitteina, vaan että biopolttoaineet ovat tärkeä ylimenokauden keino päästöjen vähentämiseksi.

Rakennuksen varustaminen latauspistevalmiudella tai latauspisteellä

Hallituksen esityksen soveltamisalaa koskevan 2 §:n mukaan lakia sovelletaan vain rakennuksiin, joissa käytetään energiaa sisäilman ylläpitämiseen, ja muut jäävät soveltamisalan ulkopuolelle, pysäköintitaloja koskevalla poikkeuksella. Velvoitteet koskevat rakennushankkeeseen ryh-

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

tyvää, ja ehdotus tukeutuu muutoinkin maankäyttö- ja rakennuslain rakenteisiin. Tästä syystä lain ehdotettu nimi on laki sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista "rakennuksissa". Pysäköintipaikat eivät kuitenkaan yleensä sijaitse rakennuksessa, vaan sen ulkopuolella, mistä syystä pykäläehdotusten otsikoissa esiintyy myös otsikoita, joissa muoto on "uuden rakennuksen varustaminen" latauspisteillä tai latauspistevalmiuksilla. Valiokunta pitää parempana sitä, että laissa käytetyt sanamuodot vastaisivat mahdollisimman hyvin asioiden tosiasiallista tilaa siinä, että latauspistevalmiudet ja latauspisteet sijaitsevat paremminkin rakennusten yhteydessä kuin rakennuksissa itsessään. Tästä syystä valiokunta ehdottaa muutamia, pieniä muutoksia tehtäväksi pykäläehdotusten sanamuotoihin siten kuin yksityiskohtaisista perusteluista lähemmin ilmenee.

Direktiivin lähtökohta on, että pysäköintipaikat sijaitsevat joko rakennuksessa tai kiinteistöllä, jolla rakennus sijaitsee. Rakennuksessa sijainti tarkoittaa esityksen yksityiskohtaisten perustelujen mukaan sekä kellarissa, kerros- että kattotasolla ulkona sijaitsevia pysäköintipaikkoja. Kiinteistön osalta olennaista on sen fyysinen läheisyys rakennukseen. Jäsenvaltiot voivat täytäntöönpanossa ottaa huomioon täydentävät perusteet siitä, onko pysäköintialueen ja rakennuksen välillä fyysinen/tekninen yhteys, onko pysäköintialue ainoastaan tai pääasiassa rakennuksen käyttäjien käytössä sekä ovatko pysäköintialue ja rakennus yhteisessä omistuksessa. Komissio on esimerkiksi korostanut, että vaikka pysäköintialue ei sijaitse fyysisesti rakennuksen välittömässä yhteydessä, vaan sen ja rakennuksen välissä on viheralue, mutta sen ja rakennuksen välillä on selvä yhteys, joka liittyy esimerkiksi omistajuuteen ja/tai käyttöön, olisi velvoitteiden soveltaminen asianmukaista. Valiokunta korostaa edellä mainitun näkemyksen tulkinnallista suurta merkitystä siksi, että kysymys on direktiivin täytäntöönpanosta.

Lakiehdotuksen 7 §:stä ilmenee, että sääntely koskee vain käytössä olevia rakennuksia. Säännöksen perustelujen mukaan velvollisuutta latauspisteen asentamiseen ei olisi myöskään, jos rakennuksen purku on suunnitteilla. Valiokunta toteaa, että käytännössä sellaiset rakennukset, jotka on tarkoitus purkaa, eivät pääsääntöisesti ole enää käytössä. Näin ollen rakennuksen käytössä olemista koskeva edellytys kattaa myös tilanteet, joissa rakennuksen purkulupaa on haettu tai ilmoitus tehty. Valiokunta korostaa rakennuksen käytössä olemiseen perustuvan rajauksen suurta merkitystä. Erityisesti pienillä paikkakunnilla voi olla laajoilla pysäköintialueilla varustettuja, tyhjillään olevia rakennuksia, joissa ei ole enää mitään toimintaa, mutta niitä ei ole myöskään saatu myytyä uudelle toimijalle. Sääntelyn velvoitteet eivät koske näitä tilanteita, koska rakennukset eivät ole käytössä.

Laajamittaisen korjauksen käsite

Lakiehdotuksen mukaiset velvollisuudet laukeavat pääasiassa uudisrakentamisessa ja rakennuksen laajamittaisessa korjaustyössä, johon on haettava maankäyttö- ja rakennuslain mukainen rakennuslupa. Rakennusluvanvaraisuutta olennaisempi määrittävä tekijä on korjaustyön laajuus. Lakiehdotuksen 3 §:n 3 kohdan mukaan laajamittaisella korjauksella tarkoitetaan korjausta, jossa rakennuksen vaippaan tai rakennuksen teknisiin järjestelmiin liittyvien korjausten jälleenrakentamiskustannuksiin perustuvat kokonaiskustannukset ovat yli 25 % rakennuksen arvosta, rakennusmaan arvo pois lukien. Olennaista on, että laajamittaisen korjauksen yhteydessä korjataan myös pysäköintipaikat tai pysäköintipaikkojen tai rakennuksen sähköjärjestelmä.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

