

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annettun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä. Lakimuutoksella pantaisiin osaltaan täytäntöön uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi (EU) 2024/1275. Direktiivin vaatimukset pantaisiin toimeen vähimmäisvaatimuksina ja pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti siten, että toimeenpanossa vältetään kohtuuttomien velvoitteiden asettamista asukkaille ja kiinteistön omistajille.

Laissa säädettäisiin rakennusten energiatehokkuusdirektiivin mukaisista vaatimuksista varustaa rakennukset sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä polkupyöräpaikoilla. Vaatimukset koskisivat uusia ja laajamittaisesti korjattavia rakennuksia ja muiden kuin asuinrakennusten osalta myös olemassa olevia rakennuksia.

Laissa säädettäisiin uudelleenlaaditun direktiivin mukaisesta vaatimuksesta rakennuksiin automaatio- ja ohjausjärjestelmä. Automaatio- ja ohjausjärjestelmät olisi asennettava laissa säädettyjen edellytysten täytyessä ja jos se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
1.2.1 Uudelleenlaaditun rakennusten energiatehokkuusdirektiivin valmistelu.....	5
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu.....	5
2 Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin pääasiallinen sisältö.....	6
2.1 Sähköajoneuvojen latauspisteet, latauspistevalmiudet ja polkupyöräpaikat.....	6
2.2 Rakennuksen tekniset järjestelmät sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmät	10
3 Nykytila ja sen arviointi.....	14
3.1 Latauspisteet, latauspistevalmiudet ja polkupyöräpaikat	14
3.1.1 Keskeinen kansallinen lainsäädäntö.....	14
3.1.2 Sähköajoneuvojen ja latauspisteiden määrä Suomessa vuonna 2025	18
3.1.3 Polkupyöräpysäköinti rakennuksissa	19
3.1.4 Latauspisteiden asentaminen asunto-osakeyhtiöissä.....	21
3.2 Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmät	22
3.2.1 Keskeinen lainsäädäntö.....	22
3.2.2 Automaatio- ja ohjausjärjestelmät rakennuksissa	24
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	24
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	24
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	25
4.2.1 Sähköajoneuvojen latauspisteet ja polkupyöräpaikat.....	25
4.2.1.1 Taloudelliset vaikutukset	25
4.2.1.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	29
4.2.1.3 Ympäristövaikutukset	29
4.2.2 Automaatio- ja ohjausjärjestelmät.....	30
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	31
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	31
5.1.1 Direktiivin vähimmäistason mukainen toimeenpano.....	31
5.1.2 Direktiivin 14 artiklan 2 kohdan soveltamisala.....	31
5.1.3 Valvontatehtävän järjestäminen	31
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	32
6 Lausuntopalaute	32
7 Säännöskohtaiset perustelut	32
8 Lakia alemman asteinen sääntely	42
9 Voimaantulo	42
10 Toimeenpano ja seuranta	42
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	42
LAKIEHDOTUS	45
Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain muuttamisesta.....	45
LIITE	53
RINNAKKAISTEKSTI.....	53

Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain muuttamisesta.....	53
--	----

LUONNOS

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Hallituksen esityksen taustalla on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/1275 rakennusten energiatehokkuudesta (uudelleenlaadittu), jäljempänä rakennusten energiatehokkuusdirektiivi tai uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi tuli voimaan 28.5.2024 ja se on toimeenpantava jäsenvaltioissa 28.5.2026 mennessä.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin uudistaminen on osa EU:n 55-valmiuspakettia, jolla tavoitellaan EU:n päästöjen vähentämistä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä sekä ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä. Rakennusten rooli tavoitteisiin pääsemisessä on merkittävä, sillä rakennusten osuus on 40 prosenttia energian kokonaiskulutuksesta unionissa ja ne aiheuttavat 36 prosenttia energiaperäisistä kasvihuonekaasupäästöistä. Kuitenkin 75 prosenttia unionin rakennuksista on edelleen energiatehottomia.

Uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi edellyttää jäsenvaltioilta useita toimia, joilla tavoitellaan rakennusten kasvihuonepäästöjen ja energian loppukulutuksen vähentämistä. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/1119 (7) vahvistetaan unionin lainsäädännössä tavoite koko talouden laajuudesta ilmastoneutraaliudesta viimeistään vuonna 2050 ja vahvistetaan sitova unionin sisäinen velvoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Uudelleenlaaditun rakennusten energiatehokkuusdirektiivin keskeisimpiä välineitä ovat rakennusten energiatehokkuutta koskevat vähimmäisvaatimukset sekä kansallisen perusparannussuunnitelman laatiminen. Lisäksi direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on toimeenpantava lainsäädäntöä muun muassa liittyen rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmiin, teknisiin järjestelmiin, aurinkoenergialaitteistoihin, sähköautojen latauspisteisiin ja polkupyörien pysäköintipaikkoihin. Direktiivi edellyttää muutoksia myös rakennusten energiatodistuksia koskevaan lainsäädäntöön.

Uudelleenlaadittua rakennusten energiatehokkuusdirektiiviä edeltäneet vastaavat direktiivit on pantu täytäntöön Suomessa usealla eri säädöksellä. Näitä ovat muun muassa laki rakennuksen energiatodistuksesta (50/2013), laki rakennuksen energiatodistustietojärjestelmästä (147/2015), laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020) ja rakentamislaki (751/2023). Direktiiviä koskevaa kansallista sääntelyä on myös useissa alemman asteisissa säädöksissä, kuten valtioneuvoston asetuksissa ja ympäristöministeriön asetuksissa. Tällä esityksellä toimeenpantaisiin ne rakennuksen energiatehokkuusdirektiivin vaatimukset, jotka liittyvät rakennusten varustamiseen sähköautojen latauspisteisillä, latauspistevalmiuksilla, polkupyöräpaikoilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa lausutaan rakennusten energiatehokkuuden osalta seuraavaa: ”Vähennetään rakentamisen energiankulutusta ja parannetaan rakennusten energiatehokkuutta kustannustehokkein keinoin. Vaikutetaan siihen, että EU:n rakennusten energiatehokkuusdirektiivin kirjaukset mahdollistavat mahdollisimman laajan kansallisen liikumavaran. EU:n rakennusten energiatehokkuusdirektiivin toimeenpanossa asukkaille ja kiinteistön omistajille ei tule asettaa kohtuuttomia velvoitteita. Mikäli uusia velvoitteita tulee,

varmistetaan, että kaikilla kotitalouksilla on mahdollisuus vastata sääntelyn tuomiin velvoitteisiin.” (s. 126)

1.2 Valmistelu

1.2.1 Uudelleenlaaditun rakennusten energiatehokkuusdirektiivin valmistelu

Euroopan komissio antoi 15.12.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston uudelleen laadituksi direktiiviksi rakennusten energiatehokkuudesta (COM(2021) 802 final). Ehdotus täydensi Euroopan komission 14.7.2021 antamaa 55-valmiuspakettia, jolla EU pyrkii tavoitteeseen vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Ehdotukseen liittyi komission arviointiraportti direktiivin uudelleenlaadinnasta (SWD(2021) 453 final). Valtioneuvosto antoi eduskunnalle kirjelmän komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rakennusten energiatehokkuudesta (uudelleenlaadittu) (Valtioneuvoston U-kirjelmä U 26/2022 vp).

Ympäristöministeriö ja Suomi osallistuivat aktiivisesti direktiivin päivitystä koskeviin neuvotteluihin ja korosti, että rakennuskannan energiatehokkuuden parantaminen tuo merkittäviä ympäristö- ja terveyshyötyjä sekä kustannushyötyjä asukkaille. Lisäksi painotettiin sitä, ettei muutoksista syntyisi kohtuuttomia kustannuksia kotitalouksille ja yrityksille. Suomi painotti sitä, ettei yksittäisille asuinrakennuksille kohdistuisi energiansäästövelvoitteita, vaan seurantaa tehtäisiin koko maan tasolla. Suomi korosti neuvotteluissa, etteivät yksittäisten rakennusten pakoremontit ole järkevä tapa edetä, vaan rakennuksia tulee voida korjata oikea-aikaisesti ja kustannustehokkaasti niiden elinkaaren mukaisesti. Neuvottelutulos oli pitkälti Suomen neuvottelutavoitteiden mukainen.

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Ympäristöministeriö asetti elokuussa 2024 seurantaryhmän tukemaan ja seuraamaan rakennusten energiatehokkuusdirektiivin kansallista toimeenpanoa (VN/14781/2024). Seurantaryhmä keskustelee ja kommentoi valmistelussa olevia säädös luonnoksia ja tukee niiden valmistelua. Seurantaryhmä antaa ehdotuksia, miten sääntely, hallinnollinen taakka ja byrokratia pysyisi mahdollisimman vähäisenä huolimatta direktiivissä olevista uusista ja lisääntyneistä vaatimuksista. Seurantaryhmän tehtävänä on myös lisätä kiinteistö- ja rakennusalan yhteistyötä sekä varmistaa tiedonvaihto ja vuorovaikutussäädösten virkavalmistelua hoitavien henkilöiden kanssa. Seurantaryhmä jakautuu kolmeen eri valmisteluryhmään, joissa valmistellaan yksityiskohtaisemmin rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimia lainsäädäntömuutoksia. Tämän esityksen sisältämät säännösluonnokset käsiteltiin valmisteluryhmässä sekä seurantaryhmässä alkuvuodesta 2025.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 ja 27 §:ssä säädetään valtakunnan ja Ahvenanmaan maakunnan välisestä toimivallan jaosta. Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiuksia sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskeva lakiehdotus koskee asioita, jotka itsehallintolain 18 §:n mukaan ovat Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövallan piirissä, sillä ehdotus koskee mainitun pykälän 7 kohdan mukaista rakennus- ja kaavoitustoimintaa sekä asuntotuotantoa. Näin ollen Ahvenanmaan maakunta vastaa direktiivin täytäntöpanosta maakunnan alueella.

Ympäristöministeriö tilasi Motiva Oy:ltä selvityksen ”Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) mukaiset sähköautojen latausvalmiudet ja latauspistevaatimukset 2024, taustaselvitys Suomen toimeenpanoa varten” syksyllä 2024. Tämän hallituksen esityksen nykytilan arviointi ja vaikutusten arviointi latauspisteiden osalta perustuu pääosin kyseiseen selvitykseen.

Automaatio- ja ohjausjärjestelmien ja teknisten järjestelmien osalta ympäristöministeriö tilasi selvityksen Eurofins Expert Services Oy:ltä. Selvitykset löytyvät hankeikkunasta hanketunnusella YM004:00/2025.

Hallituksen esitys on valmisteltu virkatyönä ympäristöministeriössä. Hallituksen esitys oli lausuntokierroksella lausuntopalvelu.fi -sivustolla ajalla x.x.2025–x.x.2025.

2 Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin pääasiallinen sisältö

2.1 Sähköajoneuvojen latauspisteet, latauspistevalmiudet ja polkupyöräpaikat

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 14 artiklassa ”Kestävän liikkuvuuden infrastruktuuri” säädetään sähköajoneuvojen latauspisteiden, latauspistevalmiuksien ja polkupyöräpaikojen vaatimuksista, jotka jäsenvaltioiden on toimeenpantava kansallisesti. Myös aiempaan direktiiviin sisältyi vaatimuksia rakennuksen yhteyteen asennettavista latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista, mutta uutena direktiivissä on vaatimukset myös polkupyöräpaikoille. Lisäksi verrattuna aiempaan direktiiviin, latauspisteiden sekä latauspistevalmiuksien vaadittavaa määrää on lisätty.

Seuraavassa taulukossa on esitetty uudelleenlaaditun energiatehokkuusdirektiivin vaatimukset latauspisteiden, latauspistevalmiuksien ja polkupyöräpaikkojen vaatimuksista. Luettavuuden ja keskustelun helpottamiseksi tässä hallituksen esityksessä erilaiset rakennukset on jaoteltu luokkiin.

Taulukko 1. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimukset liittyen sähköautojen latauspisteisiin, latauspistevalmiuksiin ja polkupyöräpaikkoihin.

	Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimukset
Uudet ja laajamittaisesti korjattavat muut kuin asuinrakennukset, joilla on yli 5 pysäköintipaikkaa (luokka 1, artikla 14.1)	<ul style="list-style-type: none">• Vähintään yksi latauspiste jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden; ja• esikaapelointi vähintään 50 % pysäköintipaikoista ja putkitus loppuihin pysäköintipaikkoihin; ja• polkupyörien pysäköintipaikat vähintään 10 % kokonaiskäyttökapasiteetistä tai 15 % keskimääräisestä käyttökapasiteetistä, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille
Uudet ja laajamittaisesti korjattavat toimistorakennukset (luokka 1.1, artikla 14.1.4)	<ul style="list-style-type: none">• Vähintään yksi latauspiste jokaista kahta pysäköintipaikkaa kohden; ja• esikaapelointi vähintään 50 % pysäköintipaikoista ja putkitus loppuihin pysäköintipaikkoihin; ja• polkupyörien pysäköintipaikat vähintään 10 % kokonaiskäyttökapasiteetistä tai 15 % keskimääräisestä käyttökapasiteetistä, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille

Olemassa olevat muut rakennukset kuin asuinrakennukset, joilla on yli 20 pysäköintipaikkaa (luokka 2, artikla 14.2)	<ul style="list-style-type: none"> Vähintään yksi latauspiste jokaista 10 pysäköintipaikkaa kohden tai putkitus vähintään 50 % pysäköintipaikkoihin; ja polkupyörien pysäköintipaikat 10 % kokonaiskäyttökapasiteetista tai 15 % keskimääräisestä käyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille Velvoitteet voimaan 1.1.2027 tai 1.1.2029
Olemassa olevat julkisten elinten omistamat rakennukset (luokka 2.1, artikla 14.2.2)	<ul style="list-style-type: none"> Yllä mainittujen luokan 2 (artikla 14.2.) velvoitteiden lisäksi esikaapelointi vähintään 50 % pysäköintipaikoista 1.1.2033 mennessä
Uudet asuinrakennukset, joilla on yli 3 pysäköintipaikkaa (luokka 3.1, artikla 14.4)	<ul style="list-style-type: none"> Vähintään yksi latauspiste, ja Esikaapelointi vähintään 50 % ja putkitus loppuihin pysäköintipaikkoihin, ja Vähintään kaksi polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohti
Laajamittaisesti korjattavat asuinrakennukset, joilla on yli 3 pysäköintipaikkaa (luokka 3.2, artikla 14.4)	<ul style="list-style-type: none"> Esikaapelointi vähintään 50 % ja putkitus loppuihin pysäköintipaikkoihin, ja Vähintään kaksi polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohti

Direktiivin 14 artiklassa on myös tarkentavia säännöksiä vaatimusten soveltamisalasta, poikkeamismahdollisuuksista, latauspisteiden teknisistä vaatimuksista ja jäsenvaltioiden velvollisuudesta poistaa latauspisteiden asentamiseen liittyviä hallinnollisia esteitä.

Direktiivissä on säännöksiä siitä, milloin pysäköintipaikkojen katsotaan olevan sellaisessa yhteydessä rakennukseen, että vaatimuksia latauspisteiden asentamisesta on noudatettava (soveltamisalan tarkennus). Niissä tapauksissa, joissa velvollisuus sähköautojen latauspisteiden asentamiseen liittyy uuteen rakennukseen tai rakennuksen korjaamiseen, on soveltamisalaa tarkennettu. Kun kyse on olemassa olevista rakennuksista, direktiivissä ei ole soveltamisalan tarkennusta.

Luokkien 1 ja 1.1., 3.1 ja 3.2 osalta latauspistevaatimuksia sovelletaan silloin,

a) kun pysäköintialue sijaitsee rakennuksen *sisäpuolella* ja, perusparannusten ollessa kyseessä, perusparannustoimenpiteet kattavat laajamittaisten korjausten osalta rakennuksen pysäköintialueen tai sähköinfrastruktuurin ja,

b) kun pysäköintialue sijaitsee *fyysisesti rakennuksen yhteydessä* ja, perusparannusten ollessa kyseessä, perusparannustoimenpiteet kattavat laajamittaisten korjausten osalta pysäköintialueen tai pysäköintialueen sähköinfrastruktuurin.

Direktiivin 2 artiklan 65 kohdassa säädetään siitä, mitä tarkoitetaan käsitteellä ”fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitsevalla pysäköintialueella”. Määritelmän mukaan sillä tarkoitetaan autojen pysäköintialuetta, joka on tarkoitettu rakennuksen asukkaiden, vierailijoiden tai työntekijöiden käyttöön, ja joka sijaitsee kiinteistöalueella tai rakennuksen välittömässä läheisyydessä.

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).

Direktiivi asettaa edellytyksiä sille, millaisia sähköajoneuvojen latauspisteiden tulisi olla. Direktiivin 2 artiklassa määritellään latauspiste, esikaapelointi, kaksisuuntainen lataus ja älylataus. Lisäksi 2 artiklassa määritellään 14 artiklaan liittyen katettu pysäköintialue ja erittäin pieni erillinen verkko. Artiklan 14 kohdan 6 mukaan latauspisteiden tulisi kyetä älykkääseen lataukseen ja tarvittaessa (eng. where appropriate) kaksisuuntaiseen lataukseen ja että niitä käytetään ei-omisteisten ja syrjimättömien viestintäprotokollien ja -standardien pohjalta yhteentoimivalla tavalla ja mahdollisia eurooppalaisia normeja sekä asetuksen (EU) 2023/1804 21 artiklan 2 ja 3 kohdan nojalla hyväksytyjä delegoituja säädöksiä noudattaen. Lisäksi artiklan 14 kohdan 7 mukaan jäsenvaltioiden on kannustettava muiden kuin julkisten latauspisteiden ylläpitäjiä käyttämään niitä soveltuvien osien asetuksen (EU) 2023/1804 5 artiklan 4 kohdan mukaisesti (yleisesti saatavilla olevat latauspisteet). Lisäksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava uusien rakennusten ja laajamittaisesti korjattavien rakennusten yhteydessä esikaapeloinnin ja kaapeliputkituksen mitoitus siten, että vaadittavaa määrää latauspisteitä voidaan käyttää samanaikaisesti ja tehokkaasti ja että se tukee tarpeen mukaan kuormituksen tai latauksen hallintajärjestelmän asentamista, siinä määrin kuin tämä on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa ja perusteltua.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi 2 artiklan 33) kohdan mukaan latauspisteellä tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 (27) 2 artiklan 48 kohdassa määriteltyä latauspistettä. Määritelmä viittaa näin ollen EU:n jakeluinfra-asetukseen. Asetuksen toisen artiklan mukaan ’latauspisteellä’ tarkoitetaan sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua kiinteää tai liikkuvaa, verkossa tai sen ulkopuolella olevaa rajapintaa, jossa voi olla yksi tai useampi liitin eri liitintyyppinä varten, mutta jolla voidaan ladata vain yksi sähköajoneuvo kerrallaan, lukuun ottamatta antoteholtaan enintään 3,7 kW:n laitteita, joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen. Lisäksi asetuksen liitteen mukaan sähköajoneuvojen normaalitehoiset vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteen toimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2:2017 kuvailluilla tyyppin 2 pistorasioilla tai ajoneuvon liittimillä. Asetuksessa jaotellaan latauspisteet tehon mukaan seuraaviin tyyppisiin: 1) suuritehoinen latauspiste on antoteholtaan yli 22 kW:n latauspiste ja 2) normaalitehoinen latauspiste on antoteholtaan enintään 22 kW:n latauspiste. Asetuksen mukaan ”antoteho” tarkoittaa teoreettista enimmäistehoa, jonka latauspiste, -asema tai -kenttä tai maasähkön syöttölaitteisto voi tuottaa kyseiseen latauspisteeseen liitettyihin ajoneuvoihin. Asetus ei siten edellytä kyseisen tehon olevan jatkuvasti käytettävissä. Usein esimerkiksi kuormanhallinnalla saatetaan rajata lataustehoa väliaikaisesti matalammaksi. Vaikka tavanomaisesta suojakosketinpistorasiasta (Suko) on mahdollista ladata sähköautoa hitaalla nopeudella, ei jakeluinfradirektiivi tunnista sitä latauspisteeksi.

Uudelleenlaaditun direktiivin mukaan valmiuksia tehtäessä on huomioitava myös L-luokan sähköajoneuvojen lataamisen mahdollisuus tulevaisuudessa. Valmiuden rakentamisen kannalta tällä lisäyksellä ei kuitenkaan ole merkitystä, sillä L luokan ajoneuvojen kuten mopojen, moottoripyörien tai sähköpyörien lataus ei vaadi latausvalmiudelta mitään, mitä autojen latausvalmiudessa ei olisi.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin polkupyöräpysäköintiä koskevat vaatimukset eivät määrittele erikseen pyöräpysäköinnin laatuvaatimuksia tai ominaisuuksia. Direktiivin määritelmän mukaan pyörän pysäköintipaikka on yhden pyörän vaatima tila. Ainoa lisävaatimus on vaatimus ottaa huomioon tavanomaista suurempien pyörien vaatima tila. Tavanomaista suurempia pyöriä ovat esimerkiksi rahtipyörät ja kuljetusvaunulla varustetut pyörät.

Artikla 14 mahdollistaa myös vaatimuksista poikkeamisen tai soveltamisalan pidentämisen tietyissä tilanteissa. Ensinnäkin jäsenvaltiot voivat lykätä luokkaa 2 (olemassa olevat rakennukset) koskevien vaatimusten täytäntöönpanoa ajankohdasta 1.1.2027 ajankohtaan 1.1.2029 saakka, jos kyseinen rakennus on perusparannettu (eng. renovated) direktiivin voimaantuloa edeltävien kahden vuoden aikana, toisin sanoen ajalla 28.5.2022–28.5.2024, aiemman direktiivin 8 artiklan 3 kohdan mukaisten kansallisten vaatimusten noudattamiseksi. Kyseinen kohta on implementoitu Suomessa kansalliseen lainsäädäntöön latauspistelain 7 §:llä, jonka mukaan rakennuksen omistajan on huolehdittava, 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. Näin ollen, mikäli rakennuksen omistaja on asentanut latauspistelain mukaiset sähköautojen latauspisteet ajalla 28.5.2022–28.5.2024, tarvitsisi, jäsenvaltion niin päättyessä, uuden direktiivin latauspistevaatimuksia noudattaa vasta 1.1.2029. Tässä tapauksessa ”perusparannuksen” voidaan tulkita viittaavaan sähköautojen latauspisteiden asentamiseen.

Artikla 14 mahdollistaa poikkeamisen latauspistevaatimuksista myös tiettyjen rakennusluokkien osalta tietyissä tilanteissa. Jäsenvaltiot voivat olla soveltamatta vaatimuksia tiettyihin rakennusluokkiin, ensinnäkin kun vaadittava latausinfrastruktuuri toimisi erittäin pienten erillisten verkkojen varassa tai rakennukset sijaitsevat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa tarkoitetuilla syrjäisimmillä alueilla, jos tämä aiheuttaisi huomattavia ongelmia paikallisen energiajärjestelmän toiminnalle ja vaarantaisi paikallisverkon vakauden. Suomessa ei ole kyseisiä erittäin pieniä erillisiä verkkoja eikä Suomi tai mikään Suomen alue sijaitse kyseisellä syrjäisellä alueella, joten tätä poikkeusta ei voida ottaa käyttöön Suomessa. Lisäksi latauspistevaatimuksista voidaan poiketa silloin, kun latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista.

Myös polkupyöräpaikkoja koskevista vaatimuksista voidaan artiklan 14 mukaan poiketa. Jäsenvaltiot voivat mukauttaa luokkia 1 ja 2 koskevia (muut kuin asuinrakennukset) vaatimuksia polkupyörien pysäköintipaikkojen lukumäärästä sellaisten muiden kuin asuinrakennusten tiettyjen luokkien osalta, joihin ei mennä tyypillisesti polkupyörällä. Lisäksi asuinrakennusten kohdalla (luokka 3.1 ja 3.2), jäsenvaltiot voivat paikallisviranomaisten arvioinnin perusteella ja ottaen huomioon paikalliset erityispiirteet, mukaan lukien väestölliset, maantieteelliset ja ilmaston liittyvät olosuhteet, mukauttaa polkupyörien pysäköintipaikkojen lukumäärää koskevia vaatimuksia. Jos laajamittaisen korjauksen yhteydessä ei ole mahdollista varmistaa kahta polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohden, jäsenvaltioiden on varmistettava, että polkupyörän pysäköintipaikkoja on niin monta kuin on asianmukaista.

Artiklan 14 kohdan 8 mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava toimenpiteitä latauspisteiden asennusmenettelyn yksinkertaistamiseksi, virtaviivaistamiseksi ja nopeuttamiseksi uusissa ja olemassa olevissa asuinrakennuksissa sekä muissa kuin asuinrakennuksissa, erityisesti niissä, jotka ovat omistajayhdistysten hallinnassa, ja poistettava sääntelyn esteitä, mukaan lukien lupaja hyväksyntämenettelyt, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden omaisuus- ja vuokralainsäädännön soveltamista. Jäsenvaltioiden on poistettava esteet latauspisteiden asentamiselta asuinrakennuksiin, joilla on pysäköintipaikkoja, ja erityisesti tarve saada vuokranantajalta tai yhteisomistajilta suostumus yksityisen latauspisteen omaan käyttöön. Vuokralaisten tai

yhteisomistajien pyyntö saada asentaa latausinfrastruktuuri pysäköintitilaan voidaan evätä vain, jos siihen on vakavia ja perusteltuja syitä. Jäsenvaltioiden on arvioitava hallinnollisia esteitä, jotka liittyvät latauspisteen asentamiseen rakennukseen, jossa on useita asuinyksikköjä, vuokralaisten tai yhteisomistajien yhdistykseen, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden omaisuus- ja vuokralainsäädäntöä.

2.2 Rakennuksen tekniset järjestelmät sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmät

Automaatio- ja ohjausjärjestelmät lisättiin rakennusten energiatehokkuusdirektiivin soveltamisalaan vuonna 2018. Uudelleenlaaditun rakennusten energiatehokkuusdirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on aiemmin asetettujen vaatimusten lisäksi asetettava uusia vaatimuksia automaatio- ja ohjausjärjestelmien asentamiselle ja niiden ominaisuuksille. Uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi edellyttää jäsenmailta myös päivitettyjä kokonaisenergiatehokkuusvaatimuksia rakennusten teknisille järjestelmille.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 2 artiklan 6 kohdan mukaan ”rakennuksen teknisillä järjestelmillä” tarkoitetaan rakennuksen tai rakennuksen osan teknisiä laitteita, joita käytetään

- tilojen lämmitykseen,
- tilojen jäähdytykseen,
- ilmanvaihtoon,
- käyttöveden lämmitykseen,
- kiinteään valaistukseen,
- rakennuksen automaatioon ja ohjaukseen,
- paikan päällä tapahtuvaan uusiutuvan energian tuotantoon ja
- energian varastointiin

tai näiden yhdistelmään, mukaan luettuna ne järjestelmät, jotka käyttävät uusiutuvista lähteistä peräisin olevaa energiaa. Verrattuna vuoden 2018 rakennusten energiatehokkuusdirektiiviin, rakennuksen teknisten järjestelmien listassa paikallinen sähköntuotanto on korvattu paikan päällä tapahtuvalla uusiutuvan energian tuotannolla ja rakennuksen teknisiin järjestelmiin on lisätty energian varastointi erillisenä järjestelmänä.

Saman artiklan 7 kohdan mukaan ”rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmillä” tarkoitetaan järjestelmää, joka kattaa kaikki tuotteet, ohjelmistot ja tekniset palvelut, jotka voivat tukea rakennuksen teknisten järjestelmien energiatehokasta, taloudellista ja turvallista toimintaa automaattisen ohjauksen avulla sekä helpottamalla kyseisten rakennuksen teknisten järjestelmien manuaalista hallintaa.

Samassa 2 artiklassa määritellään myös, mitä tarkoitetaan ”paikan päällä” tapahtuvalla ja ”uusiutuvista lähteistä peräisin olevalla energialla”. Paikan päällä tarkoittaa rakennuksessa tai sen sijaintipaikan maa-alueella. Uusiutuvalla energialla tarkoitetaan muista kuin fossiilisista lähteistä peräisin olevaa energiaa eli tuuli- ja aurinkoenergiaa (aurinkolämpö ja aurinkosähkö) sekä geotermistä energiaa, osmoottista energiaa, ympäristön energiaa, vuorovesi- ja aaltoenergiaa ja

muuta valtamerienergiaa, vesivoimaa, biomassaa, kaatopaikoilla ja jätevedenpuhdistamossa syntyvää kaasua ja biokaasua.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 13 artiklassa säädetään rakennuksen teknisistä järjestelmistä. Sen 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on rakennusten teknisten järjestelmien energiankäytön optimoimiseksi vahvistettava olemassa oleviin tai uusiin rakennuksiin asennetuille energiansäästöteknologioita käyttäville rakennuksen teknisille järjestelmille järjestelmävaatimukset, jotka koskevat kokonaisenergiatehokkuutta, oikeaa asentamista, asianmukaista mitoittamista, säätämistä ja ohjaamista sekä tarpeen mukaan vesikierron tasapainotusta. Vaatimuksia vahvistaessaan jäsenvaltioiden on otettava huomioon mitoitusolosuhteet sekä tyypilliset tai keskimääräiset toimintaolosuhteet. Saman kohdan mukaan järjestelmävaatimukset on vahvistettava uusille ja olemassa olevat rakennuksen tekniset järjestelmät korvaaville ja parannetuille järjestelmille, ja niitä on sovellettava sikäli kuin on teknisesti, taloudellisesti ja toiminnallisesti toteutettavissa. Jäsenvaltioiden on myös varmistettava saman kohdan mukaan, että niiden rakennusten teknisille järjestelmille asettamat vaatimukset saavuttavat vähintään viimeisimmät kustannusoptimaaliset tasot. Artiklassa 13 säädetään myös sellaisista vaatimuksista, jotka jäsenvaltiot voivat halutessaan ottaa käyttöön. Artiklan 1 kohdan 3 alakohdan mukaan jäsenvaltiot voivat asettaa vaatimuksia, jotka liittyvät lämmönkehittimien kasvihuonekaasupäästöihin tai polttoainetyyppiin taikka lämmitykseen rakennuksen tasolla käytettävän uusiutuvan energian vähimmäisosuuteen edellyttäen, etteivät tällaiset vaatimukset muodosta perusteetonta markkinaestettä.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 13 artiklassa säädetään rakennusten varustamisesta automaatio- ja ohjausjärjestelmillä. Myös uudelleenlaadittua direktiiviä edeltäneissä direktiiveissä säädettiin automaatio- ja ohjausjärjestelmistä. Seuraavassa taulukossa on esitetty uudelleenlaaditun direktiivin ja vuoden 2018 direktiivin erot automaatio- ja ohjausjärjestelmien osalta.

Taulukko 2. Uudelleenlaaditun direktiivin ja vuoden 2018 direktiivin erot automaatio- ja ohjausjärjestelmien osalta.

Uudelleenlaadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivin, uudet vaatimukset lihavoituna	Vuoden 2018 rakennusten energiatehokkuusdirektiivi
Jäsenvaltioiden on vahvistettava vaatimuksia sen varmistamiseksi, että kun se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa, muut kuin asuinrakennukset varustetaan rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmillä seuraavasti: a) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 muut kuin asuinrakennukset, joiden lämmitysjärjestelmien, ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 290 kW;	Jäsenvaltioiden on säädettävä vaatimuksia sen varmistamiseksi, että kun se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa, sellaiset muut kuin asuinrakennukset, joiden lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 290 kW, varustetaan rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmillä vuoteen 2025 mennessä.

<p>b) viimeistään 31 päivään joulukuuta 2029 muut kuin asuinrakennukset, joiden lämmitysjärjestelmien, ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 70 kW.</p>	
<p>Rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmissä on voitava</p> <p>a) jatkuvasti seurata, kirjata ja analysoida energian käyttöä sekä mahdollistamaan sen mukauttaminen;</p> <p>b) tehdä vertailevaa analyysiä rakennuksen energiatehokkuudesta, havaita rakennuksen teknisten järjestelmien tehohävikki ja ilmoittaa tiloista tai rakennuksen teknisestä hallinnoinnista vastaavalle henkilölle energiatehokkuuden parantamiseen liittyvistä mahdollisuuksista;</p> <p>c) mahdollistaa viestintä toisiinsa yhteydessä olevien rakennuksen teknisten järjestelmien kanssa ja muiden rakennuksen sisäisten laitteiden kanssa sekä yhteentoimivuus rakennuksen teknisten järjestelmien välillä erilaisesta valmistajakohtaisesta teknologiasta, laitteista ja valmistajista riippumatta;</p> <p>d) viimeistään 29 päivänä toukokuuta 2026 seurata sisäympäristön laatua.</p>	<p>Rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmissä on kyettävä</p> <p>a) jatkuvasti seuraamaan, kirjaamaan ja analysoimaan energian käyttöä sekä mahdollistamaan sen mukauttaminen;</p> <p>b) tekemään vertailevaa analyysiä rakennuksen energiatehokkuudesta, havaitsemaan rakennuksen teknisten järjestelmien tehokkuushävikki ja ilmoittamaan tiloista tai rakennuksen teknisestä hallinnoinnista vastaavalle henkilölle energiatehokkuuden parantamiseen liittyvistä mahdollisuuksista; ja</p> <p>c) mahdollistamaan viestintä toisiinsa yhteydessä olevien rakennuksen teknisten järjestelmien kanssa ja muiden rakennuksen sisäisten laitteiden kanssa sekä yhteentoimivuus rakennuksen teknisten järjestelmien välillä erilaisesta valmistajakohtaisesta teknologiasta, laitteista ja valmistajista riippumatta.</p>
<p>Jäsenvaltioiden on uusien asuinrakennusten ja laajamittaisen korjauksen kohteena olevien asuinrakennusten osalta säädettävä vaatimuksia, joilla varmistetaan, että silloin, kun se on teknisesti, taloudellisesti ja toiminnallisesti toteutettavissa, niissä on 29 päivästä toukokuuta 2026 alkaen seuraavat:</p> <p>a) jatkuva sähköinen seurantatoiminto, jolla mitataan järjestelmien tehokkuutta ja ilmoitetaan rakennuksen omistajille tai isännöitsijöille, jos siinä on tapahtunut merkittäviä muutoksia ja kun järjestelmän huolto on tarpeen;</p>	<p>Jäsenvaltiot voivat asuinrakennusten osalta säätää vaatimuksia, joilla varmistetaan, että niissä on</p> <p>a) jatkuva sähköinen seurantatoiminto, jolla mitataan järjestelmien tehokkuutta ja ilmoitetaan rakennuksen omistajille tai hoitajille, jos se on merkittävästi vähentynyt ja kun järjestelmän huolto on tarpeen, ja</p>

<p>b) tehokkaat ohjaustoiminnot, joilla varmistetaan energian optimaalinen tuottaminen, jakelu, varastointi ja käyttö ja tapauksen mukaan vesikierron tasapainotus;</p> <p>c) kyky reagoida ulkoisiin signaaleihin ja mukauttaa energiankulutusta.</p> <p>Jäsenvaltiot voivat olla soveltamatta tässä kohdassa asetettuja vaatimuksia laajamittaisen korjauksen kohteena oleviin omakotitaloihin, jos asentamiskustannukset ovat hyötyjä suuremmat.</p>	<p>b) tehokkaita ohjaustoimintoja, joilla varmistetaan energian optimaalinen tuottaminen, jakelu, varastointi ja käyttö.</p>
<p>Jäsenvaltioiden on säädettävä vaatimuksia sen varmistamiseksi, että kun se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa, sellaiset muut kuin asuinrakennukset, joiden lämmitysjärjestelmien, ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen tilojen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on:</p> <p>a) yli 290 kW, varustetaan automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027;</p> <p>b) yli 70 kW on varustettu automaattisilla valaistuksen säätimillä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2029.</p> <p>Automaattiset valaistuksen säätölaitteet on sijoitettava vyöhykkeittäin sopivalla tavalla, ja niissä on oltava läsnäolo-ohjaus.</p>	

Vaatus rakennusten varustamisesta automaatio- ja ohjausjärjestelmillä kiristyy näin ollen niin, että vuoden 2030 alusta sellaiset rakennukset, joiden lämmitysjärjestelmien, ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 70 kW, on myös oltava varustettu automaatio- ja ohjausjärjestelmillä. Lisäksi aiemmin jäsenvaltioille oli vapaaehtoista asettaa vaatimuksia uusien ja laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten varustamiselle automaatio- ja ohjausjärjestelmille, mutta nyt vaatimus on pakollinen. Lisäksi uutena on vaatimukset rakennusten varustamiseksi automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla. Kaikkia vaatimuksia sovelletaan vain silloin, kun se on teknisesti ja taloudellisesti, ja asuinrakennusten osalta myös toiminnallisesti, toteutettavissa.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Latauspisteet, latauspistevalmiudet ja polkupyöräpaikat

3.1.1 Keskeinen kansallinen lainsäädäntö

Latauspisteiden rakentamiseen velvoittavaa lainsäädäntöä on Suomessa ollut vuodesta 2020 lähtien, jolloin laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020, jälj. latauspiste- ja automaatiolaki) tuli voimaan. Lain vaatimukset perustuvat pitkälti rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimuksiin. Tietyt latauspistevaatimukset on pantu toimeen Suomessa kunnianhimoisemmin kuin mitä direktiivi edellytti. Uusien ja laajamittaisten korjausten kohteena olevilta asuinrakennuksilta direktiivi edellytti latauspisteitä sellaisiin rakennuksiin, joissa on yli 10 pysäköintipaikkaa, kun taas Suomi sääti kansallisesti, että veloitteet koskevat rakennuksia, joissa on yli neljä pysäköintipaikkaa. Lisäksi latauspistelaisissa on kansallista sääntelyä liittyen pysäköintilaitoksiin, jotka on tarkoitettu yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen.

Latauspiste- ja automaatiolaisissa säädetään rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä. Lain vaatimukset liittyvät siihen, miten monta latauspistettä rakennuksiin tulee asentaa tai millaisia latauspistevalmiuksia niissä tulee olla. Lain vaatimukset eroavat direktiivin mukaisesti riippuen siitä, onko kyse uudesta tai laajamittaisesti korjattavasta rakennuksesta vai olemassa olevasta rakennuksesta ja onko kyse asuinrakennuksesta vai muusta rakennuksesta. Laissa säädetään myös siitä, millaisia teknisiä vaatimuksia latauspisteiden on täytettävä ja miten sähköajoneuvojen latauspistevaatimusten valvonta on järjestetty.

Lain 2 §:n mukaan siinä säädetään rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä. Saman pykälän mukaan lakia sovelletaan vain sellaisiin rakennuksiin, joissa käytetään energiaa sisäilmaston ylläpitämiseen, mutta saman pykälän seuraavan momentin mukaan tiettyjä säännöksiä sovelletaan kuitenkin myös pysäköintitaloihin, jotka on tarkoitettu yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen, vaikka pysäköintitaloissa ei käytettäisi energiaa sisäilmaston ylläpitämiseen. Lain velvoite ei koske kaikkia pysäköintitaloja ja veloitteen piirissä ei ole esimerkiksi liikenneverkkojen liityntäpysäköintiin tarkoitettujen pysäköintitalot. Kyseessä on kansallisesti säädetty velvoite, jota koskeva vaatimus ei tule direktiivistä. Samassa pykälässä rajataan ulos myös puolustushallinnon käytössä olevat rakennukset.

Lain 3 §:ssä säädetään lain määritelmistä. Latauspisteiden osalta laissa on säädetty latauspistevalmiuden, asuinrakennuksen ja laajamittaisen korjauksen määritelmistä. Määritelmät noudattavat aiemman rakennusten energiatehokkuusdirektiivin määritelmiä.

Lain 4 §:ssä säädetään suhteesta muuhun lainsäädäntöön. Pykälän mukaan kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävistä rakentamisluvan noudattamisen valvonnassa säädetään rakentamislaisissa (751/2023). Lisäksi saman pykälän mukaan yleisesti saatavilla oleville latauspisteille asetetuista vaatimuksista säädetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/1804 (jakeluinfra-asetus) (ks. myös 9 §).

Lain 5 §:ssä säädetään uuden rakennuksen varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella. Sen mukaan rakentamishankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennuksen yhteyteen suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspisteet tai

latauspistevalmius tämän lain mukaan, jos kyse on sellaisesta uudesta rakennuksesta, jonka rakentamiseen on haettava rakentamislain 42 §:n mukainen rakentamislupa.

Saman pykälän 2 momentin mukaan sellaisen uuden asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on enemmän kuin neljä pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste. Lisäksi saman pykälän 3 momentin mukaan sellaisen uuden muun rakennuksen kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava yksi suuritehoinen latauspiste tai vaihtoehtoisesti: 1) vähintään yksi normaalitehoinen latauspiste, jos pysäköintipaikkoja on 11–50; 2) vähintään kaksi normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on 51–100; 3) vähintään kolme normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on yli 100.

Lain 5 §:n 4 momentin mukaan sen lisäksi, mitä 3 momentissa säädetään, sellaisen uuden muun rakennuksen kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on 11–30 pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius vähintään 50 prosenttiin pysäköintipaikoista. Jos pysäköintipaikkoja on yli 30, latauspistevalmius on asennettava vähintään 20 prosenttiin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latauspistevalmius on vähintään 15 pysäköintipaikassa. Jos pysäköintipaikkaan asennetaan latauspiste, se täyttää pysäköintipaikan latauspistevalmiutta koskevan vaatimuksen. Lain 5 §:n 5 momentin mukaan pykälän velvoitteet koskevat pysäköintipaikkoja, jotka sijaitsevat rakennuksessa tai kiinteistöllä, jolla rakennus sijaitsee.

Lain 6 §:ssä säädetään laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella. Myös tämän pykälän 1 momentin mukaan rakentamishankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennuksen yhteyteen suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspisteet tai latauspistevalmius tämän lain mukaan, jos kyse on laajamittaisesta korjaustyöstä, jonka rakentamiseen on haettava rakentamislain 42 §:n mukainen rakentamislupa. Pykälän 2 momentin mukaan sellaisen laajamittaisen korjauksen kohteena olevan asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on enemmän kuin neljä pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste.

Pykälän 3 momentin mukaan sellaisen laajamittaisen korjauksen kohteena olevan muun kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava yksi suuritehoinen latauspiste tai vaihtoehtoisesti: 1) vähintään yksi normaalitehoinen latauspiste, jos pysäköintipaikkoja on 11–50; 2) vähintään kaksi normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on 51–100; 3) vähintään kolme normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on yli 100.

Pykälän 4 momentin mukaan sen lisäksi, mitä 3 momentissa säädetään, sellaisen muun rakennuksen kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on 11–30 pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius vähintään 50 prosenttiin pysäköintipaikoista. Jos pysäköintipaikkoja on yli 30, latauspistevalmius on asennettava vähintään 20 prosenttiin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latauspistevalmius on vähintään 15 pysäköintipaikassa. Jos pysäköintipaikkaan on asennettu latauspiste, se täyttää pysäköintipaikan latauspistevalmiutta koskevan vaatimuksen.

Pykälän 5 momentissa on myös soveltamisalan tarkennus. Sen mukaan mitä 2–4 momentissa säädetään, koskee sellaisia rakennuksia, joissa: 1) pysäköintipaikat sijaitsevat rakennuksessa ja korjaukset kattavat rakennuksen pysäköintipaikat tai rakennuksen sähköjärjestelmän; tai 2) rakennuksen pysäköintipaikat sijaitsevat kiinteistöllä, jolla rakennus sijaitsee, ja korjaukset kattavat pysäköintipaikat tai pysäköintipaikkojen sähköjärjestelmän.

Lain 7 § koskee olemassa olevien rakennusten varustamista sähköajoneuvojen latauspisteillä. Sen mukaan rakennuksen omistajan on huolehdittava, 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.

Lain 8 §:ssä säädetään pysäköintitalon varustamisesta sähköajoneuvojen latauspistevalmiudella. Säännöksen mukaan yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen tarkoitetun uuden pysäköintitalon rakentamiseen ryhtyvän on huolehdittava, että pysäköintitaloon suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste, jos kyse on sellaisesta hankkeesta, jonka toteuttamiseen on haettava rakentamislain 42 §:n mukainen rakentamislupa. Lisäksi 2 momentin mukaan yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen tarkoitettua pysäköintitalon laajamittaiseen korjaustyöhön ryhtyvän on huolehdittava, että pysäköintitaloon suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste, jos kyse on sellaisesta hankkeesta, jonka toteuttamiseen on haettava rakentamislain 42 §:n mukainen rakentamislupa.

Lain 9 §:ssä säädetään sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevista vaatimukset. Sen mukaan lain 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan jakeluinfra-asetuksen liitteessä II tarkoitettujen teknisten eritelmien mukaisia normaali-tehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä. Lisäksi pykälän 2 momentin mukaan 5, 6 ja 8 §:ssä tarkoitettua latauspistevalmiuden on oltava sellainen, että pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa 1 momentissa tarkoitettujen teknisten eritelmien mukainen latauspiste. Pykälän 3 momentin mukaan 5–7 §:ssä tarkoitettuja latauspisteitä voivat myös olla jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitettulla tavalla yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä.

Saman pykälän 4 momentissa säädetään myös pysäköintipaikkojen esteettömyysvaatimuksista. Säännöksen mukaan 5 §:n 3 momentissa ja 6 §:n 3 momentissa tarkoitettuja latauspisteitä vähintään yhden kaikkien käytössä olevan latauspisteen tulee olla asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä.

Jakeluinfra-asetus on keskeinen latauspisteiden teknisten vaatimusten näkökulmasta, sillä latauspistelain 9 §:ssä viitataan asetuksen määrittelyihin. Lailla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista (475/2024) täsmennetään ja täydennetään jakeluinfra-asetusta ja sen kansallista soveltamista. EU:n jakeluinfra-asetuksen tavoitteena on saada aikaan kattava ja yhteensopiva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri unionissa erityisesti tieliikenteen ajoneuvoja, junia, aluksia ja paikallaan olevia ilma-aluksia varten. Jakeluinfra-asetuksen 21 artiklassa säädetään yhteisistä teknisistä eritelmistä. Teknisillä vaatimuksilla on tarkoitus muun muassa varmistaa, että markkinoilla olevat vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivat ajoneuvot voivat ladata tai tankata kaikissa yleisesti saatavilla olevissa lataus- ja tankkauspisteissä. Jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan 1 kohdan mukaan sovelletaan liitteessä II esitettyjä teknisiä eritelmiä. Liite II sisältää teknisiä eritelmiä tieliikenteen sähkönsyöttöä koskeville latauspisteille, sähköajoneuvojen latauspisteiden tiedonsiirrolle, tieliikenteen ajoneuvojen vedynsyötölle, tieliikenteen metaanille, meri- ja sisävesiliikenteen sähkönsyötölle, meri- ja sisävesiliikenteen vedyn ja metanolin alustankkaukselle, meri- ja sisävesiliikenteen nesteytetyn metaanin tankkauspisteille ja polttoainemerkinnöille.

