



8.11.2019

Ympäristöministeriö
Lausuntopalvelu.fi

Lausuntopyyntö 3.10.2019
VN/2193/2019

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta

1. Hallituksen esityksen yleisperustelut

Yleiset kommentit ehdotuksista

-

2. Hallituksen esityksen vaikutukset (hallituksen esitysluonnoksen kohta 4, s. 40-50)

Taloudelliset vaikutukset: Arvioi myös omasta näkökulmastanne ehdotusten taloudellisia vaikutuksia.

Hallituksen esitysluonnokseen sisältyvä vaikutusten arviointi on tehty varsin suppean selvitystyön pohjalta. Latausvalmiuden ja erityisesti latauspisteiden toteutuksen kustannukset on arvioitu todellista huomattavasti pienemmiksi. Selvityksessä ei ole otettu huomioon kaikkia sähköjärjestelmään tarvittavien muutosten aiheuttamia kustannuksia, vaan se perustuu kaavamaiseen arviointiin putkituksista ja kaapeloinneista sekä itse latauslaitteesta aiheutuvista kustannuksista.

Selvityksessä ei ole huomioitu riittävästi direktiivin tasosta poikkeamisen vaikutuksia: Kun velvoitteet ulotetaan koskemaan myös rakennuksia, joiden yhteydessä on yli neljä pysäköintipaikkaa, on erityisen todennäköistä, että rakennuksen sähköjärjestelmä ei mahdollista sellaisenaan sähköauton lataamista. Sähköjärjestelmän kapasiteetin lisäyksestä aiheutuvia lisäkustannuksia ei ole käytännössä lainkaan huomioitu.

Kustannusten arviointi on tehty arvonlisäverottomin hinnoin. Asunto-osakeyhtiöt eivät pääsääntöisesti ole arvonlisäverovelvollisia, jolloin myöskään arvonlisäveron vähentäminen ei ole mahdollista. Tästä johtuen kustannuksiin joudutaan asunto-osakeyhtiöiden osalta tekemään arvonlisäveron suuruinen 24 % lisäys.

Tarkastelun ulkopuolelle on jätetty omakotitalot, joiden osalta latausmahdollisuuksien käyttöönotto on monessa tapauksessa helppoa ja suhteellisen edullista.



8.11.2019

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Esitetyn mukaisten velvoitteiden myötä kiinteistönomistajien mahdollisuudet muutoin edistää kiinteistöjen ja rakennusten energiatehokkuutta vaikeutuvat ja pahimmillaan jopa estyvät. Hallitusohjelmaan kirjattujen ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää keinoja, jotka ovat tosiallisilta vaikutuksiltaan tehokkaita jo lyhyellä aikavälillä. Latausvalmiuden tai latauspisteiden toteuttaminen kovin etupainotteisesti – eli ennen kuin varsinainen lataustarve kasvaa vastaavassa määrin – ei tätä vaatimusta täytä.

Sähköautojen määrän nopean kasvun esteenä on tällä hetkellä autojen heikko saatavuus, ei esimerkiksi latausverkoston heikko kehitys. Autojen saatavuuteen vaikuttaa vuorostaan mm. akkumetallien rajallinen tarjonta, joka puolestaan pitää akkujen, ja sitä myötä sähköautojen hintoja korkealla. Euroopan tasolla merkittävä osa uusista sähköautoista ohjautuu Norjaan ja Saksaan, eli maihin, joissa sähköauton hankintaa ja sähköautoilua tuetaan merkittävin yhteiskunnallisin tuin.

Pelkällä latausverkoston nopealla kasvattamisella ei näin ole vastaavaa vaikutusta sähköautojen määrän lisäämiseksi Suomessa. Latausverkostoon tehtävän investoinnin ilmasto- ja ympäristövaikutukset ovat saavutettavissa vain, jos sähköautot ja niillä tehtävä liikennesuorite korvaavat vastaavassa määrin polttomoottoriautoilla tehtävää liikennesuoritetta.

Jos sähköautojen saatavuus ei merkittävästi parane, ei niiden lukumääränkään voida olettaa kasvavan nyt ennusteissa (mm. GASELLI) esitetyn mukaisesti. Toisaalta, erityisesti latauslaitteissa käytettävä teknologia on nopeasti kehittyvää. Näin ollen voidaan esityksen velvoitteiden myötä joutua tilanteeseen, jossa kiinteistönomistajat on veloitettu investoimaan laitteistoihin, jotka vanhenevat jo ennen kuin niille on varsinaisesti käyttöä, ja ovat siten täysin tarpeettomia ja hyödyttömiä.

Esitetyt direktiivin tason ylittävät veloitteet ovat omiaan lisäämään entisestään kiinteistöjen ja niiden omistajien ja asukkaiden alueellista eriytymistä. Jo nykyisellään kiinteistöjen ja asuntojen arvokehitys on hyvin erilaista kasvukeskuksissa ja toisaalta taantuvilla alueilla. Esityksen mukaisilla velvoitteilla aiheutetaan taantuvien alueiden kiinteistöille kestämaton taloudellinen rasite. Kun samalla myös sähköautojen käyttöönotto painottuu kasvukeskuksiin, ei tämän kaltaisella kehityksellä saavuteta esityksessä mainittuja tavoitteita.

Direktiivin edellyttämää tasoa tiukemmat veloitteet kasvattavat asumiskustannuksia. Vuokrataloyhtiöiden osalta kustannukset aiheuttavat välitöntä painetta vuokrien korotuksiin. Sähköautot ovat edelleen merkittävästi vastaavia polttomoottoriautoja kalliimpia. Voidaankin olettaa, ettei sähköautojen lukumäärä kasva vuokrataloissa ennusteiden osoittamassa tahdissa. Yksittäisten asukkaiden hankkiessa sähköautoja, voisi esityksen 10 §:n mukainen velvoite kuitenkin aiheuttaa tarpeen rakennuksen sähköjärjestelmän päivittämiseksi. Tällöin päivittämisestä



8.11.2019

aiheutuvat kustannukset tulisivat nousevien vuokrien myötä muidenkin asukkaiden maksettaviksi.

Onko esityksessä jäänyt joitakin olennaisia vaikutuksia huomioimatta? Jos on, niin mitä?

Keskinäisten kiinteistöosakeyhtiöiden, eli yhtiöiden, joissa osakkeet tuottavat hallintaoikeuden tiettyyn tilaan (osakehuoneistoon) osalta vaikutuksia ei ole arvioitu. Esityksen jaottelussa nämä yhtiöt, joissa monesti sijaitsee liikehuoneistojen ohella myös asuinhuoneistoja, ovat jäämässä muu kuin asuinrakennus –kategoriaa koskevan sääntelyn piiriin. Tätä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena. Esitämmekin, että nämä yhtiöt voisivat olla asuinrakennuksia koskevan sääntelyn piirissä.

Myöskään esityksen vaikutuksia vuokra-asumiseen ei ole erityisesti arvioitu. Vuokratalojen osalta ei ole nähtävissä sähköautoilun nopeaa yleistymistä. Toisaalta esityksen 10 §:n vaikutukset sähköjärjestelmiin vaadittavien muutosten aiheuttamien kustannusten siirtyessä vuokriin koettaisiin kohtuuttomina.

3. Kommentit pykäläehdotuksiin ja niiden perusteluihin (Laki sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksessa sekä rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmästä)

1 luku Yleiset säännökset

Lain tarkoitus (1 §)

Lailla on tarkoitus panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/844 rakennusten energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2010/31/EU ja energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta.

Lailla toimeenpannaan myös pääministeri Antti Rinteen hallitusohjelmaan kirjattuja ilmastotavoitteita, jotka tähtäävät asumisen ja rakentamisen hiilijalanjäljen pienentämiseen sekä vähäpäästöiseen liikenteeseen mm. asettamalla *vähimmäismäärät sähköautojen latausinfrastruktuurin rakentamiselle kiinteistöissä laajamittaisen remonttien yhteydessä ja rakennusten energiatehokkuusdirektiivin mukainen kansallinen velvoite rakentaa sähköautojen latausinfrastruktuuri taloyhtiöiden ja liikehuoneistojen suurten remonttien yhteydessä.*

Määritelmät (3 §)

Laajamittaisen korjauksen määritelmä on vaikeaselkoinen ja sen soveltaminen olisi käytännössä hankalaa ja aiheuttaisi epäselviä ja tulkinnanvaraisia tilanteita. Määrittelyn kytkeminen rakennuksen arvoon on ongelmallista myös alueellisen yhdenvertaisuuden näkökulmasta. Edelleen rakennusten arvonmäärittäminen on käytännössä haasteellista ja edellyttäisi veloitteen noudattamista valvovalta rakennusvalvontaviranomaiselta sekä lisäresurseja että uudenlaista osaamista.