EPBD 2010 -direktiivi mahdollistaa laajamittaisen korjauksen määrittämisen kahdella eri tavalla. Jäsenvaltio voi päättää, kumpaa tapaa käyttää, joko käyttäen prosenttiosuutta (25 %) rakennuksen vaipan pinta-alasta tai rakennuksen arvoa. Ympäristöministeriön asetuksessa (2/17) määritelmän perusteena on rakennuksen jälleenrakentamiskustannuksiin perustuva arvo, ja samaa perustetta ehdotetaan käytettäväksi ehdotetussa laissa. Mainittu asetus on notifioitu Euroopan komissiolle osana rakennusten energiatehokkuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (uudelleenlaadittu) 2010/31/EU toimeenpanoa. Asetus on ollut voimassa jo kolme vuotta, eikä sen soveltamiseen ole liittynyt ongelmia. Määritelmän mukaan korjaus on laajamittainen, kun rakennuksen vaippaan tai rakennuksen teknisiin järjestelmiin liittyvien korjausten jälleenrakentamiskustannuksiin perustuvat kokonaiskustannukset ovat yli 25 % rakennuksen arvosta, rakennusmaan arvo pois lukien. Mainittuun prosenttiosuuteen ei lasketa mukaan muun muassa rakennuksen runkoa ja perustuksia, sisätilojen rakenteita ja pintamateriaaleja, sähköasennuksia eikä esimerkiksi asuinkerrostaloissa hissejä ja parvekkeita.

Valiokunta korostaa, että keskenään samanlaisten rakennusten tekninen arvo on sijainnista ja suhdanteista riippumaton. Sijainnista johtuva hintajousto on sidottu maapohjaan, ja se jätetään pois laskettaessa teknistä arvoa. Suhdannevaikutus puolestaan kertoo urakoitsijoiden tai materiaaaliteollisuuden halukkuudesta osallistua hankkeen toteutukseen, eikä tällä halukkuudella ole vaikutusta tekniseen arvoon, joten sitä ei oteta huomioon teknisen arvon määrittelyssä. Ympäristöministeriön asetuksen (2/17) valmistelun yhteydessä tehdyn tarkastelun esimerkkitapauksessa asuinkerrostalon ulkoseinien, ikkunoiden, ulko-ovien ja vesikatteen saneeraus yhdessä lämmön tuotanto-, jako- ja luovutusjärjestelmän täydellisen korjauksen kanssa ei vielä ylitä 25 %:n kynnystä. Sen sijaan, kun edellä mainittuun ulkovaipan kaikkien osien korjaukseen lisätään käyttövesiverkoston, viemäriverkoston ja vesi- ja viemärikalustuksen täydellinen korjaus, 25 %:n kynnys ylittyy.

Edellä mainitun ympäristöministeriön asetuksen valmistelun yhteydessä on tehty Excel-pohjainen laskuri, jolla voi arvioida, ylittääkö aiottujen korjausten prosenttimäärä kyseessä olevan 25 %:n rajan. Laskuria voivat hyödyntää niin rakennushankkeeseen ryhtyvät kuin kunnan rakennusvalvontaviranomaiset. Valiokunta pitää tärkeänä, että määritelmän tulkinta on yhtenäistä eri puolilla maata. Riittävä koulutus ja neuvonta ja laskurin hyödyntäminen ovat tärkeitä tämän tavoitteen toteuttamiseksi.

Päätöksenteko asunto-osakeyhtiöissä

Hallituksen esitys ei vaikuta millään tavoin siihen, miten latauspisteen asentamisen kustannukset jaetaan taloyhtiössä.

Valiokunta toteaa, että latauspistevalmiuden (putkitus) ja latauspisteiden asentamista koskevaan taloyhtiön päätöksentekomenettelyyn vaikuttaa se, onko uudistus asunto-osakeyhtiölaissa tarkoitettulla tavalla tavanomainen, toteutetaanko se osakkeiden perusteella hallituilla autopaikoilla vai yhtiön hallinnassa olevilla autopaikoilla, onko sen vastikevaikutus kohtuullinen ja onko sen toteutus muuten asunto-osakeyhtiölain yhdenvertaisuusperiaatteen mukainen. Tavanomaisuuden käsite on olennainen, sillä siitä lähtien, kun uudistusta voidaan pitää tavanomaisena, sen toteuttamisesta yhtiön hallinnassa olevilla autopaikoilla voitaneen yleensä päättää enemmistöpäätöksellä (AOYL 6 luvun 31 §:n 1 momentti). Tavanomaista on se, mitä voidaan pitää asumisessa taval-

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

lisena ja normaalina, mutta käsite muuttuu ja elää ajassa. Jos yhtiön päätöksellä toteutetaan latauspisteitä koskeva uudistus osakkeiden perusteella hallituilla autopaikoilla eikä kaikilla osakkailla ole tällaista autopaikkaa, päätökseen on saatava myös autopaikkoja hallitsevien osakkeenomistajien annettujen äänten enemmistö ja kulut voidaan periä vastikkeina vain autopaikkoja hallitsevilta osakkailta (AOYL 6 luvun 32 §:n 5 momentti). Valiokunta korostaa, että jos laissa säädetyt edellytykset työn tavanomaisuudesta ja osakkeenomistajan maksuvelvollisuudesta eivät täyty, latauspisteen asentamisesta voidaan päättää niin, että kulujen kattamiseksi peritään vastiketta vain siihen suostuneilta, palvelua käyttäviltä osakkailta ja näiden osakkeiden uusilta omistajilta (AOYL 6 luvun 33 §:n 1 momentti). Hallituksen esityksessä ehdotettava laki ei myöskään tuota osakkeenomistajalle oikeutta tehdä latauspisteen asentamiseksi tarvittavaa muutostyötä huoneistonsa ulkopuolella, joten tällaiseen muutostyöhön tarvitaan edelleen aina yhtiön suostumus (AOYL 5 luvun 8 §).

