



Eduskunnan ympäristövaliokunnalle

Lainsäädäntöneuvos Sari Rapinoja

Kuuleminen 16.4.2020

**HE 23/2020 vp - Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttamisesta**

**1. Esityksen tavoite**

Esityksellä toimeenpantaisiin osaltaan muutettu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi. Esityksen tavoitteena on lisätä sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiuksia rakennusten yhteydessä ja edistää rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmien yleistymistä rakennuksissa. Esityksellä pannaan toimeen hallitusohjelman tavoitteita, jotka liittyvät asumisen ja rakentamisen hiilijalanjäljen pienentämiseen, hiilineutraalin yhteiskunnan rakentamiseen ja rakentamisen laadun parantamiseen sekä vähäpäästöiseen liikenteeseen.

**2. Esityksen keskeinen sisältö**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä.

*Sähköisen liikenteen latauspisteet ja latauspistevalmius*

Uuteen ja laajamittaisesti korjattavaan asuinrakennukseen, jossa on yli neljä pysäköintipaikkaa tulisi asentaa latauspistevalmius niin, että myöhemmässä vaiheessa olisi mahdollista asentaa latauspiste jokaiseen pysäköintipaikkaan.

Uusiin tai laajasti korjattaviin, muussa kuin asuinkäytössä oleviin rakennuksiin, jossa on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava yksi suuritehoinen latauspiste (yli 22 kW) tai vaihtoehtoisesti:

- 1) vähintään yksi normaalitehoinen (3,7-22 kW) latauspiste, kun pysäköintipaikkoja on 11—50;
- 2) vähintään kaksi normaalitehoista (3,7-22 kW) latauspistettä, kun pysäköintipaikkoja on 51—100;
- 3) vähintään kolme normaalitehoista (3,7-22 kW) latauspistettä, kun pysäköintipaikkoja on yli 100.

Edellä esitetyn latauspisteiden asentamisvelvollisuuden lisäksi olisi muuhun kuin asuinrakennukseen, jossa on 11—30 pysäköintipaikkaa, asennettava latauspistevalmius vähintään 50 prosenttiin pysäköintipaikoista. Kun pysäköintipaikkoja on yli 30, olisi asennettava latauspistevalmius vähintään 20 prosenttiin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latausvalmiuden vähimmäismäärä ei tällöinkään saisi olla pienempi kuin 15 pysäköintipaikkaa. Edellä mainitut uudisrakennusta ja laajamittaisesti korjattavaa rakennusta koskevat velvoitteet ja niiden täyttyminen olisi sidottu maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) rakennuslupaprosessiin.



Olemassa olevaan muuhun rakennukseen kuin asuinkäytössä olevaan rakennukseen, jossa on yli 20 pysäköintipaikkaa tulisi asentaa yksi latauspiste vuoden 2024 loppuun mennessä.

Lakiehdotuksessa ehdotetaan kansallisesti säädettävän, että sellaiselle uudisrakentamisen ja laajamittaisen korjausrakentamisen kohteena olevalle pysäköintitalolle, joka olisi tarkoitettu yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen, olisi tehtävä latauspistevalmius niin, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste. Velvoite koskisi, vaikka kyseisessä pysäköintitalossa ei energiaa käytettäisikään sisäilman ylläpitämiseen.

Ei-asuinrakennuksille ehdotetut sähköajoneuvojen latauspistevalmiutta ja latauspistettä koskevat velvoitteet eivät koskisi rakennuksia, jotka olisivat mikroyrityksen omistuksessa ja käytössä.

Hallituksen esityksen velvoitteet sähköautojen latauspisteille ovat direktiivin vaatimuksia kunnianhimoisempia uusien ja laajasti korjattavien rakennusten osalta. Olemassa olevia rakennuksia koskevat velvoitteet ovat direktiivin perusvaatimusten mukaiset.

#### *Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä*

Lakiehdotus sisältäisi myös velvoitteen muun rakennuksen kuin asuinrakennuksen varustamisesta automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Velvoite koskisi sellaista uutta rakennusta, laajamittaisesti korjattavaa rakennusta tai olemassa olevaa rakennusta, jonka lämmitysjärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia ja rakennusta, jonka ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia. Olemassa olevien rakennusten osalta velvoite on toteutettava vuoteen 2024 loppuun mennessä. Edellä mainitut velvoitteet ja niiden täyttyminen olisi sidottu maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen rakennuslupa- ja toimenpidelupaprosessiin. Ehdotuksessa esitetään säädettäväksi rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevat vaatimukset.

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää ei tarvitsisi asentaa, jos automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa taikka, jos rakennuksen lämmitys- tai ilmastointi- tai ilmanvaihtojärjestelmä ei ole sellainen, jota voitaisiin automaatiolla ohjata. Lisäksi rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän vaatimukset katsottaisiin täyttyvän, jos automaatio- ja ohjausjärjestelmän vaatimukset voitaisiin täyttää useamman järjestelmän kokonaisuudella, joka myös voisi liittyä useaan rakennukseen.

#### *Valvontaviranomainen*

Olemassa olevien muiden rakennusten kuin asuinrakennusten sähköajoneuvojen latauspisteiden valvontaviranomaiseksi ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomia. Muilta osin lain valvontaviranomaiseksi ehdotetaan kunnan rakennusvalvontaviranomaista.

#### *Maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttaminen*



Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että maankäyttö- ja rakennuslakia muutettaisiin niin, että ehdotetun lain mukaisen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen tulisi toimenpideluvan-varaiseksi toimenpiteeksi.

#### *Lämmitys- ja ilmastointijärjestelmien tarkastukset ja vaihtoehtoinen neuvontamenettely*

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.

### **3. Esityksen vaikutukset**

Esityksen vaikutusten arviointi perustuu pääosin seuraaviin selvityksiin:

1. Suomen ympäristökeskus, Tampereen ammattikorkeakoulu, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy, Benviroc Oy ja Aalto yliopiston kauppakorkeakoulu ”Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutosten kansallisen toimeenpanon vaikutusten selvitys ja arviointi: Automaatiovelvoite, tekniset järjestelmät sekä lämmitys- ja ilmastointijärjestelmien tarkastukset”;
2. Motiva Oy ”Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) mukaiset sähköautojen latausvalmiudet ja latauspistevaatimukset”;
3. Motiva Oy ”Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin artikloiden 14 ja 15 mukaisen vaihtoehtoisen menettelyn vaikutusarvio”.

Edellä mainitut selvitykset ovat luettavissa valtioneuvoston hankeikkunan julkisessa palvelussa osoitteessa [valtioneuvosto.fi/hankkeet](https://valtioneuvosto.fi/hankkeet) tunnuksella YM007:00/2019.

#### *Sähköisen liikenteen latauspisteet ja latauspistevalmius*

- Ehdotetulla lailla arvioidaan syntyvän vuoteen 2030 mennessä noin 73 000–97 000 latauspistettä ja 560 000–620 000 latauspistevalmiutta.
- Sähköajoneuvojen latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien asentamisesta aiheutuvat kokonaiskustannukset vuosina 2020–2024 arvioidaan olevan noin 41–49 miljoonaa euroa.
- Vuodesta 2025 eteenpäin kokonaiskustannukset olisivat arvion mukaan noin 26–34 miljoonaa euroa vuodessa.
- Lakiehdotuksen taloudellisuusvaikutuksia arvioitaessa normaalitehoisen latauspisteen asentamiskustannuksena on käytetty 1 100–2 300 euroa kappale, sisältäen putkitus- ja kaapelointityöt. Arvonlisävero ei sisälly kustannusarvioon.
- Pikalatauspisteen hintana on taloudellisuusarvioissa käytetty putkitus- ja kaapelointikustannukset mukaan lukien 25 000–50 000 euroa kappale. Arvonlisävero ei sisälly kustannusarvioon.
- Latauspisteen asentamiskustannukset voivat vaihdella tapauskohtaisesti.
- Latauspistevalmiuden mahdollistava putkitus maksaa arviolta 60–80 euroa metriltä, sisältäen työn kustannukset, mutta ei arvonlisäveroa.
- Latauspisteiden ja latauspistevalmiuden asentaminen saattaa vaatia muutoksia sähköpääkeskukseen. Näitä ei ole otettu huomioon latauspisteiden kustannusarvioissa.
- Lakiehdotus parantaa sähköisen liikenteen edellytyksiä. Sähköautojen käytön lisääntyminen vaikuttaa myönteisesti liikenteen päästöihin.



