

Asia: VN/1872/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausuntonne

Ympäristöministeriö on pyytänyt lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä. Lakimuutoksella pantaisiin osaltaan täytäntöön uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi.

Hallituksen esityksen taustalla on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/1275 rakennusten energiatehokkuudesta (uudelleenlaadittu), jäljempänä rakennusten energiatehokkuusdirektiivi. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi tuli voimaan 28.5.2024 ja se on toimeenpantava jäsenvaltioissa 28.5.2026 mennessä.

Laissa säädettäisiin rakennusten energiatehokkuusdirektiivin mukaisista vaatimuksista varustaa rakennukset sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä polkupyörien pysäköintipaikoilla. Vaatimukset koskisivat uusia ja laajamittaisesti korjattavia rakennuksia ja muiden kuin asuinrakennusten osalta myös olemassa olevia rakennuksia.

Laissa säädettäisiin uudelleenlaaditun direktiivin mukaisesta vaatimuksesta rakennuksiin automaatio- ja ohjausjärjestelmä. Automaatio- ja ohjausjärjestelmät olisi asennettava laissa säädettyjen edellytysten täyttyessä ja jos se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ja lausuu kunnioittavasti seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäviraston nykyinen tehtävä ja lainsäädännön valmistelu

Liikenne- ja viestintävirasto on toiminut nykyisen rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain (733/2020, latauspistelaki) 7 §:n valvontaviranomaisena. Siltä osin kuin Liikenne- ja viestintävirasto valvoo latauspistelakia, lain vaatimukset kohdistuvat olemassa olevaan rakennuskantaan ja liittyvät olennaisella tavalla rakennuksiin, niiden varusteisiin ja ominaisuuksiin sekä alueella oleviin pysäköintipaikkoihin. Tämä rooli poikkeaa selkeästi Liikenne- ja viestintäviraston pääasiallisesta tehtäväkentästä, joka sisältää erilaisia liikenteen ja viestinnän tehtäviä. Muilta osin nykyisen latauspistelain toteutumista valvovat kuntien rakennusvalvontaviranomaiset.

Liikenne- ja viestintävirasto on ehdottanut perustellusti jo lainsäädännön valmisteluvaiheessa ympäristöministeriön kanssa käydyissä keskusteluissa latauspistelain 7 §:ään liittyvän valvontatoimivallan siirtoa kuntien rakennusvalvontaviranomaiselle samassa yhteydessä, kun lainsäädäntöä muutoinkin uudistetaan. Luonnoksessa on kuitenkin edelleen asetettu Liikenne- ja viestintävirastolle valvontatehtäväksi ehdotetun lain 5 §:n valvonta, jossa säädettäisiin muun rakennuksen kuin asuinrakennuksen, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa vaatimuksista varustaa rakennus sähköautojen latauspisteillä tai putkituksilla ja polkupyörien pysäköintipaikoilla.

Valvonnan jakaminen eri viranomaisille

Niin nykyisen lainsäädännön kuin ehdotetun uuden lain mukainen jaottelu eri viranomaisille sen mukaan, milloin rakennus valmistunut, aiheuttaa sekavuutta paitsi rakennusten omistajille, myös viranomaisten kesken. Liikenne- ja viestintäviraston kokemuksen mukaan toimivallan jako useiden valvontaviranomaisten kesken ei aina ole yksiselitteistä, vaikka jako lain tasolla vaikuttaisikin selkeältä. Asiaan vaikuttaa esimerkiksi se, miten valmistumispäivämäärä määritellään. Mikäli valmistuminen arvioitaisiin esimerkiksi rakennuksen loppukatselmuspöytäkirjan hyväksymispäivämäärän mukaan, voisivat ongelmalliseksi nousta tilanteet, joissa loppukatselmusta ei ole suoritettu ajoissa tai asiakirjat ovat puutteelliset, jolloin hyväksymispäivämäärä ei ole selkeästi todettavissa.

Kuntien rakennusvalvontaviranomaiset tulkitsevat lakia itsenäisesti, mikä aiheuttaa jossain määrin tulkintaeroja kunnittain; tämä ei koske vain latauspistelain tulkintaa, vaan laajasti myös eri aikakausina voimassa olleita rakentamisen ja maankäytön säännöksiä (esimerkiksi koskien pysäköintipaikkoja). Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole suoraa pääsyä kuntien rakennusvalvontaviranomaisten tietoihin, eikä tietoa eri kuntien lain soveltamiskäytännöistä tai mahdollisista sovelletuista poikkeuksista perusteineen. Tämä muodostaa riskin ristiriitaisille tulkinnoille suhteessa latauspisteen omistajaan. Epäselvää Liikenne- ja viestintävirastolle myös on, voisiko Liikenne- ja viestintävirasto pyytää kunnan rakennusvalvontaviranomaista määrittämään pysäköintipaikkojen lukumäärän jollakin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisella prosessilla

asianmukaisten asiakirjojen saamiseksi. Myös näissä tilanteissa selkeämpää olisi, että tähän liittyvän latauspistelain mukaisen valvonnan suorittaisi samassa yhteydessä kunnan rakennusvalvonta. Muutoin riskinä on, että kuntien rakennusvalvontaviranomaisen ja Liikenne- ja viestintäviraston käsitys pysäköintipaikoista poikkeaa toisistaan. Myös toimivallan mahdollinen päällekkäisyys voi aiheuttaa sen, että samaa asiaa valvoo kaksi eri viranomaista saman rakennuksen osalta. Tämä voisi aiheuttaa myös tulkintaristiriitoja. Selkeämpää olisi, mikäli rakennuksen/kiinteistön ominaisuuksien valvonta olisi selkeästi yhdellä viranomaisella koko rakennuksen elinkaaren ajan.

Valvonnassa tarvittava tieto ja osaaminen

Nykyisen lainsäädännön 7 §:n ja nyt ehdotetun 5 §:n mukainen valvontatehtävä vaatii tietoa ja osaamista muun muassa rakennuksista ja niiden ominaisuuksista, rakennuksiin liittyvästä ja muusta rakennusalan ja maankäytön sääntelystä (sekä aiemmasta että nykyisin voimassa olevasta) sekä näitä koskevista tulkinnoista. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston valvottavaksi tulisi myös 5 §:n mukaisesti polkupyörien pysäköintipaikkoja. Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole osaamista liittyen rakennustekniikkaan, ao. lainsäädäntöön tai sen soveltamiseen.

Kaikki valvottavaan kohteeseen liittyvä rakennusta ja pysäköintipaikkoja koskeva tieto tai tieto tarvittavien tietojen puuttumisesta on käytännössä vain rakennusvalvontaviranomaisella kuntiin hajautuneena. Suomessa ei ole olemassa keskitettyä, kiinteistökohtaista tietoa pysäköintialueista tai niiden ominaisuuksista, kuten pysäköintipaikkojen tai polkupyörien pysäköintipaikkojen määrästä. Vanhojen kohteiden osalta tietoja pysäköintipaikkojen lukumäärästä ei välttämättä ole ollenkaan saatavilla. Liikenne- ja viestintäviraston käsityksen mukaan tuleviinkin tietojärjestelmiin, kuten esimerkiksi Ryhti-järjestelmään, ei kaikkia tällaisia valvonnassa tarvittavia tietoja tulisi saataville.