Valiokunta katsoo, että sähköautojen latauspistevalmiuksien ja latauspisteiden asentamista koskevaan päätöksentekoon ja kustannustenjakoon asunto-osakeyhtiössä liittyy rajanvetoja, joita on syytä arvioida perusteellisesti. Oikeusministeriössä on aloitettu asunto-osakeyhtiölain muutostarpeiden kartoittaminen. Tavoitteena on ottaa huomioon ympäristö- ja ilmastotavoitteet, osakkeenomistajien asumistarpeet ja -kustannukset sekä taloyhtiöiden hallinnon hoitoon ja kiinteistönpitoon liittyvät tarpeet. Myös sähköautojen latausteknologian nopea kehittyminen on tarpeen ottaa huomioon. Valiokunta pitää tätä erittäin tärkeänä kiirehtien selvityksen ja tarpeellisten muutosesitysten valmistelua, jotta epäselvyydet taloyhtiöiden sisäisessä päätöksenteossa eivät muodostu esteeksi sähköautojen hankinnalle.

Valvonta

Lakiehdotuksen 17 §:n mukaan lain valvontatehtävät jakautuvat liikenne- ja viestintäviraston ja kunnan rakennusvalvontaviranomaisen kesken. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo ehdotuksen mukaan, että olemassa oleviin, muussa kuin asuinkäytössä oleviin rakennuksiin asennetaan latauspisteet lain velvoitteiden mukaisesti. Sen sijaan latauspisteiden ja latauspistevalmiuden asentamista uusiin ja laajasti korjattaviin rakennuksiin valvoisi kunnan rakennuslupaviranomainen rakennusluvan käsittelyn yhteydessä.

Olemassa olevien muiden kuin asuinrakennusten latauspisteiden valvonta ei ole yhteydessä maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen lupamenettelyyn, sillä näiden kohdalla veloitteen laukaisee pelkästään ajan kuluminen. Olemassa olevien rakennusten valvonta on siten uudentyypinen valvontatehtävä, joka ei luontevasti sovellu kunnan rakennusvalvontaviranomaiselle. Liikenne- ja viestintävirasto toimii tällä hetkellä jakeluinfralain mukaisena valvontaviranomaisena valvoen julkisia latauspisteitä koko maassa, joten tehtävä vahvistaa Liikenne- ja viestintäviraston asemaa latauspisteiden valvovana viranomaisena.

Valiokunta pitää esitettyjä perusteluja hyväksyttävänä varsinkin siksi, että kunnat ovat suhtautuneet kielteisesti niille annettavien tehtävien lisäämiseen. Valiokunta katsoo, että valvontatoimivallanjaon toimivuutta on kuitenkin syytä tarkastella lain toimivuusseurannassa.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

Perustuslakivaliokunnan lausunto

Perustuslakivaliokunta on antamassa lausunnossaan katsonut, että lait voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Säätelyssä on kyse rakennuksen omistajaan ja rakennus- tai korjaamishankkeeseen ryhtyvään kohdistuvista velvollisuuksista, joilla pyritään rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen ja ilmastonmuutoksen hillintään. Säätelyllä on painavia, perustuslain 20 §:ään kiinnittyviä hyväksyttäviä perusteita. Perustuslakivaliokunta katsoo, että säätely ei tarkoituksensa ja sisältönsä vuoksi muodostu myöskään oikeasuhtaisuusvaatimuksen vastaiseksi. Merkityksellisiä tältä kannalta ovat muun muassa säännökset velvollisuuksien rajauksista ja siirtymäajoista. Merkitystä on myös sillä, että velvollisuudet koskevat ennen muuta oikeushenkilöitä ja mikroyritysten omistamat ja käytössä olevat rakennukset on lisäksi rajattu pois joidenkin velvollisuuksien soveltamisalasta.

VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Laki sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä.

Lain nimeke. Valiokunta ehdottaa lain nimen muuttamista siten, että viittaus ”rakennuksissa” muutetaan viittaukseksi ”rakennusten varustamiseen”.

2 §. Soveltamisala. Valiokunta ehdottaa pykälään vastaavaa teknistä muutosta kuin lain nimesä.

5 §. Uuden rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella. Valiokunta ehdottaa pykälään teknisiä muutoksia, joilla vastaavasti kuin edellä muutetaan viittaus latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien sijaitsemisesta ”rakennuksissa” viittaukseksi sijainnista ”rakennusten yhteydessä”.

6 §. Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella. Valiokunta ehdottaa vastaavaa teknistä muutosta kuin edellä.

7 §. Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä. Valiokunta ehdottaa pykälään vastaavaa teknistä muutosta kuin edellä.

10 §. Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskeva poikkeus. Valiokunta ehdottaa pykälään vastaavaa teknistä muutosta kuin edellä. Lisäksi valiokunta ehdottaa mikroyrityksiä koskevan helpotuksen ulottamista myös lain 7 §:n mukaisiin olemassa oleviin muihin rakennuksiin kuin asuinrakennuksiin. Mikroyrityksellä tarkoitetaan yritystä, jolla on alle 10 työntekijää ja vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 2 milj. euroa.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Ympäristövaliokunnan päätösehdotus:

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 23/2020 vp sisältyvän 2. lakiehdotuksen.

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 23/2020 vp sisältyvän 1. lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotukset)

Valiokunnan muutosehdotukset

1.

Laki

rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmillä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tällä lailla pannaan osaltaan täytäntöön rakennusten energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2010/31/EU ja energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/844.

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmillä.

