

Asia: VN/1872/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausuntonne

Asia:

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

Lausunto

Lausunnon antajasta

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry kokoaa yhteen kiinteistöalan ja rakennuttamisen vastuulliset ammattilaiset. Jäsenemme ovat asuntojen, toimitilojen ja infrastruktuurin omistajia, rakennuttajia ja käyttäjiä sekä näiden ammattimaisia edustajia. Jäsenemme investoivat rakennetun ympäristön uudis- ja korjaushankkeisiin vuosittain 5–10 miljardia euroa. Raklin jäsenten omistama kiinteistökanta Suomessa on noin 100 miljoonaa neliömetriä.

Yleistä

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä. Lakimuutoksella pannaan osaltaan täytäntöön uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi (EU) 2024/1275. Luonnoksessa käsitellään direktiivin sähköautojen latauspaikkoja, polkupyöräpaikkoja sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmiä koskevien artikloiden kansallista toimeenpanoa. Kiinteistönomistajien kannalta esityksessä käsitellyt kohdat ovat direktiivin toimeenpanon oleellisimpia kohtia, koska direktiivin mainitut artikkelit sisältävät ongelmallisia, yksityiskohtaisia ja kustannustehottomia vaatimuksia suomalaiselle rakennuskannalle.

Rakli yhdessä muiden kiinteistönomistajia edustavien järjestöjen kanssa kiittää luonnoksen lähtökohtaa, että rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimukset pannaan toimeen

tarkoituksenmukaisesti, kansalliset intressit huomioiden ja vähimmäisvaatimuksina. Näin toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman kirjausta, että säädöksiin vaatimustasoa ei lisätä EU-sääntelyn kansallisessa toimeenpanossa. Hallitusohjelman kirjausten mukaisesti toimeenpanossa tuleekin välttää kohtuuttomien velvoitteiden asettamista asukkaille ja kiinteistönomistajille. Rakli toteaa, että olevan myös tervetullutta, että toimeenpanossa on pyritty hyödyntämään kattavasti direktiivin mahdollistamat poikkeamisen mahdollisuudet kansallisessa toimeenpanossa.

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

Kustannustehokkaaseen säädöksiin toimeenpanoon kuuluu myös säädöksiin tulkinta toteuttamista valvovien viranomaisten toimesta. Tulkitsemme että esityksen osittain väljällä esitystavalla annetaan säädöksiin voimaantulon jälkeen velvoitteita valvoville viranomaisille mahdollisuus ottaa tapauskohtaisia olosuhteita huomioon, jotta kustannustehokkuus säädösohjauksessa toteutuisi kautta linjan säädöksiin laatisemista niiden tulkintaan. Tämän ajatuksen tulisi mielestämme välittyä esityksen perusteluista. Perusteluihin tulisikin lisätä tätä ajatusta kuvastava kohta, joka ohjaisi lain tulkintaa. Nyt esitys viittaa hallitusohjelmakirjaukseen, mutta ei linkitä sitä direktiivin toimeenpanon toteutustapaan. . Kustannustehokkuusvaatimus säädöksiin toimeenpanossa tulisi kirjata selkeästi esityksen perusteluihin.

Sähköautojen latauspisteet

Sähköautojen latauspisteiden asentaminen etenee Suomessa hyvää vauhtia, kuten Teknologiateollisuuden ylläpitämät tilastot kertovat. Suomeen on syntynyt markkinaehtoisesti erittäin hyvä ja kattava latauspaikkojen verkosto esimerkiksi liikenneasemille ja kauppojen yhteyteen. Niissä latauslaitteet ovat latausteholtaan korkeita. Tehokkaiden latureiden kustannukset ovat vähintään kymmenissä tuhansissa euroissa, joten niitä koskevat investoinnit tehdään harkiten ja tosiasiallisen kysynnän perusteella. Liikenteen sähköistymisen edistämiseksi olisi tärkeää tukea latauspisteiden kysynnän mukaisten latauspisteiden yleistymistä esimerkiksi infratuella.

Samaan aikaan myös latausvaatimukset kehittyvät autojen tekniikan, lataustarpeiden ja latauspisteiden tekniikan kehittyessä. Sähköauto ladataan pääosin auton normaalissa säilytyspaikassa eli asuinrakennusten yhteydessä ja harkitusti liikenneväylien varrella olevilla pikalatauspisteillä. Asiointi- ja asiakaspysäköintipaikoilla tapahtuvan pysäköinnin tyypillisen keston, sähköautojen käyttäjien lataustottumusten ja hitaasta latauksesta saatavan toimintamatkan vähäisen lisäyksen vuoksi EPBD:n vaatimus hitaiden latauspisteiden asentamisesta ei-asuinrakennusten yhteyteen on vanhentunut. Hitaiden latauspisteiden tai näihin liittyvien latauspistevalmiuksien mittava asennusveloite aiheuttaa ainoastaan turhia kustannuksia, jotka ovat poissa järkevämmistä investoinneista rakennusten energiatehokkuuteen ja kiinteistö kantamme korjausvelan vähentämiseen. Direktiivin toimeenpanossa on siksi pyrittävä tapaan, jolla vältetään kohtuuttomuudet sähköautojen latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien asentamisveloitteesta.

Esitysluonnoksen yhteydessä julkaistiin ympäristöministeriö tiedote <https://ym.fi/-/ymparistoministerio-pyytaa-lausuntoja-rakennusten-energiatehokkuusdirektiivia-toimeenpanevista-saadoksista>

Tiedotteessa todetaan: ”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.”

Voimassa olevassa laissa ”rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä” direktiivin aiemman version velvoitetason yli meneviä vaatimuksia ovat olleet ainakin latauspistevaatimusten ulottaminen koskemaan ei-asuinrakennusten osalta myös kiinteistöllä olevia pysäköintipaikkoja sekä pysäköintitaloja, joissa ei käytetä energiaa sisäilmaston ylläpitämiseen (Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä, 733/2020, 7 §). Onkin tervetullutta ja suorastaan välttämätöntä, että esitysluonnoksessa puretaan direktiivin edellisen version toimeenpanossa tehtyt kansallisen lainsäädännön lisävaatimukset kumoamalla nykyisen lain 733/2020 pykälä 7.

Eriytyisen kiitettävää esityksessä on ajatus rajata latauspisteiden asentamista koskeva velvoite vain rakennuksen sisäisiin paikkoihin olemassa olevien ei-asuinrakennusten osalta, joilla on yli 20 pysäköintipaikkaa. Tämän tulkinnan direktiivin sanamuodot mahdollistavat. Toteuttamalla velvoite kuvatulla tavalla vältetään Suomessa ei-asuinrakennusten osalta satojen miljoonien hukkainvestoinnit tarpeettomiin latauspisteisiin ja latauspistevalmiuksiin.

Vaikka ympäristöministeriön tiedotteessa sekä esityksen pykälien taustalla on oikea ajatus latauspisteiden asentamisveloitteen kohdentamisen laajuudesta, luonnos sisältää joitakin epä johdonmukaisuuksia, jotka vaativat vielä korjauksia lain lopulliseen muotoiluun. Esimerkiksi latauspisteiden asentamisveloitteita koskevat pykälät eivät täysin vastaa sitä, mitä pykälillä tiedotteen ja esityksen perustelujen mukaan haetaan. Jäljempänä pykäläkohtaisissa kommentteissa tuomme esille ajatuksiamme muokkaustarpeista.

Toteamme lisäksi, että yksittäisen ei-asuinrakennuksen tasolla kustannustehokkain ja sähköistä liikennettä parhaiten tukeva tapa olisi kohdistaa vaatimukset latauspaikoilta vaadittavaan yhteistehoon, ei latauspaikkojen määrään. Tällöin latauspisteiden teho ja määrä voitaisiin räätälöidä paremmin ottaen huomioon käyttäjien asiointiajat rakennuksissa ja lataustarpeet, jotka vaihtelevat suurestikin ei-asuinrakennuksen käyttötarkoituksen mukaan. Latauspistevaatimusten kiinnittämistä vaadittavaan yhteislataustehoon ollaan tietojemme mukaan ottamassa käyttöön Saksassa direktiivin toimeenpanon yhteydessä. Tällöin rakennuksen omistaja voisi päättää asennettavien latauspisteiden määrän perustuen siihen, että rakennuksen osalta vaadittu latauspisteiden yhteisteho täyttyisi.