#### *Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä*

- Automaatio- ja ohjausjärjestelmän käytöstä tulee rakennuksen omistajalle säästöä pitkällä aikavälillä. Nettosäästöt ovat Suomen ympäristökeskuksen mukaan 0,7 miljoonasta eurosta 5,9 miljoonaan euroon vuodessa.
- Suomen ympäristökeskuksen arvion mukaan automaatiojärjestelmillä saavutettavat energiakustannusten säästöt ylittävät järjestelmien asentamisen kustannukset ja arvion mukaan investoinnin takaisinmaksuaika olisi noin 2,5-3 vuotta.
- Ehdotetun lain automaatiovelvoite koskisi noin 8 500 rakennusta Suomessa. Käytännössä kaikissa tämän kokoluokan rakennuksissa on jo automaatiojärjestelmä ja suurin osa näistä järjestelmistä päivitetäisiin ehdotetun lain velvoittamalle tasolle vuoteen 2025 mennessä ilman ohjaustakin. Ohjaus koskisi koko Suomessa noin 1 440–2 015 rakennusta, joiden automaatio- ja ohjausjärjestelmän päivitys aikaistuisi käytännössä 1-5 vuodella ehdotetun lain vaikutuksesta.
- Automaatiovelvoitteen arvioidaan säästävän energiaa 195–270 GWh ja leikkaavan päästöjä 40–55 t CO<sub>2</sub> vuosittain vuoteen 2025 mennessä.

#### *Lämmitys- ja ilmastointijärjestelmien tarkastukset ja vaihtoehtoinen neuvontamenettely*

- Lämmitysjärjestelmien vaihtoehtoisten toimenpiteiden säästövaikutuksen arvioidaan olevan 989–1 072 GWh vuodessa. Päästöjen arvioidaan vähenevän 190 000–195 000 t CO<sub>2</sub> vuodessa.
- Ilmastointijärjestelmien vaihtoehtoisten toimenpiteiden säästövaikutuksen arvioidaan olevan 6,4–17,6 GWh vuodessa. Päästöjen arvioidaan vähenevän 1 000–2600 t CO<sub>2</sub> vuodessa.
- Pakollisilla tarkastuksilla oltaisiin saavutettu merkittävästi pienemmät energiansäästöt ja päästöleikkaukset. Esimerkiksi lämmitysjärjestelmien tarkastuksilla arvioitiin saavutettavan vain noin 26-133 GW:n energiansäästöt vuodessa.

#### *Vaikutus valvontaviranomaisen toimintaan*

##### *Liikenne- ja viestintävirasto*

- Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi olemassa olevien rakennusten yhteydessä olevien sähköajoneuvojen latauspisteiden valvontaa. Arvion mukaan noin 30 000 rakennusta jäisi Liikenne- ja viestintävirastolle valvottavaksi.
- Valvonnan arvioidaan työllistävän Liikenne- ja viestintävirastoa vuosina 2024-2030 noin 0,5—1 henkilötyövuotta.
- Käytännön valvontatyö alkaisi vuonna 2025, mutta tiedottaminen ehdotetun lain velvoitteista tulisi aloittaa jo aikaisemmin.
- Liikenne- ja viestintävirasto toimii tällä hetkellä liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetun lain (478/2017) mukaisena valvontaviranomaisena valvoen julkisia latauspisteitä.

##### *Kunnan rakennusvalvontaviranomainen*

- Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävänä olisi muutoin valvoa ehdotetun lain noudattamista rakennuslupaprosessin yhteydessä.
- Tähän liittyen on ehdotettu muutosta maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:ään niin, että ehdotetun lain 11—13 §:n toimenpiteisiin vaadittaisiin hankkeen suuruudesta riippuen joko toimenpidelupa tai rakennuslupa.



- Esityksellä voidaan olettaa olevan hyvin vähäisiä vaikutuksia kunnan rakennusvalvontaviranomaisen työmäärään. Ehdotetun lain mukaisen rakennusvalvonnan valvontatehtävän arvioidaan voitavan hoitaa ilman lisäresursseja.
- Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen valvontatyötä hieman vaikeutta se, että direktiivin kansallisessa toimeenpanossa ehdotetaan otettavaksi käyttöön mikroyritysten helpotus.

#### **4. Esityksen valmistelu**

Hallituksen esitys on valmisteltu ympäristöministeriössä.

Esitysluonnos oli lausunnolla 3 päivästä lokakuuta 8 päivään marraskuuta 2019 lausuntopalvelu.fi-verkkopalvelussa. Lausuntoja saatiin 124.

Esitysluonnos on käsitelty kunnallistalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa.

Esitysehdotus on tarkastettu oikeusministeriön laintarkastuksessa.

#### **5. Voimaantulo**

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian, sillä muutetun rakennusten energiatehokkuusdirektiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset oli saatettava voimaan viimeistään 10 päivänä maaliskuuta 2020.