

Asia: VN/1872/2025

## **Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Lausuntonne**

Kaupan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua aiheesta. Liitto edustaa Suomen elinkeinoelämän suurinta toimialaa: kaupan alaa. Päivittäis- erikois- auto- ja teknisessä kaupassa työskentelee lähes 280,000 ihmistä. Kauppa on elinkeinoelämän suurin toimiala myös bruttokansantuotteella mitattuna. Se muodostaa noin 10 prosenttia Suomen BKT:stä.

Kaupan ala on sitoutunut kansallisiin ja kansainvälisiin vähähiilisyystavoitteisiin ja alan toimijat ovatkin asettaneet – ja suurelta osin saavuttaneetkin – varsin kunnianhimoisia vähähiilisyystavoitteita.

Suomeen on syntynyt varsin kattava ja jatkuvasti tarpeen mukaan laajeneva henkilöautojen latauspisteverkosto pääosin kaupan alan toimijoiden rakentamana ja ilman pakottavaa lainsäädäntöä. Kaupan liiton mielestä on tärkeää, että liikenteen sähköistymistä tuetaan selkeällä lainsäädännöllä, joka mahdollistaa teknis- taloudellisen ja tarvetta vastaavan latauspisteverkoston laajentumisen. Olisi toivottavaa, että liikenteen sähköistymistä säädeltäisiin liikennettä koskevassa lainsäädännössä, eikä rakennusten energiatehokkuutta koskevassa lainsäädännössä. Näin vältettäisiin mahdolliset päällekkäisyydet tai epäselyt.

Tutkimusten mukaan ylivoimaisesti suurin osa sähköautojen lataamisesta tapahtuu kotilatauspisteissä 11/22 kW:n latureissa tai tien päällä ns. huoltoasemalatauksina yli 100 kW:n korkeajännitelatureissa. Esimerkiksi Carunan kyselyn (2024) mukaan noin puolet sähköautoilijoista lataa autoa kotona tai taloyhtiössä päivittäin ja noin kolmasosa viikoittain. Julkisten latausasemien määrä ei nouse suureksi haasteeksi vastaajien keskuudessa. Sähköautojen tekninen kehitys ja pidentyvät toimintamatkat mahdollistavat kotilatauksen hyödyntämisen entistä paremmin.

Ostoksilla käydessä keskimääräinen latausaika voi olla esimerkiksi 30 - 60 minuuttia, jolloin pienitehoisella latauspisteellä ei ole merkitystä. Siksi tien varsilla olevat ns. huoltoasemalatauspisteet onkin varustettu suuritehoisilla, jopa 250 kW:n latauslaitteilla. Kesimääräinen, toteutunut rakentamiskustannus yhdelle suuritehoiselle, yli 100 kW:n latauspisteelle voi olla jopa satatuhatta Euroa. Siksi näitä on tyypillisesti vain muutamia suurten huoltoasemien tai asiointipaikkojen yhteydessä. Ei ole taloudellisesti eikä monesti teknisestikään mahdollista rakentaa näitä suuritehoisia latauspisteitä esimerkiksi suurelle supermarketin paikoitusalueelle kymmenesosaan pysäköintipaikkojen kokonaismäärästä.

Kaupan alalla Suomessa on toimipisteiden yhteydessä jopa 150,000 pysäköintipaikkaa asiakkaille ja henkilökunnalle. Siksi ei ole yhdentekevää, millaisia vaatimuksia latauspisteiden rakentamiselle esitetään.

Kaupan ala kannattaa liikenteen sähköistymistä mutta edellä mainitun takia sen edistämisesä olisi tärkeää tukea latauspisteiden yleistymistä esimerkiksi tukemalla kotilatauspisteiden rakentamista tai muulla julkisella tuella.