Tähän viitaten kiinnitämme huomiota siihen, että EPBD:n kansallisessa toimeenpanossa tulisi tarkastella, kuinka direktiiviä ollaan täytäntöön panemassa lähimarkkina-alueillamme. Nyt katsaus toimeenpanon toteutumisesta mm. Saksassa ja Ruotsissa puuttuu esitysluonnoksesta. Suomalaisen kiinteistösijoitusmarkkinan houkuttelevuuden näkökulmasta on olennaista, että rakennuskantaamme ei kohdistu kustannustehottomia ja epätarkoituksenmukaisia vaatimuksia, joita ei muilla markkinoilla ole. Esimerkiksi Ruotsissa viranomaisen on lähettänyt lausuntokierrokselle ehdotuksensa ei-asuinrakennusten latauspiste- ja putkitusveloitteesta. Ehdotus noudattelee samaa linjaa nyt lausuntokierroksella olevan Suomen säädösesityksen kanssa. Myös Ruotsissa olemassa

olevien ei-asuinrakennusten kohdalla vaatimus koskisi vain pysäköintipaikkoja, jotka ovat rakennuksen sisällä.

Polkupyörien pysäköintipaikat

Rakli toteaa, että Suomessa liikenneolosuhteet, sijainti (kaupunki- tai maaseutualue) ja rakennuksen käyttötarkoitus vaikuttavat siihen, missä määrin rakennukseen saavutaan pyörällä. Siksi polkupyörien pysäköintipaikkoja on Suomessa yleisesti ottaen ohjattu paikallisen tason sääntelyllä. On hyvin rakennuskohtaista, kuinka paljon pyöräpaikkoja rakennuksen yhteyteen tarvitaan. Suomessa pyöräparkkien tarve vaihtelee suuresti alueiden, paikallisten olosuhteiden ja rakennusten erilaisuuden vuoksi. Direktiivi on väärä paikka säännellä asiasta ja tarkemman määrittelyn tulisi aina tapahtua paikallisella tasolla, jossa ymmärretään kunkin kiinteistön tarpeet liittyen paikallisiin liikenneverkkoihin ja käytettyihin liikkumistapoihin.

Edellä mainittuihin seikkoihin perustuendirektiivin liikkumavara tulisikin tässä yhteydessä hyödyntää mahdollisimman laajasti ja jättää mahdollisimman paljon paikallisen tason tarpeiden tulkinnan varaan nykykäytänteiden mukaisesti.

Esityksen nojalla kaavamaisesta pyöräparkkivaatimuksesta voidaan poiketa sellaisten rakennusten kohdalla, joihin ei tyypillisesti mennä polkupyörällä. Näissä rakennuksissa polkupyöräpaikkoja voisi olla niin monta kuin on asianmukaista. Rakli pitää erittäin kannatettavana kansallisen poikkeuksen käyttöönottoa.

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 sen mukaisia rakennuksia arvioida todellisuudessa olevan Suomessa vain hyvin rajallinen joukko. Näin ollen poikkeus tulisi sovellettavaksi erittäin harvoin.

Toteamme, että direktiivi tulee panna tältäkin osin täytäntöön kansalliset joustot täysimääräisesti hyödyntäen. Pyörien pysäköintipaikkoja koskevaa poikkeusta tulee tulkita mahdollisimman laajasti, ei suppeasti kuten nyt esitetään.

Mielestämme poikkeuksen soveltamisessa on olennaista arvioida pikemminkin tyypillistä saapumistapaa rakennukseen kuin kaikkia mahdollisia saapumistapoja. Tyypillistä saapumistapaa koskevassa harkinnassa voitaisiin ottaa huomioon käytännössä asiat, jotka joka tapauksessa otetaan huomioon paikallisen tason ohjauksessa eli pyörätieverkko, rakennuksen sijainti, käyttötarkoitus, liikenneolosuhteet ja rakennusten käyttäjien kulkutapajakauma (henkilöauto, kävely, pyöräily, julkinen liikenne). Esitämme, että jos kaikki käyttäjät ja liikkumismuodot huomioiden pyörä ei ole tyypillinen tapa saapua ko. rakennukseen, niin silloin asianmukainen pyöräparkkien määrän arviointi tehdään paikallisesti, ei kansalliseen säädökseen (direktiiviin) perustuen.

