



Ympäristöministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamiseksi

Ympäristöministeriö on pyytänyt lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle automaatio- ja latauspistelain muuttamiseksi. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020, *latauspistelaki*). Lakimuutoksella pantaisiin osaltaan täytäntöön uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi (EU) 2024/1275 (*EPBD*). Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut direktiivin täytäntöönpanosäädösten valmistelun seurantar ryhmään. LVM kiittää ympäristöministeriötä mahdollisuudesta lausua ja lausuu seuraavaa.

EPBD:ssä ei säädetä tehovaatimuksia latauspisteille, joten tämän mahdollinen määrittäminen jää kansalliseen harkintaan. Latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan EU:n jakeluinfrasetuksen eli ns. AFIR-asetuksen liitteen II mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä ja siten käytännössä oltava varustettu joko Type 2 ja/tai CCS-tyypin liittimellä. Kotilatauksessa riittää tyypillisesti hiukan hitaampi sähköajoneuvon latausteho, kun taas julkisessa latausinfrastruktuurissa asiakkaiden tarpeisiin tarvitaan nopeampaa lataustehoa. **Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä, ettei latausinfrastruktuurin vähimmäistehosta säädetä kansallisesti.**

Toisin kuin aiemmassa direktiivissä uudelleenlaaditussa EPBD:ssä ei anneta mahdollisuutta säätää poikkeuksesta pienille yrityksille tai mikroyrityksille. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää olla soveltamatta mm. latauspistevaatimuksia tiettyihin rakennusluokkiin, kun latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista. **Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tarkoituksenmukaisena, että direktiivin kansallinen joustovara otetaan käyttöön ja lain velvoitteita ei sovellettaisi, jos latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista.**

Uudelleenlaaditussa EPBD:ssä esitetään polkupyörien pysäköintiin liittyviä vaatimuksia sekä asuinrakennuksille että ei-asuinrakennuksille. Vaatimukset ovat erilaisia riippuen siitä, onko kyseessä olemassa oleva rakennus vai uusi tai laajamittaisesti korjattava rakennus. Direktiivissä ei aseteta vaatimuksia pyöräpaikkojen laadulle tai käytettävyydelle, joten näiden kriteerien määrittäminen jää kansalliseen harkintaan. Niin kunnat kuin Väylävirasto ja Traficomkin ovat laatineet pyöräpysäköinnin suunnittelua tukevia ohjeita, joiden noudattaminen on edellytys esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen infra-avustusten saamiselle. Erilaisten suunnittelua tukevien ohjeiden kehittäminen ja päivitys voi vastata pyöräpysäköinnin tarpeisiin paremmin kuin laatuvaatimusten määrittely säätelyllä. Joustavat ja päivitettävät ohjeet mahdollistavat



nopeamman reagoinnin muuttuviin tarpeisiin ja paikallisiin olosuhteisiin, mikä voi olla tehokkaampi tapa edistää kestävästä liikkumisesta. **Siksi LVM pitää tarkoituksenmukaisena, että kansallisessa toimeenpanossa ei säädetä tarkemmin pyöräpaikkojen laadusta.**

Jäsenvaltiot voivat päättää jättää soveltamatta asuinrakennuksia koskevaa velvoitetta pyöräpysäköintipaikkojen vähimmäismäärästä asuinyksikköä kohden, jos kyseessä on laajamittaisesti korjattava rakennus eikä kahta pyöräpaikkaa asuinyksikköä kohden ole mahdollista varmistaa. Lisäksi jäsenvaltiot voivat paikallisviranomaisten arvioinnin perusteella ja ottaen huomioon mm. väestölliset, maantieteelliset ja ilmastoon liittyvät paikalliset olosuhteet mukauttaa polkupyörien pysäköintipaikkaa koskevia vaatimuksia. Uusien ja laajamittaisesti korjattavien ei-asuinrakennusten osalta jäsenvaltiot voivat mukauttaa vaatimuksia polkupyöräpaikkojen lukumäärästä, jos rakennukseen ei mennä tyypillisesti polkupyörällä. **Myös pyöräpaikkoja koskevien vaatimusten osalta LVM pitää kansallisen liikkumavaran ottamista käyttöön tarkoituksenmukaisena.**

Tällä hetkellä latauspistelain mukaisten vaatimusten valvonta on jaettu kahdelle eri viranomaiselle, Traficomille ja kuntien rakennusvalvontaviranomaisille. Traficom valvoo 7 §:ssä asetettua vaatimusta, jonka mukaan muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on oltava asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31.12.2024. Kunnan valvontaviranomaiset puolestaan valvovat vaatimuksia asentaa latauspisteitä tai latauspistevalmiuksia uuteen tai laajamittaisesti korjattavaan rakennukseen tai pysäköintitaloon (5–6 §, 8 §).

Luonnoksessa hallituksen esitykseksi on ehdotetun lain 5 §:n valvonta edelleen asetettu Liikenne- ja viestintävirastolle tehtäväksi. Pykälässä 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.

Esityksen vaikutuksia käsittelevässä jaksossa ei kuitenkaan ole tarkemmin kuvattu esitetyn valvontatehtävän aiheuttamia kustannusvaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Myöskään säännöskohtaisissa perusteluissa ei ole kuvattu tarkemmin, miten valvontaa olisi tarkoitus käytännössä toteuttaa eli minkä luonteista valvonnan on ajateltu olevan.

Kahden viranomaisen valvontamalli on jo tässä vaiheessa johtanut erilaisiin tulkintakäytäntöihin. Traficomien mukaan se ei suoriudu nykyisenkään lain valvontatehtävistä, saati että se olisi kykenevä suoriutumaan tulevan lain valvontatehtävistä, sillä kaikki valvonnassa tarvittava tieto on käytännössä kuntien rakennusvalvonnoissa. Vaikka Traficomille kuuluu tällä hetkellä muusta lainsäädännöstä johtuvaa yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin valvontatehtäviä, latauspistelain mukaiset valvontatehtävät liittyvät kiinteästi rakennuksiin ja niiden ominaisuuksiin, mikä ei ole Traficomien tehtäväaluetta.

Polkupyörien pysäköintipaikkoihin liittyvä valvontavastuu kattaa uudet pyöräpaikkoja koskevat vaatimukset. Koska valvonta liittyy pyöräpysäköintipaikkojen rakentamisen valvontaan eri rakennuksissa, se kuuluu rakennusvalvonnan tehtäviin. Kuntien rakennusvalvonta toteutetaan itsenäisesti kunnissa, mikä tarkoittaa, että lain tulkinta tapahtuu paikallisesti. Koska vaatimukset liittyvät vain rakennusvalvontaan, **olisi tarkoituksenmukaista, että pyöräpysäköinnin valvontatehtävä osoitetaan kunnallisille rakennusvalvontaviranomaisille.** Valtuuttamalla sekä



uudet että olemassa olevat valvontatehtävät samoille kunnallisille rakennusviranomaisille voidaan vähentää epäselvyyksiä, joita kahden eri valvontaviranomaisen malli voi käytännössä aiheuttaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että Traficomin tehtävänkuvan ja lain tulkinnan yhdenmukaisuuden näkökulmasta olisi tarkoituksenmukaista, että nykyiset latauspistelain mukaiset valvontavastuut siirrettäisiin muille viranomaiselle, kuten kunnan rakennusviranomaiselle, eikä Traficomille tulisi uudelleenlaaditun EPBD:n toimeenpanossa säätää uusia valvontatehtäviä.

Elina Immonen
osastopäällikön sijainen, yksikön johtaja

Laura Rantanen
erityisasiantuntija

VN/1872/2025-LVM-47

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: