

## Miljöutskottet

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning och lag om ändring av 126 § i markanvändnings- och bygglagen**

### INLEDNING

#### *Remiss*

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning och lag om ändring av 126 § i markanvändnings- och bygglagen (RP 23/2020 rd): Ärendet har remitterats till miljöutskottet för betänkande och till grundlagsutskottet och ekonomiutskottet för utlåtande.

#### *Utlåtanden*

Utlåtande har lämnats av

- grundlagsutskottet GrUU 26/2020 rd
- ekonomiutskottet EkUU 14/2020 rd

#### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- lagstiftningsråd Sari Rapinoja, miljöministeriet
- miljöråd Maarit Haakana, miljöministeriet
- specialsakkunnig Eleonoora Eilittä, kommunikationsministeriet
- jurist Miikka Heikkinen, Transport- och kommunikationsverket
- energiexpert Vesa Peltola, Finlands Kommunförbund
- direktör Päivi Laitila, Motiva Ab (distanskontakt)
- ledande expert Marja Ola, Finsk Handel rf (distanskontakt)
- teknisk direktör Mikko Somersalmi, RAKLI ry (distanskontakt)
- rådgivande jurist Tapio Haltia, Finlands Fastighetsförbund rf (distanskontakt)
- teknisk direktör Esa Tiainen, Elentreprenörsförbundet STUL (distanskontakt)
- styrelseordförande Matti Rae, Sähköinen liikenne ry (distanskontakt).

Skriftligt yttrande har lämnats av

- finansministeriet
- justitieministeriet

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

- Kempower Ab
- Liikennevirta Oy
- Parkeringsström Ab
- Finlands näringsliv rf
- Livsmedelsindustriförbundet rf
- Finsk Energiindustri rf
- Turism- och Restaurangförbundet rf
- Finlands Dagligvaruhandel rf
- Byggnadsindustrin RT rf
- Finlands naturskyddsförbund rf
- Finlands fastighetstekniska industri och handel rf.

Inget yttrande av

- Jubileumsfonden för Finlands självständighet Sitra.

### PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås en ny lag om laddningspunkter för elfordon och om beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Genom den föreslagna lagen genomförs det reviderade direktivet om byggnaders energiprestanda. Direktivet antogs som en del av Europeiska unionens paket för ren energi, vars syfte är att begränsa klimatförändringen.

Syftet med lagen är att förbättra byggnaders energiprestanda, öka tillämpningen av smart teknik i byggnader och förbättra möjligheterna att ladda elfordon. Lagen ska också innehålla bestämmelser om skyldigheter att planera och installera laddningspunkter för elfordon och beredskap för laddningspunkter. Utöver den reglering som baserar sig på direktivet ska i lagen också ingå nationella bestämmelser om laddningsinfrastruktur för elfordon i fråga om sådana parkeringshus där det tillhandahålls parkering för bostadshus. I lagen ska det dessutom finnas bestämmelser om skyldigheter att planera och installera system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i anslutning till andra stora byggnader än bostadshus. Tillsynsmyndigheter är kommunernas byggnadstillsynsmyndigheter och Transport- och kommunikationsverket.

Dessutom föreslås det att markanvändnings- och bygglagen ändras på så sätt att det ska krävas åtgärdsstillstånd för byggande av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i vissa byggnader.

När det gäller energieffektiviteten i byggnaders luftkonditioneringssystem och värmesystem ger direktivet möjlighet till antingen ett lagstadgat inspektionsförfarande eller ett alternativt förfarande baserat på rådgivning, om verkningarna av detta motsvarar de lagstadgade inspektionerna. I propositionen föreslås att alternativa rådgivningsförfaranden införs i fråga om både luftkonditioneringssystem och värmesystem.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

#### *Klimatmålen för trafiken*

Syftet med propositionen är att genomföra det ändrade direktivet om byggnaders energiprestanda ((EU) 2018/844, nedan EPBD 2018-direktivet), som innehåller skyldigheter i anslutning till laddningsinfrastrukturen för elbilar samt systemen för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Propositionen baserar sig på regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering, där det konstateras att målet är att fastställa ett minimiantal platser för sådan laddningsinfrastruktur för elbilar som ska byggas i samband med omfattande renoveringar samt att undanröja administrativa hinder för byggandet av laddningsinfrastruktur för elbilar framför allt i husbolag. Regeringen föreslår att direktivet i huvudsak genomförs enligt de grundläggande kraven i det, men till vissa delar föreslås mer ambitiösa krav än i direktivet.

Enligt Finlands klimatplan på medellång sikt har den icke-handlande sektorn, alltså den så kallade ansvarsfördelningssektorn, störst potential att minska utsläppen från trafiken. Därför är målet att minska utsläppen från trafiken med ungefär hälften fram till 2030 jämfört med läget 2005 och uppnå fossilfrihet senast 2045. Detta mål kräver ett brett spektrum av åtgärder, varav en är en betydande ökning av laddningsberedskapen och antalet laddningspunkter i fastigheter.

Utskottet ställer sig positivt till att direktivet genomförs på ett sätt som kostnadseffektivt stöder utvecklingen i enlighet med Finlands klimatmål. Eftersom antalet elbilar fortfarande är litet bör uppbyggnaden av beredskap för laddningspunkter inte överdimensioneras. Inte heller bör man investera i lösningar som snabbt kan bli tekniskt föråldrade. Onödigt omfattande beredskap kan ta resurser från andra investeringar som bidrar till uppnåendet av klimatmålen. En underdimensionerad beredskap kan å sin sida fördröja den förväntade elektrifieringen av fordonsparken. Utskottet anser att det är betydligt förmånligare att bygga upp beredskap för laddningspunkter i samband med nybyggnad och omfattande renoveringsprojekt än att installera laddningsstationer i efterhand, varför det i dessa situationer är förnuftigt att förbereda sig på laddningspunkter genom att bygga upp beredskap. Till exempel kan möjligheten att ladda bilen på arbetsplatsen också vara en förutsättning för anskaffning av elbil för att man ska kunna vara säker på att laddningen räcker till.

Även ekonomiutskottet konstaterar i sitt utlåtande att främjandet av en övergång till elpersonbilar är en förutsättning för regeringsprogrammets mål om koldioxidneutralitet och halvering av utsläppen från trafiken.