1. Latauspisteitä ja putkituksia koskevan sääntelyn täytäntöönpano jopa miljardiluokan hukkainvestoinnit välttämien

MaRa, Rakli, Kaupan liitto ja Kuntaliitto ovat esittäneet hukkainveistointien välttämisen, rakennusten omistajien perustuslaillisen suojan, sääntelyn selkeyden sekä tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi viranomaisvalvonnassa, että latauspiste- tai putkitusvelvoitteen tulee olemassa olevien muiden kuin asuinrakennusten kohdalla (14.2 artikla) koskea vain rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja. Kansallinen liikkumavara mahdollistaa tämä ratkaisun.

Kaupan liitto toteaa, että Suomessa on valtava määrä laajoja ulkopysäköintialueita, jotka sijaitsevat liike-, palvelu-, toimisto-, teollisuus- ja virastorakennuksien tai virkistys- ja liikuntapaikkojen taikka urheiluhallien läheisyydessä. Kaupan alalla isoja pysäköintialueita on esimerkiksi päivittäis- ja erikoiskaupan toimipisteiden vieressä.

Ulkopysäköintialueiden läheisyydessä voi olla useita eri rakennuksia ja ulkopysäköintialueen sijainnin ja käytön perusteella on usein mahdotonta osoittaa, että ulkopysäköintialue ”kuuluisi” tietylle rakennukselle. Usein pysäköintialueella ja rakennuksella on eri omistaja eikä rakennuksen omistajalla ole pysäköintialueeseen määräysvaltaa (esimerkiksi liikerakennus ja vieressä oleva kunnan/kaupungin maalla oleva ulkopysäköintialue). Pysäköintialueiden pääasiallinen tarkoitus voi olla myös muu kuin rakennuksessa asiointi (näin esimerkiksi hiihtokeskuksessa, huvipuistossa tai liikuntapuistossa) tai pysäköintialueen käyttötarkoitus vaihtelee ajankohdan mukaan.

Jos rakennusten ulkopysäköintipaikoille pitäisi asentaa latauspisteitä 10 prosenttia pysäköintipaikkojen kokonaismäärästä, kyseessä olisi taloudellinen katastrofi rakennuksen omistajille ja käyttäjille. Yhden latauspisteen rakentaminen jokaista kymmentä pysäköintipaikkaa kohti aiheuttaisi kymmenien tai jopa satojen tuhansien eurojen kustannukset per ulkopysäköintialue. Putkitus tai kaapelointi 50 prosenttiin pysäköintipaikoista olisi isojen pysäköintialueiden kohdalla myös erittäin kallista. Kaupan alan yrityksillä ei ole varaa tehdä tällaisia investointeja.

Ympäristöministeriö on lähettänyt 13.3.2026 lausuntokierrokselle hallituksen esityksen automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta. Ympäristöministeriön tiedotteessa todetaan an, että esityksen mukaan muussa kuin asuinkäytössä olevissa rakennuksissa, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa, tulisi olla vähintään yksi latauspiste jokaista kymmentä paikkaa kohti. Vaihtoehtoisesti vähintään 50 prosentille paikoista olisi asennettava kaapeliputkitus, jotta niihin voitaisiin asentaa latauspisteet vuoden 2026 loppuun mennessä. Lakiin tehtäisiin täsmennys, jonka mukaan latauspisteiden määrää laskettaessa on yli 20 pysäköintipaikkaa sisältävien muiden kuin asuinkäytössä olevien rakennusten osalta huomioitava vain rakennuksen pysäköintipaikat. Nykyisen lain mukaan laskennassa on huomioitava rakennuksen lisäksi myös kiinteistön pysäköintipaikat, minkä seurauksena latauspisteitä tulisi asentaa määrällisesti huomattavasti enemmän.

Ministeri Multala on todennut, että ”sähköautojen latauskapasiteetin kasvattaminen on tärkeää, mutta hukkainvestointeihin ei ole varaa. Esimerkiksi kuntakentällä, yrityksillä ja muilla kiinteistöjen omistajilla on ollut perusteltuja huolia vähälle käytölle jäävien latauspisteiden asentamisvelvoitteesta. Olen tyytyväinen, että esitetyllä toimeenpanoratkaisulla vältämme turhien latauspisteiden asentamisen ja jopa satojen miljoonien eurojen hukkainvestoinnit”, sanoo ympäristö- ja ilmastoministeri Sari Multala.

Kaupan liitto kiittää ympäristöministeriötä siitä, että lakiesityksen valmistelussa on huomioitu MaRan, Kaupan liito, Kuntaliiton ja Raklin esittämät huomiot direktiivin täytäntöönpanosta kansallinen liikkumavara hyödyntäen ja hukkainvestoinnit välttämällä. Kun olemassa olevia muita kuin asuinrakennuksia koskeva velvoite täsmennetään koskemaan vain rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja, Suomessa vältetään satojen miljoonien eurojen ja jopa miljardin euron hukkainvestoinnit.

Ruotsissa Boverketin laatimassa, parhaillaan lausuntokierroksella olevassa ehdotuksessa latauspisteiden tai putkituksen asentamista koskeva velvoite on olemassa olevien muiden kuin asuinrakennusten kohdalla esitetty rajattavaksi pysäköintipaikkoihin, jotka ovat rakennuksessa.

Kaupan liitto toteaa, että lausuntokierroksella olevan HE-luonnoksen sääntely on kuitenkin osin epäselvää ja myös ristiriitaista. Kaupan liitto esittää lausunnon 3. kohdassa yksityiskohtaiset huomionsa ehdotettuihin säännöksiin ja niiden perusteluihin.

## 2. Polkupyöräparkkeja koskeva sääntelyssä huomioitava kansalliset joustot ja poikkeukset täysimääräisesti

EPBD:ssä säädetään uutena asiana myös polkupyöräparkkien asentamisesta olemassa oleviin, uusiin ja laajamittaisen korjauksen kohteena oleviin ei-asuinrakennuksiin. Direktiivin salli jäsenvaltion poiketa kaavamaista vaatimuksista niiden rakennusten kohdalla, joihin ei tyypillisesti mennä pyörällä.

Kaupan liitto kannattaa, että HE-luonnoksessa ehdotetaan poikkeuksen käyttöönottoa. Perustelujen mukaan poikkeusta tulkitaan kuitenkin hyvin suppeasti, mikä vesittää poikkeuksen merkityksen. Kaupan liitto esittää, että poikkeusta tulkitaan laajasti mikä varmistaa sen, että rakennuksiin ei tarvitse asentaa turhia pysäköintipaikkoja pyörille.

## 3. Yksityiskohtaiset kommentit HE-luonnoksesta

### Lakiehdotuksen yleisperustelut

Lakiehdotuksen kohdassa 2 on selostettu rakennusten energiatehokkuusdirektiivin sisältöä. Sen alakohdassa 2.1 todetaan, että direktiivissä on säännöksiä siitä, milloin pysäköintipaikkojen katsotaan olevan sellaisessa yhteydessä rakennukseen, että vaatimuksia latauspisteiden asentamisesta on noudatettava (soveltamisalan tarkennus). Niissä tapauksissa, joissa velvollisuus sähköautojen latauspisteiden asentamiseen liittyy uuteen rakennukseen tai rakennuksen korjaamiseen, on soveltamisalaa tarkennettu.

Lakiehdotuksessa todetaan, että kun kyse on olemassa olevista rakennuksista, direktiivissä ei ole soveltamisalan tarkennusta. Direktiivi ei näin ollen määrittele tarkemmin sitä, mitä tarkoitetaan rakennuksilla, joilla on yli 20 pysäköintipaikkaa. ”Joilla on” on yleiskielinen termi, ja sen tulkitaan tarkoittavan niitä pysäköintipaikkoja, jotka on tarkoitettu rakennuksen käyttäjille (ks. luku 5.1.2).

Kaupan liitto toteaa, että HE-luonnoksen kohdassa 5.1.2 käsitellään muita toteuttamisvaihtoehtoja, joten ko. luvun mainitseminen perusteluissa on tässä kohdin harhaanjohtavaa.

Kaupan liitto esittää, että perusteluissa tulisi tässä kohdin mainita, että direktiivin 14.2 artikla ei tarkemmin määrittele, mitä tarkoitetaan rakennuksilla, joilla on yli 20 pysäköintipaikkaa ja missä nämä pysäköintipaikat sijaitsevat. Direktiivin antaa Suomelle kansallista liikkumavaraa määrittää

pysäköintipaikkoja velvoitteet koskevat. Direktiivin sanamuodon ja minimitäytäntöönpanon täyttävä ratkaisu on, että 14.2 artiklan pannaan täytäntöön niin, että se koskee rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja.

Lakiehdotuksen kohdassa 5 käsitellään muita toteuttamisvaihtoehtoja. Kaupan liitto esittää, että 5.1.2 kohta, jossa käsitellään 14.2 artiklaa, poistetaan lakiehdotuksen jatkovalmistelussa, koska sääntely on Suomessa tarkoitus panna täytäntöön niin, että olemassa olevien ei-asuinrakennuksia koskevaa velvoite täsmennetään koskemaan rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja.

## 2 § Soveltamisala

### 4 momentti

Ehdotetun 2 §:n 4 momentin mukaan tämän lain 5 b, 5 d, 6 §:ää sovelletaan rakennuksen sisäpuolella sijaitseviin pysäköintipaikkoihin ja fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitseviin pysäköintipaikkoihin.

Säännöksen perustelujen mukaan uuden 4 momentin mukaan lain 5 b §, 5 d §, 6 § ja 6 a §:ää sovelletaan sellaisiin pysäköintipaikkoihin, jotka sijaitsevat rakennuksessa tai fyysisesti rakennuksen yhteydessä. Fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitsevat pysäköintialueet määritellään ehdotetun lain 3 §:ssä. Voimassa olevan lain mukaan olemassa olevien rakennusten osalta pysäköintipaikkojen on oltava rakennuksessa tai kiinteistöllä. Näin ollen soveltamisalaa selkeytettäisiin siten, että kyseisten paikkojen ei tarvitsisi sijaita samalla kiinteistöllä. Näin rajattaisiin soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset pysäköintipaikat, jotka sijaitsevat kiinteistöllä, mutta jotka eivät suoraan liity kyseisen rakennuksen käyttäjien pysäköintiin. Se, milloin pysäköintipaikkojen katsottaisiin olevan tarkoitettu fyysisesti rakennuksen yhteydessä, ratkaistaisiin tapauskohtaisesti. Suurimmassa osassa tapauksia tämä olisi selvää. Usein rakennuksen ja pysäköintipaikkojen omistajat ovat sama ja pysäköintipaikat, jotka kuuluvat rakennukselle, on selvästi merkitty ja erilaisin omistus- ja hallintajärjestelyin osoitettu. Pysäköintipaikat, jotka on tarkoitettu rakennuksen käyttäjille, voisivat sijaita rakennuksen kellarissa, kattotasossa tai myös esimerkiksi myös rakennuksen viereisellä pysäköintialueella (ks. luku 5.1.2). Ne voisivat sijaita myös eri kiinteistöllä.

Kaupan liitto toteaa, että rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä rakennuksen fyysisessä yhteydessä oleva pysäköintialue on muiden kuin asuinrakennusten kohdalla mainittu vain artikloissa, jotka koskevat uusia rakennuksia ja laajamittaisen saneerauksen kohteena olevia rakennuksia. Soveltamisalaa koskeva 2 §:n 4 momentti vastaa direktiiviä.

Kaupan liitto esittää selkeyden vuoksi, että perusteluista poistetaan maininnat olemassa olevista muista kuin asuinrakennuksista. Nyt perusteluissa mainitaan sekaannusta aiheuttaen esimerkiksi, että ”voimassa olevan lain mukaan olemassa olevien rakennusten osalta pysäköintipaikkojen on oltava rakennuksessa tai kiinteistöllä”, vaikka säännös ei koske olemassa olevia rakennuksia.

Fyysisesti rakennuksen yhteydessä oleva pysäköintialue on määritelty lakiehdotuksen 3 §:n 1 momentin 9 kohdassa. Kaupan liitto esittää, että 2 §:n 4 momentin yksityiskohtaisten perustelujen sijaan 3 §:n perusteluissa käsitellään tarkemmin sitä, mitkä pysäköintipaikat katsotaan sisältyvän tämän määritelmän piiriin.

Kaupan liitto esittää myös, että 2 §:n 4 momentissa olevassa viittaus 5.1.2 kohtaan tulee poistaa (ks aiemmin 3.1 kohdan osalta todettua).

## 5 momentti

Ehdotetun 2 §:n 5 momentin nojalla tämän lain 5 c, 5 e ja 6 a §:ää sovelletaan, jos pysäköintialue sijaitsee rakennuksen sisäpuolella tai fyysisesti rakennuksen yhteydessä ja laajamittainen korjaus kattaa pysäköintialueen tai pysäköintialueen sähköinfrastruktuuriin.

Säännöksen yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että uudessa 6 momentissa säädettäisiin siitä, että 5 c, 5 e ja 6 a §:ää sovelletaan, jos pysäköintialue sijaitsee rakennuksen sisäpuolella tai fyysisesti rakennuksen yhteydessä ja laajamittainen korjaus kattaa pysäköintialueen tai pysäköintialueen sähköinfrastruktuuriin. Fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitseva pysäköintialue ja laajamittainen korjaus määritellään tarkemmin ehdotetun lain 3 §:ssä.

Kaupan liitolla ei ole asiallista huomautettavaa 2 §:n 5 momenttiin tai sen perusteluihin. Momentti vastaa direktiiviä. Perustelussa on kuitenkin viitattava 5 momenttiin 6 momentin sijasta.

## 3 § Määritelmät

Lakiehdotuksen 1 momentin 9-kohdassa säädetään, että fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitsevalla pysäköintialueella tarkoitetaan autojen pysäköintialuetta, joka on tarkoitettu rakennuksen asukkaiden, vierailijoiden tai työntekijöiden käyttöön ja joka sijaitsee kiinteistöalueella tai rakennuksen välittömässä läheisyydessä.

Perusteluissa todetaan, että määritelmä vastaisi rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 2 artiklan 6 kohdan mukaista määritelmää. Voimassa olevan lain mukaan pysäköintipaikkojen olisi sijaittava samalla kiinteistöllä. Pysäköintialueet voidaan kuitenkin järjestää usein eri tavoin, eivätkä pysäköintiratkaisut välttämättä aina seuraa kiinteistön rajoja. Uusi määritelmä selkeyttäisi sitä, milloin pysäköintialue katsottaisiin rakennukseen kuuluvaksi.

Kaupan liitto esittää perustelujen selkeyttämistä.

Fyysisessä yhteydessä oleva pysäköintialueen edellytetään direktiivin määritelmäsäännöksen mukaan sijaitsevan rakennuksen kiinteistöalueella tai rakennuksen välittömässä läheisyydessä. Sen ei voida kuitenkaan katsoa kuuluvan rakennukseen. Muiden kuin asuinrakennusten fyysisessä yhteydessä olevat pysäköintialueita koskee latauspiste- ja/tai putkitusvelvoitteet ainoastaan silloin, kun kyse on uudesta rakennuksesta ja tarkemmin määritellyissä tilanteissa myös silloin, kun rakennukseen tehdään laajamittaisen saneeraus ja toimenpiteet kohdistuvat fyysisessä yhteydessä olevalle pysäköintialueelle.

Hallituksen esityksen 2 § 4 momentin perusteluissa kuvataan tilannetta, milloin pysäköintipaikkojen katsottaisiin olevan fyysisesti rakennuksen yhteydessä. Tällä on ilmeisesti tarkoitettu samaa kuin määritelmän 3 §:n 9 kohdassa olevaa määritelmää.

Kaupan liitto toteaa, että perusteluissa on mainittu myös rakennuksessa rakennuksen kellarissa tai kattotasossa olevat pysäköintipaikat. Nämä pysäköintipaikat ovat rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja, eivät direktiivin 2 artiklan 65 kohdan määritelmän piiriin kuuvia pysäköintipaikkoja.

5 § Muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa.

1 momentti

Lakiehdotuksen 5 §:n 1 momentin nojalla sellaiseen muuhun rakennukseen kuin asuinrakennukseen, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa, on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 mennessä:

- 1) asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kymmentä pysäköintipaikkaa kohden tai putkitus vähintään 50 prosentin osuudelle autopysäköintipaikoista; ja
- 2) tarjottava polkupyörien pysäköintipaikkoja, joiden osuus on vähintään 15 prosenttia rakennuksen keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia sen kokonaiskäyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille.

Pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että pykälä vastaisi soveltamisalaltaan voimassa olevan lain 7 §:ää, eli kyse olisi olemassa olevista rakennuksista, jotka eivät ole asuinrakennuksia. Voimassa olevan lain 7 §:n mukaan rakennuksen omistajan tulee huolehtia, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31.12.2024. Nyt kyseistä vaatimusta tarkennettaisiin niin, että latauspiste olisi asennettava jokaista kymmentä pysäköintipaikkaa kohden. Jos pysäköintipaikkoja olisi 20 tai alle, velvoite ei soveltuisi. Jos pysäköintipaikkoja on 21, tulisi latauspisteitä olla kaksi. Jos pysäköintipaikkoja olisi 50, latauspisteitä tulisi olla 5. Jos pysäköintipaikkoja on 100, latauspisteitä tulisi olla 10.

Kaupan liitto pitää erittäin tervetulleena ja kannatettavana, että lakiin tehtäisiin täsmennys, jonka mukaan latauspisteiden määrää laskettaessa on yli 20 pysäköintipaikkaa sisältävien muiden kuin asuinkäytössä olevien rakennusten osalta huomioitava vain rakennuksen pysäköintipaikat (YM tiedote 13.3.206). Tämä ei kuitenkaan käy riittävän selkeästi ilmi lakiehdotuksesta.

Kaupan liitto esittää, että 5 §:n otsikko muutetaan seuraavasti: ”Olemassa oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jossa on enemmän kuin 20 autopysäköintipaikkaa.”

Kaupan liitto esittää, että 1 momenttia selkeytetään seuraavasti:

Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaiseen muuhun olemassa olevaan rakennukseen kuin asuinrakennukseen, jossa on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa, on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 mennessä:

- 1) asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kymmentä pysäköintipaikkaa kohden tai putkitus vähintään 50 prosentin osuudelle autopysäköintipaikoista;
- 2) tarjottava polkupyörien pysäköintipaikkoja, joiden osuus on vähintään 15 prosenttia rakennuksen keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia sen kokonaiskäyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille.

Kaupan liitto esittää, että 5 §:n perusteluita selkeytetään seuraavasti:

Säännös vastaisi soveltamisalaltaan nykyistä lakia siten, että se koskee olemassa olevia rakennuksia, jotka eivät ole asuinrakennuksia. Säännöstä täsmennettäisiin ensinnäkin niin, että siitä poistettaisiin kiinteistöllä olevat pysäköintipaikat.

Direktiivin 14.2 artiklassa ei tarkemmin määritellä missä rakennuksen pysäköintipaikat sijaitsevat. Direktiivin sanamuoto ja kansallinen liikkumavara mahdollistaa veloitteen rajaamisen olemassa olevien muiden kuin asuinrakennusten kohdalla pysäköintipaikkoihin, jotka sijaitsevat rakennuksessa. Säännöstä täsmennettäisiin näin ollen niin, että latauspisteiden asentamista tai putkitusta koskevaa veloitteessa huomioitaisiin ainoastaan rakennuksen pysäköintipaikat. Rakennuksen pysäköintipaikkoja on esimerkiksi rakennuksen autohallissa tai kattoparkissa.

Latauspiste olisi asennettava jokaista kymmentä rakennuksessa olevaa pysäköintipaikkaa kohden. Jos pysäköintipaikkoja olisi 20 tai alle, velvoite ei soveltuisi. Jos pysäköintipaikkoja on rakennuksessa 21, tulisi latauspisteitä olla kaksi. Jos pysäköintipaikkoja rakennuksessa olisi 50, latauspisteitä tulisi olla 5. Jos pysäköintipaikkoja rakennuksessa on 100, latauspisteitä tulisi olla 10.

Toinen vaihtoehto latauspisteille olisi putkitus 50 prosentille osuudelle rakennuksen pysäköintipaikoista. Direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat päättää, asettavatko ne vaatimukseksi joko yhden latauspisteen yli 20 pysäköintipaikkaa kohden vai putkituksen vähintään 50 prosentin osuudelle autopysäköintipaikoista. Myös näiden yhdistelmä on mahdollinen. Ehdotetun säännöksen mukaan rakennuksen omistaja saisi päättää, kumman vaatimuksen se täyttää. Näin mahdollistettaisiin rakennuksen omistajan mahdollisimman suuri liikkumavara siinä, minkä veloitteen täyttämisen se katsoo soveltuvan itselleen paremmin.

Polkupyörien pysäköintipaikoista

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä edellytetään, että olemassa oleviin muihin kuin asuinrakennuksiin, uusiin muihin kuin asuinrakennuksiin sekä laajamittaisen saneerauksen kohteena oleviin muihin kuin asuinrakennuksiin asetetaan vaatimukset polkupyörille. Ehdotuksen nojalla näistä säädetään 5 §:ssä, 5 a §:ssä ja 5 c §:ssä.

Polkupyörien pysäköintipaikkojen määrä perustuisi kokonaiskäyttökapasiteettiin tai keskimääräisen käyttökapasiteettiin. Perusteluissa todetaan, että rakennuksen omistaja saisi itse päättää, kumman edellytyksen se täyttää tarjotessaan polkupyöräpaikkoja. Pysäköintipaikkoihin ei sovelleta laatuvaatimuksia ja rakennuksen omistajan vastuulla olisi määritellä se, minkä se katsoo olevan rakennuksen keskimääräinen kapasiteetti tai kokonaiskapasiteetti.

Kaupan liitto toteaa, että polkupyörien pysäköintipaikkoja koskevan vaatimuksen soveltaminen on erittäin vaikeaa, ja kaavamainen laskenta johtaa vaikeisiin tulkintoihin johtuen rakennusten hyvin vaihtelevista käyttöasteista eri ajankohtien perusteella. Rakennusten omistajille ja valvovalle viranomaiselle syntyy merkittävästi hallinnollista taakkaa ja kustannuksia tämän selvittämisestä ja laskemisesta.

Kaupan liitto toteaa, että rakennuksessa voi olla useita käyttäjiä, joilla keskimääräiset asiakasmäärät vaihtelevat suuresti ajankohdan ja myös vuodenajan perustella. Esimerkiksi matkailualueilla sijaitsevilla rakennuksilla (tyypillisesti voimakas sesonkivaihtelu), erilaisissa kokoontumisrakennuksissa (konsertit, yleisötapahtumat ym.) ja urheilu- ja liikuntapaikoissa on tyypillistä asiakasmäärän ja asiakaspaikkojen voimakas vaihtelu. Tiettyinä huippuaikoina rakennuksessa voi olla paljon asiakkaita ja muuna aikana rakennuksessa on vähän asiakkaita tai rakennus on suljettu.

Ehdotuksen mukaan rakennuksen omistajan vastuulla olisi määrittellä se, minkä se katsoo olevan rakennuksen keskimääräinen kapasiteetti tai kokonaiskapasiteetti. Kaupan liitto toteaa, että määrittelyä tehtäessä keskimääräistä asiakasmäärää ei voi laskea niiden ajankohtien perusteella, kun rakennuksen käyttöaste on suurimmillaan vaan siinä tulee huomioida keskimääräinen käyttöaste koko tarkastelujaksona (esimerkiksi kalenterivuosi). Lähtötietojen keruu ja laskentamallinen laatiminen on joka tapauksessa erittäin monimutkaista ja altis tulkintaerimielisyyksille, joita sitten ratkotaan hallinto-oikeuksissa.

Kaupan liitto toteaa, että Suomessa liikenneolosuhteet, sijainti (kaupunki- tai maaseutualue) ja rakennuksen käyttötarkoitus vaikuttavat siihen, missä määrin rakennukseen saavutaan pyörällä. Ilmasto-olosuhteiden vuoksi pyöräily ei ole edes mahdollista ympäri vuoden kaikissa jäsenvaltioissa. Suomessa pyöräparkkien tarve vaihtelee suuresti alueiden ja rakennusten erilaisuuden vuoksi. Asian ohjaaminen täytyy tapahtua kansallisesti ja paikallisella tasolla (maankäytön suunnittelu, tonttien luovutukseen liittyvät ehdot), jossa ymmärretään kunkin kiinteistön tarpeet liittyen paikallisiin liikenneverkkoihin ja käytettyihin liikkumistapoihin. Direktiivi on väärä paikka säännellä asiasta ja tarkempi määrittely tulee toteuttaa paikallisella tasolla.

Lakiehdotuksen nojalla kaavamaisesta pyöräparkkivaatimuksesta voidaan poiketa sellaisten rakennusten kohdalla, joihin ei tyypillisesti mennä polkupyörällä. Näissä polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista

Kaupan liitto pitää erittäin kannatettavana kansallisen poikkeuksen käyttöönottoa.

Ongelmana on, että ehdotusta tulkittaisiin hyvin suppeasti. Ehdotuksen mukaan poikkeusta sovellettaisiin, kun kyseessä on esimerkiksi kauppa, supermarketti tai toimisto, joka sijaitsee moottoritien varrella ja johon ei ole pääsyä polkupyörällä- Tätä lievennystä olisi kuitenkin tulkittava suppeasti, eikä tällaisia rakennuksia todellisuudessa arvioida olevan Suomessa kuin muutama. Näin ollen poikkeus tulisi sovellettavaksi erittäin harvoin

Kaupan liitto katsoo, että direktiivi tulee panna täytäntöön kansalliset joustot täysimääräisesti hyödyntäen. Pyörien pysäköintipaikkoja koskevaa poikkeusta tulee tulkita lapeasti.

Poikkeuksen soveltamisessa on olennaista arvioida tyyppillistä saapumistapaa toisin kuin mitä HE-luonnoksen perusteluissa esitetään. Kaupan liitto esittää, että lakiehdotuksen perusteluihin sisällytetään tarkempia kirjauksia, miten poikkeamista koskeva harkinta tehdään. Tyyppillistä saapumistapaa koskevassa harkinnassa tulee ottaa huomioon, ei vain pyörätieverkko, vaan myös rakennuksen sijainti, käyttötarkoitus, liikenneolosuhteet ja rakennusten käyttäjien kulkutapajakauma (henkilöauto, kävely, pyöräily, julkinen liikenne). Jos kaikki käyttäjät ja liikkumismuodot huomioiden pyörä ei ole tyyppillinen tapa saapua ko. rakennukseen, silloin riittää, että siellä on asiamukainen määrä pyöräparkkeja ja arvio tehdään paikallisesti.

Kari Luoto

Lauri Leskinen

Toimitusjohtaja

Johtava Asiantuntija

Kaupan liitto Kaupan liitto

Hiilamo Simo

Kaupan liitto ry