Rakennusten automaatiovelvoitteet

Suomessa rakennuksien talotekniikka sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmät ovat kehittyneellä tasolla verrattuna yleiseen eurooppalaiseen tasoon.

Esityksessä kiristetään direktiivin velvoitteita siitä, minkä tyyppisissä rakennukset jatkossa vaaditaan varustamaan automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Rakennusten automaatiovelvoitteiden osalta tärkeintä on viedä direktiivin vaatimukset toimeen minimitasolla. Olennaista on, että toimeenpanossa noudatetaan myös voimassa olevassa laissa 733/2020 olevaa ajatusta siitä, että vaatimukset järjestelmien toiminnallisuuksille voidaan täyttää useiden järjestelmien kokonaisuudella, eivätkä automaatio- ja ohjausjärjestelmien toiminnallisuusvaatimukset kohdistu vain yksittäiseen järjestelmään.

Yleisesti toteamme myös, että sääntelyn tarkkarajaisuus ja selkeys ovat oleellisia kysymyksiä. Tämä on erityisen oleellista, kun puhutaan olemassa oleviin rakennuksiin kohdistuvista velvoitteista ilman viranomaisprosessia, kuten rakentamisluvan hakemista. Tämä koskee kaikkia tässä ehdotuksessa esitettyjä erityyppisiä säädösvelvoitteita.

Esimerkiksi lain 733/2020 voimaantulon jälkeen on noussut monia haastavia tulkintakysymyksiä lain pykälän 7 osalta liittyen latauspiste- ja automaatiovelvoitteisiin olemassa olevissa rakennuksissa. Esitysluonnoksen ehdotus, että olemassa olevia ei-asuinrakennuksia koskeva velvoite pysäköintipaikkojen osalta rajautuisi jatkossa vain rakennuksen sisällä oleviin pysäköintipaikkoihin, lisäisi myös sääntelyn tarkkarajaisuutta ja selkeyttä.

Kommentit pykälien perusteluihin

Lakiluonnokseen ja sen perusteluihin on tehtävä täsmennyksiä erityisesti olemassa olevia ei-asuinrakennuksia koskevien velvoitteiden osalta, jotta varmistetaan sääntelyn selkeys, täsmällisyys ja hukkainvestointien välttäminen. Nyt pykälät ja niiden perustelut erityisesti latauspaikkoja ja latauspistevalmiuksia koskevan sääntelyn osalta ovat osittain ristiriitaisia ja epäselviä.

Esityksen kohdassa 2.1. todetaan ”Luokan 2 osalta, eli olemassa olevien rakennusten osalta, artiklassa 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).”

Kuten kohdassa todetaan, direktiivi jättää liikkumavaraa ja tulkinnan vapautta kohdan 14.2. eli olemassa olevien ei-asuinrakennusten velvoitteen osalta. Uudisrakentamisen ja saneerauksiin liittyvien latauspaikkojen asentamisvelvoitteen osalta direktiivi määrittelee sääntelyn tarkemmin toteamalla, että sääntelyn piirissä ovat myös fyysisesti rakennuksen yhteydessä olevat pysäköintipaikat. Juuri sääntelyn piiriin kuuluvien pysäköintipaikkojen määrittelyn ero direktiivin artiklan 14 eri kohdissa antaa kansallista tulkinnanvaraa kohdassa 14.2., ja tämän voisi selkeästi todeta perusteluissa. Selkeä asian ilmaisu helpottaisi lain käytännön tulkintaa valvovien viranomaisten toimesta.

Pykälien perustelun kohta ”5 Muut toteuttamisvaihtoehdot” toteaa kyseisen otsikon alla ”5.1.2 Direktiivin 14 artiklan 2 kohdan soveltamisala: Säädösehdotuksen valmistelussa on keskusteltu siitä, voitaisiinko 14 artiklan 2 kohtaa (luokka 2) tulkita niin, että se kattaisi ainoastaan ne pysäköintipaikat, jotka sijaitseva rakennuksen sisäpuolella, eli käytännössä rakennuksen kellarissa tai kattoparkissa”.

Teksti ei kuulu esitetyn otsikon alle, koska kyseessä on nimenomaan se toteuttamisvaihtoehto, joka toimeenpanossa on valittu eikä vaihtoehtoinen toteuttamistapa. Oleellista olisi, että kohdassa

yksinkertaisesti todettaisiin: ”Säädösehdotuksen valmistelussa on todettu, että 14 artiklan 2 kohta (luokka 2) voidaan tulkita niin, että se kattaa ainoastaan ne pysäköintipaikat, jotka sijaitsevat rakennuksen sisäpuolella, eli käytännössä esimerkiksi rakennuksen kellarissa tai kattoparkissa”.

Perusteluissa todetaan kohdan ”7 säädöskohtaiset perustelut” ja pykälän 5 alla: ”Ehdotetun lain 5 §:ssä säädettäisiin latauspisteitä ja latauspistevalmiuksia koskevista vaatimuksista olemassa olevassa rakennuksessa, joka on muu rakennus kuin asuinrakennus ja jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa. 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”.

Perusteluteksti johtaa väärinymmärrykseen siitä, että esitysluonnoksen 5 §:n soveltamisala vastaisi voimassa olevan lain 7 §:ää. Esityksen 5 §:n pykälän soveltamisala eroaa merkittävästi voimassa olevasta laista siinä, että laista on poistettu toimeenpanon edellisellä kierroksella lakiin tuodut, kansallisesta lainsäädännöstä johtuvat lisävaatimukset. Soveltamisalan osalta pykälässä ei enää käsitellä kiinteistöjä, vaan kysymys on rakennuksessa olevista pysäköintipaikoista. Soveltamisalaa koskevaa kohtaa tulee tältä osin korjata väärinymmärrysten välttämiseksi.

Pykälän 5 perusteluissa todetaan polkupyöräpaikkojen asentamisvelvoitteesta poikkeamisesta: ”Kyseiseen polkupyöräpaikkojen tarjoamisvelvollisuuteen ehdotetaan kuitenkin säädettäväksi laissa lievennys, jonka direktiivin 14 artiklan 3 kohta mahdollistaa. Rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, tulisi polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista. Vaatimusta polkupyörien pysäköintipaikasta ei sovelleta, jos kyseessä on sellainen rakennus, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä. Tällainen 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. Suomessa juuri mainittuihin moottoritien varrella oleviin kauppakeskuksiin on yleensä pääsy pyörällä, niissä asioidaan pyörällä ja niissä työskentelevä henkilökunta voi tehdä työmatkojaan pyörällä.”

Toteamme, että direktiivistä ei voida tehdä näin suoraa annetun esimerkin mukaista tulkintaa polkupyöräpaikkoja koskevan poikkeuksen tiukasta rajaamisesta. Rakennuksia, joihin ei tyypillisesti mennä pyörällä, sijaitsee muuallakin kuin moottoriteiden tai edes vilkkaasti liikennöityjen teiden varsilla. Suomessa polkupyöräpaikkoja ja niiden tarvetta on tyypillisesti ohjattu paikallisessa sääntelyssä, joka ottaa huomioon paikkakuntien ja sijaintien vaihtelevat olosuhteet. Nähdäksemme poikkeusta tulisi soveltaa huomattavasti laajemmin eli sääntely koskisi vain niitä rakennuksia, joihin tyypillisesti kuljetaan pyörällä. Muulta osin pyöräpaikkojen määrästä säätäminen tulisi perustua jatkossakin paikalliseen sääntelyyn.

Esityksen perusteluissa esimerkiksi s. 34 todetaan, että laajamittaisen korjauksen määritelmä vastaa aiemmin rakentamislaisissa esitettyä eikä muutu sisällöllisesti nykyisestä. Tätä tulisi mielestämme perusteluissa täsmentää vastaavalla tavalla kuin aiemmin mm. rakentamislain perusteluissa. Perusteluihin tulisi lisätä selventäviä viittauksia ja toteamuksia linkittyen esimerkiksi VTT:n selvitykseen, jonka mukaan 25 prosentin kynnyksen ylittyminen edellyttää kaikissa tarkastelluissa rakennustyypeissä ulkovaipan korjausta (vähintään julkisivun ja ikkunoiden uusiminen) sekä yhden tai useamman teknisen järjestelmän korjausta.