Miljöutskottet betonar att regeringens proposition inte innebär några ändringar i en konsekvent teknikneutral klimatpolitik. Målen att öka användningen av till exempel biodrivmedel och biogas genomförs på samma sätt som tidigare genom annan lagstiftning. Utskottet framhåller att alla åtgärder för att uppnå målen för minskning av utsläppen från trafiken behövs och måste nås så snart som möjligt. Också ekonomiutskottet menar i sitt utlåtande att man i tillämpningsanvisningarna för lagen bör se till att anvisningarna är neutrala i fråga om metod och teknik. Miljöutskottet instämmer i att regleringen också bör stödja en utbredning av den infrastruktur som krävs för elcyklar, även om den egentligen inte hör till tillämpningsområdet för EU-lagstiftningen om laddningspunkter.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

I propositionen eftersträvas teknikneutrala bestämmelser och valmöjligheter för byggnadens ägare, dock så att de tekniska krav som ställs på laddningspunkter i EU-lagstiftningen uppfylls. De laddningspunkter som avses i 9 § ska till sina tekniska egenskaper utgöra sådana normala eller snabba laddningsstationer som avses i de tekniska specifikationerna i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Enligt det direktivet har en normal laddningsstation en effekt på 3,7–22 kW och en snabb laddningsstation en effekt på mer än 22 kW. I dessa tekniska specifikationer beskrivs miniminivån för laddningsstationernas tekniska egenskaper närmare. Det är alltid möjligt att installera anordningar med mer avancerade tekniska egenskaper i en byggnads laddningspunkter.

### *Sättet att genomföra direktivet*

EPBD 2018-direktivet innehåller krav på anläggning av laddningspunkter och beredskap för elbilar på parkeringsplatser i anslutning till bostadsfastigheter och andra fastigheter. Parkeringsplatserna kan finnas inuti själva byggnaden eller utanför den så att de angränsar till den. I Finland finns parkeringsplatserna huvudsakligen i byggnadens omedelbara närhet och inte inuti själva byggnaden. Skyldigheterna gäller endast nya byggnader eller byggnader som ska genomgå omfattande renoveringar, med det undantaget att byggnader som inte är bostadshus och i anslutning till vilka det finns mer än 20 parkeringsplatser ska uppfylla de installationskrav som ingår i lagförslaget senast den 1 januari 2025.

I fråga om nya bostadshus och bostadshus som genomgår större renoveringar föreslås ett regleringssätt som överskrider direktivets grundnivå. Skyldigheten ska gälla hus med minst 5 parkeringsplatser, jämfört med att direktivet anger fler än 10 parkeringsplatser som gräns.

I fråga om byggnader som inte är avsedda för bostäder, både nya sådana och sådana som genomgår större renoveringar, med mer än 10 parkeringsplatser, är det enligt EPBD 2018-direktivet tillräckligt att installera en laddningspunkt och ledningsinfrastruktur för var femte parkeringsplats, för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter. I propositionen föreslås kravet enligt grundnivån gälla då det finns färre än 50 parkeringsplatser. Grundnivån i direktivet överskrids först i sådana byggnader som har över 50 parkeringsplatser och även då är det maximala kravet tre normala laddningspunkter eller en snabb laddningspunkt. Kravet på beredskap för laddningspunkter föreslås bli större än grundnivån i EPBD 2018-direktivet, om parkeringsplatserna är 11–30 till antalet. I sådana fall ska beredskap installeras på minst 50 procent av parkeringsplatserna. Beredskapen ska enligt propositionen vara förenlig med grundnivån i direktivet, om parkeringsplatserna är fler än 75. Om det finns mer än 30 parkeringsplatser ska beredskap för laddningspunkter installeras på minst 20 procent av parkeringsplatserna, dock så att det finns beredskap för laddningspunkter på minst 15 parkeringsplatser. I propositionen föreslår regeringen att alla befintliga byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser ska ha minst en laddningspunkt senast den 31 december 2024. Detta krav motsvarar grundnivån i EPBD 2018-direktivet.

Enligt propositionsmotiven utförs uppskattningsvis 90 procent av laddningen hemma eller på arbetsplatserna, och därför är det viktigt att främja privata laddningspunkter utöver utvecklingen av det offentliga laddningsnätet. I propositionen räknar regeringen med att största delen av de

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

292 000 företagen i Finland sannolikt inte alls omfattas av skyldigheterna i lagen, eftersom skyldigheterna gäller byggnader som inte är bostadshus och har fler än 10 parkeringsplatser.

Utskottet anser att det är motiverat att från tillämpningsområdet utesluta byggnader som ägs och används av mikroföretag, när det gäller skyldigheterna för nya byggnader och byggnader som genomgår större renoveringar såväl som för befintliga byggnader som avses i 7 §. Utskottet föreslår därför att 10 § i lagförslaget ändras på det sätt som framgår av detaljmotiveringen. Dessutom anser utskottet att lättnaden gällande mikroföretag också ska omfatta befintliga byggnader som inte är bostadshus och som avses i 7 §.

### *Understöd*

Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet ARA har beviljat understöd för att bygga laddningsinfrastruktur för elbilar från och med hösten 2018, då stödbeloppet var 1,5 miljoner euro per år. I år används 5,3 miljoner euro, vilket enligt ARA:s uppskattning gör det möjligt att bevilja stöd för fler än 5 000 laddningspunkter. Understödet är 35 procent av de faktiska kostnaderna, dock högst 90 000 euro. Om hälften av laddningsplatserna har en effekt på minst 11 kW, kan stödet dock utgöra upp till 50 procent av kostnaderna. Ett villkor är att den berörda sammanslutningen bygger beredskap för minst 5 laddningspunkter. Understöd kan också beviljas för anskaffning av laddningsanordningar. Understödet kan sökas av sammanslutningar som äger bostadshus (t.ex. husbolag och hyreshussamfund) och parkeringsbolag som de äger. På understödet tillämpas de minimis-förordningen, vilket betyder att det kumulativa stödet till en stödmottagare kan vara högst 200 000 euro under 3 års tid.

Stöd beviljas inte för fullgörande av de lagfästa skyldigheterna. När de nya bestämmelserna träder i kraft beviljas stöd exempelvis inte för ledningsinstallationer vid nybygge eller större renoveringar av bostadshus. I fråga om befintliga bostadshus kan ARA däremot bevilja sammanslutningar som äger bostadshus understöd för ändringar i fastigheters elsystem som krävs för laddningspunkter för elbilar.

Anslaget i statsbudgeten har också använts för att stödja anskaffning av renodlade elbilar och gas- eller etanolkonvertering av gamla bilar. För att främja anskaffning av nyare bilar har det gjorts försök med skrotningspremie. I sitt betänkande MiUB 1/2018 rd om den klimatpolitiska planen på medellång sikt framhåller utskottet att med tanke på målet att elektrifiera personbilstrafiken i större skala och öka mängden gasdrivna bilar är det nödvändigt att utvecklingen påskyndas med hjälp av incitament, eftersom beloppet av anskaffningsstödet för elbilar inte räcker till för att hålla ökningen av eldrivna fordon på samma nivå som i föregångarländerna. Utskottet inskräppte även då att till exempel biodrivmedel och elektrifiering av trafiken (och introduktion av gasdrift) inte bör ses som motstridiga mål, utan att biodrivmedel snarare är ett viktigt sätt att minska på utsläppen under en övergångsperiod.

### *Att utrusta byggnader med laddningspunkter eller beredskap för sådana*

Enligt den föreslagna 2 § om tillämpningsområdet ska lagen endast tillämpas på byggnader där energi används för att påverka inomhusklimatet. Andra typer av byggnader berörs inte, med undantag för parkeringshus. Förpliktelserna gäller den som påbörjar ett byggprojekt och förslaget

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

stöder sig även i övrigt på strukturerna i markanvändnings- och bygglagen. Därför föreslås lagen heta lag om laddningspunkter för elfordon och om beredskap för sådana laddningspunkter ”i anslutning till byggnader” (på finska ”rakennuksissa”, dvs. i byggnader). Parkeringsplatserna finns i allmänhet inte inuti byggnaden utan utanför den, varför en del av de föreslagna paragrafrubrikerna är formulerade ”utrustande av nya byggnader” med laddningspunkter eller beredskap för sådana. Utskottet anser att det är bättre att de formuleringar som används i lagen så väl som möjligt motsvarar verkligheten, alltså att laddningspunkterna och beredskaperna för dem snarare finns i anslutning till byggnaderna än inuti själva byggnaderna. Därför föreslår utskottet några små ändringar i paragrafernas ordalydelse så som närmare framgår av detaljmotiveringen.

Direktivet utgår från att parkeringsplatserna finns antingen i byggnaden eller på den fastighet där byggnaden är belägen. Med placering inuti byggnaden avses enligt detaljmotiveringen till propositionen att parkeringsplatserna ligger på byggnadens källarplan, våningsplan eller takplan ute. Det väsentliga i fråga om en fastighet är den fysiska närheten till byggnaden. Medlemsstaterna får vid genomförandet beakta kompletterande kriterier för huruvida parkeringsområdet och byggnaden har en fysisk/teknisk koppling, om parkeringsområdet endast eller huvudsakligen används av dem som använder byggnaden samt om parkeringsområdet och byggnaden ägs gemensamt. Kommissionen har till exempel betonat att även om parkeringsområdet inte fysiskt angränsar till en byggnad och det finns ett grönområde mellan området och byggnaden bör förpliktelserna lämpligen tillämpas om det mellan parkeringsområdet och byggnaden finns ett klart samband till exempel i fråga om ägande och/eller användning. Utskottet betonar att den här standpunkten har stor relevans ur tolkningssynpunkt, eftersom det handlar om genomförandet av direktivet.

Av 7 § i lagförslaget framgår att regleringen bara gäller byggnader som är i bruk. Enligt motiveeringen till bestämmelsen föreligger det inte heller någon skyldighet att installera en laddningspunkt om rivning av byggnaden planeras. Utskottet påpekar att byggnader som avses bli rivna i regel inte längre är i bruk. Villkoret att byggnaden ska vara i bruk beaktar alltså också de situationer där tillstånd till rivning har sökts eller anmälan gjorts. Utskottet understryker att avgränsningen att byggnaden ska vara i bruk har stor betydelse. I synnerhet på små orter kan det finnas tomma byggnader med stora parkeringsområden, men där det inte längre bedrivs någon verksamhet och som inte kunnat säljas till någon ny aktör. De lagfästa skyldigheterna gäller inte dessa situationer eftersom byggnaderna inte är i bruk.

### *Begreppet större renovering*

De skyldigheter som anges i lagförslaget uppkommer i huvudsak vid nybygge och vid sådana större renoveringar av byggnader som kräver bygglov enligt markanvändnings- och bygglagen. Omfattningen av renoveringen är dock en mer väsentlig faktor än bygglovsplikten. Enligt 3 § 3 punkten i lagförslaget avses med större renovering en renovering där de på återuppbyggnadskostnaderna baserade totala kostnaderna för renoveringen av klimatskalet eller byggnadens installationssystem överstiger 25 procent av byggnadens värde, exklusive värdet av den mark där byggnaden är belägen. Det väsentliga är att man i samband med renoveringen också reparerar parkeringsplatser eller parkeringsplatsernas eller byggnadens elsystem.

Direktivet EPBD 2010 gör det möjligt att definiera större renovering på två olika sätt. Medlemsstaten får besluta vilken metod som ska användas, antingen genom tillämpning av en procentan-

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

del (25 %) av byggnadens klimatskalarea eller byggnadens värde. I miljöministeriets förordning (2/17) baserar sig definitionen på byggnadens värde utifrån återuppbyggnadskostnaderna, och samma grund föreslås bli tillämplad i den föreslagna lagen. Förordningen har anmälts till Europeiska kommissionen som ett led i genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda (omarbetning). Förordningen har varit i kraft i tre år och det har inte förekommit några problem med tillämpningen av den. Enligt definitionen är det fråga om större renovering om de på återuppbyggnadskostnaderna baserade totala kostnaderna för renoveringen av klimatskalet eller byggnadens installationssystem överstiger 25 procent av byggnadens värde, exklusive värdet av den mark där byggnaden är belägen. I procentandelen inräknas inte bland annat byggnadens stomme och grund, konstruktioner och ytmaterial inomhus, elinstallationer eller exempelvis hissar och balkonger i bostadsvåningshus.

Utskottet betonar att det tekniska värdet av likartade byggnader är oberoende av läge och konjunkturen. Den priselasticitet som beror på läget är bunden till marken och utelämnas därför vid beräkningen av det tekniska värdet. Konjunkturreffekten å sin sida visar på entreprenörernas eller materialindustrins benägenhet att delta i genomförandet av projektet. Benägenheten inverkar inte på det tekniska värdet, så den beaktas inte när det tekniska värdet beräknas. I ett exempel som ingick i en undersökning i samband med beredningen av miljöministeriets förordning (2/17) överskreds 25-procentsgränsen ännu inte vid en renovering som gick ut på att sanera ytterväggar, fönster, ytterdörrar och yttertak i ett flervåningshus samtidigt som systemet för produktion, distribution och överföring av värme totalrenoverades. Däremot överskreds 25-procentsgränsen om den här renoveringen av samtliga delar av klimatskalet kombineras med en totalrenovering av vattenledningar, avlopp samt vatten- och avloppsarmatur.

I samband med beredningen av miljöministeriets ovannämnda förordning har det tagits fram en Excel-baserad räknare som kan användas för att beräkna om procentandelen för planerade reparationer överstiger 25-procentsgränsen. Räknaren kan användas både av dem som påbörjar ett byggprojekt och av de kommunala byggnadstillsynsmyndigheterna. Utskottet ser det som viktigt att definitionen tolkas samordnat på olika håll i landet. Tillräcklig utbildning och rådgivning och användning av räknaren är viktiga för att uppnå detta mål.

### *Beslutsfattandet i bostadsaktiebolag*

Propositionen inverkar inte på fördelningen av kostnaderna för installation av laddningspunkter i husbolaget.

Utskottet noterar att husbolagets beslutsförfarande i fråga om beredskap för laddningspunkter (ledningsinfrastruktur) och installation av laddningspunkter påverkas av huruvida renoveringen är sedvanlig i den mening som avses i lagen om bostadsaktiebolag, huruvida den genomförs på de bilplatser vars besittning bygger på aktieinnehav eller på de bilplatser som bolaget besitter, om dess inverkan på vederlaget är skälig och om den i övrigt är förenlig med likställighetsprincipen i lagen om bostadsaktiebolag. Begreppet ”sedvanlig” är väsentligt i och med att om renoveringen kan anses vara sedvanlig blir det i regel möjligt att med enkel majoritet besluta om dess genomförande på de bilplatser som bolaget besitter (6 kap. 31 § 1 mom. i lagen om bostadsaktiebolag). Sedvanligt är vad som kan anses vara vanligt och normalt i boendet, men begreppet förändras över tid. Om bolaget ska besluta om genomförande av en renovering som gäller laddningspunk-

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

ter på de bilplatser vars besittning bygger på aktieinnehav och alla aktieägare inte har en sådan bilplats, måste majoriteten av de aktieägare som besitter bilplatser ställa sig bakom beslutet, och bolaget kan ta ut vederlag för kostnaderna bara hos de aktieägare som besitter bilplatser (6 kap. 32 § 5 mom. i lagen om bostadsaktiebolag). Om de lagfästa kriterierna för sedvanlig renovering och aktieägares betalningsskyldighet inte uppfylls, kan beslutet om installation av laddningspunkter fattas på så sätt att vederlaget för kostnaderna endast ska betalas av de aktieägare som samtyckt till detta och som använder laddningspunkterna samt av nya ägare till dessa aktier (6 kap. 33 § 1 mom. i lagen om bostadsaktiebolag). Den föreslagna lagen ger inte heller aktieägarna rätt att utföra sådant ändringsarbete utanför sin lägenhet som behövs för installation av en laddningspunkt, så för sådant ändringsarbete behövs fortfarande alltid bolagets samtycke (5 kap. 8 § i lagen om bostadsaktiebolag).

Utskottet anser att beslutsförfarandet för installation av laddningspunkter för elbilar eller beredskap för sådana laddningspunkter med anknytande kostnadsfördelning i bostadsaktiebolag är förenat med gränsdragningar som kräver ingående analys. Justitieministeriet har inlett en kartläggning av behoven att ändra lagen om bostadsaktiebolag. Avsikten är att väga in miljö- och klimatmålen, aktieägarnas boendebehov och boendekostnader samt de behov som hänför sig till skötseln av husbolagens förvaltning och fastighetsskötsel. Det är också nödvändigt att beakta den snabba utvecklingen av laddningstekniken för elbilar. Utskottet anser att detta är mycket viktigt och vill påskynda arbetet med utredningen och behövliga ändringsförslag för att oklarheter i husbolagens interna beslutsprocess inte ska bli ett hinder för anskaffning av elbilar.

### *Tillsyn*

Enligt 17 § i lagförslaget fördelas tillsynsuppgifterna mellan Transport- och kommunikationsverket och den kommunala byggnadstillsynsmyndigheten. Enligt förslaget ska Transport- och kommunikationsverket övervaka att det i befintliga byggnader som inte används för boende installeras laddningspunkter i enlighet med de lagfästa skyldigheterna. Däremot ska installationen av laddningspunkter och beredskap för sådana i nya byggnader och byggnader som ska genomgå större renovering övervakas av den kommunala bygglovsmyndigheten i samband med behandlingen av bygglovet.

Tillsynen i fråga om laddningspunkter i befintliga byggnader som inte är bostadshus är inte kopplad till tillståndsförfarandet enligt markanvändnings- och bygglagen, eftersom skyldigheten i dessa fall aktualiseras inom en viss tidsfrist. Tillsynen över befintliga byggnader är således en ny typ av tillsynsuppgift som inte på ett naturligt sätt lämpar sig för den kommunala byggnadstillsynsmyndigheten. Transport- och kommunikationsverket är för närvarande tillsynsmyndighet enligt lagen om distributionsinfrastruktur och övervakar de publika laddningspunkterna i hela landet, så uppgiften ger verket en stärkt position som tillsynsmyndighet för laddningspunkter.

Utskottet anser att de argument som lagts fram är godtagbara, särskilt på grund av att kommunerna har förhållit sig negativa till ökade uppgifter. Utskottet anser dock att uppföljningen av hur lagen fungerar bör inbegripa granskning av hur fördelningen av tillsynsbefogenheterna fungerar.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

### *Grundlagsutskottets utlåtande*

I sitt utlåtande anser grundlagsutskottet att lagarna kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning. I de aktuella bestämmelserna är det fråga om skyldigheter som gäller byggnadens ägare och den som påbörjar ett byggnads- eller reparationsprojekt. Syftet är att förbättra byggnaders energiprestanda och bromsa klimatförändringen. Regleringen har vägande godtagbara grunder som hänför sig till 20 § i grundlagen. På grund av sitt syfte och innehåll strider den inte heller mot proportionalitetskravet. Bland annat bestämmelserna om övergångstider och avgränsningar av skyldigheterna är relevanta här. Det har också betydelse att skyldigheterna framför allt gäller juridiska personer och att byggnader som ägs och används av mikroföretag dessutom har uteslutits från tillämpningsområdet för vissa skyldigheter.

### DETALJMOTIVERING

#### **1. Lagen om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning**

**Rubriken.** Utskottet föreslår en omformulering där ”i anslutning till byggnader” ersätts med ”utrustande av byggnader med”.

**2§. Tillämpningsområde.** Utskottet föreslår en motsvarande teknisk ändring som i lagrubriken.

**5§. Utrustande av nya byggnader med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter.** Utskottet föreslår tekniska ändringar i paragrafen för att det ska framgå att laddningspunkterna och beredskapen för dem finns i anslutning till byggnader och inte inuti byggnader.

**6§. Utrustande av byggnader som genomgår större renoveringar med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter.** Utskottet föreslår en motsvarande teknisk ändring som ovan.

**7§. Utrustande av befintliga byggnader med laddningspunkter för elfordon.** Utskottet föreslår en motsvarande teknisk ändring som ovan.

**10§. Undantag som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter.** Utskottet föreslår en motsvarande teknisk ändring som ovan. Dessutom föreslår utskottet att lättnaden gällande mikroföretag också ska omfatta befintliga byggnader som inte är bostadshus och som avses i 7 §. Med mikroföretag avses ett företag som har färre än 10 anställda och en årsomsättning eller en balansomslutning som uppgår till högst 2 miljoner euro.

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljöutskottets förslag till beslut:

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

Riksdagen godkänner lagförslag 2 i proposition RP 23/2020 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 23/2020 rd med ändringar. (*Utskottets ändringsförslag*)

### *Utskottets ändringsförslag*

1.

## Lag

om **utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter** ~~i anslutning till byggnader~~ samt ~~om~~ system för **automation** och **styrning**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

### Allmänna bestämmelser

1 §

#### *Lagens syfte*

Genom denna lag genomförs vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet.

2 §

#### *Tillämpningsområde*

Denna lag innehåller bestämmelser om **utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter** ~~i anslutning till byggnader~~ samt ~~om~~ system för **automation** och **styrning**.

Denna lag tillämpas endast på sådana byggnader där energi används för att påverka inomhusklimatet.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

Bestämmelserna i 8, 9, 16, 17 och 21–23 § tillämpas emellertid även på parkeringshus som är avsedda för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus, även om det i parkeringshuset inte används energi för att påverka inomhusklimatet.

Denna lag tillämpas inte på byggnader som används av försvarsförvaltningen.

### 3 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *beredskap för laddningspunkter* kanaler eller andra ledningsvägar i vilka senare kan installeras kablage som behövs för laddningspunkter för elfordon, samt kablage för laddningspunkter för elfordon

2) *bostadshus* en byggnad som är avsedd för boende där minst hälften av våningsytan används för boende,

3) *större renovering* en renovering där de på återuppbyggnadskostnaderna baserade totala kostnaderna för renoveringen av klimatskalet eller byggnadens installationssystem överstiger 25 procent av byggnadens värde, exklusive värdet av den mark där byggnaden är belägen,

4) *system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning* ett system som omfattar produkter, programvara och tekniskt underhåll som kan stödja en energieffektiv, ekonomisk och säker drift av byggnadens installationssystem genom automatisk styrning och genom att underlätta den manuella hanteringen av byggnadens installationssystem,

5) *uppvärmningssystem* en kombination av de komponenter som krävs för att åstadkomma en form av behandling av inomhusluft genom vilken temperaturen kan höjas,

6) *luftkonditioneringsystem* en kombination av de komponenter som krävs för att åstadkomma en form av behandling av inomhusluft, genom vilken temperaturen kan kontrolleras eller sänkas,

7) *nominell effekt* den maximala värmeeffekt, uttryckt i kilowatt, som tillverkaren fastställt och garanterar vid kontinuerlig drift om de av tillverkaren angivna verkningsgraderna respekteras,

8) *byggnadens installationssystem* teknisk utrustning för rumsuppvärmning, rumskylning, ventilation, varmvatten för hushållsbruk, fast belysning, fastighetsautomation och tillhörande reglering, platsbaserad elproduktion, eller en kombination därav, inklusive sådana system som utnyttjar energi från förnybara energikällor, i en byggnad eller en byggnadsenhet,

9) *tekniskt genomförbar lösning* en lösning som kan genomföras utan att väsentliga ändringar genomförs i byggnaden eller dess uppvärmnings-, kylnings- eller ventilationssystem eller en kombination därav,

10) *ekonomiskt genomförbar lösning* en lösning där den förväntade totala nyttan av investeringarna är större än investerings- och driftskostnaderna.

### 4 §

#### *Förhållande till annan lagstiftning*

Bestämmelser om tillsyn över bygglov och åtgärdstillstånd utfärdade av kommunens byggnadstillsynsmyndighet finns i markanvändnings- och bygglagen (132/1999).

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

Bestämmelser om krav på för allmänheten tillgängliga laddningsstationer finns i lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017).

### 2 kap.

#### **Laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader**

##### 5 §

###### *Utrustande av nya byggnader med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter*

Den som påbörjar ett byggprojekt ska se till att det planeras och installeras laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter i **anslutning till** byggnaden i enlighet med denna lag, om det är fråga om en sådan ny byggnad för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen.

I **anslutning till** ett nytt bostadshus med mer än 4 parkeringsplatser ska det installeras beredskap för laddningspunkter så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt.

I **anslutning till** en sådan ny byggnad som inte är ett bostadshus och som har mer än 10 parkeringsplatser ska det installeras en laddningspunkt för snabbladdning eller alternativt

- 1) minst en laddningspunkt för normalladdning om det finns 11–50 parkeringsplatser,
- 2) minst två laddningspunkter för normalladdning om det finns 51–100 parkeringsplatser,
- 3) minst tre laddningspunkter för normalladdning om det finns mer än 100 parkeringsplatser.

Utöver vad som föreskrivs i 3 mom. ska det i **anslutning till** sådana nya byggnader som inte är bostadshus och som har 11–30 parkeringsplatser installeras beredskap för laddningspunkter på minst 50 procent av parkeringsplatserna. Om det finns mer än 30 parkeringsplatser ska beredskap för laddningspunkter installeras på minst 20 procent av parkeringsplatserna, dock så att det finns beredskap för laddningspunkter på minst 15 parkeringsplatser. Om det installeras en laddningspunkt på en parkeringsplats, uppfylls kravet på beredskap för laddningspunkter för den parkeringsplatsen.

Skyldigheterna enligt 2–4 mom. gäller parkeringsplatser som är belägna **i** byggnaden eller på den fastighet på vilken byggnaden är belägen.

##### 6 §

###### *Utrustande av byggnader som genomgår större renoveringar med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter*

Den som påbörjar ett byggprojekt ska se till att det planeras och installeras laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter i **anslutning till** byggnaden i enlighet med denna lag, om det är fråga om en större renovering för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

I **anslutning till** ett sådant bostadshus där det görs en större renovering och där det finns mer än 4 parkeringsplatser ska det installeras beredskap för laddningspunkter så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt.

I **anslutning till** en sådan byggnad som inte är ett bostadshus, där det görs en större renovering och där det finns mer än 10 parkeringsplatser ska det installeras en laddningspunkt för snabbaddning eller alternativt

- 1) minst en laddningspunkt för normalladdning om det finns 11–50 parkeringsplatser,
- 2) minst två laddningspunkter för normalladdning om det finns 51–100 parkeringsplatser,
- 3) minst tre laddningspunkter för normalladdning om det finns mer än 100 parkeringsplatser.

Utöver vad som föreskrivs i 3 mom. ska det i **anslutning till** sådana byggnader som inte är bostadshus och som har 11–30 parkeringsplatser installeras beredskap för laddningspunkter på minst 50 procent av parkeringsplatserna. Om det finns mer än 30 parkeringsplatser ska beredskap för laddningspunkter installeras på minst 20 procent av parkeringsplatserna, dock så att det finns beredskap för laddningspunkter på minst 15 parkeringsplatser. Om det har installerats en laddningspunkt på en parkeringsplats, uppfylls kravet på beredskap för laddningspunkter för den parkeringsplatsen.

Vad som i 2–4 mom. föreskrivs gäller sådana byggnader där

- 1) parkeringsplatserna är belägna i byggnaden och renoveringen omfattar byggnadens parkeringsplatser eller byggnadens elsystem, eller
- 2) parkeringsplatserna är belägna på den fastighet på vilken byggnaden är belägen och renoveringen omfattar parkeringsplatserna eller parkeringsplatsernas elsystem.

### 7 §

#### *Utrustande av befintliga byggnader med laddningspunkter för elfordon*

Byggnadens ägare ska se till att **sådana** ibrukvarande byggnader som inte är bostadshus och som har mer än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på fastigheten har minst en laddningspunkt **installerad** senast den 31 december 2024.

### 8 §

#### *Utrustande av parkeringshus med beredskap för laddningspunkter för elfordon*

Den som påbörjar byggandet av ett nytt parkeringshus som är avsett för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus ska se till att det planeras och installeras beredskap för laddningspunkter för elfordon i parkeringshuset så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt, om det är fråga om ett sådant projekt för vilket det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen.

Den som påbörjar en större renovering av ett parkeringshus som är avsett för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus ska se till att det planeras och installeras beredskap för laddningspunkter för elfordon i parkeringshuset så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt, om det är fråga om ett sådant projekt för vilket det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

### 9 §

#### *Krav som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter*

De laddningspunkter som avses i 5–8 § ska till sina tekniska egenskaper utgöra sådana normala eller snabba laddningsstationer som avses i de tekniska specifikationerna i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Den beredskap för laddningspunkter som avses i 5, 6 och 8 § ska vara sådan att det på parkeringsplatsen senare kan installeras en laddningspunkt som överensstämmer med de tekniska specifikationer som avses i 1 mom.

De laddningspunkter som avses i 5–7 § kan också vara sådana för allmänheten tillgängliga laddningsstationer som avses i lagen om distribution av alternativa trafikbränslen.

Bland de laddningspunkter som avses i 5 § 3 mom. och 6 § 3 mom. ska det finnas minst en laddningspunkt som är tillgänglig för alla på en parkeringsplats som är minst 3,6 meter bred och minst 5,0 meter lång.

### 10 §

#### *Undantag som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter*

Vad som föreskrivs i 5 § 3 och 4 mom., 6 § 3 och 4 mom. och 7 § gäller inte installation av laddningspunkter eller beredskap för laddningspunkter i anslutning till byggnader som ägs och används av sådana mikroföretag som avses i kommissionens rekommendation 2003/361/EG om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

## 3 kap.

### **System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning**

### 11 §

#### *Utrustande av nya byggnader med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning*

Den som påbörjar ett byggprojekt ska se till att det planeras och installeras ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i byggnaden, om det är fråga om en sådan ny byggnad som inte är ett bostadshus och för vilket det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen. Ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning ska installeras i byggnader där den nominella effekten hos uppvärmningssystemet eller utrymmenas kombinerade uppvärmnings- och ventilationssystem överstiger 290 kilowatt och i byggnader där den nominella effekten hos luftkonditioneringsystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet överstiger 290 kilowatt.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

### 12 §

#### *Utrustande av byggnader som är föremål för renoverings- och ändringsarbeten med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning*

Vid ansökan om i 125 § i markanvändnings- och bygglagen avsett bygglov eller i 126 § i den lagen avsett åtgärdsstillstånd för renoverings- och ändringsarbeten som gäller uppvärmnings- eller ventilationssystem i en byggnad som inte är ett bostadshus, ska den som påbörjar byggprojektet se till att det planeras och installeras ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i byggnaden. Ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning ska installeras i sådana byggnader där uppvärmningssystemet eller det kombinerade rumsuppvärmnings- och ventilationssystemet har en nominell effekt som överstiger 290 kilowatt och i byggnader där luftkonditioneringsystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet har en nominell effekt som överstiger 290 kilowatt.

### 13 §

#### *Utrustande av befintliga byggnader med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning*

Byggnadens ägare ska se till att en ibrukvarande byggnad som inte är ett bostadshus och som har ett uppvärmningssystem eller kombinerat rumsuppvärmnings- och ventilationssystem med en nominell effekt som överstiger 290 kilowatt har utrustats med ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning senast den 31 december 2024.

Byggnadens ägare ska se till att en ibrukvarande byggnad som inte är ett bostadshus och som har ett ventilationssystem eller kombinerat luftkonditionerings- och ventilationssystem med en nominell effekt som överstiger 290 kilowatt har utrustats med ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning senast den 31 december 2024.

### 14 §

#### *Krav som gäller system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning*

System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning som avses i 11–13 § ska kunna fylla följande funktioner:

- 1) fortlöpande övervaka, registrera, analysera och göra det möjligt att anpassa energianvändningen,
- 2) fastställa riktmärken för en byggnads energiprestanda, upptäcka effektivitetsförluster i byggnadens installationssystem och informera den person som är ansvarig för anläggningarna eller för den tekniska fastighetsförvaltningen om möjligheter till förbättrad energiprestanda, och
- 3) möjliggöra kommunikation med anslutna installationssystem i byggnaden och med andra anordningar inuti byggnaden, och vara driftskompatibla med installationssystem i byggnaden som är baserade på olika typer av äganderättsligt skyddad teknik, som omfattar olika produkter och som kommer från olika tillverkare.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

### 15 §

*Undantag från skyldigheten att installera ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning*

Vad som föreskrivs i 12 och 13 § ska inte tillämpas, om

- 1) installationen av ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning inte är tekniskt eller ekonomiskt genomförbart,
- 2) byggnaden har ett sådant uppvärmnings- eller luftkonditioneringsystem som inte går att styra automatiskt, eller
- 3) kraven enligt 14 § kan uppfyllas genom en helhet bestående av flera system, som också kan hänföra sig till flera byggnader.

### 4 kap.

#### **Myndigheter och tillsyn**

### 16 §

*Ministeriets uppgifter*

Miljöministeriet svarar för den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av verksamheten enligt denna lag.

### 17 §

*Tillsynsmyndighet*

Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av 7 §.

Kommunens byggnadstillsynsmyndighet ska utöva tillsyn över efterlevnaden av 5, 6, 8 och 11–13 § i samband med övervakningen av projekt som kräver tillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen. På tillsynen tillämpas markanvändnings- och bygglagen. Av de tvångsmedel som anges i den lagen får kommunens byggnadstillsynsmyndighet dock endast använda sig av de som avses i 182 och 183 § i den lagen vid tillsynen över efterlevnaden av denna lag.

### 18 §

*Rätt att utföra inspektioner*

Transport- och kommunikationsverket har rätt att för tillsynen över 7 § få tillträde till områden, lägenheter och andra utrymmen till vilka tillträde behövs för tillsynen samt rätt att där utföra inspektioner i anknytning till tillsynen. Inspektionsrätten omfattar dock inte utrymmen som används för boende av permanent natur. Vid inspektionen ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

### 19 §

#### *Tvångsmedel*

Om byggnadens ägare inte iakttar skyldigheten enligt 7 § att installera en laddningspunkt, ska Transport- och kommunikationsverket uppmana ägaren att avhjälpa situationen inom en tidsfrist som verket bestämmer. Om laddningspunkten inte installeras inom denna tidsfrist, ska Transport- och kommunikationsverket förordna byggnadens ägare att installera en laddningspunkt inom en ny tidsfrist som verket bestämmer.

### 20 §

#### *Vite och hot om tvångsutförande*

Transport- och kommunikationsverket kan förena ett förordnande som meddelas med stöd av 19 § med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad. Bestämmelser om vite och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990).

### 21 §

#### *Avgifter*

Bestämmelser om de allmänna grunderna för när Transport- och kommunikationsverkets prestationer enligt denna lag ska vara avgiftsbelagda och för storleken av de avgifter som tas ut för prestationerna samt om övriga grunder för avgifterna finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

På avgifter som tas ut för den tillsyn enligt 17 § som utövas av kommunen tillämpas vad som föreskrivs i 145 § i markanvändnings- och bygglagen.

### 22 §

#### *Sökande av ändring*

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Vad som föreskrivs i den lagen ska också tillämpas när ändring söks i ett beslut som en kommunal myndighet har fattat med stöd av denna lag.

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

5 kap.

### Särskilda bestämmelser

23 §

#### *Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Vad som föreskrivs i 5, 6, 8, 11 och 12 § tillämpas på byggprojekt för vilka ansökan om bygglov blir anhängig den 11 mars 2021 eller därefter.

---

2.

## Lag

### om ändring av 126 § i markanvändnings- och bygglagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) 126 § 3 mom., sådant det lyder i lag 958/2012, som följer:

126 §

#### *Åtgärdsstillstånd*

---

Åtgärdsstillstånd behövs också för att ändra en byggnads fasad samt för byte av byggnadsdelar eller installationssystem när detta kan ha stor inverkan på byggnadens energiprestanda. I fråga om en byggnad vars energiprestanda inte behöver förbättras på det sätt som föreskrivs i 117 g § 2 mom. behövs emellertid inget åtgärdsstillstånd, om det inte är fråga om byggande av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i enlighet med 11–13 § i lagen om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning ( / ).

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

## Betänkande MiUB 5/2020 rd

---

Helsingfors 25.9.2020

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Hannu Hoskonen cent  
vice ordförande Tiina Elo gröna  
medlem Inka Hopsu gröna  
medlem Mai Kivelä vänst  
medlem Hanna Kosonen cent  
medlem Johan Kvarnström sd  
medlem Sheikki Laakso saf  
medlem Niina Malm sd  
medlem Sari Multala saml  
medlem Saara-Sofia Sirén saml  
medlem Katja Taimela sd  
medlem Mari-Leena Talvitie saml  
medlem Ari Torniainen cent  
ersättare Eveliina Heinäluoma sd  
ersättare Mikko Lundén saf.

Sekreterare var

utskottsråd Marja Ekroos.

## **Betänkande MiUB 5/2020 rd Reservation 1**

### **RESERVATION 1**

#### **Motivering**

I propositionen föreslås en ny lag om laddningspunkter för elfordon och om beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Genom den föreslagna lagen genomförs det reviderade direktivet om byggnaders energiprestanda. Direktivet antogs som en del av Europeiska unionens paket för ren energi, vars syfte är att begränsa klimatförändringen.

Lagen syftar också till att förbättra byggnaders energiprestanda, öka tillämpningen av smart teknik i byggnader och förbättra möjligheterna att ladda elfordon. Lagen ska dessutom innehålla bestämmelser om skyldigheter att planera och installera laddningspunkter för elfordon och beredskap för laddningspunkter. Utöver den reglering som baserar sig på direktivet ska lagen också innehålla nationella bestämmelser om laddningsinfrastruktur för elfordon i fråga om sådana parkeringshus där det tillhandahålls parkering för bostadshus. I lagen ska det dessutom finnas bestämmelser om skyldigheter att planera och installera system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i anslutning till andra stora byggnader än bostadshus. Tillsynsmyndigheter är kommunernas byggnadstillsynsmyndigheter och Transport- och kommunikationsverket.

Dessutom föreslås det att markanvändnings- och bygglagen ändras på så sätt att det ska krävas åtgärdsstillstånd för byggande av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i vissa byggnader.

Vi sannfinländare i utskottet och hela vår riksdagsgrupp är bestörta över propositionen. Propositioner av det här slaget pekar utan vidare på en avsaknad av krismedvetenhet hos regeringen. Med andra ord existerar det ingen sådan. Regeringens verkliga värdegrund framträder nu då klimatposserandet bara fortsätter trots coronakrisen. Om det inte var så, skulle inte heller denna proposition ha förelagts riksdagen för behandling. Sannfinländarna anser att lagberedningen för att uppnå klimatneutralitetsmålet måste avbrytas omedelbart.

Vi menar också att regeringsprogrammet måste omarbetas — åtminstone just när det gäller klimatpolitiken. På så sätt frigörs budgetmedel för små och medelstora företag för att kompensera för budgetförluster och framför allt för att återuppbygga ekonomin efter coronakrisen. Budgetmedel frigörs när vi inte behöver kompensera företag och familjer för extra kostnader till följd av åtgärderna för att uppnå klimatneutralitet.

De som i första hand blir lidande av propositionen är dels äldre bostadsaktiebolag som genomför mer omfattande saneringar som kräver bygglov, dels nya bostadsaktiebolag och de som bor i dem. De berörs av de stränga krav och skyldigheter som regeringen inför i fråga om laddningspunkter för elbilar och installation av laddningspunkter. Det här blir en stor ekonomisk börda för dem som bor i de berörda husbolagen.

Dessutom påpekar vi att propositionen också innehåller många andra negativa aspekter i och med att kostnaderna ökar — i synnerhet eftersom kostnadseffekterna av laddningspunkter för elbilar i

**Betänkande MiUB 5/2020 rd**  
**Reservation 1**

många fall är helt omöjliga att förutse. Enligt en rad sakkunniga kan kostnaderna för de laddningspunkter som nu krävs i befintliga byggnader bli mångfaldigt större än beräknat i olika fastigheter. Det är pengar som följaktligen inte kan användas för andra påkallade förbättringar bland annat i bostäder. Även i övrigt menar vi att de investeringar som avses i propositionen är väldigt riskfyllda, eftersom tekniken i fråga utvecklas med stora steg i dagens samhälle.

Avslutningsvis vill vi säga följande: På det hela taget motsätter sig Sannfinländarna en sådan här utveckling, särskilt i det aktuella samhällsläget, och därför varken kan eller vill vi som grupp bidra till Europeiska unionens alltför ambitiösa klimatpolitiska mål. Detta framför allt eftersom den här propositionen inte räddar klimatet utan endast orsakar kostnader för människor och försvagar industrins konkurrenskraft.

***Förslag***

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslagen och godkänner ett uttalande (***Reservationens förslag till uttalande***).

***Reservationens förslag till uttalande***

Riksdagen förutsätter att regeringen lämnar riksdagen en proposition om att behovet av laddningspunkter i första hand ska kartläggas frivilligt av husbolagen i samband med andra renoveringar.

Helsingfors 25.9.2020

Sheikki Laakso saf  
Mikko Lundén saf

## **Betänkande MiUB 5/2020 rd Reservation 2**

### **RESERVATION 2**

#### **Motivering**

Enligt vår uppfattning innebär regeringens proposition (RP 23/2020 rd) fortfarande alltför tunga skyldigheter att bygga laddningspunkter, även om kraven på företag blivit skäligare efter remissbehandlingen. Till exempel mikroföretagare har befriats från skyldigheterna.

I propositionen föreslår regeringen att det ska installeras beredskap för laddningspunkter i nya bostadshus eller bostadshus som genomgår större renoveringar och som har fler än fyra parkeringsplatser. På så sätt blir det senare möjligt att installera en laddningspunkt för varje parkeringsplats. Propositionen är betydligt strängare i fråga om bostadshus än det bakomliggande direktivet, vars skyldigheter gäller byggnader med fler än tio parkeringsplatser.

Kravet i propositionen innebär att förpliktelserna omfattar 30 000 små husbolag som inte har ekonomiska resurser för ändringsarbetet. Ett strängare krav innebär en ökning av antalet husbolag med 75 procent, men endast 20 procent fler parkeringsplatser som omfattas av skyldigheten.

Utkastet till proposition stötte på hårt motstånd i remissbehandlingen. Av remissinstanserna ansåg cirka 80 procent att den version som var ute på remiss var för sträng, medan endast sju procent förespråkade högre mål än grundnivån i direktivet. I sina yttranden säger de sakkunniga rakt ut att laddningspunkterna kommer att bli fler på marknadsmässiga villkor utan tung överdimensionering.

Finland kommer redan med stöd av direktivbestämmelserna på grundnivå att ha 73 000 laddningspunkter. Bostadsaktiebolagen har redan på marknadsmässiga villkor tillgodosett efterfrågan. Enligt Fastighetsförbundets utredning är laddningspunktsprojekt under de närmaste fem åren mer sannolika än fasadrenoveringar, takrenoveringar och stambyten. Onödiga investeringar höjer boendekostnaderna. Människor som inte har bil blir tvungna att betala och i värsta fall använder man för ändamålet sådana pengar som annars hade gått till andra klimatinsatser såsom renoveringar som syftar till energieffektivitet.

Många husbolag har planerat att vidta åtgärder för energieffektivitet och behövliga ombyggnader. Husbolagen har inte kunnat förbereda sig på att utvidga laddningsinfrastrukturen för elbilar annat än till högst några enstaka laddningspunkter. Det är mest kostnadseffektivt att bygga beredskap för laddning på sådana parkeringsplatser där avståndet till byggnadens huvudcentral är kortast. Ju längre bort från elcentralen parkeringsområdet ligger desto dyrare är det att genomföra beredskapen, eftersom ledningskanalerna då kräver mer grävning och brytning. Denna kostnadseffekt framhävs i fråga om små husbolag.

Elöverföringsbolagen kan i samband med revideringen av elmarknadslagstiftningen åläggas att tillhandahålla separata anslutningar för laddningspunkter i enlighet med sina prislistor. Genom en separat elanslutning till parkeringsområdet möjliggörs en rättvis och kostnadsbaserad fördelning av laddningsinfrastrukturen och laddningskostnaderna till ägare och innehavare av elbilar. Sam-

## Betänkande MiUB 5/2020 rd Reservation 2

tidigt kan man undvika onödig förnyelse av fastighetens övriga elsystem i samband med att laddningspunkterna byggs.

I propositionen har regeringen glömt bort kommunerna och de regionala särdragen. Husbolag omfattas av samma höga krav i fråga om laddningsinfrastruktur allt från Enare till Esbo. Skyldigheterna i fråga om bilplatser är kommunspezifika, de regleras inte i lagstiftningen. Kraven måste vara lägre på riksnivå. Centralorter och urbana regioner kan höja kraven om det behövs. Antalet elbilar fördelar sig mycket ojämnt geografiskt, vilket innebär att investeringsstöden lämpar sig väl för byggande av laddningsinfrastruktur som är mer omfattande än direktivets grundnivå.

Vi pekar därför på hur regeringen tänker kompensera såväl husbolag som företag för de kostnader som laddningsinfrastrukturen medför. För det första kommer kostnaderna för ändringen att anhopas hos de boende, om inte regeringen samtidigt ökar understöden för energiomställningar och de bidrag som Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet beviljar för byggande av laddningsinfrastruktur för elbilar. Å andra sidan har coronakrisen drabbat små och medelstora företag särskilt hårt. Med tanke på grön stimulans behövs nu motsvarande stöd för laddningsinfrastruktur också för arbetsplatsfastigheter. Så här i kristider behövs det en utsträckt hand till stöd för ändringarna.

Tills vidare ställer det höga priset hinder i vägen för att elbilar ska bli vanligare. Utsläppen från trafiken kan minskas snabbare om regeringen stegvis går in för att beskatta nya bilar på så sätt att utsläppen beskattas i stället för anskaffningen av bil. Också genom att påverka användningen av tjänstebilar kan man i betydande grad ändra egenskaperna hos bilar som registreras som nya i Finland och få ut bilar med ny teknik på marknaden för begagnade bilar inom några år. Därför måste beskattningsvärdet för tjänstebilar graderas skarpt enligt utsläppen.

Målet bör vara att fordon som drivs med el eller biogas senast på 2030-talet blir ett konkurrenskraftigare alternativ än bilar som drivs med fossilt bränsle. Det är väsentligt att de föreslagna åtgärderna vidtas så snart som möjligt. Samtidigt bör man hålla fast vid principen att lagstiftningen om utsläppssnåla transporter ska vara så teknikneutral som möjligt.

### **Förslag**

Vi föreslår

*att riksdagen godkänner propositionen enligt betänkandet, men 6 § i lagförslag 1 med följande ändringar: (Reservationens ändringsförslag)*

**Betänkande MiUB 5/2020 rd**  
**Reservation 2**

***Reservationens ändringsförslag***

6 §

*Utrustande av byggnader som genomgår större renoveringar med laddningspunkter för elfordon  
eller beredskap för sådana laddningspunkter*

(1 mom. som i RP)

I ett sådant bostadshus där det görs en större renovering och där det finns mer än **tio** parkeringsplatser ska det installeras beredskap för laddningspunkter så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt.

(3 mom. som i RP)

(4 mom. som i RP)

Vad som i 2–4 mom. föreskrivs gäller sådana byggnader där

(1 punkten som i RP)

2) parkeringsplatserna är belägna **i byggnaden eller parkeringsområdet angränsar till byggnaden** och renoveringen omfattar parkeringsplatserna eller parkeringsplatsernas elsystem.

---

Helsingfors 25.9.2020

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