Tätä lakia sovelletaan vain sellaisiin rakennuksiin, joissa käytetään energiaa sisäilmaston ylläpitämiseen.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

Tämän lain 8, 9, 16, 17 ja 21—23 §:ää sovelletaan kuitenkin myös pysäköintitaloihin, jotka on tarkoitettu yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen, vaikka pysäköintitaloissa ei käytettäisi energiaa sisäilmaston ylläpitämiseen.

Tätä lakia ei sovelleta puolustushallinnon käytössä oleviin rakennuksiin.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *latauspistevalmiudella* putkitusta tai muita johtoteitä, joihin voidaan myöhemmin asentaa tarvittava kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten, sekä kaapelointia sähköajoneuvojen latauspisteitä varten;

2) *asuinrakennuksella* asumiskäyttöön tarkoitettua rakennusta, jonka kerrosalasta vähintään puolet on asumiskäytössä;

3) *laajamittaisella korjauksella* korjausta, jossa rakennuksen vaippaan tai rakennuksen tekniisiin järjestelmiin liittyvien korjausten jälleenrakentamiskustannuksiin perustuvat kokonaiskustannukset ovat yli 25 prosenttia rakennuksen arvosta, rakennusmaan arvo pois lukien;

4) *rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä* järjestelmää, joka kattaa tuotteet, ohjelmistot ja tekniset palvelut, jotka voivat tukea rakennuksen teknisten järjestelmien energiatehokasta, taloudellista ja turvallista toimintaa automaattisen ohjauksen avulla sekä helpottamalla kyseisten rakennuksen teknisten järjestelmien manuaalista hallintaa;

5) *lämmitysjärjestelmällä* sisäilman käsittelyn edellyttämien osatekijöiden yhdistelmää, jolla lämpötilaa nostetaan;

6) *ilmastointijärjestelmällä* sisäilman käsittelyn edellyttämien osatekijöiden yhdistelmää, jolla lämpötilaa säädellään tai voidaan alentaa;

7) *nimellisteholla* valmistajan vahvistamaa ja takaamaa suurinta mahdollista kilowatteina ilmaistua lämpötehoa, joka voidaan jatkuvassa käytössä tuottaa valmistajan ilmoittamalla hyötysuhteella;

8) *rakennuksen teknisillä järjestelmillä* teknisiä laitteita, joita käytetään rakennuksen tai rakennuksen osan tilojen lämmitykseen, tilojen jäädytykseen, ilmanvaihtoon, käyttöveden lämmitykseen, kiinteään valaistukseen, rakennuksen automaatioon ja ohjaukseen, paikalla tapahtuvaan sähköntuotantoon tai näiden yhdistelmään, mukaan luettuina ne järjestelmät, jotka käyttävät uusiutuvista lähteistä peräisin olevaa energiaa;

9) *teknisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla* ratkaisua, joka voidaan toteuttaa tekemättä olennaisia muutoksia rakennukseen tai sen lämmitys-, jäädytys- tai ilmanvaihtojärjestelmään tai näiden yhdistelmiin;

10) *taloudellisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla* ratkaisua, jossa investoinnista odotettavissa olevat kokonaisuhyödyt ovat suuremmat kuin investointi- ja käyttökustannukset.

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen rakennusluvan ja toimenpideluvan noudattamisen valvonnasta säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999).

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

Julkisille latauspisteille asetetuista vaatimuksista säädetään liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetussa laissa (478/2017).

2 luku

Sähköajoneuvojen latauspisteet ja latauspistevalmius rakennuksissa

5 §

Uuden rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella

Rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että **rakennuksen yhteyteen** suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspisteet tai latauspistevalmius tämän lain mukaan, jos kyse on sellaisesta uudesta rakennuksesta, jonka rakentamiseen on haettava maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukainen rakennuslupa.

Sellaisen uuden asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on enemmän kuin neljä pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste.

Sellaisen uuden muun rakennuksen kuin **asuinrakennuksen yhteyteen**, jossa on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava yksi suuritehoinen latauspiste tai vaihtoehtoisesti:

- 1) vähintään yksi normaalitehoinen latauspiste, jos pysäköintipaikkoja on 11—50;
- 2) vähintään kaksi normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on 51—100;
- 3) vähintään kolme normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on yli 100.

Sen lisäksi mitä 3 momentissa säädetään, **sellaisen uuden muun rakennuksen** kuin **asuinrakennuksen yhteyteen**, jossa on 11—30 pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius vähintään 50 prosenttiin pysäköintipaikoista. Jos pysäköintipaikkoja on yli 30, latauspistevalmius on asennettava vähintään 20 prosenttiin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latauspistevalmius on vähintään 15 pysäköintipaikassa. Jos pysäköintipaikkaan asennetaan latauspiste, se täyttää pysäköintipaikan latauspistevalmiutta koskevan vaatimuksen.

Edellä 2—4 momentissa säädettyt velvoitteet koskevat pysäköintipaikkoja, jotka sijaitsevat **rakennuksessa sisäpuolella** tai kiinteistöllä, **jolla** rakennus sijaitsee.

6 §

Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella

Rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että **rakennuksen yhteyteen** suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspisteet tai latauspistevalmius tämän lain mukaan, jos kyse on laajamittaisesta korjaustyöstä, jonka rakentamiseen on haettava maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukainen rakennuslupa.

Sellaisen laajamittaisen korjauksen kohteena **olevan asuinrakennuksen yhteyteen**, jossa on enemmän kuin neljä pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

Sellaisen laajamittaisen korjauksen kohteena olevan muun kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava yksi suuritehoinen latauspiste tai vaihtoehtoisesti:

- 1) vähintään yksi normaalitehoinen latauspiste, jos pysäköintipaikkoja on 11—50;
- 2) vähintään kaksi normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on 51—100;
- 3) vähintään kolme normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on yli 100.

Sen lisäksi mitä 3 momentissa säädetään, sellaisen muun rakennuksen kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on 11—30 pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius vähintään 50 prosenttiin pysäköintipaikoista. Jos pysäköintipaikkoja on yli 30, latauspistevalmius on asennettava vähintään 20 prosenttiin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latauspistevalmius on vähintään 15 pysäköintipaikassa. Jos pysäköintipaikkaan on asennettu latauspiste, se täyttää pysäköintipaikan latauspistevalmiutta koskevan vaatimuksen.

Mitä 2—4 momentissa säädetään, koskee sellaisia rakennuksia, joissa:

- 1) pysäköintipaikat sijaitsevat rakennuksessa sisäpuolella ja korjaukset kattavat rakennuksen pysäköintipaikat tai rakennuksen sähköjärjestelmän; tai
- 2) rakennuksen pysäköintipaikat sijaitsevat kiinteistöllä, jolla rakennus sijaitsee, ja korjaukset kattavat pysäköintipaikat tai pysäköintipaikkojen sähköjärjestelmän.

7 §

Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä

Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa sisäpuolella tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

8 §

Pysäköintitalon varustaminen sähköajoneuvojen latauspistevalmiudella

Yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen tarkoitetun uuden pysäköintitalon rakentamiseen ryhtyvän on huolehdittava, että pysäköintitaloon suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste, jos kyse on sellaisesta hankkeesta, jonka toteuttamiseen on haettava maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukainen rakennuslupa.

Yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen tarkoitetun pysäköintitalon laajamittaiseen korjaustyöhön ryhtyvän on huolehdittava, että pysäköintitaloon suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste, jos kyse on sellaisesta hankkeesta, jonka toteuttamiseen on haettava maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukainen rakennuslupa.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset

Edellä 5—8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU liitteen II teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä.

Edellä 5, 6 ja 8 §:ssä tarkoitetun latauspistevalmiuden on oltava sellainen, että pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa 1 momentissa tarkoitettujen teknisten eritelmien mukainen latauspiste.

Edellä 5—7 §:ssä tarkoitetut latauspisteet voivat myös olla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetussa laissa tarkoitettuja julkisia latauspisteitä.

Edellä 5 §:n 3 momentissa ja 6 §:n 3 momentissa tarkoitetuista latauspisteistä vähintään yhden kaikkien käytössä olevan latauspisteen tulee olla asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä.

10 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskeva poikkeus

Mitä 5 §:n 3 ja 4 momentissa, ja 6 §:n 3 ja 4 momentissa ja 7 §:ssä säädetään, ei koske latauspisteiden eikä latauspistevalmiuden asentamista mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä annetussa komission suosituksessa 2003/361/EY tarkoitettujen mikroyritysten omistuksessa ja käytössä olevien rakennusten yhteyteen.

3 luku

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä

11 §

Uuden rakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

Rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennukseen suunnitellaan ja asennetaan rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä, jos kyse on sellaisesta uudesta muusta rakennuksesta kuin asuinrakennuksesta, jonka rakentamiseen on haettava maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukainen rakennuslupa. Automaatio- ja ohjausjärjestelmä on asennettava sellaiseen rakennukseen, jonka lämmitysjärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, ja rakennukseen, jonka ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

12 §

Korjaus- ja muutostyön kohteena olevan rakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

Haettaessa maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukaista rakennuslupaa tai 126 §:n mukaista toimenpidelupaa lämmitys- tai ilmastointijärjestelmän korjaus- ja muutostyöhön muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennukseen suunnitellaan ja asennetaan rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä. Automaatio- ja ohjausjärjestelmä on asennettava sellaiseen rakennukseen, jonka lämmitysjärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, ja rakennukseen, jonka ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia.

13 §

Olemassa olevan rakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka lämmitysjärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, on varustettu rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, on varustettu rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

14 §

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevat vaatimukset

Edellä 11—13 §:ssä tarkoitetun rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän on kyettävä:

1) jatkuvasti seuraamaan, kirjaamaan ja analysoimaan energian käyttöä sekä mahdollistamaan käytön mukauttaminen;

2) tekemään vertailevaa analyysiä rakennuksen energiatehokkuudesta, havaitsemaan rakennuksen teknisten järjestelmien tehokkuuden heikkeneminen ja ilmoittamaan tiloista tai rakennuksen teknisestä hallinnoinnista vastaavalle henkilölle energiatehokkuuden parantamiseen liittyviä mahdollisuuksista; ja

3) mahdollistamaan viestintä toisiinsa yhteydessä olevien rakennuksen teknisten järjestelmien ja muiden rakennuksen sisäisten laitteiden kanssa sekä yhteentoimivuus rakennuksen teknisten järjestelmien välillä erilaisesta valmistajakohtaisesta teknologiasta, laitteista ja valmistajista riippumatta.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

15 §

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentamisvelvollisuutta koskeva poikkeus

Mitä 12 ja 13 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos:

- 1) rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa;
- 2) rakennuksen lämmitys- tai ilmastointijärjestelmä ei ole sellainen, jota voidaan automaatiolla ohjata; tai
- 3) 14 §:n vaatimukset voidaan täyttää useamman järjestelmän kokonaisuudella, joka myös voi liittyä useaan rakennukseen.

4 luku

Viranomaiset ja valvonta

16 §

Ministeriön tehtävät

Tämän lain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluu ympäristöministeriölle.