Eriyisen ongelmallista olisi lakiehdotuksen 10 §:n mukainen poikkeus koskien rakennusten laajamittaisen korjaamisen kustannuksia. Ehdotetun pykälän mukaan lain 5 §:ää ei sovelleta, jos latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista. Näin ollen pykäläehdotuksen mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tulisi suorittaa arviointi lataus- ja kaapeliputkitusten asentamisen kustannuksista ja rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista. Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole kokemusta tai tietoa eri rakennusten korjauskustannusten laskemisesta. Liikenne- ja viestintäviraston käsityksen mukaan tällaiset laskelmat ovat täysin kuntien rakennusvalvontaviranomaisen osaamisalueella ja sisältyvät jo nyt heidän tehtäviinsä ja on myös lakiehdotuksessa osoitettu heille; lakiehdotuksen 10 §:n mukaisesti myöskään lain 5 a, 5 c, 5 e ja 6 a §:ää ei sovelleta, jos latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista. Kyseisten pykälien 5 a, 5 c, 5 e ja 6 a valvonta on osoitettu kuntien rakennusvalvontaviranomaiselle.

Vaikutukset Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan

Luonnoksen kohdassa 4.2.1.2 on tuotu esille vaikutukset viranomaisten toimintaan. Kohdassa on mainittu, että niiden rakennusten määrä, joihin Liikenne- ja viestintäviraston valvonta kohdistuu, ei uusien veloitteiden nojalla kasvaisi. Lisäksi luonnoksen kohdassa 5.1.3 on tuotu esille seikkoja valvontatehtävän järjestämisestä. Kyseisessä kohdassa on arvioitu valvonnan työllistävän Liikenne- ja viestintävirastoa vuosina 2024–2030 noin 0,5–1 henkilötyövuotta. Kohdassa on myös mainittu, että Liikenne- ja viestintävirasto katsottiin olevan soveltuva viranomainen valvomaan voimassa olevan lain 7 §:n noudattamista, koska se toimii tällä hetkellä lain liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraktuurista (475/2024, jakeluinfralaki) mukaisena valvontaviranomaisena valvoen julkisia latauspisteitä. Ja siten olemassa olevien rakennusten latauspisteiden valvonnan katsottiin vahvistavan Liikenne- ja viestintäviraston asemaa latauspisteitä valvovana viranomaisena. Lisäksi on mainittu, että kuntien tehtävien lisääminen aiheuttaisi kunnissa lisäkustannuksia, ja rakennusvalvontaviranomaisen tehtävät liittyvät perinteisesti pääasiassa rakentamislupavaiheeseen.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää luonnoksen vaikutustenarviointia puutteellisena eikä siinä ole huomioitu riittävästi ehdotetun lainsäädännön muutoksia ja sen vaikutuksia viraston toimintaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto haluaa korostaa jakeluinfralain valvonnan olevan valvontatehtävänä täysin erilainen kuin nykyisen latauspistelain 7 §:n tai ehdotetun lain 5 §:n valvonta. Jakeluinfralain mukainen valvonta liittyy julkisten latauspisteiden tiettyjen vaatimusten valvontaan, esimerkiksi julkisen latauspisteen pakolliset merkinnät, joiden avulla käyttäjä voi varmistua latauspisteen sopivuudesta ajoneuvoon. Jakeluinfralaki ei aseta samalla tavalla vaatimuksia latauspisteiden pakolliselle asentamiselle. Latauspistelaissa taasen on kyse tiettyjen rakennusteknisten kriteereiden perusteella laukeavasta latauspisteiden tai esikaapelointien ja polkupyörien pysäköintipaikkojen asennusveloitteesta. Täysin samankaltainen asennusveloite tulisi kuitenkin myös mm. lakiehdotuksen 5 b §:n mukaisesti uusille, muille kuin asuinrakennuksille, jonka valvonnasta vastaisi kuntien rakennusvalvontaviranomaiset. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirasto on eri mieltä siitä, että nykyinen latauspistelaki tai ehdotettu laki vahvistaisi Liikenne- ja viestintäviraston asemaa latauspisteitä valvovana viranomaisena, eikä pidä sitä riittävänä perusteena osoittaa valvontatehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintäviraston mielestä vaikutustenarvioinnissa olisi tuotava esiin myös luonnoksessa esitetty, voimassa olevan lain 10 §:n mukainen sähköajoneuvojen latauspisteitä koskevan poikkeuksen, jonka mukaan lain 7 §:n vaatimukset eivät koske mikroyritysten omistuksessa ja käytössä olevia rakennuksia, poistamien. Tämä lisää valvottavien rakennusten määrää. Lisäksi ehdotetun lain vaatimus rakennusten mahdollisten korjauskustannusten arvioinnista tarkoittaisi huomattavaa työmäärän lisääntymistä. Vaatimus polkupyörien pysäköintipaikkojen tarpeen arvioinnista rakennuksen käyttökapasiteetin perusteella lisää myös merkittävästi työmäärää.

Myös valvottavassa rakennuskannassa tulee olemaan kasvua. Liikenne- ja viestintäviraston käsityksen mukaan lakiehdotuksen 5 §:n mukaisesti valvottaviksi tulisivat kaikki olemassa olevat rakennukset, jotka ovat valmistuneet aikavälillä 11.11.2020 - uuden lain voimaantulo. Esitettyjen arvioiden mukaan valvottavia rakennuksia olisi 49 000 kappaletta eri puolilla Suomea.

Jo nykyisen lain valvonnan suorittamiseksi Liikenne- ja viestintäviraston resurssit ovat liian pienet. Ehdotetun lain myötä valvonnan suorittamiseksi tulisi huomioida polkupyörien pysäköintipaikkojen tarpeet arvioimalla mm. rakennuksen käyttökapasiteetti ja mahdollisesti arvioida erilaisten korjausten kustannuksia, mikä lisää resurssitarvetta huomattavasti. Lisäksi valvottava rakennuskanta tulisi kasvamaan. Yhdellä henkilötyövuodella, ilman tarkastusmatkoja ja paikan päällä tapahtuvaa valvontaa, voidaan arvioida katettavan n. 10-15 000:n ei asuinkäyttöön tarkoitettun rakennuksen muodostaman rakennuskannan valvonnan hallinnointi; resurssitarve olisi näin ollen 3-4 henkilötyövuotta. Arvioitu resurssi ei kuitenkaan riittäisi proaktiiviseen valvontaan, eikä sillä voitaisi taata mahdollisuutta käydä jokaisessa Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitetussa kohteessa. Liikenne- ja viestintävirasto joutuisi jokaisessa tapauksessa matkustamaan eri puolelle Suomea ja matka-ajat Helsingistä käsin veisivät valtaosan käytettävissä olevien tarkastajien työvuorojen työajasta. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tulisi hankkia osaamista liittyen edellä jo mainittuihin seikkoihin, kuten eri rakennusten korjauskustannusten laskemisen tai käyttökapasiteetin arviointiin. Luonnoksen arvio henkilötyövuositarpeesta (0,5-1 henkilötyövuotta) on siten Liikenne- ja viestintäviraston kokemuksen ja näkemyksen perusteella liian alhainen.

Valvonnan kustannuksista

Valvontatehtävän kustannustehokasta suorittamista edesauttavat tietojen helppo saanti sekä kohteen paikallistuntemus (mukaan lukien tuntemus kunnan rakentamista koskevien velvoitteiden tulkinnasta ja soveltamisesta sekä mahdollisista poikkeuksista). Koska Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole edellä mainittuja tietoja, edellyttää valvonta Liikenne- ja viestintäviraston toteuttamana varsin laajoja yhteydenottoja kuntiin prosessin eri vaiheissa. Mikäli selkeitä tietoja pysäköintipaikoista tai polkupyörien pysäköintipaikoista ei ole asiakirjoissa, kasvaa paikallistuntemuksen ja kuntien rakennusvalvontaviranomaisilla olevan muun tiedon painoarvo. Liikenne- ja viestintävirastoin näkemyksen mukaan tehokas valvonta vaatii todennäköisimmin useita tietopyyntöjä kuntien rakennusvalvontaviranomaisille.

Tällaisia olisivat tietopyyntö varsinaisista asiakirjoista ja mahdolliset uudet tietopyynnöt epäselvyyksistä asiakirjoissa ja niiden tulkinnassa. Mikäli esimerkiksi pysäköintipaikkoja koskevia asiakirjoja ei ole, tulee Liikenne- ja viestintäviraston pyrkiä selvittämään asiaa muutoin kyseisen kunnan rakennusvalvontaviranomaisen kanssa. Mahdollisia ovat myös myöhemmät tieto- ja selvityspyynnöt latauspisteen omistajan esittäessä selvityksiä, jotka koskevat rakennusta tai pysäköintialuetta. Luonnollisesti edellä mainittu kuormittaisi Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi myös kuntien rakennusvalvontaviranomaisia. Muutoinkaan tehokkaana ei voitane pitää sitä, että samaan asiaan käytettäisiin huomattavissa määrin kahden eri viranomaisen resursseja.

Käytännössä laissa sallittujen valvonta- ja pakkokeinojen käyttö vaatii yksityiskohtaista selvitystyötä ja kun kirjallisen selvittelyn keinot loppuvat, tulee kohde tarkastaa (esimerkiksi pysäköintipaikkojen lukumäärä, latauspisteiden tai putkituksen asianmukaisuus, polkupyörien pysäköintipaikkojen määrä). Koska rakennukset sijoittuvat maantieteellisesti ympäri Suomea, kuntien rakennusvalvontaviranomaisilla olisi parempi paikallistuntemus sekä lyhyempi matka tarkastusten toteuttamiseen.

Kuntien rakennusvalvontaviranomaiset toimivat jokaisessa kunnassa, joten valvontatehtävän jakaantuminen kunnille ei Liikenne- ja viestintäviraston mukaan toisi juurikaan kuntakohtaisia lisäkustannuksia. Liikenne- ja viestintäviraston käsityksen mukaan kunnilla on myös mahdollisuus periä maksu lupa- ja valvontatehtävistä.

Jo aiemman hallituksen esityksen (HE 23/2020 vp) mukaisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/31/EU (EPBD 2010 -direktiivi) 27 artiklassa on säädetty seuraamuksista. EPBD 2010 -direktiivin 27 artiklan mukaan säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista on säädettävä ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Vastaava säännös on rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 34 artiklassa. Liikenne- ja viestintävirasto ei nykyisillä resursseillaan käytännössä pysty toteuttamaan valvontaa tehokkaasti. Nykyinen ja ehdotettu lainsäädäntö mahdollistaa pakkokeinojen, teettämisen ja uhkasakon käytön valvonnassa. Näiden keinojen käyttö edellyttäisi tehokasta ja täsmällistä sekä dokumentoitua valvontaa riippumatta siitä, suoritetaanko sitä proaktiivisesti vai reaktiivisesti. Tehokas valvonta edellyttäisi usein kohteen tarkastamista. Jotta tällaiseen valvontaan olisi käytännössä mahdollisuus, tulisi Liikenne- ja viestintäviraston resursseja lisätä useilla henkilötyövuosilla.

Valvonta edellyttäisi myös usein kohteen tarkastamista paikan päällä. Verraten aiempiin kokemuksiin kenttävalvonnasta, Liikenne- ja viestintävirasto arvioi, että yhden tapauksen tarkastusmatkan hinta kahdelle henkilölle esimerkiksi Pohjois-Suomeen kustantaisi keskimäärin noin 1000 €, HTV-kustannusten lisäksi. Koko Suomen alueelle suuntautuva valvonta tarkastuksineen aiheuttaisi huomattavia kustannuksia, sillä valvonnan tulisi olla myös alueellisesti tasa-arvoista. Kuten lausunnossa jo aiemmin todettu, Liikenne- ja viestintävirasto joutuisi matkustamaan eri puolelle Suomea suorittamaan rakennusten valvontaa, ja matka-ajat Helsingistä käsin veisivät valtaosan käytettävissä olevien tarkastajien työvuoron työajasta. Asianmukaisen valvonnan suorittaminen tulisi näin aiheuttamaan Liikenne- ja viestintävirastolle kohtuuttomat kustannukset. Pelkästään matkustamisesta aiheutuvia kustannuksia, jotka liittyvät kohteen tarkastamiseen paikan päällä, voidaan arvioida tulevan vuosittain yhteensä 80 000 €. Arvioon on laskettu neljän henkilön matkustamisesta aiheutuvat kustannukset, kun suoritetaan yhteensä 100 tarkastusta paikan päällä/henkilö ja yhdellä tarkastusmatkalla tarkastetaan viisi kohdetta. Tällä resurssilla voidaan kattaa vain murto-osa valvottavasta rakennuskannasta.

Valvonnan kustannuksissa olisi huomioitava lisääntyneiden HTV-kustannusten lisäksi osaamisen koulutustarpeen ja uusien tietojärjestelmien aiheuttamat kustannukset. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto joutuisi todennäköisesti pyytämään tietoja ja selvityksiä kuntien rakennusvalvontaviranomaisilta valvonnan suorittamiseksi, joten yhden ainoan tapauksen käsittelyn kustannukset tulisivat olemaan kokonaisuutena todella suuret.

Kuntien rakennusvalvontaviranomainen suorittaa omalla toiminta-alueellaan sekä jo nykyisen lain että lakiehdotuksen mukaista valvontaa. Kuntien rakennusvalvontaviranomaisten toiminta-alue tai valvottavien rakennusten määrä ei tulisi uuden lain 5 §:n valvonnan myötä kasvamaan, eikä siten aiheuttaisi vastaavanlaisia merkittäviä henkilö- tai matkakustannuksia, mitä tehtävästä aiheutuu Liikenne- ja viestintävirastolle. Kuntien rakennusvalvontaviranomaiset kattavat jo valmiiksi koko maan. Käytettävissä olevat resurssit ovat siis aivan eri luokassa kuin Liikenne- ja viestintävirastolla, eikä toimivallan siirto aiheuta kuntien rakennusvalvontaviranomaisille yhtä huomattavaa lisäresurssien tarvetta, mitä valvonnan järjestäminen aiheuttaa Liikenne- ja viestintävirastolle. Yhteiskunnalle tulisivikin huomattavan paljon edullisemmaksi, jos lain valvonta olisi järjestetty kokonaisuudessaan kuntien rakennusvalvontaviranomaisen toimesta.

Muita huomioita luonnoksesta hallituksen esitykseksi

Valvonnan selkeyttämiseksi ja mahdollisten tulkintaerimielisyyksien välttämiseksi olisi lakitasolla määriteltävä vaatimukset koskien latauspistettä ja polkupyörien pysäköintipaikkoja mahdollisimman tarkasti. Lakiehdotuksen 3 §:ssä on määritelty latauspisteen tarkoittavan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 48 kohdassa määriteltyä latauspistettä. Lakiehdotuksen 3 §:n säännöskohtaisessa perustelussa on tuotu esille, että mainitun kohdan mukaan latauspisteen olisi oltava sellainen, että se on tarkoitettu sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon ja että alle 3,7 kW laitteet olisivat latauspisteitä ainoastaan siinä tapauksessa, että niiden ensisijainen tarkoitus on sähköajoneuvon lataaminen. Lisäksi säännöskohtaisessa perustelussa on mainittu, että käytännössä viittauksesta jakeluinfra-asetuksen määritelmiin seuraa se, että direktiivin mukaisen latauspisteen on oltava tyyppin 2 pistokkeella varustettu niin sanottu peruslatauslaite tai CCS-pistokkeella varustettu tasavirtalatauslaite ja että tavanomainen sukopistorasia sen sijaan ei täytä määritelmää, sillä kyseessä on alle 3,7 kW tehoinen laite, jonka ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen. Liikenne- ja viestintävirasto pitää kannatettavana latauspisteen vaatimusten selkeää määrittelyä. Asian selkeyttämiseksi säännöskohtaisen perustelun tekstiä olisi hyvä täydentää seuraavasti: "Tavanomainen pistorasia, kuten sukopistorasia, tai muulla kuin tyyppin 2- tai CCS-pistokkeella tai liittimellä varustettu laite sen sijaan ei täytä määritelmää, sillä kyseessä on alle 3,7 kW tehoinen laite, jonka ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen."

Polkupyörien pysäköintipaikkojen osalta lakiehdotuksessa ei myöskään ole huomioitu juurikaan niiden ominaisuuksia tai laatutekijöitä. Lakiehdotuksen 3 §:ssä on määritelty polkupyörien pysäköintipaikalla tarkoitettavan vähintään yhdelle polkupyörälle osoitettua pysäköintitilaa. Lisäksi lakiehdotuksen 5 §:ssä on mainittu, että tarjottavissa polkupyörien pysäköintipaikoissa olisi otettava huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille. Lakiehdotuksessa huomioidaan käytännössä vain polkupyörien pysäköintipaikkojen määrä ja käsitellään määrän asianmukaisuutta. Tämä jättää myös tulkinnanvaraisuutta. Liikenne- ja viestintäviraston mielestä edellä mainittuja seikkoja olisikin hyvä saada selkeytettyä.

Lakiehdotuksen 9 §:ssä on esitetty sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat tekniset vaatimukset. Teknisinä vaatimuksina on esitetty, että laissa tarkoitettujen latauspisteiden

on kyettävä älykkääseen lataukseen ja kaksisuuntaiseen lataukseen, jos se on teknisesti toteutettavissa. Ehdotus jättää tulkinnanvaraisuutta siihen, milloin älykäs lataus on teknisesti toteutettavissa ja milloin ei. Lisäksi teknisenä vaatimuksena on esitetty, että esikaapeloinnin ja putkituksen mitoituksen tulee tukea tarpeen mukaan kuormituksen tai latauksen hallintajärjestelmän asentamista, siinä määrin kuin se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa ja perusteltua. Myös tässä tapauksessa jää tulkinnanvaraisuutta vaatimukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto on tunnistanut riskejä myös sille, ettei vaikuttavaa valvontaa kyetä tosiasiallisesti järjestämään. Ilman riskiä tehokkaasta seuraamuksesta voi syntyä tilanteita, joissa tietoisesti jätetään laissa säädettyjä velvoitteita noudattamatta. Tämä asettaisi rakennusten omistajat epätasa-arvoiseen asemaan siltä osin kuin osa omistajista täyttäisi veloitteet asianmukaisesti. Ajan kuluessa ongelmat mahdollisesti myös kumuloituvat. Kaikki tämä johtaisi siihen, ettei lain tarkoitus toteudu, vaikkakin markkinaehtoisuus korjaisi asiaa jonkin verran.

Yhteenvetona

Jotta nykyisen tai tulevan lain valvontaa pystyttäisiin käytännössä suorittamaan asianmukaisesti ja kustannustehokkaasti, tulisi se olla järjestetty yhden viranomaisen, kuntien rakennusvalvontaviranomaisten, toimesta. Yhden valvontaviranomaisen malli olisi myös selkeämpi, eikä riskiä toimivaltojen päällekkäisyyksistä olisi. Selkeää olisi myös, mikäli rakennuksen valvonta olisi koko sen elinkaaren ajan yhdellä paikallisella viranomaisella, jolloin myös tulkintaristiriidoilta vältytään. Tämä malli toteuttaisi paremmin myös lain seuraamussäännösten tarkoitusta.

Ottaen huomioon edellä esitetyt perustelut, Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, ettei luonnoksessa ehdotetun lain 5 §:n valvonnan osoittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle ole mitään sellaista hyötyä valvontatehtävän suorittamiselle tai yleensäkin etua yhteiskunnalle, että se tulisi toteuttaa luonnoksessa esitetyn mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto katsookin, että kuntien rakennusvalvontaviranomaisilla olisi paremmat edellytykset suoriutua ehdotetun lain 5 §:n valvonnasta.

Liukkonen Mikko
Traficom