Sähköturvallisuuslailla (1135/2016) varmistetaan kansallisesti sähkölaitteistojen rakentamisen sekä sähkölaitteiden ja sähkölaitteistojen käytön aikainen turvallisuus. Lisäksi lailla on toimeenpantu sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamisesta (uudelleenlaadittu) (2014/30/EU) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston

direktiivi ja tietyllä jännitealueella toimivien sähkölaitteiden asettamista saataville markkinoilla koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamisesta (uudelleenlaadittu)(2014/35/EU) annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi. Sähköturvallisuuden keskeinen aineellisoikeudellinen säännös on sähköturvallisuuslain 6 §:ssä. Sähköturvallisuuden saavuttamiseksi ja häiriöiden välttämiseksi säädetään pykälässä yleisellä tasolla, miten sähkölaitteet ja -laitteistot on suunniteltava, rakennettava, valmistettava ja korjattava sekä miten niitä on huollettava ja käytettävä. Lain lähtökohtana on, että sähkölaitteista ja -laitteistoista ei saa aiheutua henkeen, terveyteen tai omaisuuteen kohdistuvaa vaaraa. Sähkölaitte tai -laitteisto ei myöskään saa aiheuttaa sähköisesti tai sähkömagneettisesti kohtuutonta häiriötä. Lisäksi sähköturvallisuuslain 31 §:n mukaan sähkölaitteiston (sähköasennuksen) on täytettävä olennaiset turvallisuusvaatimukset. Olennaiset turvallisuusvaatimukset koskevat suojausta sähköiskulta, suojausta tulipaloa ja kuumuutta vastaan, suojausta muilta haittavaikutuksilta, erityislaitteistojen sekä erityisolosuhteiden vaatimuksia, eri laitteistojen keskinäistä yhteensopivuutta sekä muita olennaisia rakennevaatimuksia. Vaatimukset koskevat myös tarpeellisia merkintöjä ja asiakirjoja. Olennaiset turvallisuusvaatimukset täyttyvät lain 32 §:n mukaan, jos sähkölaitteisto suunnitellaan, rakennetaan ja korjataan soveltaen sähköturvallisuuslain 33 §:ssä tarkoitettuja standardeja tai julkaisuja, joiden vastaavuus olennaisiin vaatimuksiin on vahvistettu lain 33 §:n mukaisesti. Standardeista voi poiketa lain 34 §:n mukaan, jos vastaava turvallisuustaso voidaan muutoin saavuttaa.

Sähkötöillä tarkoitetaan sähköturvallisuuslain 53 §:n mukaan sähkölaitteen korjaus- ja huoltotöitä sekä sähkölaitteiston rakennus-, korjaus- ja huoltotöitä. Perusvaatimus sähkötöiden tekemiseksi on lain 54 §:n mukaan, että sähkötöitä tekevä henkilö tulee olla tehtävään ja sen sähköturvallisuutta koskeviin vaatimuksiin perehtynyt tai opastettu. Sähkötöiden tekemisen edellytyksistä säädetään lain 55 §:ssä. Sähkötöiden edellytysten täyttymisestä on toiminnanharjoittajan huolehdittava. Toiminnanharjoittajalla tulee olla lisäksi sähköturvallisuusvaatimuksiin perehtynyt vastuhenkilö, sähkötöiden johtaja. Sähkötöiden johtaja vastaa turvallisuusvaatimusten täyttymisestä. Sähkötöiden johtajan tehtävistä säädetään lain 59 §:ssä.

Sähköajoneuvon latauspistettä ja latauspistevalmiutta suunniteltaessa tulee kiinnittää huomiota sähköturvallisuuslain vaatimuksiin kuten siihen, että sähkötyöt tekee pätevä henkilö ja että sähkölaitte tai -laitteisto täyttää sähköturvallisuuslain vaatimukset. On myös varmistettava, että sähköpääkeskuksen kapasiteetti on riittävä.

Mittauslaitteille ja -menetelmille asetettavista vaatimuksista ja niiden varmentamiseen liittyvistä toimenpiteistä säädetään mittauslaitelaisissa (707/2011). Mittauslaitelain mukaan mittauslaitteen valmistaja, valtuutettu edustaja, maahantuoja ja jakelija vastaavat siitä, että mittauslaitelain mukaiseen käyttöön tarkoitettu mittauslaite täyttää mittauslaitelain vaatimukset. Mittaus tuloksen hyödyntäjä vastaa siitä, että mittauslaitelain mukaisessa käytössä oleva mittauslaite täyttää vaatimukset. Jos mittaus tulosta hyödynnetään, sitä hyödyntävä vastaa siitä, että käytössä on soveltuva, vaatimustenmukainen mittauslaite. Mittauslaitetta hyödyntävä vastaa myös siitä, että mittauslaitteen käyttöä valvotaan ja sen luotettavuus varmennetaan säännöllisesti. Sähköajoneuvojen latausvalmiuden rakentamisessa ja latauksessa on otettava huomioon mittauslaitelaisissa säädetty vaatimukset sähköenergian mittauksen luotettavuudesta silloin, kun mittaus tulosta käytetään laskutuksen perusteena.

Latauspiste- ja automaatiolain 10 §:ssä säädetään sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevasta poikkeuksesta. Sen mukaan mitä 5 §:n 3 ja 4 momentissa, 6 §:n 3 ja 4 momentissa ja 7 §:ssä säädetään, ei koske latauspisteiden eikä latauspistevalmiuden asentamista mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä annetussa komission suosituksessa 2003/361/EY tarkoitettujen mikroyritysten omistuksessa ja käytössä olevien rakennusten yhteyteen.

Lain 4 luvussa säädetään sähköautojen latauspisteisiin liittyvistä viranomaisista ja valvonnasta. Olemassa olevien rakennusten latauspistevalmiuksia valvoo Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja rakentamisluvan yhteydessä asennettavia latauspisteitä kunnan rakennusvalvontaviranomainen.

Lain 17 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on valvoa 7 §:n noudattamista, eli olemassa olevien rakennusten osalta sitä, että niissä on asennettuna lain mukaan sähköajoneuvojen latauspisteitä. Lain 18 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta tehdä tarkastuksia. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus 7 §:n noudattamisen valvontaa varten päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun tilaan, jonne pääsy on valvonnan kannalta tarpeen, sekä tehdä siellä valvontaan liittyviä tarkastuksia. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään. Lain 19 §:n mukaan, jos rakennuksen omistaja ei noudata 7 §:ssä säädettyä velvollisuutta asentaa latauspiste, Liikenne- ja viestintäviraston on kehotettava tätä korjaamaan asiantila asettamassaan määräajassa. Jos latauspistettä ei asenneta määräajassa, Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä rakennuksen omistaja asentamaan latauspiste asettamassaan uudessa määräajassa. Lisäksi lain 20 §:ssä säädetään uhkasakosta ja teettämishuosta, ja sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi tehostaa 19 §:n nojalla antamaansa määräystä sakon uhalla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella.

Lain 7 §:n 2 momentin mukaan kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävänä on valvoa rakentamislain perusteella luvanvaraisten hankkeiden valvonnan yhteydessä 5, 6, 8 ja 11–13 §:n noudattamista. Valvontaan sovelletaan rakentamislakia. Latauspiste- ja automaatiolain noudattamisen valvonnassa kunnan rakennusvalvontaviranomainen saa kuitenkin käyttää mainitussa laissa säädetyistä pakkokeinoista vain 147 ja 148 §:ssä säädettyjä.

3.1.2 Sähköajoneuvojen ja latauspisteiden määrä Suomessa vuonna 2025

Henkilöautokanta Suomessa on sähköistynyt viimeisten vuosien aikana ja samaan aikaan latauspisteiden tarve on kasvussa. Osaltaan latauspisteitä syntyy markkinaehtoisesti kysynnän tuottamana, osittain kansallisin tuin ja osittain lainsäädännön velvoittamana. Latauspisteiden nykyisestä kokonaismäärästä ei ole olemassa kattavaa tietoa. Latauspisteiden määrää voidaan arvioida kolmella tavalla: 1) arvioimalla voimassa olevan lainsäädännön vuosittain aikaan saamia latauspisteitä ja valmiuksia, 2) arvioimalla myytyjen latauspisteiden määrää ja 3) arvioimalla ladattavien autojen kantaa. Autokantaan pohjautuvassa arviossa on vaikeaa huomioida muun muassa sitä, kuinka suuri osa autoilijoista lataa autojaan tilapäiseen käyttöön tarkoitetuilla Suko-pistorasiaan liitettävillä latauslaitteilla ja sitä, kuinka suuri osa ladattavista autoista on säilytyksessä esimerkiksi katujen varsilla. Liikenteen sähköistymisen ennusteisiin liittyy myös epävarmuuksia, ja toisaalta latauspisteiden rakentaminen ja liikenteen sähköistymisen ovat kahdensuuntaisessa suhteessa toisiinsa. Ei olisi perusteltua olettaa, että latauspisteitä asennetaan automaattisesti sähköautoja vastaava määrä ilman lakisääteisiä velvoitteita, sillä latauspisteiden asentaminen madaltaa sähköauton hankkimisen kynnystä ja vauhdittaa liikenteen sähköistymistä.

Sähkötekniikan kaupan liitolta saatujen tietojen mukaan vuosina 2021–2024 on myyty noin 82 000 niin sanottua peruslatauslaitetta, joissa on ollut noin 92 500 latauspistettä. Luvuista ei voida suoraan päätellä, millaisiin kiinteistöihin laitteet on asennettu, mutta laitteista päätellen pääosa on myyty asuinkiinteistöille. Määrässä ovat mukana vain enintään 22 kW -tehoiset peruslatauslaitteet, eli määrä ei sisällä niin kutsuttuja Suko-pistorasioita tai tasavirtalatauslaitteita.

Lisätietoa olemassa olevien latauspisteiden määrästä saadaan Valtion tukeman asuntorakentamisen keskuksen (entinen Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus Ara) vuosina 2018–2024 myöntämän latauspisteiden avustuksen tilastoista. Avustusta myönnettiin yhteensä noin 62 miljoonaa euroa ja latauspisteitä tai niiden valmiuksia rakentui noin 97 000 kappaletta, joista noin 94 000 rakennettiin asuinkiinteistöille ja loput työpaikkojen pysäköintipaikoille. Avustetuista latauspisteistä ja -valmiuksista noin 65 000 tehtiin vuosina 2021–2023. Samalla ajanjaksolla myytiin sähköteknisen kaupan tilastojen mukaan noin 77 000 latauspistettä, jolloin voidaan arvioida latauslaitteista huomattavan osan tulleen hankituksi avustettuina. Toisaalta avustusta ei lähtökohtaisesti ole saanut lakisääteisiin, muiden kuin asuinrakennusten latauspisteiden toteutuksiin, joita on arvioitu syntyvän voimassa olevan lakisääteisen velvoitteen takia vuoteen 2025 mennessä jopa 84 000 kappaletta. Näistä lakisääteisistä toteutuksista osa on myös täytetty suuritehoisilla latauspisteillä, joita vuoden 2023 loppuun mennessä oli toteutettu Teknologiateollisuuden ylläpitämän sähköisen liikenteen tilannekatsauksen mukaan noin 2 800 kappaletta.

Mikäli suurin osa myyntitilaston peruslatauslaitteista olisi asennettu asuinkiinteistöille, edustaisivat vuoden 2024 kolmannelle vuosineljännekselle asti ilman avustusta rakennetut peruslatauspisteet (noin 13 000 kappaletta) pääosin asuinkiinteistöille ilman lakisääteisiä vaatimuksia tai avustusta rakentuvia pisteitä. Toisaalta tämä arvio tarkoittaisi, ettei nykyisen lain vuoden 2025 alusta voimaan tulevaa yli 20 autopaikan rakennusten latauspistevalvoitetta olisi myyntitilastojen valossa juurikaan ennalta toteutettu. Todellinen tilanne lienee jossakin välimaastossa, jossa nykyisin mukaisia tulevia vaatimuksia ei suurelta osin ole vielä huomioitu olemassa olevassa rakennuskannassa, mutta kaikki avustamattomakaan peruslatauslaitteet eivät ole menneet asuinkiinteistöille. Näin voidaan arvioida, että puhtaasti markkinaehtoinen latauslaitteiden kysyntä on huomattavasti laskennallista lainsäädännöstä seuraavaa kysyntää pienempää.

Sähköautojen osuus Suomen autokannasta on 10,3 prosenttia. Vuoden 2025 alussa Suomessa oli 285 146 sähköautoa, joista täyssähköisiä 118 297 kappaletta, eli 41 prosenttia kaikista sähköautoista (sähköisen liikenteen tilannekatsaus – Q4/2024, 24.1.2025 Sähköisen liikenteen yhdistys ry). Sähköautojen määrän arvioidaan saavuttavan vuonna 2030 kokonaismäärän 925 584, joista täyssähköisiä 626 771 kappaletta. (Tieliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuuri 2023, 12.4.2024, Traficom) Nykytilanteessa julkisten latauspisteiden määrä on vuoden 2024 lopussa 15 890 kappaletta (sähköisen liikenteen tilannekatsaus – Q4/2024, 24.1.2025 Sähköisen liikenteen yhdistys ry). Avustettuna vuosina 2018–2024 on toteutettu noin 97 000 latauspistettä, joten suurin osa latauspisteistä ei ole julkisia. Vuoden 2025 alun sähköautokantaan, avustettujen latauspisteasennusten ja vuoden 2030 autokantaennusteen perusteella, voidaan arvioida latauspistemäärän olevan vuonna 2030 noin 315 000 kappaletta.

3.1.3 Polkupyöräpysäköinti rakennuksissa

Rakennusten yhteydessä olevaa polkupyöräpysäköintiä voidaan luokitella sekä pysäköinnin laatu- ja varustetason että käyttötarkoituksen mukaan. Laatu- ja varustetasoon liittyviä tekijöitä ovat esimerkiksi telineet, lukitusmahdollisuudet sekä sääsuojaus. Käyttötarkoitukseen liittyvää luokittelu puolestaan liittyy pitkälti pysäköinnin kestoan. Eri käyttötarkoituksiin oleva pysäköinti asettaa laadulle ja varustelulle eri vaatimuksia. RT-kortissa ”Polkupyörien pysäköinti ja säilytys” polkupyörien pysäköinti asuinkiinteistöillä luokitellaan kolmeen tyyppiin, joita ovat 1) pysäköinnin luonteinen lyhytaikainen säilytys, 2) pitempiaikainen säilytys yön yli tai muuttaman vuorokauden pituinen säilytys sekä 3) talven yli tapahtuva säilytys. Muissa kuin asuinrakennuksissa polkupyörien säilytys ja pysäköinti on luonteeltaan tyypillisesti lyhytaikaista tai työpaikkakiinteistöjen tapauksessa osin joidenkin vuorokausien mittaista.

Polkupyörien pysäköinti- ja säilytyspaikkojen määrää säädellään nykyään kaavoituksessa, jossa kaupungit ovat asettaneet erityyppisiä määrä- ja laatusvaatimuksia pysäköinnille. Lisäksi

rakentamista ohjeistavassa Rakennustiedon RT-kortistossa on polkupyörien pysäköintiä ja säilytystä koskeva ohjekortti. Ohjekortin määräsuositukset ovat osin direktiivin vaatimustasoa korkeampia ja osin mahdollisesti matalampia. Esimerkiksi työpaikkakiinteistöille suositellaan tehtävän pyöräpysäköintipaikkoja 40 prosenttia työntekijöitä vastaava määrä. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimus muiden kuin asuinrakennusten osalta on 15 prosenttia keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia kokonaiskäyttökapasiteetista. Taulukkoon 3 on tiivistetty joitakin suosituksia ja viitteellisiä ohjeita pyöräpysäköinnin määrälle erityyppisissä kiinteistöissä. Luvuista voidaan erilaisista yksiköistä ja määritelmistä huolimatta huomata, että polkupyörien paikkoja on suositeltu tuoreemmissa lähteissä rakennettavan hieman aiempaa enemmän.

Taulukko 3. Ohjeita ja suosituksia polkupyöräpaikoille eri kiinteistöissä.

	RT-Kortti (2017)	Liikenne ja Väylät II (2005)
Asuinkiinteistöt	1 pp/30 km ² säilytystilat ja 0,5 pp/30 km ² pysäköinti	-
Kaupat ja kauppakeskukset	2,5 pp/100 km ²	1 pp/40 km ² (lähikaupat ja liikkeet) 1 pp/ 100 km ² (automarketit ja tavaratalot)
Kirjastot, museot, konserttitalit jne.	0,25 pp/istumapaikka ja 0,4 pp/työntekijä	30–50 pp (kirjastot) 10–20 pp (näyttelytilat ja museot) 1 pp/10 istumapaikkaa (kokoon-tumistilat)
Liikuntapaikat	1 pp/oppilas ja 0,4 pp/ työntekijä	1–2 pp/3 oppilaspaikkaa
Peruskoulut ja lukiot	1 pp/oppilas ja 0,4 pp/työntekijä	1–2 pp/3 oppilaspaikkaa
Työpaikkakiinteistöt	0,4 pp/työntekijä	1 pp/90 km ² (toimistorakennukset)

pp=polkupyöräpaikka

Uudisrakentamisen yhteydessä toteutettavat pihojen pysäköintipaikat ovat usein joko kiinteästi asennettuja rengastelineitä tai runkolukittavia telineitä. RT-kortin mukaan asuinkiinteistöillä on suositeltavaa sijoittaa pysäköintipaikat katettuun tilaan tai katokseen ja osa taas sisätiloihin pidempiaikaista säilytystä varten. Pyöräpysäköinnin määrän ja sijoittelun lisäksi pyörätelineen laatu on keskeinen tekijä pyöräpysäköinnin onnistumisessa. Perinteisten edullisten rengastelineiden käyttöä vähentää se, että ne eivät tue pyörää riittävästi, niihin ei saa pyörää lukittua rungosta ja vaakasuorassa rengastelineessä pyörän etuvanne ja levyjarru voivat vaurioitua.

Polkupyöräpysäköinnin saatavuus voi kannustaa ihmisiä käyttämään pyörää enemmän. Vaikutuksen arviointia on vaikea suoraan pysäköintipaikkojen perusteella arvioida, sillä tutkimusten välinen vaihtelu on suurta ja liikennevälineen valintaan vaikuttaa moni muu asia pysäköinnin lisäksi. (Bicycle parking: a systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour, Heinen ja Buehler, 2019)

3.1.4 Latauspisteiden asentaminen asunto-osakeyhtiöissä

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi edellyttää, että jäsenvaltioiden on vahvistettava toimenpiteitä latauspisteiden asennusmenettelyn yksinkertaistamiseksi, virtaviivaistamiseksi ja nopeuttamiseksi uusissa ja olemassa olevissa asuinrakennuksissa sekä muissa kuin asuinrakennuksissa, erityisesti niissä, jotka ovat omistajayhdistysten hallinnassa, ja poistettava sääntelyn esteitä, mukaan lukien lupa- ja hyväksyntämenettelyt, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden omaisuus- ja vuokralainsäädännön soveltamista. Suomessa keskeinen viitekehys, jossa tätä asiaa on tarkasteltava, on asunto-osakeyhtiöitä koskeva lainsäädäntö.

Asunto-osakeyhtiöiden päätöksentekoa sääntelee asunto-osakeyhtiölaki (1599/2009, jäljempänä AOYL). AOYL:n 1 luvun 1 §:n mukaan asunto-osakeyhtiö on osakeyhtiö, jonka yhtiöjärjestyksessä määrätty tarkoitus on omistaa ja hallita vähintään yhtä sellaista rakennusta tai sen osaa, jossa olevan huoneiston tai huoneistojen yhteenlasketusta lattiapinta-alasta yli puolet on yhtiöjärjestyksessä määrätty osakkeenomistajien hallinnassa oleviksi asuinhuoneistoiksi. Asunto-osakeyhtiön jokainen osake tuottaa yksin tai toisten osakkeiden kanssa oikeuden hallita yhtiöjärjestyksessä määrättyä huoneistoa tai muuta osaa yhtiön hallinnassa olevasta rakennuksesta tai kiinteistöstä.

AOYL:ssa ei säädetä siitä, mitä asumiseen liittyviä palveluja taloyhtiön tulee toteuttaa tai sallia. Siten kysymystä sähköautojen latauspisteiden rakentamisesta arvioidaan lain yleisten yhdenvertaisuusperiaatetta, muutostöitä ja uudistuksia koskevien säännösten perusteella. AOYL:n 1 luvun 10 §:n mukaan kaikki osakkeet tuottavat yhtiössä yhtäläiset oikeudet, jollei yhtiöjärjestyksessä määrätä toisin. Yhtiökokous, hallitus tai isännöitsijä ei saa tehdä päätöstä tai ryhtyä muuhun toimenpiteeseen, joka on omiaan tuottamaan osakkeenomistajalle tai muulle epäoikeutettua etua yhtiön tai toisen osakkeenomistajan kustannuksella.

Asunto-osakeyhtiölain 6 luvun 31 §:n mukaan yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä voidaan päättää vastikerahoitteisesti toteuttaa vain uudistuksia, joka vastaavat ajankohdan tavanomaisia vaatimuksia eli ovat niin sanotusti tavanomaisia. Lisäksi osakkeenomistajan maksurasituksen tulee pysyä kohtuullisena. Säännös on tarkoitettu osakkeenomistajien suojaksi. Lainsäätäjän pyrkimyksenä on ollut rajoittaa enemmistön mahdollisuuksia ryhtyä kaikilta perittävillä vastikkeilla hankkeisiin, joiden ei katsota kuuluvan asuinkiinteistössä tavallisena pidettävään varustelun tasoon. Se, mitä kulloinkin voidaan pitää tavanomaisena, on ajassa muuttuvaa. Johtoa tavanomaisen tason tulkintaan saadaan muun muassa uudistuotannon tasosta, rakentamismääräyksistä sekä alueen ja ympäröivän yhteiskunnan kehityksestä. Epätavallisesta tavanomaiseksi ovat aikojen kuluessa muuttuneet muun muassa tietoliikennetekniikka (internet-yhteys) ja lämmitysjärjestelmämuutokset kuten maalämpö.

Sähköautojen latauspisteiden rakentaminen käy taloyhtiöissä entistä yleisemmäksi. Direktiivi asettaa velvoitteita sähköautojen latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien rakentamiseen asuinkiinteistöissä ja muissa kiinteistöissä. Käytännössä latauspisteiden yleistyminen voi vaikuttaa sen arvioimiseen, milloin niiden toteuttaminen katsotaan sellaiseksi tavanomaisen tason mukaiseksi uudistukseksi, joiden toteuttamisesta ja josta aiheutuvien kohtuullisten kustannusten perimisestä vastikkeena kaikilta osakkailta yhtiökokous voi päättää tavallisella enemmistöllä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että jos sähköautojen lataus voitaisiin katsoa nykyisin

tavanomaiseksi vaatimukseksi, josta aiheutuva osakkeenomistajan maksuvelvollisuus ei muodostu kohtuuttoman ankaraksi, yhtiökokous voisi päättää kokouksessa annettujen äänien enemmistöllä kiinteistön sähköverkon uudistamisesta sekä latauslaitteiden hankinnasta. Toisaalta asunto-osakeyhtiölain yhdenvertaisuusperiaate otetaan uudistuksia koskevassa päätöksenteossa huomioon siten, että sinänsä tavanomaista uudistusta koskeva päätös voi olla yhdenvertaisuusperiaatteen vastainen, jos kustannusten jako osakkaiden kesken poikkeaa selvästi siitä, miten uudistus vaikuttaa kunkin osakkaan huoneiston arvon kehitykseen (HE 24/2009 vp, s. 56).

Yhdenvertaisuusperiaatteen noudattamisen arvioinnin kannalta merkitystä voi siten käytännössä olla sillä, miten autopaikkojen hallinnointi yhtiössä on järjestetty. Jos laissa säädetyt edellytykset työn tavanmukaisuudesta ja osakkeenomistajan maksuvelvollisuudesta eivät toteudu, latauspisteen asentamisesta voidaan päättää niin, että kulujen kattamiseksi peritään vastiketta vain siihen suostuneilta, palvelua käyttäviltä osakkailta ja näiden osakkeiden uusilta omistajilta.

Sen sijaan, jos autopaikat ovat osakkeenomistajien hallinnassa, esimerkiksi erillisinä autopaikkaosakkeina, latauslaitteen ja sen vaatimien kaapelointien kustannukset tulee kohdistaa autopaikkaosakkeenomistajiin. Tällöin asiasta päätetään yhtiökokouksessa AOYL:n 6 luvun 32 §:n 5 momentin mukaan niin sanotulla kahdenkertaisella enemmistöllä. Enemmistöpäätöksen lisäksi hanketta tulee kannattaa enemmistö autopaikkaosakkaiden yhtiökokouksessa antamista äänistä. Sähköautojen latausmahdollisuus nostaa merkittävästi autopaikkaosakkeiden arvoa, josta syystä latausinfra toteuttamisen kustannukset tulee niiltä osin, kuin ne palvelevat yksinomaan autopaikkaosakkeita, voida kohdentaa edellä mainitulla tavalla kyseisten osakkaiden maksettaviksi.

Asunto-osakeyhtiölain tavoitteena on, että yhtiössä toteutettavat asumispalvelut perustuvat niiden todelliseen tarpeeseen ja että asumispalveluiden toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset jakautuvat oikeudenmukaisesti. AOYL:ssa on säädetty myös kunnossapitovastuussa. AOYL:n 4 luvun 3 §:n mukaan osakkeenomistajan on pidettävä kunnossa osakehuoneistonsa sisäosat ja AOYL:n 4 luvun 2 §:n mukaan yhtiö vastaa kunnossapidosta siltä osin kuin se ei kuulu osakkeenomistajalle.

Asunto-osakeyhtiölain muutostarpeita arvioidaan käynnissä olevassa asunto-osakeyhtiölain tarkistamista käsittelevässä hankkeessa (OM119:00/2023). Hallituksen esitys laiksi asunto-osakeyhtiölain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta on arvioitu esiteltävän kevätkaudella 2026.

3.2 Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmät

3.2.1 Keskeinen lainsäädäntö

Rakentamislain 37 §:n 1 momentin mukaan rakennuksessa käytettävien rakennustuotteiden ja taloteknisten järjestelmien sekä niiden säätö- ja mittausjärjestelmien on oltava sellaisia, että energiankulutus ja tehontarve rakennusta ja sen järjestelmiä käyttötarkoituksensa mukaisesti käytettäessä jää vähäiseksi ja että energiankulutusta voidaan seurata. Lisäksi rakentamislain 39 §:n mukaan rakentamishankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennus suunnitellaan ja rakennetaan sen käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla elinkaariominaisuuksiltaan ekologiseksi sekä tavoitteelliselta tekniseltä käyttöikänsä pitkäikäiseksi. Saman momentin mukaan erityisesti huomiota on kiinnitettävä pohjarakenteiden ja kantavien rakenteiden kestävyys- ja rakennuksen ja sen tilojen, rakennusosien sekä teknisten järjestelmien käyttöikänsä, käytettävyyteen, huollettavuuteen, muunneltavuuteen ja korjattavuuteen sekä rakennusosien purettavuuteen ja uudelleenkäytettävyyteen. Rakentamislain 140 §:n mukaan rakennuksen omistajan on pidettävä rakennus ja sen energiahuoltoon kuuluvat järjestelmät sellaisessa kunnossa, että ne

rakennuksen rakennustapa huomioon ottaen täyttävät energiatehokkuudelle asetetut vaatimukset.

Latauspiste- ja automaatiolain 3 luvussa säädetään rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmistä. Lain 11–13 §:ssä säädetään eri rakennusten varustamisesta automaatio- ja ohjausjärjestelmistä seuraavasti:

- 11 § uusi rakennus,
- 12 § korjaus- ja muutostyön kohteena oleva rakennus ja
- 13 § olemassa oleva muu kuin asuinrakennus.

Automaatio- ja ohjausjärjestelmä on asennettava 11 §:n ja 12 §:n mukaisissa tapauksissa silloin, kun uuteen rakennukseen tai rakennuksen korjaus- ja muutostyöhön haetaan rakentamislupa. Lisäksi pykälissä säädetään siitä, millainen ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on oltava, jotta automaatio- ja ohjausjärjestelmä on asennettava: järjestelmä on asennettava sellaiseen rakennukseen, jonka lämmitys- ja ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, ja rakennukseen, jonka ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia.

Lain 13 §:n olemassa olevia rakennuksia koskeva vaatimus koskee muita kuin asuinrakennuksia. Sen mukaan rakennuksen omistajan on huolehdittava, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka lämmitys- ja ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, on varustettu rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024. Lisäksi rakennuksen omistajan on huolehdittava, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, on varustettu rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

Lisäksi laissa säädetään rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevista vaatimuksista ja asentamisvelvollisuutta koskevista poikkeuksista. Lain 14 §:n mukaan automaatio- ja ohjausjärjestelmän on kyettävä 1) jatkuvasti seuraamaan, kirjaamaan ja analysoimaan energian käyttöä sekä mahdollistamaan käytön mukauttaminen; 2) tekemään vertailevaa analyysiä rakennuksen energiatehokkuudesta, havaitsemaan rakennuksen teknisten järjestelmien tehokkuuden heikkeneminen ja ilmoittamaan tiloista tai rakennuksen teknisestä hallinnoinnista vastaavalle henkilölle energiatehokkuuden parantamiseen liittyvistä mahdollisuuksista; ja 3) mahdollistamaan viestintä toisiinsa yhteydessä olevien rakennuksen teknisten järjestelmien ja muiden rakennuksen sisäisten laitteiden kanssa sekä yhteentoimivuus rakennuksen teknisten järjestelmien välillä erilaisesta valmistajakohtaisesta teknologiasta, laitteista ja valmistajista riippumatta.

Lain 15 §:n mukaan korjaus- ja muutostyön kohteena olevien rakennusten ja olemassa olevien rakennusten osalta automaatio- ja ohjausjärjestelmää ei tarvitse antaa, jos 1) rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa; 2) rakennuksen lämmitys- tai ilmastointijärjestelmä ei ole sellainen, jota voidaan automaatiolla ohjata; tai 3) 14 §:n vaatimukset voidaan täyttää useamman järjestelmän kokonaisuudella, joka myös voi liittyä useaan rakennukseen.

Lisäksi lain 15 a §:ssä säädetään eräiden rakennusten vapauttamisesta tarkastusvaatimuksista. Sen mukaan rakennuksen energiatehokkuusdirektiivin 14 artiklan 1 kohdassa ja 15 artiklan 1

kohdassa säädetty tarkastusvaatimukset eivät koske 1) 11–14 §:n vaatimukset täyttäviä rakennuksia; eivätkä 2) asuinrakennuksia, joissa on: a) jatkuva sähköinen seuranta toiminto, jolla mitataan järjestelmien tehokkuutta ja ilmoitetaan rakennuksen omistajille tai hoitajille, jos tehokkuus on merkittävästi vähentynyt tai järjestelmän huolto on tarpeen; ja b) tehokkaita ohjaustoimintoja, joilla varmistetaan energian optimaalinen tuottaminen, jakelu, varastointi ja käyttö.

3.2.2 Automaatio- ja ohjausjärjestelmät rakennuksissa

Nykykaisten rakennusten tekniikka ja rakennusten käyttäjien tarpeet edellyttävät sitä, että uudet ja erityisesti tulevat rakennukset ovat varustettu automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Suomessa automaatiojärjestelmät ovat yleisiä ja erityisesti pientaloja lukuun ottamatta ne ovat hyvällä tasolla. Suomessa on tyypillistä hyödyntää keskitettyä lämmönjakoa ja ilmanvaihtoa, mikä tuo automaatio- ja ohjausjärjestelmän helposti saataville. Suurissa rakennuksissa, joissa ei hyödynnetä automaatio- ja ohjausjärjestelmää, on yleisesti toiminnallisia perusteita, jotka rajoittavat järjestelmien käyttöä.

Automaatio- ja ohjausjärjestelmät yleisesti ohjaavat rakennuksen lämmitystä, jäähdytystä, ilmanvaihtoa ja valaistusta. Järjestelmien ohjaustarkkuus vaihtelee laitetasolta palvelualueitasolle, mutta suurimmat energiankulutuskohteet ovat automaatiojärjestelmien hallinnassa. Järjestelmät voivat kohdistaa energiankulutusta tarpeenmukaisesti ja välttää turhaa energiankulutusta samalla varmistamalla sisäympäristön laadun rakennuksen käyttöön pohjautuen. Lisäksi eri laatutasolla järjestelmät voivat sisältää erilaisia ominaisuuksia, kuten valmiutta kysyntäjoustoon, enustavaan ohjaukseen ja käyttäjäkohtaiseen ohjaamiseen.

Uusien ja peruskorjattujen rakennusten osalta niiden varustaminen automaatio- ja ohjausjärjestelmillä on Suomessa tavanomaista. Rakennuskannassa on jonkin verran vanhoja kiinteistöjä, joissa ei hyödynnetä automaatio- ja ohjausjärjestelmiä. Latauspistelain 13 §:n vaatimuksen mukaan osaan näistä rakennuksista on tullut asentaa automaatio- ja ohjausjärjestelmä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024. Talotekniikan elinkaaren ollessa itse rakennuksen elinkaarta lyhyempi, talotekniset päivitykset lisäävät automaatio- ja ohjausjärjestelmien määrää markkinaehtoisesti.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä. Esityksessä ehdotetaan saatettavaksi lain velvoitteet vastaamaan uudelleenlaadittua rakennusten energiatehokkuusdirektiiviä. Velvoitteet saatettaisiin osaksi kansallista lainsäädäntöä kansallisen harkintavallan rajoissa mahdollisimman kevyin vaatimuksin hallitusohjelman mukaisesti, jotta velvoitteita koituvat kustannukset rakennusten omistajille eivät kasvaisi kohtuuttomasti.

Sähköajoneuvojen latauspisteiden osalta latauspisteiden määrää lisättäisiin direktiivin vähimmäisvaatimusten tasolle. Lisäksi rakennuksiin liittyisi jatkossa lain tasolla vaatimuksia polkupyöräpysäköintipaikkojen määrästä. Sähköajoneuvojen latauspisteen määritelmää ehdotetaan täsmennettäväksi ja lakiin otettavaksi uusia määritelmiä.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi vaatimukset asentaa automaatio- ja ohjausjärjestelmiä rakennuksiin. Uutena veloitteenä olisi automaatio- ja ohjausjärjestelmien asentaminen uusiin ja laajamittaisesti korjattaviin asuinrakennuksiin, jos se on taloudellisesti, teknisesti ja toiminnallisesti toteutettavissa. Lisäksi rakennuksiin tulisi asentaa automaattiset valaistuksen säätölaitteet, jos

se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa. Lisäksi uutena vaatimuksen automaatiojärjestelmän kyvykyys sisäympäristön laadun seurantaan.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Sähköajoneuvojen latauspisteet ja polkupyöräpaikat

4.2.1.1 Taloudelliset vaikutukset

Arvio direktiivin mukaisesta latauspisteiden, niiden erityyppisten valmiuksien sekä kustannusten määrästä on esitetty taulukossa 4. Näiden kustannuksen lisäksi direktiivin kokonaiskustannuksiin tulee laskea julkisen elimen rakennuksia koskevat vaatimukset 2033 mennessä.

Vuosittaiset vaikutukset ja kustannukset olisivat suurimpia ensimmäisenä vuonna, kun yli 20 autopaikan muissa kuin asuinrakennuksissa täytettäisiin vuodelle 2027 (tai 2029) asetettuja vaatimuksia. Ilman poikkeusta koskien arvoltaan vähäisiin rakennuksiin, on vuosittain syntyvä valmiiden latauspisteiden määrä arviolta noin 11 780. Putkituksia syntyisi ensimmäisen vuoden aikana arviolta 190 170 ja seuraavina vuosina 40 020 vuodessa. Vuosikustannus ensimmäisenä vuonna olisi noin 157 miljoonasta 210 miljoonaan ja seuraavina vuosina 94 miljoonasta 126 miljoonaan. Arvioitaessa direktiivin toteutuksen minimikustannuksia, olemassa olevien yli 20 autopaikan ei-asuinrakennusten osalta oletetaan tehtävän vain putkituksia, eikä ollenkaan valmiita latauspisteitä, sillä arvion mukaan putkitus 50 prosenttiin autopaikoista on tavallisesti edullisempaa kuin valmis latauspiste 10 prosenttiin autopaikoista. Mikäli putkitusten sijasta edellytettäisiin valmiita latauspisteitä, nousisi näiden rakennusten osalta kustannus arviolta jopa 35 prosentilla. Kustannusvaikutusten minimoimisen kannalta perusteltua onkin antaa rakennuksen omistajan päättää soveltuvin ratkaisu.

Vuoteen 2030 (vuodet 2026–2030) mennessä direktiivin minimi toteutuksen kustannusvaikutus olisi arviolta noin 440 miljoonasta 590 miljoonaan. Vuosittaisista kustannuksista suurin osa kohdistuu muihin kuin asuinrakennuksiin, joissa jouduttaisiin tekemään putkituksia, esikaapelointeja ja valmiita latauspisteitä noin 65–89 miljoonan euron arvosta vuodessa. Uudelleenlaaditussa direktiivin päivityksessä mukaan tullut esikaapelointi on merkittävästi aiempaa latauspistevalmiutta eli putkituksen vaatimusta kalliimpaa, sillä sen katsotaan sisältävän myös esimerkiksi jakokeskuskustannuksia. Asuinrakennusten osalta jopa 80 prosenttia kustannusvaikutuksesta syntyy velvoitteesta tehdä pelkän putkituksen sijasta esikaapelointi puolelle autopaikoista.

Taulukko 4. Latauspistevelvoitteista aiheutuva kustannusarvio ensimmäisenä vuonna.

Rakennustyyppit	Rakennukset, joita velvoite koskee, kpl/v						Kustannus, yhteensä (M€/v)	
	Laajasti korjattavat		Ole-massa olevat	Toimenpiteet, kpl/v		Latauspiste	min	max
	Uudet		Putkitus	Esikaapelointi				
Asuinrakennukset, >3 autopaikkaa -uudet ja laajasti korjattavat	1 310	1 550	0	15 170	15 170	1 310	29	37

Ei-asuinrakennukset - uudet ja laajasti korjattavat, > 5 auto- paikkaa	2 780	2 190	0	24 850	24850	10 467	65	89
-olemassa olevat, >20 autopaikkaa (vain ensimmäinen vuosi)			50 960	150 150			63	84
kaikki yhteensä	4 090	3 740	50 960	190 170	40 020	11 777	157	210

Rakennustyytit	Rakennukset, joita velvoite koskee, kpl/v						Kustannus, yhteensä (M€/v)	
	Laajasti korjattavat			Olemassa olevat			Toimenpiteet, kpl/v	
	Uudet			Putkitus	Esikaapelointi	Latauspiste	min	max
Uudet ja laajasti korjattavat								
Asuinrakennukset, >3 autopaikkaa	1 310	1 550	-	15 170	15 170	1 310	29	37
Ei-asuinrakennukset, >5 autopaikkaa	2 780	2 190	-	24 850	24850	10 467	65	89
Olemassa olevat								
>20 autopaikkaa (vain ensimmäinen vuosi)	-	-	50 960	150 150	-	-	63	84
kaikki yhteensä	4 090	3 740	50 960	190 170	40 020	11 777	157	210

Direktiivi asettaa julkisia rakennuksia koskevan lisävaatimuksen, jonka mukaan vuoteen 2033 mennessä vaaditaan puolelle autopaikoista tehtävä esikaapelointi yli 20 autopaikan rakennuksissa. Tämän vaatimuksen lisäkustannuksia on arvioitu taulukossa 5. Kokonaiskustannukset näistä julkiselle sektorille tulevista lisävaatimuksista ovat arviolta noin 46 miljoonasta 51 miljoonaan euroa. Julkisen sektorin rakennuksille tuleva kustannusvaikutus on huomattava, sillä edellytetty esikaapelointi sisältää putkitusten ja kaapelointien ohella myös muita toimenpiteitä, ja puolelle autopaikoista kohdistuvana vaikutukset ovat laajoja.

Taulukko 5. Julkisen elimen omistamille rakennuksille tehtävien esikaapelointien kustannusarvio.

Kustannus, yhteensä (M€)

Omistaja	Rakennuksia yhteensä	rakennuksia, joita velvoite koskee 1.1.2033	min	max
valtio (Senaatti ja Puolustuskiinteistöt)	2803	132	1,1	1,3
kunnat (myös kuntien liikelaitokset)	26455	3844	33,1	36,4
Hyvinvointialueet	9663	1404	12,1	13,3
yhteensä	38921	5381	46,3	51

Olemassa olevan lainsäädännön mukaisten latauspisteiden vuosittainen kustannus on huomattavasti uuden direktiivin vaatimuksia matalampi ja vain 17–25 miljoonaa euroa. Mikäli nämä kustannukset vähennetään uudelleenlaaditun direktiivin arvioiduista kustannuksista, saadaan ensimmäisen vuoden kustannuksiksi 140–185 miljoonaa ja vuosien 2026–2030 yhteenlasketuksi kustannukseksi 355–465 miljoonaa euroa. Tämä arvio edustaa siis uudelleenlaaditun direktiivin vähimmäisvaatimusten mukaisen lainsäädännön tuomia lisäkustannuksia koko rakennuskannassa vuoteen 2030 mennessä. Näiden kustannusten lisäksi vuoteen 2033 mennessä julkiselle sektorille kohdistuu yhteensä noin 46–51 miljoonan euron lisäkustannus mittavien esikaapelointivelvoitteiden kautta.

Esitetyt luvut on laskettu ilman direktiivin sallimia poikkeuksia esimerkiksi arvoltaan vähäisten rakennusten osalta. Esityksessä ehdotetaan käyttöön otettavaksi niin sanottu kustannuspoikkeus, jonka mukaan latauspistevaatimuksia ei sovelleta, jos latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista. Näin ollen kustannukset putoavat merkittävästi. Voidaan arvioida, että direktiivin salliman poikkeuksen käyttämisellä voidaan todennäköisesti jättää jopa merkittävä osa vanhasta, huonokuntoisesta ja mahdollisesti runsaasti pysäköintipaikkoja sisältävästä rakennuskannasta vaatimusten ulkopuolelle. Vaikutusten arvioinnissa ei ollut mahdollista käyttää tietoa sellaisten rakennusten lukumäärästä, joissa latauspisteiden toteutuksen kustannukset ylittäisivät 10 prosenttia laajamittaisen korjauksen arvosta.

Asuinkiinteistöillä RT-kortin suositus on 1 säilytyspaikka 30 asuinkerrosneliometriä kohden ja kauppakeskuksissa 2,5 paikkaa 100 kerrosneliötä kohden. Direktiivin asuinrakennuksia koskeva kohta edellyttää kahden pyöräpaikan toteuttamista asuinyksikköä kohden uusissa ja laajasti korjattavissa rakennuksissa. Koska osa paikoista voi hyvin olla ulkona sijaitsevia lyhytaikaisen säilytyksen paikkoja, ei direktiivin mahdollisesti edellyttämä paikkojen lisäys

todennäköisesti tuota asuinkiinteistöissä merkittävää lisäkustannusta suhteessa nykyisiin suosi-
tuksiin ja käytänteisiin.

Haasteita pyöräpysäköinnin mahdollinen lisästarve voi aiheuttaa etenkin vanhoissa laajasti
korjattavissa asuinkiinteistöissä, joissa ei välttämättä ole omaa pihaa tai oma piha on pysäköin-
tiin varattu sisäpiha. Tällöin lisätilan raivaaminen polkupyörien pysäköinnille on vaikeaa, ja
vaatimusten täyttämisen tulkinnassa ei välttämättä voida asettaa direktiiviä tiukempia ehtoja.
Toisaalta direktiivikin tunnistaa tämän tilanteen ja sallii jouston, joka otetaan käyttöön myös
kansallisesti: ”Jos laajamittaisen korjauksen yhteydessä ei ole mahdollista varmistaa kahta pol-
kupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohden, jäsenvaltioiden on varmistettava,
että polkupyörän pysäköintipaikkoja on niin monta kuin on asianmukaista.”

Uudelleenlaaditun rakennusten energiatehokkuusdirektiivi nostaa kiinteistöjen omistajille koh-
distuvia kustannuksia moninkertaiseksi verrattuna voimassa olevaan lainsäädäntöön. Toisaalta
myös vaatimusten positiiviset vaikutukset eli sähköautojen latausinfra laajentuminen on mer-
kittävästi aiempaa ja markkinaehtoista kehitystä nopeampaa.

Uusien vaatimusten suuri haaste on, että edullisimmat toteutustavat eivät monissa kohteissa to-
dennäköisesti palvele parhaiten todellisia käyttäjätarpeita. Etenkin monien muiden kuin asuin-
rakennusten osalta kysyntä verrattain hitaille peruslatauspisteille voi jäädä rajalliseksi, jos kiin-
teistöillä asiointi on tyypillisesti lyhytaikaista. Kiinteistöjen omistajat voivat toteuttaa myös di-
rektiiviä ja tulevaa lainsäädäntöä tehokkaampia latauspisteitä. Näiden kustannus on kuitenkin
huomattavasti peruslatausta suurempi. Direktiivi ei mahdollista latauspisteiden kappalemääristä
joustamista sillä perusteella, että rakennettavat pisteet ovat minimivaatimusta tehokkaampia.

Direktiivin mukaiset vaatimukset lisäävät merkittävästi myös asuinrakennusten laajojen kor-
jausten ja uudisrakentamisen kustannuksia nykytilaan nähden. Peruslatauspisteisiin sekä niiden
valmiuksiin keskittyvä valmius kuitenkin palvelee todennäköisemmin näissä rakennuksissa to-
dellisia käyttäjätarpeita liikenteen sähköistymisen edetessä ennusteiden mukaista vauhtia. To-
dennäköistä on myös, että asuinrakennusten vaatimukset ovat samasta syystä osin sellaisia,
jotka saattaisivat toteutua myös markkinaehtoisesti.

Kustannusarvioissa ei ole mukana sähköverkolle mahdollisesti syntyviä kustannuksia tai raken-
nusten omistajien kustannuksia sähköliittymän koon kasvattamisesta. Koska direktiivi ei aseta
selkeitä vaatimuksia latauspisteistä tosiasiallisesti saatavalle latausteholle, on näiden investoin-
tien suuruus pitkälti rakennusten omistajien ratkaisusta riippuvaisia. Direktiivin lataustehoa
koskeva määritelmä sanoo, että mitoitus on tehtävä niin että ”...vaadittavaa määrää latauspis-
teitä voidaan käyttää samanaikaisesti ja tehokkaasti...”. Lisäksi mainitaan, että kuormanhallin-
taa voidaan käyttää. Etenkin mikäli direktiivin mukaisien latauspisteiden halutaan palvelevan
todellisia käyttäjätarpeita, on selvää, että tämän tässä mainittujen kustannusten päälle syntyy
vielä merkittäviä lisäkustannuksia sekä asuinrakennuksissa että muissa rakennuksissa.

Uudelleenlaadittu direktiivi ei sisällä aiemmassa direktiivissä ollutta mahdollisuutta rajata so-
veltamisalan ulkopuolelle mikroyritykset tai pienet tai keskisuuret yritykset. Suomen nykyisen
latauspiste- ja automaatiolain 10 §:ssä on rajattu soveltamisalan ulkopuolelle mikroyritykset.
Näin ollen jatkossa latauspisteeveloitteet koskisivat myös mikroyrityksiä. Näin ollen mikroyri-
tyksille aiheutuvat kustannukset oletettavasti kasvaisivat merkittävästi verrattuna nykytilaan.
Latauspisteeveloitteet koskevat kuitenkin vain, esimerkiksi olemassa olevien rakennusten
osalta, yli 20 autopaikan rakennuksia.

4.2.1.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Latauspiste- ja automaatiolain mukaan Traficom valvoo sitä, että olemassa olevissa rakennuksissa noudatetaan sähköajoneuvojen latauspistevelvoitteita. Niiden rakennusten määrä, johon Traficom valvonta kohdistuu, ei uusien velvoitteiden nojalla kasvaisi. Nykyiselläänkin latauspistevaatimukset koskevat niitä rakennuksia, joilla on yli 20 pysäköintipaikkaa.

Rakentamislain mukaan kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävänä on käsitellä vireille tulleet rakentamislupahakemukset ja antaa asiasta päätös. Myös rakennusvalvonta kuuluu kunnan rakennusvalvontaviranomaiselle. Tälläkin hetkellä voimassa olevan lain 5, 6 ja 8 §:n tilanteissa rakennushankkeeseen ryhtyvän on huomioitava, että rakennukseen suunnitellaan ja asennetaan latauspistelain mukainen latauspistevalmius tai latauspisteet. Uusien velvoitteiden latauspisteiden osalta ei arvioida aiheuttavan rakennusvalvontaviranomaiselle lisätöitä paitsi alkuvaiheen osalta, jolloin ohjeistusta on päivitettävä ja neuvonnan arvioidaan lisääntyvän.

Uusien pysäköintipaikkavelvoitteiden osalta rakennusvalvontaviranomaisen työn voidaan katsoa vähäisessä määrin lisääntyvän siinä vaiheessa, kun se käsittelee rakennuslupia. Polkupyörävelvoitteen täyttymisen tarkastaminen rakennuslupavaiheessa olisi kuitenkin pieni osa rakentamislupakäsittelyä. Ohjeistuksen päivittäminen ja neuvonnan tarve voivat alkuvaiheessa lisätä työmäärää vähäisessä määrin.

4.2.1.3 Ympäristövaikutukset

Latauspistevalmiuksien, eli esikaapelointien ja putkitusten sekä latauspisteiden merkitys sähköautojen määrän lisääntymisessä ja tästä mahdollisesti seuraavat ympäristövaikutukset eivät ole suoraan arvioitavissa. Koska voidaan arvioida, että puhtaasti markkinaehtoinen latauslaitteiden kysyntä on huomattavasti laskennallista lainsäädännöstä seuraavaa kysyntää pienempää, lisää lainsäädännön vaatimukset jossain määrin latauspisteiden määrää ja sitä kautta vaikuttaa positiivisesti liikenteen sähköistymiseen, jolla on myös positiivisia vaikutuksia ympäristöön.

Ladattavien autojen ympäristövaikutuksia arvioidaan yleensä kasvihuonekaasupäästöjen muutoksella. Nykyisen sähköhenkilöauton, jolla keskimääräinen kulutus on 20 kilowattituntia/100kilometriä, hiilidioksidipäästö on Suomessa noin 20–40 grammaa/kilometri. Tämä on noin kolmasosa energiatehokkaan vähäpäästöisen bensiini- tai dieselmoottorisen henkilöauton päästöistä, joka on noin 100 grammaa/kilometri.

Motivan selvityksen mukaan ladattavien autojen päästövähennä kasvaa vuosina 2020–2029 siten, että vuonna 2029 se olisi noin 0,5 miljoonaa tonnia hiilidioksidia, perusuran mukaisilla sähköautojen määrillä. Motivan selvityksessä arvioidaan direktiivin toimeenpanon suppean, keskitien ja edistyksellisen vaihtoehdon aikaansaavat tätä enemmän hiilidioksidipäästövähennä.

Perusuran automäärillä ja ajosuoritteilla Suomen vuotuinen sähkönkulutus kasvaisi 0,6–0,8 terawattituntia. Määrä on verrattain pieni Suomen sähkönkulutuksesta, joka vuonna 2018 oli 87 terawattituntia.

Tarpeettomat latauspisteet vievät resursseja muista vastuullisuusinvestoinneista ilman, että niillä saataisiin ympäristöhyötyjä. Tästä syystä liiallisesta lainsäädännön keinoin pakolla rakentamisesta ei ole hyötyä. Vielä on huomioitava, että tekniikan kehittymisen takia ei kannata liiaksi sitoutua nykyiseen latauspistetekniikkaan eikä investoida vääränlaisiin latauspisteisiin. Tarpeen mukaan muutama tehokas latauspiste voi olla parempi vaihtoehto kuin kymmenet hitaat ja vaille käyttöä jäävät peruslatauspisteet. Lisäksi sama raha on poissa vaikuttavammista

energiatehokkuusinvestoinneista. Muita ympäristövaikutuksia, kuten esimerkiksi terveydelle haitallisia pakokaasupäästöjä (häkä, hiilivedyt typen oksidit ja hiukkaset) ja melupäästöjä ei arvioitu, vaikka ladattavien autojen yleistyminen niitä vähentää. Myöskään kiinteistöjen ulkopuolisen latausinfraan rakentamista ei arvioitu.

4.2.2 Automaatio- ja ohjausjärjestelmät

Automaatiovelvoite on ollut olemassa myös aikaisemmassa laissa ja se tulisi laajenemaan koskemaan useampia rakennuksia. Vuoden 2020 arvion mukaan uuden rajauksen sisään kuuluu 59 260 rakennusta, jonka tehontarve on enemmän kuin 70 kW, kun aikaisemman rajan (290 kW) sisään kuului 22 210 rakennusta. Suomen rakentamistavassa suuremmissa rakennuksissa toteutetaan yleisesti kattava automaatio- ja ohjausjärjestelmä, mikäli se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa myös ilman erillistä direktiiviohjausta. Vanhojen rakennusten osalta on jonkin verran rakennuksia, jotka kuuluvat mitoitustehoiltaan tiukentuvaan raja-arvoon, mikä aikaistaa järjestelmien asennusta.

Automaatiovelvoitteen merkitys on vähäinen, koska automaatio kehittyy markkinaehtoisesti saavutettavissa olevien taloudellisten ja toiminnallisten hyötyjen ansiosta. (Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutosten kansallisen toimeenpanon vaikutusten selvitys ja arviointi, SYKE, 2020) Automaatio- ja ohjausjärjestelmien vaatimus on sidottu tekniseen ja taloudelliseen toteutettavuuteen, minkä vuoksi taloudellinen vaikutus markkinaehtoisen järjestelmien asentamisen lisäksi jää rajalliseksi.

Direktiivissä on määritelty automaatio- ja ohjausjärjestelmän kyvykkyyshaatimukset, jotka vastaavat suurelta osin tyypillistä järjestelmää uudessa ja peruskorjattavassa suuressa rakennuksessa. Huomioitava uusi vaatimus on sisäympäristön laadun seuranta. Lisäksi asuinrakennusten osalta direktiivi vaatii kykyä reagoida ulkoisiin signaaleihin ja mukauttaa energiankulutusta. Kyvykkyyksistä muut ovat tyypillisiä uusissa ja peruskorjattavissa suurissa rakennuksissa, mutta asuinrakennusten järjestelmien reagoitukyky ulkoisiin signaaleihin ei ole nykyrakentamisessa tyypillistä. Näin ollen direktiivimuutoksen ohjausvaikutus tarkoittaa käytännössä suurten rakennusten osalta olemassa olevien automaatio- ja ohjausjärjestelmän päivityssyklin lyhentymistä muutamalla vuodella. Pientalojen kohdalla ohjauksen avulla voitaisiin lisäksi lisätä automaatiojärjestelmien määrää.

Kattava ja toimiva automaatio- ja ohjausjärjestelmä rakennuksessa kykenee optimoimaan energiankulutusta, sekä vähentäen ostoenergian tarvetta että ohjaamaan kulutusta halvemman ja puhtaamman energian ajankohdalle. Järjestelmät näin ollen voivat olla taloudellisesti kannattavia ja vähentävät ympäristöjalanjälkeä. Direktiiviohjauksen myötä asennettavien uusien automaatio- ja ohjausjärjestelmien määrän jäädessä maltilliseksi, myös ympäristövaikutus on rajallinen. Vuoden 2020 selvityksen mukaan silloisen automaatiovelvoitteen vaikutukset jäävät pieniksi. (Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutosten kansallisen toimeenpanon vaikutusten selvitys ja arviointi, SYKE, 2020) Sama logiikka pätee myös päivitetyin tehorojan kohteisiin, minkä myötä voidaan nähdä myös päivitetyin direktiivin automaatiovelvoitteen vaikutusten olevan pieniä.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Direktiivin vähimmäistason mukainen toimeenpano

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 1 artiklan 3 kohdan mukaan direktiivissä säädetyt vaatimukset ovat vähimmäisvaatimuksia, eivätkä ne estä jäsenvaltiota pitämästä voimassa tai ottamasta käyttöön tiukempia toimenpiteitä, edellyttäen että tällaiset toimenpiteet ovat yhteensopivia unionin lainsäädännön kanssa. Aiempi rakennusten energiatehokkuusdirektiivi vuodelta 2018 toimeenpantiin sähköautojen latauspisteiden vaatimusten osalta joiltain osin kunnianhimoisemmin, kuin mitä direktiivi edellytti.

Uudelleenlaaditun energiatehokkuusdirektiivin toimeenpanossa olisi mahdollista toteuttaa direktiiviä kunnianhimoisempia tavoitteita ilmastotavoitteisiin ja päästövähennystavoitteisiin pääsemiseksi. Hallitusohjelman mukaisesti direktiivin velvoitteet kuitenkin toimeenpannaan vähimmäisvaatimusten tasolle.

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. Direktiivin implementointia käsitelleessä valmisteluryhmässä tuotiin esiin, että hukkeinveistointien välttämisen, rakennusten omistajien perustuslaillisen suojan, sääntelyn selkeyden sekä tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi viranomaisvalvonnassa latauspiste- tai putkitusvelvoitteen tulee koskea vain rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja. Rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja olisivat näin esimerkiksi rakennuksen autohallissa ja kattoparkissa, mutta ei sen viereisellä pysäköintialueella olevat paikat. Näin ollen 14.2 artiklaa koskevassa kansallisessa säännöksessä ei tulisi olla kiinteistö-sanaa eikä fyysisesti rakennuksen yhteydessä olevaa pysäköintialuetta, koska näitä ei mainita 14.2 artiklassa (ks. myös luku 2.1).

5.1.3 Valvontatehtävän järjestäminen

Traficom on toiminut nykyisen lain 17 §:n mukaisesti valvontaviranomaisena, jonka tehtävänä on valvoa lain 7 §:n noudattamista. Traficomin valvonnan alaisia rakennuksia paljon, Motivan arvion mukaan 49 000 kappaletta, ja ne sijoittuvat maantieteellisesti ympäri Suomea. Valvonta vaatii lähes aina paikan päällä käyntiä. Traficom on tuonut esiin, että se ei käytännössä pysty toteuttamaan valvontaa resurssien takia. Traficomin tulee tarkastusten yhteydessä esittää pyyntö kuntien rakennusvalvontaan, mikä luo huomattavan määrän ylimääräistä työtä. Lisäksi jatkossa valvontavastuut Traficomin ja rakennusvalvontaviranomaisen välillä saattaa aiheuttaa epäselvyyksiä, sillä rakennusvalvontaviranomainen on valvonut uuden rakennuksen latauspistevaati-
musta rakentamislupavaiheessa, mutta olemassa olevia rakennuksia valvoo Traficom.

Traficomin katsottiin olevan soveltuva viranomainen valvomaan voimassa olevan lain 7 §:n noudattamista, koska se toimii tällä hetkellä jakeluinfralain mukaisena valvontaviranomaisena valvoen julkisia latauspisteitä. Siten olemassa olevien rakennusten latauspisteiden valvonnan katsottiin vahvistavan Liikenne- ja viestintäviraston asemaa latauspisteitä valvovana viranomaisena. Valvonnan arvioitiin työllistävän Liikenne- ja viestintävirastoa vuosina 2024–2030 noin 0,5–1 henkilötyövuotta. Vaihtoehdona olisi siirtää valvontatehtävä kunnan

rakennusvalvontaviranomaiselle. Kuntien tehtävien lisääminen kuitenkin aiheuttaisi kunnissa lisäkustannuksia, ja rakennusvalvontaviranomaisen tehtävät liittyvät perinteisesti pääasiassa rakentamislupavaiheeseen.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Täydentyä

[Täydennetään, kun muiden jäsenvaltioiden toimeenpanosta on mahdollista saada lisätietoa. Toimeenpano on useassa jäsenvaltiossa alkuvaiheessa. Aiemman direktiivin toimeenpanoa latauspisteiden osalta muissa jäsenvaltioissa on selostettu hallituksen esityksessä HE 23/2020 vp sivulta 28 alkaen].

6 Lausuntopalaute

Hallituksen esitys oli lausunnoilla ajalla xx.xx.–xx.xx.2025. [täydennetään lausuntokierroksen jälkeen]

7 Säännöskohtaiset perustelut

1 §. Lain tarkoitus. Lain 1 §:ää muutettaisiin siten, että siinä viitattaisiin uudelleen laadittuun, voimassa olevaan rakennusten energiatehokkuusdirektiiviin. Muita muutoksia pykälään ei tehtäisi.

2 §. Soveltamisala. Voimassa olevan lain 2 §:n 1, 2 ja 4 momenttia ei muutettaisi sisällöllisesti. Jatkossakin laissa säädettäisiin rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä. Lakia sovellettaisiin jatkossakin vain sellaisiin rakennuksiin, joissa käytetään energiaa sisäilmaston ylläpitämiseen. Laki koskee tällaisten rakennusten yhteydessä olevia pysäköintipaikkoja. Lisäksi jatkossakaan lakia ei sovelleta puolustushallinnon käytössä oleviin rakennuksiin.

Voimassa olevan lain 2 §:n 3 momentin mukaan lain 8, 9, 16, 17 ja 21–23 §:ää sovelletaan kuitenkin myös pysäköintitaloihin, jotka on tarkoitettu yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen, vaikka pysäköintitaloissa ei käytettäisi energiaa sisäilmaston ylläpitämiseen. Kyseessä on ollut kansallisesta lainsäädännöstä johtuva lisävaatimus, joka poistettaisiin laista. Kuitenkin pysäköintitalot- ja laitokset voivat tulla lain soveltamisalan piiriin, jos ne ovat sellaisia pysäköintitaloja, jotka ovat fyysisesti rakennuksen yhteydessä.

Voimassa olevassa laissa soveltamisalasta on säädetty kunkin säännöksen yhteydessä erikseen. Siirtämällä kaikki soveltamisalaa koskevat säännökset lain 2 §:ään selkeytettäisiin soveltamisalaa ja lyhennettäisiin lain muita pykäläiä.

Uuden 4 momentin mukaan lain 5 b §, 5 d §, 6 § ja 6 a §:ää sovelletaan sellaisiin pysäköintipaikkoihin, jotka sijaitsevat rakennuksessa tai fyysisesti rakennuksen yhteydessä. Fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitsevat pysäköintialueet määritellään ehdotetun lain 3 §:ssä. Voimassa olevan lain mukaan olemassa olevien rakennusten osalta pysäköintipaikkojen on oltava rakennuksessa tai kiinteistöllä. Näin ollen soveltamisalaan selkeytettäisiin siten, että kyseisten paikkojen ei tarvitsisi sijaita samalla kiinteistöllä. Näin rajattaisiin soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset pysäköintipaikat, jotka sijaitsevat kiinteistöllä, mutta jotka eivät suoraan liity kyseisen rakennuksen käyttäjien pysäköintiin. Se, milloin pysäköintipaikkojen katsottaisiin olevan

tarkoitettu fyysisesti rakennuksen yhteydessä, ratkaistaisiin tapauskohtaisesti. Suurimmassa osassa tapauksia tämä olisi selvää. Usein rakennuksen ja pysäköintipaikkojen omistajat ovat sama ja pysäköintipaikat, jotka kuuluvat rakennukselle, on selvästi merkitty ja erilaisin omistus- ja hallintajärjestelyin osoitettu. Pysäköintipaikat, jotka on tarkoitettu rakennuksen käyttäjille, voisivat sijaita rakennuksen kellarissa, kattotasossa tai myös esimerkiksi myös rakennuksen vierisellä pysäköintialueella (ks. luku 5.1.2). Ne voisivat sijaita myös eri kiinteistöllä

Uudessa 6 momentissa säädettäisiin siitä, että 5 c, 5 e ja 6 a §:ää sovelletaan, jos pysäköintialue sijaitsee rakennuksen sisäpuolella tai fyysisesti rakennuksen yhteydessä ja laajamittainen korjaus kattaa pysäköintialueen tai pysäköintialueen sähköinfrastruktuurin. Fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitseva pysäköintialue ja laajamittainen korjaus määritellään tarkemmin ehdotetun lain 3 §:ssä.