17 §

Valvontaviranomainen

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on valvoa 7 §:n noudattamista.

Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävänä on valvoa maankäyttö- ja rakennuslain perusteella luvanvaraisten hankkeiden valvonnan yhteydessä 5, 6, 8 ja 11—13 §:n noudattamista. Valvontaan sovelletaan maankäyttö- ja rakennuslakia. Tämän lain noudattamisen valvonnassa kunnan rakennusvalvontaviranomainen saa kuitenkin käyttää mainitussa laissa säädetyistä pakkoineista vain 182 ja 183 §:ssä säädetyt.

18 §

Oikeus tehdä tarkastuksia

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus 7 §:n noudattamisen valvontaa varten päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun tilaan, jonne pääsy on valvonnan kannalta tarpeen, sekä tehdä siellä valvontaan liittyviä tarkastuksia. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

19 §

Pakkokeinot

Jos rakennuksen omistaja ei noudata 7 §:ssä säädettyä velvollisuutta asentaa latauspiste, Liikenne- ja viestintäviraston on kehotettava tätä korjaamaan asiantila asettamassaan määräajassa. Jos latauspistettä ei asenneta määräajassa, Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä rakennuksen omistaja asentamaan latauspiste asettamassaan uudessa määräajassa.

20 §

Uhkasakko ja teettämisuhka

Liikenne- ja viestintävirasto voi tehostaa 19 §:n nojalla antamaansa määräystä sakon uhalla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Uhkasakosta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

21 §

Perittävät maksut

Tämän lain mukaisten Liikenne- ja viestintäviraston suoritteiden maksullisuuden ja suoritteista perittävien maksujen suuruuden yleisistä perusteista sekä maksujen muista perusteista säädetään valtion maksuperustelaisissa (150/1992).

Kunnan 17 §:n nojalla suorittamasta valvonnasta perittäviin maksuihin sovelletaan, mitä maankäyttö- ja rakennuslain 145 §:ssä säädetään.

22 §

Muutoksenhaku

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimelta säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Mitä mainitussa laissa säädetään, sovelletaan myös haettaessa muutosta kunnan viranomaisen tämän lain nojalla tekemän päätökseen.

5 luku

Erinäiset säännökset

23 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

Mitä 5, 6, 8, 11 ja 12 §:ssä säädetään, sovelletaan rakennushankkeeseen, jota koskeva lupahakemus tulee vireille 11 päivänä maaliskuuta 2021 tai sen jälkeen.

2.

Laki

maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 126 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 958/2012, seuraavasti:

126 §

Toimenpidelupa

Toimenpidelupa tarvitaan myös rakennuksen julkisivun muuttamiseen sekä rakennusosan tai teknisen järjestelmän vaihtamiseen silloin, kun sillä voidaan vaikuttaa merkittävästi rakennuksen energiatehokkuuteen. Jos kyseessä on rakennus, jonka energiatehokkuutta ei tarvitse 117 g §:n 2 momentin nojalla parantaa, toimenpidelupaa ei kuitenkaan tarvita, ellei kyseessä ole rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän rakentaminen, josta säädetään sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä annetun lain (/) 11—13 §:ssä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2020.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp

Helsingissä 25.9.2020

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Hannu Hoskonen kesk
varapuheenjohtaja Tiina Elo vihr
jäsen Inka Hopsu vihr
jäsen Mai Kivelä vas
jäsen Hanna Kosonen kesk
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Niina Malm sd
jäsen Sari Multala kok
jäsen Saara-Sofia Sirén kok
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Mari-Leena Talvitie kok
jäsen Ari Torniainen kesk
varajäsen Eveliina Heinäluoma sd
varajäsen Mikko Lundén ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp
Vastalause 1

VASTALAUSE 1

Perustelut

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä. Ehdotetulla lailla pantaisiin osaltaan täytäntöön muutettu rakennusten energiatehokkuutta koskeva direktiivi. Direktiivi annettiin osana Euroopan unionin puhtaan energian pakettia, jonka tavoitteena on hillitä ilmastonmuutosta.

Lailla pyritään samaten parantamaan rakennusten energiatehokkuutta, lisäämään älykkään teknologian käyttöä rakennuksissa ja parantamaan sähköajoneuvojen latausmahdollisuuksia. Laissa myös säädettäisiin velvollisuuksia suunnitella ja asentaa sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiuksia. Direktiiviin perustuvan sääntelyn lisäksi ehdotettuun lakiin sisältyisi myös kansallista sähköajoneuvojen latausinfrastruktuuria koskevaa sääntelyä sellaisten pysäköintitalojen osalta, joissa järjestetään asuinrakennusten pysäköintiä. Laissa säädettäisiin myös velvollisuuksia suunnitella ja asentaa isoihin, muihin kuin asuinrakennuksiin automaatio- ja ohjausjärjestelmiä. Valvontaviranomaisina toimisivat kuntien rakennusvalvontaviranomaiset ja Liikenne- ja viestintävirasto.

Tämän edellä mainitun lisäksi esityksessä ehdotetaan muutettavan maankäyttö- ja rakennuslakia siten, että toimenpidelupa tarvittaisiin tietynlaisen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän rakentamiseen.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä sekä eduskuntaryhmä ovat tyrmistyneitä nyt käsittelyssä olevasta esityksestä. Tällaiset hallituksen esitykset todistavat saumattomasti sen, että istuvan hallituksen todellinen kriisitietoisuus on tipotiessään. Toisin sanoen sitä ei ole. Hallituksen todellinen arvopohja tulee nyt vahvasti esiin, sillä sen ilmastoposeeraus vain jatkuu koronakriisistä huolimatta. Jos ei jatkuisi, niin tätäkään esitystä ei olisi käsitteilyyn tuotu. Perussuomalaiset näkevät, että hiilineutraalisuustavoitteen toteuttamisen säädösvalmistelu on keskeytettävä välittömästi.