Koska laajamittainen korjaaminen on lain soveltamisen keskiössä eikä sen määritelmää tällä esityksellä muuteta tulisi lukijalle muodostua selkeä käsitys käsitteestä ennen kuin käsitettä käytetään esityksessä vaikutusarvioissa ja pykäläkohtaisissa perusteluissa.

Pykäläkohtaiset kommentit

2 § Soveltamisala

Edellytämme, että soveltamisala kohdassa ja pykälien 5 ja 5 a yhteydessä selvästi tuodaan ilmi, että soveltamisala rajoittuu vain rakennuksen sisällä oleviin pysäköintipaikkoihin.

Oleellista olisi lisäksi vielä harkita, voisiko kaikkia latauspisteiden asentamista koskevia velvoitteita täydentää vaihtoehdolla, jossa latauspisteiden määrän sijasta oleellisena tekijänä olisi latauspisteiden yhteisteho. Tämä tukisi latauspisteiden asentamisen todellisia tarpeita huomattavasti paremmin kuin lukumäärälliset vaatimukset. Tietojemme mukaan tämän kaltainen vaihtoehtoinen malli ollaan tuomassa Saksan lainsäädäntöön.

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, eikä pysäköintiratkaisut välttämättä aina seuraa kiinteistön rajoja. Uusi määritelmä selkeyttäisi sitä, milloin pysäköintialue katsottaisiin rakennukseen kuuluvaksi.

Esitämme perustelujen selkeyttämistä fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitsevien pysäköintialueiden osalta.

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.

Toteamme, 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 kuuluvia pysäköintipaikkoja.

Koska laajamittainen korjaus on veloitteen edellyttämisen osalta keskeisessä roolissa, tulisi sen määritelmän olla selvä. Esitämme, että perusteluissa viitataan rakentamislain laajamittaisen korjauksen määritelmään.

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

Viitaten kommentteihimme koskien esityksen perusteluita esitämme, että 5 §:n otsikko muutetaan kuulumaan seuraavasti: Olemassa oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jossa on enemmän kuin 20 autopysäköintipaikkaa.

Viitaten pykälän perusteluihin esittämiimme kommentteihin, että pykälän sanamuotoja muotoillaan selkeämmiksi ja täsmällisemmiksi.

Nyt 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 yhdessä pykälän perusteluihin ehdottamiemme muutosten kanssa ja parantaisi sääntelyn tarkkarajaisuutta.

Esityksemme perustuu siihen, että 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. Esityksemme mukaisesti säännöstä täsmennettäisiin näin ollen niin, että latauspisteiden asentamista tai putkitusta koskevaa veloitteessa huomioitaisiin ainoastaan rakennuksen pysäköintipaikat. Rakennuksen pysäköintipaikkoja on esimerkiksi rakennuksen autohallissa tai kattoparkissa.

5a § Julkisen elimen omistama muu rakennus kuin asuinrakennus

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

10 § Poikkeus koskien rakennuksen laajamittaisen korjaamisen kustannuksia

Olennaista on, että perusteluissa esitetty 10 prosentin osuuden poikkeamismahdollisuus lasketaan hankkeen todellisista, suunnitelluista kustannuksista sekä kokonaiskustannusten että vaatimusten aiheuttamien välillisten lisäkustannusten osalta. On ehdottoman tärkeää sääntelyn kustannustehokkuuden kannalta että arvioinnissa uomioidaan kaikki veloitteesta todellisuudessa aiheutuvat kustannukset.

kts. kommentit pykälään 19

11 § Muiden kuin asuinrakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

15 § Asentamisvelvollisuutta koskevat poikkeukset

kts. kommentit pykälään 19

19 § Pakkokeinot

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 tai taloudelliseen syyhyn perustuen on mahdollista hyödyntää. 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 viranomainen vaatii niitä esitettäväksi.

Mikko Somersalmi

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry

Somersalmi Mikko
Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry