

Asia: VN/1872/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausuntonne

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto asiaan luonnos 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.

Suomen Yrittäjät pitää esitysluonnosta pääosin tarkoituksenmukaisena ja kannatettavana. Velvoitteiden toimeenpano direktiivin vähimmäistason mukaisesti on hallitusohjelman mukaista ja perusteltua; velvoitteiden kustannusvaikutukset ovat jo vähimmäistasolla huomattavat, ja niistä voi muodostua merkittävä rasite erityisesti rakennuksen omistaville pk-yrityksille. Automaatio- ja ohjausjärjestelmien laajentamista koskevat uudet velvoitteet ovat lähtökohdiltaan oikeansuuntaisia: rakennusten energijärjestelmien älykkäämpi ohjaus luo edellytyksiä sekä energiatehokkuudelle että sähköjärjestelmän joustavuudelle.

Suomen Yrittäjät korostaa, että lakimuutoksen täytäntöönpanossa on tärkeää varmistaa, että pienille yrityksille ei kohdistu kohtuuttomia kustannuksia. Lisäksi velvoitteista tulee tiedottaa aktiivisesti ja ennakoivasti rakennusten omistajille, ja rakennusvalvontaviranomaisen tulee informoida asiasta rakentamislupahakemuksen käsittelyn yhteydessä hyvissä ajoin ennen kuin velvoite realisoituu.

Keskeiset huomiot

Voimassa oleva latauspistelaki on rajannut mikroyritysten omistuksessa ja käytössä olevat rakennukset latauspistevelvoitteiden ulkopuolelle. Jatkossa latauspistevelvoitteet koskisivat myös

mikroyrityksiä. Tämä merkitsee käytännössä huomattavaa kustannuslisää pienimmille yrityksille, joiden investointikyky ja resurssit lain vaatimusten selvittämiseen ovat rajallisimmat.

Suomen Yrittäjät korostaa, että mikroyrityksille tulee kohdentaa selkeää ja ennakoivaa viestintää tulevista velvoitteista hyvissä ajoin ennen niiden voimaantuloa. Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, että ehdotetun 5 §:n mukaiset velvoitteet tulevat vastaan nopeasti (31.12.2026), eikä kaikilla mikroyrityksillä ole välttämättä riittävästi aikaa varautua muutokseen.

Ehdotetun 5 §:n mukaisten velvoitteiden soveltamisala on kuitenkin rajattu vain yli 20 autopaikan rakennuksiin, mikä rajoittaa veloitteen piiriin kuuluvien mikroyritysten joukkoa. Esityksen vaikutusarviossa kustannukset on arvioitu aggregaattitasolla, mutta yrityskokoluokittaista tai toimialakohtaista erittelyä ei ole tehty. Vaikutustenarviointiin olisi hyvä sisällyttää nykyistä yksityiskohtaisemmat arviot siitä, millaista joukkoa mikroyrityksiä kustannusten nousu koskee ja miten kustannukset kohdentuvat eri toimialoilla.

Latauspisteiden laatu ja kuormanhallinta

Esityksessä säädetään älylatausvalmiudesta uusissa latauspisteissä. Käytännössä latauspistevelvoitteiden täyttäminen on osoittautunut joissakin kohteissa johtavan ratkaisuihin, joissa vaatimus täytetään muodollisesti asentamalla perinteisiä pistorasioita tai siirrettäviä latureita, jotka eivät tosiasiallisesti vastaa sähköautoilijan lataustarpeisiin. Tällainen toteutus ei palvele direktiivin tarkoitusta eikä latauspisteiden käyttäjiä.

Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että lain toimeenpanossa varmistetaan, että asennettavat latauspisteet ovat käytännössä toimivia, kuormanhallinnalla varustettuja latausasemia. Älylatausvaatimuksen tulee olla käytännössä toimeenpantavissa siten, että se ohjaa oikeisiin teknisiin ratkaisuihin eikä ainoastaan vaatimusten muodolliseen täyttämiseen.

Latauspisteiden mitoitus suhteessa rakennuksen todelliseen käyttöasteeseen

Ehdotettu latauspisteiden kappalemäärävaatimus suhteessa pysäköintipaikkoihin on sama rakennustyyppistä riippumatta (lukuun ottamatta toimistorakennuksia). Tämä ei kuitenkaan vastaa eri rakennustyyppien tosiasiallisesti erilaisia käyttötarpeita. Esimerkiksi rautakaupan tai rakennustarvikeliikkeen asiakaspysäköinti on luonteeltaan hyvin erilaista kuin päivittäistavarakaupan: ensimmäisten asiakasvirrat ovat merkittävästi pienemmät ja sesonkivaihtelu merkittävästi suurempaa, minkä seurauksena sama pysäköintipaikkoihin suhteutettu latauspistevelvoite voi tosiasiallisesti kohdistua epätasaisesti eri toimialoille.

Vastaava ongelma koskee latausinfrastruktuurin käyttöastetta yleisemmin: kuten HE:n vaikutusarviossa todetaan, tarpeettomat latauspisteet vievät resursseja muista investoinneista ilman ympäristöhöyryjä. Sama periaate pätee rakennuksiin, joissa tosiasiallinen lataustarve on käyttöprofiilin vuoksi alhainen.

Suomen Yrittäjät kannattaa esityksessä käyttöönotettavaksi ehdotettua kustannuspoikkeusta, jonka mukaan latauspistevaatimuksia ei sovelleta, jos latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista.

Direktiivi ei mahdollista latauspisteiden kappalemäärästä joustamista tehooperusteella, mutta kansallisen toimeenpanon tulisi pyrkiä ehkäisemään tilanteita, joissa velvoite johtaa tosiasiallisesti tarpeettomaan tai käyttämättömäksi jäävään infrastruktuuriin. Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että direktiivin sallimasta kustannuspoikkeuksesta viestitään rakennusten omistajille selkeästi ja ennakoivasti, jotta se on tosiasiallisesti pienten yritysten käytettävissä.

Polkupyöräpaikkavelvoitteiden mitoitusperuste

Esityksessä ehdotettu polkupyöräpaikkavelvoitteen mitoitus perustuu joko keskimääräiseen tai kokonaiskäyttökapasiteettiin. Polkupyöräpaikkojen tarjoamisvelvollisuuteen ehdotetaan säädettäväksi direktiivin 14 artiklan 3 kohdan sallima lievennys: vaatimusta ei sovelleta rakennukseen, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä. Tällainen on esimerkiksi kauppa, supermarketti tai toimisto, joka sijaitsee moottoritien varrella ja johon ei ole pääsyä polkupyörällä.

HE-luonnoksessa jouston soveltamisala on kuitenkin rajattu erittäin suppeaksi eikä rajauksen mukaisia rakennuksia arvioida olevan Suomessa kuin muutama. Näin ollen poikkeus tulisi sovellettavaksi erittäin harvoin. Perusteluksi HE-luonnoksessa annetaan, että Suomessa tällaisiin moottoritien varrella oleviin kauppakeskuksiin on yleensä pääsy pyörällä, niissä asioidaan pyörällä ja niissä työskentelevä henkilökunta voi tehdä työmatkojaan pyörällä.

Suomen Yrittäjät katsoo, että tämä tulkinta on liian suppea. Tämä voi johtaa merkittävään ylimitoitukseen rakennuksissa, joiden sijainti, asiakasprofiili tai tuotevalikoima johtaa hyvin vähäiseen polkupyörällä asioimiseen. Esimerkiksi vilkkaasti liikennöidyn maantien varrella sijaitseva tehtaanmyymälä tai muu erikoiskauppa, johon ei ole kevyen liikenteen väylää, voi joutua rakentamaan laajat polkupyöräkatokset, vaikka rakennukselle polkupyöräily olisi käytännössä marginaalista. Vastaava tilanne koskee rakennuksia, joiden toimiala tekee pyörällä asioinnista epäkäytännöllistä, kuten esimerkiksi monet huonekaluliikkeet, rautakaupat ja rakennustarvikeliikkeet.

Fyysinen saavutettavuus pyörällä ei ole riittävä peruste veloitteen täysimääräiselle soveltamiselle tilanteissa, joissa rakennuksen käyttöprofiili, yrityksen tuotevalikoima tai toimiala tekee polkupyörällä asioinnista tosiasiallisesti marginaalista. Mitoituksen tulisi perustua todelliseen tai ennakoitavissa olevaan käyttöön.

Kunnioitavasti

Suomen Yrittäjät

Roope Ohlsbom

ekonomisti

Ohlsbom Roope
Suomen Yrittäjät