

Asia: VN/1872/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausuntonne

Yleistä

Kesko Oyj ("Kesko") kiittää mahdollisuudesta lausua esityksestä. Kesko on tehnyt pitkäjänteistä työtä energiatehokkuuden parantamiseksi, sähköautoilun edistämiseksi ja myös energiankäytöstä aiheutuvien päästövaikutusten minimoimiseksi jo vuosia. Siten Kesko (ja laajemmin K-ryhmä) tavoittelee toiminnassaan samaa kehitystä kuin asetuksen taustalla oleva rakennusten energiatehokkuusdirektiivi.

Kesko toimii kolmella toimialalla, päivittäistavarakaupassa, rakentamisen ja talotekniikan kaupassa sekä autokaupassa. Autoalan ja valtioneuvoston jo vuonna 2019 solmiman Green Dealin tavoitteena on edistää ajoneuvokannan sähköistymistä Suomessa, ja sen tueksi Kesko tarjoaa asiakkailleen myös Suomen laajimpiin kuuluvan julkisen latauspisteverkoston palveluita.

K-latausverkostossa on jo tällä hetkellä noin 2 100 latauspistettä yhteensä 360 eri toimipaikassa ympäri Suomen. Valtaosa kaikista lataustapahtumista toteutuu pikalatausasemilla ja myös ladatun sähköenergian määrästä suurin osa toimitetaan pikalatausasemista jopa 400 kW teholla. Vain pieni osa energiasta ladataan ns. peruslatauspisteistä, joiden maksimilatausteho on 22 kW ja joka kuitenkin on paljon direktiivissä tarkoitettua minimivaatimusta korkeampi.

Julkinen latauspisteverkosto on Suomessa valtakunnallisesti kattava ja latausteholtaan tarkoituksenmukainen. Katsomme, että latauspisteiden määrää ei ole tarpeen määrittellä lainsäädännöllisesti, sillä nykyinen latausverkosto on rakentunut kysynnän perusteella sinne, missä lataustarvetta on.

On myös hyvä, että ehdotetussa laissa on tunnistettu rakennuksen ja kiinteistön ero. Direktiivin velvoitteet on asetettu koskemaan rakennusta, ei kiinteistöä. Pidämme hyvänä ja tervetulleena direktiivin tulkintaa, että olemassa olevien rakennusten tapauksessa latauspisteiden asennusvelvoite koskee vain rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja (käytännössä katto- ja kellaripaikoituksia).

Lisäksi on hyvä, että lausunnoilla olevan ehdotuksen perustelumuiotiossa on tunnistettu direktiivin 14 artiklan 2 kohtaan viitaten, että olemassa olevien rakennusten osalta direktiivi ei vaadi latauspisteiden tai putkitusten asentamista pysäköintipaikoille, jotka sijaitsevat fyysisesti rakennuksen yhteydessä eli ns. ulkoparkkeja. Artiklan kohdassa 1 uusien rakennusten osalta direktiivi ottaa kantaa siihen, että latauspistevelvoite koskee myös ulkoparkkeja. Ehdotettuun lakiin onkin syytä tuoda tästä pohdinnasta selkeä kirjaus, ettei asia jää varsinaisessa lakitekstissä epäselväksi. Katsomme, että latauspisteen tai putkitusten asentamisvelvoitteen ei tulisi koskea ulkoparkkeja olemassa olevien muiden kuin asuinrakennusten tapauksessa, ja asia tulisi täsmentää vähintään lain soveltamisalaa koskevassa pykälässä 2.

Luonnoksesta jää kuitenkin epäselväksi, ketä nyt asetettavat velvoitteet koskevat. Voimassa olevassa laissa velvoite latauspisteiden asentamisesta on yksiselitteisesti kohdistettu joko rakennushankkeeseen ryhtyvälle tai rakennuksen omistajalle olemassa olevien rakennusten tapauksessa. Jos lakia muutetaan vain ehdotetulla tavalla, voimaan jää myös lain 733/2020 7 §, jonka mukaan rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024. Voimassa olevan lain 7 § kohdistaa velvoitteen latauslaitteen asentamisesta käytännössä kiinteistölle, ei rakennukselle, joka on ristiriidassa ehdotetun lain linjausten kanssa (että velvoite koskee vain rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja) ja johtaa siihen, että myös tilanteessa, jossa rakennuksessa ei olisi pysäköintipaikkoja, olisi latauspiste asennettava. Katsomme, että lain 733/2020 7 § olisi syytä kumota.

