

Asia: VN/1872/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausuntonne

Yleisesti:

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi asettaa tavoitteita uuden ja olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuuden lisäämiselle, primäärienergian vähentämiselle ja uusiutuvan energian tuotannon lisäämiselle. Lisäksi siinä edellytetään rakennuksilta latausvalmiuksia sähköistävää puhdasta liikennettä varten.

Rakennukset ovat yksi EU:n suurimmista energiankuluttajista, joten direktiivi on keskeinen osa ilmasto- ja energiapolitiikkaa. Koko sääntelyn tavoite on muuttaa rakennussektoria energiatehokkaammaksi ja vähäpäästöisemmäksi. Sähkötekni­sen kaupan alan yrityksillä on tuotteita ja ratkaisuja, joilla rakennuksissa voidaan kuluttaa vähemmän energiaa silti tinkimättä suotuisista sisäolosuhteista ja joilla liikenteemme sähköistymistä voidaan edistää.

Haluamme kiinnittää huomion direktiivin pieneen, lähes sivuhuomautuksen kokoiseen lauseeseen rakennusten kyvystä reagoida ulkoisiin signaaleihin ja mukauttaa energiankulutustaan. Se on rajauksestaan huolimatta suuria mahdollisuuksia täynnä. Direktiivi kannustaa meitä etenemään yhä paremmin energiaverkkojen kanssa yhteen toimivaan suuntaan. Uusiutuvan energian tuotanto, energiavarastot ja rakennuksen sähkökuormitukset dynaamisesti yhteen liittävä toiminnallisuus on päästöttömän rakentamisen uusi älykäs suunta.

2 § Soveltamisala

Soveltamisalan selkeyttämiseksi maininta muista kuin asuinrakennuksista, joilla on yli 20 pysäköintipaikkaa, on tarpeen lisätä 5§ neljänteen momenttiin. Lisäyehdotuksen tarkoituksena on

selkeyttää tulkintaa, parantaa rakennusten omistajien oikeusturvaa sekä vähentää paikallisten rakennusvalvontaviranomaisten työtaakkaa.

Tarkennettuna:

Tämän lain 5, 5 b, 5 d, 6 §:ää sovelletaan rakennuksen sisäpuolella sijaitseviin pysäköintipaikkoihin ja fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitseviin pysäköintipaikkoihin

Lakiehdotuksen yksi keskeisimmistä kohdista on tulkinta ja rajausta niistä pysäköintipaikoista, joiden voidaan katsoa kuuluvan latauspisteitä ja putkitusta koskevan velvoitteen piiriin. Kyse voi olla rakennuksessa eli rakennuksen sisäpuolella sijaitsevista pysäköintipaikoista, kiinteistöllä sijaitsevista pysäköintipaikoista tai fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitsevista pysäköintipaikoista. Velvoite muuttuu määritelmästä ja rajauksesta riippuen.

Direktiivin 2§ 65) mukaan fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitsevan pysäköintialueella tarkoitetaan autojen pysäköintialuetta, joka on tarkoitettu rakennuksen asukkaiden, vierailijoiden tai työntekijöiden käyttöön ja joka sijaitsee kiinteistöalueella tai rakennuksen välittömässä läheisyydessä.

Tämä määritelmän ja etenkin sen välittömässä läheisyydessä osan käyttöönotto tarkoittaisi hyvin laajaa latausvelvoitteen soveltamista. Tämä vaihtoehto voisi johtaa tarpeettomiinkin investointeihin.

Soveltamisen tuskaa helpottamaan komissio on julkaissut ohjedokumentin C(2025) 4132 final Annex 9 jäsenvaltioita varten. Sen olennaisin kohta antaa jäsenvaltioille mahdollisuus valita soveltamisalaksi joko rakennuksen kiinteistöllä tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat pysäköintipaikat.

Suomen kannalta järkevin ja myös hallitusohjelman hengen mukainen soveltamisala kattaa vain rakennuksessa ja sen kiinteistöalueella sijaitsevat pysäköintipaikat. Näin rajataan pois vaikeasti tulkittavat kauempana sijaitsevat pysäköintipaikat ja pystytään välttämään turhia investointeja.

Edelleen olennaista soveltamisalassa on tarkentaa kohta, jossa määritellään latauspistevelvoitteeseen vain ne pysäköintipaikat rakennuksessa ja kiinteistöllä, jotka tosiasiallisesti palvelevat rakennuksen asukkaita, vierailijoita tai työntekijöitä. Näin rajaamme pois latauspistevelvoitteesta pois ne pysäköintipaikat, joilla ei ole tätä tarkoitusta. Kun latauspisteet palvelevat aidosti rakennuksen käyttäjiä, paranevat niiden käyttöaste sitä mukaa, kun liikenne sähköistyy.

Latauspistevelvoitteen soveltamisen tulee olla mahdollisimman johdonmukaista eikä saattaa eriarvoiseen asemaan niitä rakennuksia, joihin on jo asennettu lain 733/2020 mukaiset latauspisteet. Lain 733/2020 soveltamisalaan kuuluvat rakennuksissa ja kiinteistöllä sijaitsevat pysäköintipaikat. Tämä periaate kannattaa säilyttää.

Olisi siis kohtuullista säilyttää nykyisen lain henki ja tulkinta ja tarkentaa sitä siten, että vain ne pysäköintipaikat, joka sijaitsevat rakennuksessa tai sen kiinteistöllä ja jotka palvelevat asukkaita, työntekijöitä tai vierailijoita, kuuluvat latauspistevelvoitteen piiriin. Näin toimien velvoite on selvärajainen ja tarkoituksenmukainen.

Ehdotuksemme mukainen tulkinta johtaa käsityksemme mukaan kohtuulliseen velvoitteeseen olemassa olevien muiden kuin asuinrakennusten osalta, joilla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa. Käsityksemme mukaan vaatimus yhdestä latauspisteestä 10 paikkaa kohden on varsin vaatimaton tavoite verrattuna siihen, mitä jo nyt toteutetaan.

50 prosentin putkituksen toteuttaminen rakennuksen sisällä ei välttämättä edellytä toimenpiteitä, mikäli autopaikoille on jo olemassa kaapelihylly tai muu johdotukselle soveltuva reitti. Tällaisissa tapauksissa kustannuksia ei juuri koidu, vaikka näin luodaan mahdollisuudet toteuttaa nopeasti enemmänkin latauspisteitä sitä mukaa, kun asioijat tai työntekijät tarvitsevat.

3 § Määritelmät

2§ Soveltamisalaan ehdottamamme tarkennus ja rajaus toteutetaan muuttamalla asetusehdotuksen 3§ kohdan 9) määritelmää ohjedokumentin C(2025) 4132 final Annex 9 antamissa puitteissa. Määritelmästä poistetaan lause ”tai rakennuksen välittömässä läheisyydessä”.

Näin rajaamme soveltamisalan vastaamaan nyt voimassa olevan lain soveltamisalaa sekä vähennämme merkittävästi riskiä mahdollisista hukkainvestoinneista.

Määritelmä:

9) fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitsevalla pysäköintialueella autojen pysäköintialuetta, joka on tarkoitettu rakennuksen asukkaiden, vierailijoiden tai työntekijöiden käyttöön ja joka sijaitsee kiinteistöalueella.

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

Ehdottamamme soveltamisala 2§ ja 3§ on rajattu niin, että direktiivin veloitteen täyttäminen ei tule olemaan erityisen vaikeaa. Uskomme, että tarkkarajainen määritelmä lisää rakennusten omistajien oikeusturvaa ja vähentää turhia investointeja.

5b § Uusi muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa.

Pidämme uudelle rakennukselle esitettyä latauspiste-esitystä oikeasuhtaisena.

6 § Uusi asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 3 pysäköintipaikkaa

Lakiehdotus muuttaa varsin maltillisesti säädöstä kotilatauksen toteuttamisesta. STK:n käsityksen mukaan esitetyllä lisäyksellä on vain pieni vaikutus uudisrakentamisen latauspisteiden toteutukseen, sillä jo nyt uudiskohteissa toteutetaan latauspisteet sen mukaisesti, mitä asukkaat haluavat.

Esikaapelointi on kustannustehokas tapa nopeuttaa latauspisteiden asennusta sitä mukaa, kun kysyntä kasvaa.

9 § Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat tekniset vaatimukset

Nykyaikaisen latausjärjestelmän perusominaisuuksia ovat älykäs lataus ja etenkin mahdollisuudet säätää ja ohjata lataustehoa kiinteistön sähköverkon kapasiteetin rajoissa, rajoittaa huipputehoa sekä optimoida lataus sähkönn hinnan perusteella.

Latauspisteiltä edellytettävä älykkyys eli se, että niiden tehoa voidaan ohjata tietoliikenneyhteyden kautta, on latausjärjestelmän perusominaisuus, joka mahdollistaa myös latausjärjestelmän operoinnin palveluna. Rakennuksen latausjärjestelmän operointipalvelu huolehtii käyttöoikeuksista, käyttäjien laskutuksesta ja ylläpidosta, mikä vapauttaa rakennuksen omistajan voimavaroja.

Olemassa oleva standardisarja ISO 15118 luo perustan kaksisuuntaisen latauksen toteutukselle.

12 § Uusien ja laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten varustaminen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

Direktiivin teknisiä järjestelmiä koskevista maininnoista pidämme tärkeimpänä rakennuksen kykyä reagoida ulkoisiin signaaleihin ja mukauttaa energiankulutustaan vastaavasti.

Rakennukset ovat jo nyt osa energiajärjestelmää ja vaikuttavat merkittävästi energian kulutukseen ja tehon käyttöön. Etenkin sähköjärjestelmämme, jonka tuotantorakenne on nykyisin sääriippuvainen, tarvitsee kumppanikseen toimijoita, jotka voivat sopeuttaa kulutustaan kulloinkin vallitsevaan tilanteeseen. Rakennuksista peräisin olevaa kuormitusta on voitava ohjata.

Vähitellen käyttöön tuleva ohjaus, joka perustuu älymittareiden kuormanohjausreleeseen, tarjoaa etenkin pienemmille kiinteistöille helpon tavan perustasoiseen ohjaukseen.

Lakiehdotuksesta poiketen esitämme, että älymittareiden kuormanohjaustoiminnallisuus otettaisiin käyttöön myös olemassa olevissa kiinteistöissä mahdollisuuksien mukaan mittarivaihtojen yhteydessä.

Haluamme ehdotuksellamme rakentaa yhä älykkäämpää sähköistä kokonaisuutta ja ottaa käyttöön ohjaustoiminnallisuus, jonka käyttöönoton kynnyks on matala. Uskomme, että kuormanohjauksen relepohjainen perustoiminnallisuus tuo hyötyjä energiasäätelmämme osapuolille. Siihen liittyvät innovaatiot voivat muodostua uusiksi digitaalisiksi palveluiksi, joita tarjoavilla yrityksillä näemme työllisyysvaikutuksia.

13 § Muiden kuin asuinrakennusten varustaminen automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla

Valaistuksen ohjauksella voidaan merkittävästi vaikuttaa rakennuksen käytönaikaiseen energiankulutukseen. Kannustamme lakiehdotuksessa esitetyn läsnäolo-ohjauksen lisäksi erilaisten muiden ohjauslaitteiden käyttöön.

Kunnioitavasti

Sallamaari Muhonen

toimitusjohtaja

Sähköteknisen kaupan liitto ry

Muhonen Sallamaari
Sähköteknisen Kaupan Liitto ry