8.11.2019

Olemassa olevan rakennuskannan osalta velvoitteiden kytkeminen arvon kautta määriteltävään laajamittaisuuteen voisi johtaa tarpeellisten korjausten lykkäämiseen tai korjaushankkeiden keinotekoiseen pilkkomiseen velvoitteiden välttämistarkoituksessa.

Kiinteistöliitto esittää, että laajamittaisen korjauksen määritelmä sovitettaisiin yhteen kansallisessa sääntelyssä jo olevien vastaavien määritelmien, kuten maankäyttö- ja rakennuslaissa ja laissa sähköisen viestinnän palveluista olevien määritelmien kanssa. Tarkastelun kohteena olisi tällöin se, voidaanko putkitukset asentaa teknistaloudellisesti järkevällä tavalla kyseessä olevan korjaushankkeen yhteydessä.

Latausvalmiuden osalta on todettava, että määritelmää käytetään tässä yhteydessä varsin suppeassa merkityksessä, eli tarkoittaen sillä pelkkien kaapeliputkitusten asentamista. Latauspisteen toteuttaminen vaatii tässä tapauksessa paitsi kaapeloinnin ja latauspisteen asentamista, monessa tapauksessa myös muita merkittäviä muutostöitä rakennuksen sähköjärjestelmään.

Suhde muuhun lainsäädäntöön (4 §)

Lain säätämisen yhteydessä olisi välttämätöntä tarkastella esimerkiksi suhdetta asunto-osakeyhtiölakiin. Hallituksen esitysluonnokseen sisältyvä asukkaan oikeus sähköauton latausmahdollisuuteen on vieras ja ongelmallinen elementti suhteessa asunto-osakeyhtiötä koskevaan yhtiöoikeudelliseen sääntelyyn.

Toisaalta esimerkiksi laajamittaisen korjauksen määritelmää olisi syytä paremmin yhtenäistää kansalliseen sääntelyyn, kuten maankäyttö- ja rakennuslain vastaaviin määritelmiin 117 §:ssä.

2 luku Sähköajoneuvojen latauspiste ja latausvalmius rakennuksessa

Uuden rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä ja latausvalmiudella (5 §)

Uudisrakennusten osalta voidaan varautua sähköautojen latausmahdollisuuksiin edellyttämällä direktiivin mukaisen latausvalmiuden toteuttamista. Näin ollen muihin kuin asuinrakennuksiin edellytettäisiin toteutettaviksi vähintään yhtä latauspistettä sekä putkituksia vähintään 20 % autopaikoista varautumisena myöhempää kasvavaa lataustarvetta silmällä pitäen. Veloitteet koskisivat rakennuksia, joissa on enemmän kuin kymmenen autopaikkaa, jotka sijaitsevat rakennuksessa tai siihen fyysisesti yhteydessä olevalla pysäköintialueella.

Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon



8.11.2019

latauspisteellä ja latausvalmiudella (6 §)

Koskien laaja-alaisen korjauksen määritelmää, Kiinteistöliitto katsoo, että sellaisessa laajamittaisessa korjaushankkeessa, jossa on teknistaloudelliset perusteet ulottaa hanke rakennuksessa sijaitseville autopaikoille tai rakennukseen fyysisesti liittyvälle pysäköintialueelle ja joilla sijaitsee yhteensä enemmän kuin kymmenen autopaikkaa, voitaisiin edellyttää direktiivin mukaisen tasoja, eli putkitusten toteuttamista.

Veloitteen laukaisevan korjaushankkeen määrittely tulisi sovittaa kansalliseen lainsäädäntöön paremmin sopivaksi ja yhteneväiseksi. Rakennuksen arvoon vertaamisen sijaan olisi tarkoituksenmukaisempaa pyrkiä kytkemään veloitteen syntyminen saneeraustilanteisiin, joissa esimerkiksi muutenkin avataan rakenteita siten, että putkitusten asentaminen on mahdollista kohtuullisin kustannuksin.