Kiinnitämme huomiota siihen, että EPBD:n kansallisessa toimeenpanossa tulisi myös tarkastella, kuinka direktiiviä ollaan täytäntöön panemassa lähimarkkina-alueillamme. Nyt katsaus toimeenpanon toteutumisesta mm. Saksassa ja Ruotsissa puuttuu esitysluonnoksesta. Onko mahdollista, että latauspisteiden lukumäärän sijasta kiinnitetäisiin huomioita ennemminkin käytettävissä olevaan lataustehoon, jolloin yhdelläkin tehokkaalla latauslaitteella voitaisiin saavuttaa paremmin käyttäjiä palveleva lopputulos? Suomalaisen kiinteistömarkkinan näkökulmasta on olennaista, että rakennuskantaamme ei kohdistu kustannustehottomia ja epätarkoituksenmukaisia vaatimuksia, joita ei muilla markkinoilla ole. Erityisen tärkeää tällainen muihin maihin vertaileva tarkastelu on tilanteessa, jossa ollaan säätämässä huomattavista investoinneista.

On täsmennettävä, että lain 5 § koskee vain sellaisia pysäköintipaikkoja, jotka ovat rakennuksen pysäköintipaikkoja. Veloitteen ei tulisi koskea fyysisesti rakennuksen yhteydessä olevia pysäköintipaikkoja. Asia on perustelumuistiossa tuotu esiin ja se on todettu myös ympäristöministeriön tähän lausuntopyyntöön liittyneessä 13.3.2026 päivätyssä tiedotteessa. On siis syytä kirjoittaa asia myös varsinaiseen lakitekstiin tarkoitetulla tavalla. Rakennuksen pysäköintipaikkoja on esimerkiksi rakennuksen autohallissa tai kattoparkissa sijaitsevat pysäköintipaikat.

Nyt ehdotetun pykälän teksti on kirjattu muotoon: ”Sellaiseen muuhun rakennukseen kuin asuinrakennukseen, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa, on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 mennessä...” Esitämme kohdan muuttamista muotoon: ”Sellaiseen muuhun rakennukseen kuin asuinrakennukseen, jossa on enemmän kuin 20 autopysäköintipaikkaa rakennuksessa, on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 mennessä...” Tämä selkeyttäisi pykälän tulkintaa ja parantaisi sääntelyn tarkkarajaisuutta.

On hyvä, että säädöksessä on tunnistettu polkupyöräilyn suuri vaihtelu, joka johtuu mm. rakennuksen sijainnista. Kannatamme ehdotettua kirjausta Rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, tulee polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista, joka sallii tapauskohtaisen arvioinnin polkupyöräpaikkojen tarkoituksenmukaiselle määrälle. Ongelmana on, että esityksessä poikkeamista tulkittaisiin hyvin suppeasti. Esityksen mukaan poikkeusta sovellettaisiin, kun kyseessä on esimerkiksi kauppa, supermarketti tai toimisto, joka sijaitsee moottoritien varrella, ja johon ei ole pääsyä polkupyörällä. Näin suppeasti poikkeusta tulkittaessa, tämänkaltaisia rakennuksia arvioidaan todellisuudessa olevan Suomessa vain hyvin rajallinen joukko. Näin ollen poikkeus tulisi sovellettavaksi erittäin harvoin. On syytä korostaa sitä, että rakennuksen omistajan vastuulla olisi määrittellä se, minkä se katsoo olevan rakennuksen keskimääräinen kapasiteetti tai kokonaiskapasiteetti ja että ehdotuksessa tarkoitettua poikkeamista sovellettaisiin mahdollisimman laajasti eikä suppeasti. Asianmukaisinta olisi, jos rakennuksen omistaja voisi tapauskohtaisesti määrittellä missä määrin kuhunkin rakennukseen tyypillisesti mennään pyörällä huomioiden mm. rakennuksen käyttötarkoituksen, paikalliset ominaispiirteet, rakennuksen sijainnin ja liikenneyhteydet, ja sen mukaan myös asianmukaisten pyöräpaikkojen määrän. Sama huomio koskee myös muita pykäläiä, joissa on käsitelty polkupyöräpaikkoja.

9 §

Olisi tärkeää, että pykälän vaatimuksia sovellettaisiin vain niissä tilanteissa, joissa vaatimusten mukaisen ratkaisun toteuttaminen olisi paitsi teknisesti myös toiminnallisesti ja taloudellisesti mahdollista. Kaksisuuntaisen latauksen taloudellinen ja toiminnallinen toteuttavuus riippuu vahvasti lataustilanteen luonteesta, ja esimerkiksi pitkäaikaisen asukas-pysäköinnin yhteydessä mahdollisuus kaksisuuntaiseen lataukseen on erilainen kuin lyhytaikaisen pikalatauksen yhteydessä.

10 §

On hyvä, että direktiivin sallimaa joustoa on esitetty kirjattavaksi lakiin ja täsmennetty, että samaa joustoa voidaan soveltaa olemassa oleville rakennuksille myös 5 § tilanteessa, jossa ei tosiasiallisesti olla tekemässä laajamittaista korjausta. Perustelumuistion taulukossa 6 on esitetty eri rakennustyyppien jälleenhankinta-arvoja sekä niistä johdetut laajamittaisten korjausten kustannukset (25 % jälleenhankinta-arvosta), josta 10 % kustannusrajan lukuarvon voi laskea. Olisi täsmennettävä nämä lukuarvot kaikille rakennustyypeille, kuten liikerakennuksille.

Perustelumuistion taulukossa 4 on esitetty kustannusarvioita nyt säädettävänä olevan velvoitteen täyttämiseksi. Olemassa olevien rakennusten osalta taulukossa ei ole kuitenkaan esitetty varsinaisten latauslaitteiden asentamiselle kustannusarviota. Taulukon luvuista laskettuna yksittäisen pysäköintipaikan putkituksen kustannusarviona olisi 419-559 €/kpl, jota on pidettävä alhaisena arviona. Pykälässä 9 tarkoitettujen älykkäiden ja kaksisuuntaiseen lataukseen kykenevien suhteellisen pienitehoistenkin latauslaitteiden investointikustannus on huomioiden kaapeloinnit, latauslaitteiden perustukset, maanrakennus-, asfaltointi- ja sähköasennustyöt, dokumentoinnit ja tarvittavat tarkastukset todennäköisemmin useita tuhansia euroja kappaleelta. Saman pykälän vaade latauslaitteiden samanaikaisesta käytöstä voi lisäksi tarkoittaa myös rakennuksen olemassa olevan sähköliittymän ja sähköpääkeskuksen laajentamista, josta aiheutuu lisäkustannuksia. Katsomme, että taulukossa 4 esitetty olemassa olevia muita kuin asuinrakennuksia koskeva kustannusarvio 63-84 M€ on laadittu merkittävästi [JV1.1][AK1.2]alakanttiin.

13 §

Valaistuksen ohjausjärjestelmillä on merkittävä vaikutus valaistuksen energiankäyttöön, joten tavoitetta ohjausjärjestelmien (tai kuten direktiivissä on kirjattu ”automaattisten valaistuksen säätölaitteiden”) asentamisesta voi pitää kannatettavana. Kuitenkin on syytä huomata, että läsnäolo-ohjaus ei ole kaikissa tapauksissa perusteltu tai edes energiatehokkuutta olennaisesti parantava ohjausjärjestelmän ominaisuus, eikä valaistuksen ohjausjärjestelmää usein ole järkevää tai mahdollista asentaa kohtuullisilla kustannuksilla jälkikäteen olemassa oleviin valaisimiin vaan toimenpide kannattaa kytkeä valaisimien uusimisen yhteyteen.

15 §

On erittäin tärkeää, että pykälässä on tunnistettu 14 § asettamien vaatimusten täyttäminen useamman järjestelmän muodostamalla kokonaisuudella. Esimerkiksi ammattimaisessa kiinteistönpidossa on tyypillisesti rakennuksen automaatiojärjestelmästä erillinen energiaraportointijärjestelmä, jolla mainittuja vertailevia analyysyjä tehdään. Lausuntoversiossa oleva kirjaus on hieman epäselvä, joten sen kirjoitusasu kannattaa tarkistaa (onko sana ”tai” ylimääräinen kohdan 1 lopussa?).

19 §

Useissa kohdissa viitataan poikkeukseen säädöksen teknisestä ja taloudellisesta toteutettavuudesta. Poikkeamismahdollisuudet on kirjattu esitysluonnoksen pykäliin 5, 10 ja 15. Esityksen perusteluista tulisi käydä ilmi, miten vaatimuksesta poikkeamista esimerkiksi tekniseen, toiminnalliseen tai taloudelliseen syyhyn perustuen on mahdollista hyödyntää. E erityisen tärkeää tämä on niiden vaatimusten osalta, joihin ei liity automaattista viranomaisprosessia. Nähdäksemme olennaista olisi todeta, ettei rakennuksen omistajan tarvitsisi erikseen hakea lupaa valvovalta viranomaiselta poikkeuksen hyödyntämistä varten, vaan riittäisi, että riittävät perustelut ja selvitykset säädöksen vaatimuksesta poikkeamiseen ovat olemassa, mikäli valvova viranomaisen vaatii niitä esitettäväksi.

Nila Niklas
Kesko Oyj