Samaten näemme, että hallitusohjelma on laitettava uusiksi — ainakin juuri ilmastopolitiikan osalta. Näin vapautuisi budjettivaroja koronakriisistä johtuen pk-yrityksille budjettimenetysten paikkaamiseen ja ennen kaikkea talouden jälleenrakentamiseen. Budjettivaroja vapautuisi, kun ei tarvitsisi kompensoida yrityksille ja perheille hiilineutraalisuustoimien lisälaskuja.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä korostaa samaten, että tämän esityksen pääasiallisina kärsijöinä ovat nyt etenkin laajempaa rakennusluvallista peruskorjausta tekevät, vanhemmat asunto-osakeyhtiöt sekä uudet tulevat asunto-osakeyhtiöt ja niiden asukkaat, joita hallituksen tiukat vaatheet ja velvoitteet koskevat juuri sähköautojen latauspisteiden ja niiden rakentamisen osalta. Tästä koituu kova taloudellinen rasite asianomaisten taloyhtiöiden asukkaille.

Lisäksi Perussuomalaiset huomauttavat, että esitykseen sisältyy paljon myös muita negatiivisia asioita kulujen kasvun myötä — etenkin, kun autojen sähkölatauspisteiden kustannusvaikutuksia on monissa tapauksissa täysin mahdoton ennustaa. Useiden asiantuntijoidenkin mukaan olemas-

**Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp
Vastalause**

sa olevaan rakennuskantaan nyt vaadittavien latauspisteiden kustannukset voivat nousta eri kiinteistöissä moninkertaisiksi verrattuna niistä tehtyihin arviointeihin. Tämä raha on taas poissa muusta järkiperaisesta kehittämisestä mm. asuntorakentamiseen liittyen. Muutoinkin näemme, että tällaiset esityksessä mukana olevat investoinnit ovat varsin riskialttiita, koska asianomainen tekniikka kehittyy isoin askelin nykyajan yhteiskunnassamme.

Lopuksi toteamme seuraavaa: Kaiken kaikkiaan Perussuomalaiset vastustavat tällaista kehitystä varsinkin tässä yhteiskunnallisessa tilanteessa, jossa elämme nyt, siksi emme voi, emmekä edes halua ryhmänä edesauttaa Euroopan unionin liian kunnianhimoisia ilmastopoliittisia tavoitteita. Etenkin, kun tällä esityksellä ei pelasteta ilmastoa vaan ainoastaan aiheutetaan kuluja ihmisille sekä teollisuuden kilpailukyvyn heikkenemistä.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotukset hylätään ja että hyväksytään yksi lausuma. (*Vastalauseen lausumaehdotus*)

Vastalauseen lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että hallitus tuo eduskuntaan esityksen, että ensisijaisesti pitäisi taloyhtiöiden vapaaehtoisuuteen perustuen muiden remonttien yhteydessä kartoittaa latauspisteiden tarve.

Helsingissä 25.9.2020

Sheikki Laakso ps
Mikko Lundén ps

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp
Vastalause 2

VASTALAUSE 2

Perustelut

Hallituksen esitys (HE 23/2020 vp) asettaa nähdäksemme edelleen liian raskaita velvoitteita latauspisteiden rakentamiseen, vaikka varsinaista esitystä on kohtuullistettu lausuntokierroksen palautteen jälkeen yritysten osalta. Esimerkiksi mikroyrittäjät on vapautettu velvoitteiden ulkopuolelle.

Esityksessä ehdotetaan, että uuteen tai laajamittaisesti korjattavaan asuinrakennukseen, jossa on yli neljä pysäköintipaikkaa, tulisi asentaa latauspistevalmius. Näin myöhemmässä vaiheessa olisi mahdollista asentaa latauspiste jokaiseen pysäköintipaikkaan. Esitys on huomattavasti tiukempi asuinrakennusten kohdalla kuin sen taustalla oleva direktiivi, jonka velvoitteet koskevat rakennuksia, joissa on yli kymmenen pysäköintipaikkaa.

Esityksen vaatimus toisi velvoitteiden piiriin 30 000 pientä taloyhtiötä, joilla ei ole taloudellisia resursseja muutostyöhön. Tiukempi vaatimus toisi 75 prosentin lisäyksen taloyhtiöiden määrään, mutta ainoastaan vain 20 prosenttia lisää autopaiikkoja velvoitteen piiriin.

Esitysluonnos sai murskapalautteen lausuntokierroksella. Lausunnonantajista noin 80 prosenttia piti lausuntokierroksella ollutta versiota liian tiukkana, kun vain seitsemän prosenttia kannatti direktiivin perustasoa korkeampia tavoitteita. Asiantuntijalausunnoissa on tuotu esiin selvästi, että latauspisteet lisääntyvät markkinaehtoisesti ilman raskaita ylimitoituksia.

Suomeen tulisi jo direktiivin perustason mukaisen sääntelyn perusteella 73 000 peruslatauspistettä. Asunto-osakeyhtiöt ovat vastanneet kysyntään jo markkinaehtoisesti. Kiinteistöliiton selvityksen mukaan latauspistehankkeet ovat seuraavan viiden vuoden aikana todennäköisempiä kuin julkisivu-, katto- tai putkiremontit. Hukkainvestoinnit nostaisivat asumisen kustannuksia. Autottomat ihmiset joutuisivat maksajiksi, ja pahimmillaan ylimitoitettut kustannukset ovat poissa muista ilmastotoimista kuten energiatehokkuuteen tähtäävistä remonteista.