Kiinteistöliitto katsoo, ettei ole perusteltua ylittää tässä vaiheessa direktiivissä edellytettyä tasoa autopaikkojen määrän osalta, vaan velvoite tulisi säätää direktiivin mukaisesti, eli kun autopaikkoja on yli kymmenen. Direktiivin tasoa ei ole syytä ylittää myöskään ulottamalla velvoite koskemaan ylipäätään kiinteistöllä sijaitsevia autopaikkoja. Direktiivin mukainen taso koskee rakennuksessa tai fyysisesti siihen yhteydessä olevalla pysäköintialueella olevia autopaikkoja.

Perusteluina esitämme, että tilanteessa, jossa kiinteistönpidon kustannukset ovat jo kasvaneet yleistä kustannuskehitystä jyrkemmin ei ole syytä säilyttää kiinteistönomistajille ylimääräisiä velvoitteita, joille ei ainakaan vielä ole varsinaista tarvetta. Veloitteiden ulottamisella koskemaan sellaisia autopaikkoja, jotka eivät ole rakennuksessa tai välittömästi sen yhteydessä, vaan esimerkiksi viheralueen takana, on puolestaan selkeä kustannusvaikutus putkituksen ja ennen kaikkea kaivuutöiden metrimäärien kasvaessa.

On selvää, että uudet veloitteet, joista aiheutuu tuntuvia lisäkustannuksia, ovat omiaan hidastamaan ja vaikeuttamaan muita perusteltuja ja tarpeellisia korjaushankkeita ja uudistuksia, kuten energiatehokkuuden parantamiseen tähtäviä kiinteistön perusjärjestelmiin, ikkunoihin ja ulkovaippaan kohdistuvia korjauksia. Nämä korjaukset olisivat kipeästi tarpeen sekä direktiivin että hallitusohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi.

Kiinteistöliiton näkemyksen mukaan muu kuin asuinrakennus -kategoria on väistämättä hyvin heterogeeninen joukko, jossa tarpeet sähköautojen lataamiselle ovat todellisuudessa hyvin erilaisia. Samalla myös taloudelliset mahdollisuudet ovat täysin erilaisia esimerkiksi liikenteen solmukohdassa sijaitsevan kauppakeskuksen ja toisaalta pienehkössä taajamassa sijaitsevan liike- ja asuinrakennuksen osalta.

Esitämme keskinäisten kiinteistöosakeyhtiöiden, joissa osakkeet tuottavat hallintaoikeuden huoneistoon, rinnastamista asuinkiinteistöihin. Tätä tulisi harkita erityisesti niiden yhtiöiden osalta, joissa on liikehuoneistojen ohella myös asuinhuoneistoja.



8.11.2019

Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä (7 §)

Kiinteistöliitto katsoo, että olemassa olevalle muulle kuin asuinrakennukselle velvoitteita asetettaessa tulisi ottaa huomioon seikka, jonka latauspisteverkoston nykyinen kehitys osoittaa: kysynnän lisääntyessä myös verkosto kehittyy pääosin jo markkinaehtoisesti. Saatavissa oleva kohtuullinen ja oikein kohdennettu julkinen tuki vahvistaa hyvää kehitystä edelleen.

Pysäköintitalon varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä ja latausvalmiudella (8 §)

Kiinteistöliitto pitää kohtuullisena putkitusten edellyttämistä uutta pysäköintitaloa rakennettaessa sekä tilanteessa, jossa pysäköintitaloon kohdistuu sellainen laajamittainen korjaushanke, jonka yhteydessä putkitusten asentaminen on teknistaloudellisesti perusteltua.

Sähköajoneuvon latausvalmiutta ja latauspistettä koskevat vaatimukset (9 §)

Latausvalmiuden osalta on todettava jo edellä mainittu kritiikki koskien latausvalmiuden määritelmää: varsinainen valmius, jossa sähköauton lataaminen olisi mahdollista pelkästään latauslaitteen kytkennällä edellyttää paitsi putkituksen ja putkiin vedettävät kaapelit, usein myös muita merkittäviä muutoksia rakennuksen sähköjärjestelmään.

Monissa pienemmissä rakennuksissa nykyisen sähköjärjestelmän kapasiteetti ei mahdollista lataamista ainakaan laajemmassa mittakaavassa. Kapasiteetin lisääminen aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia. Yhtenä vaihtoehtona olisi velvoittaa sähköjakeluyhtiöt mahdollistamaan erilliset sähköliittymät lataussähkön syöttämistä varten. Tämä helpottaisi myös latauksesta aiheutuvien kustannusten eriyttämistä ja kohdentamista käyttäjille.

Asukkaan mahdollisuus sähköauton latauspisteeseen (10 §)

Kiinteistöliitto katsoo, että esitetyn mukaisen oikeuden perustaminen asukkaalle on Suomen asunto-osakeyhtiömuotoiseen järjestelmään sopimaton ja epätarkoituksenmukainen järjestely. Esitetyssä muodossaan se johtaisi ilmeisiin ristiriitoihin osakkaiden yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kanssa ja jättäisi täysin määrittelemättä sen, mitä rakennuksen omistajan velvoite lataamisen mahdollistamiseksi merkitsisi asunto-osakeyhtiön päätöksentekojärjestelmän ja toisaalta kustannusten kohdentumisen kannalta.

Ongelmallista olisi esimerkiksi taloyhtiön sähköjärjestelmän mahdollistaman kapasiteetin riittävyys ja jakaminen yhdenvertaisella tavalla tai, mikäli kapasiteettia jouduttaisiin lisäämään, siitä aiheutuvien kustannusten kohdentaminen tavalla, joka



8.11.2019

ei olisi omiaan loukkaamaan osakkeenomistajia, jotka eivät hyödy latausmahdollisuudesta.

Edelleen, esityksessä asukkaalle muodostuvaa oikeutta ei ole myöskään sidottu siihen, onko asukkaalla käytössään autopaikkaa vai ei. Esitetyssä muodossaan säännös olisi tältäkin osin yhdenvertaisuusperiaatteen vastainen.

Asukkaalla, joka ei ole asunto-osakeyhtiön osakkeenomistaja, ei ole asunto-osakeyhtiölakiin tai huoneenvuokralainsäädäntöön perustuvaa oikeutta muutostöihin ilman osakkaan ja yhtiön lupaa. Kiinteistöliitto katsookin, että esityksen 10 §:n mukainen asukkaan oikeus ja toisaalta yhtiön järjestämisvelvoite tulee poistaa esityksestä kokonaisuudessaan.

3 luku Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä

4 luku Valvonta

Valvontaviranomainen (16 ja 17 §)

Kiinteistöliitto katsoo, että rakennusvalvontaviranomaisen mahdollisuudet valvoa erityisesti esityksen 6 §:ssä todettujen velvoitteiden täyttämistä ovat käytännössä heikot johtuen laajamittaisen korjaushankkeen määrittelytavasta sekä käytännön tilanteesta rakennusvalvonnoissa, joissa resurssien riittävyys on jo nykyisellään keskeinen ongelma.

Vaarana on edelleen, että rakennusvalvontojen hyvinkin vaihtelevista käytännöistä johtuen kiinteistönomistajat joutuisivat keskenään hyvinkin eriarvoiseen asemaan riippuen kiinteistönsä sijaintikunnasta.

4. Kommentit pykäläehdotuksiin ja niiden perusteluihin (Laki maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta)

Kommentit

-

5. Muut kommentit

Kommentit

-

8.11.2019

6. Lisäkysymys

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutos (2018/844) mahdollistaa pieniä- ja keskisuuria yrityksiä koskevan poikkeuksen. Direktiivin 8 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltioilla on mahdollisuus jättää säätämättä tai soveltamatta ei-asuinrakennuksia koskevat 8 artiklan 2 ja 3 kohdan velvoitteet rakennuksille, jotka ovat pienten ja keskisuurten yritysten omistuksessa ja käytössä. Tämä tarkoittaisi sitä, että pienten- ja keskisuurten yritysten omistuksessa ja käytössä olevat rakennukset voitaisiin jättää kokonaan sähköajoneuvojen latausvalmiutta ja latauspisteitä koskevien lain velvoitteiden ulkopuolelle. Lakiluonnoksessa ei poikkeusta ole käytetty, joten näille rakennuksille sovelletaan lain velvoitteita kuten muihin rakennuksiin.

Kannatan lakiluonnosta /Pk-yrityksiä koskeva poikkeus tulisi ottaa käyttöön/ En ota kantaa

Kiinteistöliitto kannattaa direktiivin 8 artiklan 4 kohdassa säädetyn poikkeuksen käyttöönottoa

Tapio Haltia
Neuvontalakimies

Virpi Hienonen
Vanhempi lakiasiantuntija