Monet taloyhtiöt ovat suunnitelleet tekevänsä energiatehokkuus- ja tarvittavia peruskorjaustoimenpiteitä. Taloyhtiöt eivät ole pystyneet varautumaan sähköautojen latausinfraan laajentamiseen kuin korkeintaan muutamiin yksittäisiin latauspisteisiin. Latausvalmiuden toteuttaminen on kustannustehokkainta sellaisille pysäköintipaikoille, joilta on lyhin etäisyys rakennuksen sähköpääkeskukseen. Mitä kauempana pysäköintialue sähkökeskuksesta sijaitsee, sitä kalliimpaa on latausvalmiuden toteuttaminen johtuen mm. kasvavista sähkökanavien kaivuu- ja louhintatöistä. Tämä kustannusvaikutus korostuu pienten taloyhtiöiden tapauksessa.

Sähkönsiirtoyhtiöitä voitaisiin velvoittaa sähkömarkkinalainsäädännön uudistamisen yhteydessä tarjoamaan erilliset liittymät hinnastonsa mukaisesti latauspaikkoja varten. Pysäköintialueen erillisellä sähköliittymällä mahdollistettaisiin sähköautojen latausinfraan ja latauskustannuksien oikeudenmukainen ja kustannusperusteinen kohdentaminen sähköautojen omistajille ja haltijoille. Samalla voitaisiin välttää kiinteistön muun sähköjärjestelmän tarpeeton uudistaminen sähköautojen latauspisteiden toteuttamisen yhteydessä.

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp
Vastalause 2

Esityksestä on unohdettu kuitenkin kunnat ja alueelliset erityispiirteet. Taloyhtiöitä koskevat sähköautojen latausinfraan suhteen samat korkeat vaateet niin Inarissa kuin Espoossa. Autopaikkavelvoitteet ovat kuntakohtaisia, niitä ei säädellä lainsäädännössä. Vaatimusten tason on valtakunnallisesti oltava alhaisempi. Keskuskaupungit sekä kaupunkiseudut voivat omissa velvoitteissaan nostaa tarvittaessa vaatimuksia. Sähköautojen määrä jakautuu maantieteellisesti hyvin epätasaisesti, jolloin investointituet soveltuvat hyvin direktiivin perustasoa laajemman latausinfraan rakentamiseen.

Kiinnitämmekin huomioita siihen, miten hallitus aikoo kompensoida latausinfraan tulevat kustannukset niin taloyhtiöille kuin yrityksille. Ensinnäkin muutoksen kustannukset kasaantuvat asukkaiden maksettavaksi, ellei hallitus lisää samanaikaisesti avustuksia energiaremontteihin ja ARA:n myöntämiin avustuksiin sähköautojen latausinfraan rakentamiseen. Toisaalla koronakriisi on kohdistunut erityisen voimakkaasti pk-yrityksiin. Vastaavanlainen latausinfraan kohdennettu tuki olisi vihreän elvytyksen nimissä tarpeellinen nyt myös työpaikkakiinteistöille. Näin kriisiaikana tarvitaan kädenojennusta muutosten tueksi.

Sähköautojen yleistymistä estää toistaiseksi varsin korkea hinta. Liikenteen päästöjä saataisiin nopeammin alas, jos hallitus siirtäisi uusien autojen verotuksen asteittain kokonaan auton hankinnan verotuksesta autoilun päästöjen verotukseen. Myös työsuhdeautoihin vaikuttamalla voidaan muuttaa merkittävästi Suomeen uusina rekisteröitävien autojen ominaisuuksia ja saada uuden tekniikan autoja muutamassa vuodessa käytettyjen autojen markkinoille. Työsuhdeautojen verotusarvo onkin porrastettava jyrkästi päästöjen mukaan.

Tavoitteeksi on asetettava kaikkiaan, että sähköä tai biokaasua käyttävä ajoneuvo on suomalaiselle aina fossiilista polttoainetta käyttävää autoa kilpailukykyisempi vaihtoehto viimeistään 2030-luvulla. Esitettyihin toimiin olisi oleellista ryhtyä mahdollisimman pian. Samalla olisi pidettävä kiinni periaatteesta, jonka mukaan vähäpäästöiseen liikenteeseen ohjaavan lainsäädännön tulisi olla mahdollisimman teknologianeutraalia.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että hallituksen esitys hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 1. lakiehdotuksen 6 § muutettuna seuraavasti: (Vastalauseen muutosehdotus)

Vastalauseen muutosehdotus

6 §

Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella

(1 mom. kuten HE)

Valiokunnan mietintö YmVM 5/2020 vp
Vastalause 2

Laajamittaisen korjauksen kohteena olevaan asuinrakennukseen, jossa on enemmän kuin **kymmenen** pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste.

(3 mom. kuten HE)

(4 mom. kuten HE)

Mitä 2—4 momentissa säädetään, koskee sellaisia rakennuksia, joissa:

(1 kohta kuten HE)

2) rakennuksen pysäköintipaikat sijaitsevat **rakennuksessa tai pysäköintialue sijaitsee välittömästi rakennuksen yhteydessä**, ja korjaukset kattavat pysäköintipaikat tai pysäköintipaikkojen sähköjärjestelmän.

Helsingissä 25.9.2020

Saara-Sofia Sirén kok
Mari-Leena Talvitie kok
Sari Multala kok