Ehdotetussa uudessa 7 momentissa säädettäisiin siitä, että latauspistevalvoitteet tulevat sovellettaviksi, kun rakennukseen haetaan rakentamislain (751/2023) 42 §:n mukainen rakentamislupa. Tämä ei muuttuisi voimassa olevasta laista, mutta koska kyseessä soveltamisalaa koskeva säännös, se siirrettäisiin lain 2 §:ään toiston vähentämiseksi.

3 §. Määritelmät. Lain 3 §:n määritelmiin lisättäisiin määritelmät latauspisteelle, putkitukselle, esikaapeloinnille, laajamittaiselle korjaukselle, julkiselle elimelle, katetulle pysäköintipaikalle, älylataukselle ja kaksisuuntaiselle lataukselle sekä päivitettäisiin latauspistevalmiutta koskevaa määritelmää. Samalla muiden määritelmien numerointi muuttuu.

Ehdotetun lain 3 §:n 1 kohdassa säädettäisiin latauspisteen määritelmästä. Voimassa olevan lain 3 §:ssä ei ole määritelmää latauspisteelle. Voimassa olevan lain 9 §:n 1 momentin mukaan lain 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU liitteen II teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä. Latauspisteitä koskeva määritelmä siirrettäisiin voimassa olevan 9 §:stä ehdotetun lain 3 §:ssä oleviin määritelmiin ja sitä täsmennettäisiin.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 2 artiklan 33 kohdan mukaan direktiivissä tarkoitetaan latauspisteellä jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 48 kohdassa määriteltyä latauspistettä. Mainitun kohdan mukaan latauspisteellä tarkoitetaan sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua kiinteää tai liikkuvaa, verkossa tai sen ulkopuolella olevaa rajapintaa, jossa voi olla yksi tai useampi liitin eri liitintyyppinä varten, mutta jolla voidaan ladata vain yksi sähköajoneuvo kerrallaan, lukuun ottamatta antoteholtaan enintään 3,7 kW:n laitteita, joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen. Latauspisteen olisi siis oltava sellainen, että se on tarkoitettu sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon. Alle 3,7 kW laitteet olisivat latauspisteitä ainoastaan siinä tapauksessa, että niiden *ensisijainen* tarkoitus on sähköajoneuvon lataaminen. Lisäksi asetuksen liitteen mukaan sähköajoneuvojen normaalitehoiset vaihtovirtalatauspisteet on varustettava yhteen toimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2:2017 kuvailluilla tyyppin 2 pistorasioilla tai ajoneuvon liittimillä. Asetuksessa jaotellaan latauspisteet tehon mukaan seuraaviin tyypeihin:

- suuritehoinen latauspiste on antoteholtaan yli 22 kW:n latauspiste
- normaalitehoinen latauspiste on antoteholtaan enintään 22 kW:n latauspiste.

Asetuksen mukaan ”antoteho” tarkoittaa teoreettista enimmäistehoa, jonka latauspiste, -asema tai -kenttä tai maasähkön syöttölaitteisto voi tuottaa kyseiseen latauspisteeseen liitettyihin ajoneuvoihin. Asetus ei siten edellytä kyseisen tehon olevan jatkuvasti käytettävissä. Usein

esimerkiksi kuormanhallinnalla saatetaan rajata lataustehoa väliaikaisesti matalammaksi. Vaikka tavanomaisesta suojakosketinpistorasiasta (Suko) on mahdollista ladata sähköautoa hitaalla nopeudella, ei jakeluinfradirektiivi tunnista sitä latauspisteeksi.

Käytännössä viittauksesta jakeluinfra-asetuksen määritelmiin seuraa direktiivin mukaisen latauspisteen olevan tyyppin 2 pistokkeella varustettu niin sanottu peruslatauslaite tai CCS -pistokkeella varustettu tasavirtalatauslaite. Asetuksen määritelmä sallii lataustehon olevan myös alle 3,7 kW, mikäli kyseessä on sähköajoneuvon lataukseen tarkoitettu laite. Tavanomainen Suko-pistorasia sen sijaan ei täytä määritelmää, sillä kyseessä on alle 3,7 kW tehoinen laite, jonka ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen.

Jäsenvaltioiden harkinnassa on, että säädetäänkö kansallisessa lainsäädännössä siitä, onko kyseessä oltava normaalitehoinen tai suuritehoinen latauspiste tai säädetäänkö latauspisteelle tehovaatimusta. Näistä ei säädettäisi erikseen. Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevista teknisistä vaatimuksista säädettäisiin edelleen lain 9 §:ssä.

Latauspistevalmiuden määritelmää täsmennettäisiin. Latauspistevalmiudella tarkoitettaisiin jatkossa joko putkitusta tai esikaapelointia. Putkitus ja esikaapelointi määriteltäisiin erikseen. Putkituksella tarkoitettaisiin putkitusta tai muita johtoteitä, joihin voidaan myöhemmin asentaa tarvittava kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten. Putkitus ymmärrettäisiin laajasti. Parkkihallissa putkituksiksi riittävät olemassa olevat kaapelihyllyt tai vastaavat sekä seinäläpiviennit. Esikaapeloinnilla tarkoitettaisiin kaikkia toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen latauspisteiden asentamiseksi, mukaan lukien datansiirto, kaapelit, kaapelireitit ja tarvittaessa sähkömittarit. Esikaapeloinnin määritelmä vastaisi direktiivin 2 artiklan 33) kohdan määritelmää.

Päivitetyn direktiivin mukaan valmiuksia tehtäessä on huomioitava myös L-luokan sähköajoneuvojen lataamisen mahdollisuus tulevaisuudessa. Valmiuden rakentamisen kannalta tällä lisäyksellä ei kuitenkaan ole merkitystä, sillä L-luokan ajoneuvojen kuten mopojen, moottoripyörien tai sähköpyörien lataus ei vaadi latausvalmiudelta mitään, mitä autojen latausvalmiudessa ei olisi.

Laajamittaisen korjauksen määritelmässä viitattaisiin jatkossa rakentamislaisissa olevaan määritelmään laajamittaisesta korjauksesta. Sisällöllisesti määritelmä ei muuttuisi.

Julkisen elimen määritelmä on syytä lisätä lakiin, sillä ehdotetun lain 5 a §:ssä säädettäisiin jatkossa erikseen julkisen elimen omistaman rakennuksen latauspisteitä ja latauspistevalmiuksia koskevista vaatimuksista. Julkisella elimellä tarkoitettaisiin direktiivin (EU) 2023/1791 2 artiklan 12 kohdassa määriteltyjä julkisia elimiä. Määritelmä vastaa rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 2 artiklan 5 kohdan määritelmää. Kyseisen kohdan mukaan julkisilla elimillä tarkoitetaan kansallisia, alueellisia tai paikallisia viranomaisia ja kyseisten viranomaisten suoraan rahoittamia ja hallinnoimia yksiköitä, jotka eivät kuitenkaan ole luonteeltaan teollisia tai kaupallisia.

Pykälään lisättäisiin älylatauksen ja kaksisuuntaisen latauksen määritelmät. Määritelmät vastaisivat rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 2 artiklan 37 ja 38 määritelmiä. Älylatauksella tarkoitettaisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 (ns. uusittu RED III-direktiivi) 2 artiklan toisen kohdan 14 m alakohdassa määriteltyä älylatausta. Kyseisen alakohdan mukaan älylatauksella tarkoitetaan lataustoimintoa, jossa akkuun siirrettävän sähkönsäätö intensiteetti säätyy dynaamisesti sähköisen tiedonsiirron kautta saadun tiedon perusteella. Kaksisuuntaisen latauksen määritelmän osalta rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä viitataan ja ehdotetussa laissa viitattaisiin jakeluinfra-asetuksen määritelmään, jonka mukaan

kaksisuuntaisella latauksella tarkoitetaan älylataustoimintoa, jossa sähkön virtauksen suunta voidaan kääntää vastakkaiseksi siten, että sähkö virtaa akusta siihen latauspisteeseen, johon se on liitetty.

Ehdotetussa muutoksessa määriteltäisiin myös se, että fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitsevalla pysäköintialueella tarkoitettaisiin autojen pysäköintialuetta, joka on tarkoitettu rakennuksen asukkaiden, vierailijoiden tai työntekijöiden käyttöön ja joka sijaitsee kiinteistöalueella tai rakennuksen välittömässä läheisyydessä. Määritelmä vastaisi rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 2 artiklan 65) kohdan mukaista määritelmää. Voimassa olevan lain mukaan pysäköintipaikkojen olisi sijaittava samalla kiinteistöllä. Pysäköintialueet voidaan kuitenkin järjestää usein eri tavoin, eikä pysäköintiratkaisut välttämättä aina seuraa aina kiinteistöjen rajoja. Uusi määritelmä selkeyttäisi sitä, milloin pysäköintialue katsottaisiin rakennukseen kuuluvaksi.

Lakiin lisättäisiin määritelmä polkupyörien pysäköintipaikasta. Kyseessä on direktiivin mukainen määritelmä. Sen mukaan polkupyörien pysäköintipaikalla tarkoitetaan vähintään yhdelle polkupyörälle osoitettua pysäköintitilaa.

Pykälässä määriteltäisiin myös toiminnallisesti toteutettavissa oleva ratkaisu. Määritelmän mukaan toiminnallisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla tarkoitettaisiin ratkaisua, jonka seurauksena järjestelmän, rakennuksen tai rakennuksen osan käyttö ei sellaisenaan heikenny tai esty ratkaisun vaikutuksesta.

4 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön. Lain 4 §:n 1 momenttia muutetaan niin, että siitä poistetaan viittaus rakentamislain numeroon. Rakentamislain numeroon on viitattu aiemmin lain 3 §:ssä.

2 luku. Sähköajoneuvojen latauspisteitä, latauspistevalmiuksia ja polkupyöräpaikkoja koskevat vaatimukset rakennuksissa. Lain 2 luvun otsikkoa täsmennettäisiin kattamaan myös polkupyöräpaikkoja koskevat vaatimukset.

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

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. Tätä valvoo voimassa olevan lain 17 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto.

Nyt kyseistä vaatimusta tarkennettaisiin niin, että latauspiste olisi asennettava jokaista kymmentä pysäköintipaikkaa kohden. Jos pysäköintipaikkoja olisi 20 tai alle, velvoite ei soveltuisi. Jos pysäköintipaikkoja on 21, tulisi latauspisteitä olla kaksi. Jos pysäköintipaikkoja olisi 50, latauspisteitä tulisi olla 5. Jos pysäköintipaikkoja on 100, latauspisteitä tulisi olla 10.

Toinen vaihtoehto latauspisteille olisi putkitus 50 prosentille osuudelle pysäköintipaikoista. Direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat päättää, asettavatko ne vaatimukseksi joko yhden latauspisteen yli 20 pysäköintipaikkaa kohden vai putkituksen vähintään 50 prosentin osuudelle autopysäköintipaikoista. Myös näiden yhdistelmä on mahdollinen. Ehdotetun säännöksen mukaan rakennuksen omistaja saisi päättää, kumman vaatimuksen se täyttää. Näin mahdollistettaisiin

rakennuksen omistajan mahdollisimman suuri liikkumavara siinä, minkä velvoitteen täyttämisen se katsoo soveltuvan itselleen paremmin.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä edellytetään, että olemassa oleviin muihin kuin asuinrakennuksiin asetetaan vaatimukset polkupyörille. Näin ollen ehdotetussa 5 §:ssä säädettäisiin, että kyseisissä rakennuksissa olisi myös tarjottava polkupyörien pysäköintipaikkoja, joiden osuus on vähintään 15 prosenttia rakennuksen keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia sen kokonaiskäyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille. Rakennuksen omistaja saisi itse päättää, kumman edellytyksen se täyttää tarjotessaan polkupyöräpaikkoja.

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. Pysäköintipaikkoihin ei sovelleta laatuvaatimuksia ja rakennuksen omistajan vastuulla olisi määritellä se, minkä se katsoo olevan rakennuksen keskimääräinen kapasiteetti tai kokonaiskapasiteetti.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 14 artiklan 2 kohdan 3 alakohdan mukaan jäsenvaltiot voivat lykätä tämän vaatimuksen täytäntöönpanoa 1 päivään tammikuuta 2029 saakka kaikkien sellaisten muiden kuin asuinrakennusten osalta, jotka on perusparannettu tämän direktiivin voimaantuloa edeltävien kahden vuoden aikana ennen 28 päivää toukokuuta 2024 direktiivin 2010/31/EU 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti vahvistettujen kansallisten vaatimusten noudattamiseksi. Kyseinen vaatimus viittaa voimassa olevan lain 7 §:ään, joka kuitenkin kumottaisiin osana tätä lakia. Näin ollen, mikäli rakennukseen on tehty ajalla 28.5.2022–28.5.2024 sähköautojen latauspisteitä, jolla on täytetty voimassa olevan lain latauspistevalvoitetta, tarvitsee uusia vaatimuksia noudattaa vasta 1.1.2029.

5 a §. Julkisen elimen omistama rakennus. Lakiin lisättäisiin uusi 5 a §, jossa säädettäisiin julkisen elimen omistaman muun kuin asuinrakennuksen latauspistevaatimuksista. Julkinen elin määritellään ehdotetun lain 3 §:ssä. Julkisilla elimillä tarkoitettaisiin kansallisia, alueellisia tai paikallisia viranomaisia ja kyseisten viranomaisten suoraan rahoittamia ja hallinnoimia yksiköitä, jotka eivät kuitenkaan ole luonteeltaan teollisia tai kaupallisia. Näitä koskisi velvoite asentaa esikaapelointi 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista viimeistään 1.1.2033. Vaatimus koskee kaiken kokoisia pysäköintialueita, kun taas 5 § koskee yli 20 pysäköintipaikan pysäköintialueita. Taustalla on se, että julkisten elinten omistamien tai niiden käytössä olevien rakennusten olisi näytettävä esimerkkiä osoittamalla, että ympäristö- ja energiatekijät otetaan huomioon rakennuksissa. Säännöksellä toimeenpantaisiin direktiivin 14 artiklan 2 kohdan 2 alakohta.

5 b §. Uusi muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa. Kun ehdotetun lain 5 §:ssä säädettäisiin *olemassa oleviin* muihin rakennuksiin kuin asuinrakennuksiin vaadittavista sähköajoneuvojen latauspisteistä, ehdotetun lain 5 b §:ssä säädettäisiin *uusia*, muita kuin asuinrakennuksia koskevista latauspistevaatimuksista. Lainsäädännön selkeyden vuoksi voimassa olevat säännökset jaoteltaisiin uudelleen useampaan pykälään. Lain

2 §:ssä säädettäisiin siitä, että uusien rakennusten tapauksessa latauspistevelvoitteet tulevat sovellettaviksi, kun rakennukseen haetaan rakentamislain (751/2023) 42 §:n mukainen rakentamislupa.

Aiempaan vaatimukseen verrattuna merkittävä muutos on se, että aiemmin vaatimukset koskivat niitä rakennuksia, joilla oli enemmän kuin 10 pysäköintipaikkaa. Lisäksi uutena vaatimuksena on se, että latauspisteitä on asennettava yksi jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden, kun aiemmin vaatimuksena oli yksi latauspiste koko pysäköintialueelle.

Edelleen kyseinen vaatimus tulisi sovellettavaksi, kun kyse on sellaisesta uudesta rakennuksesta, jonka rakentamiseen on haettava rakentamislain (751/2023) 42 §:n mukainen rakentamislupa. Kyseinen edellytys olisi jatkossa lain 2 §:ssä.

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä edellytetään, että olemassa oleviin muihin kuin asuinrakennuksiin asetetaan vaatimukset polkupyörille. Näin ollen myös ehdotetussa 5 a §:ssä säädettäisiin polkupyöräpysäköintipaikoista. Tältä osin pätsivät samat perustelut, kuin ehdotetussa 5 §:ssä.

5 c §. Laajamittaisesti korjattava muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa.

Uudessa 5 c §:ssä säädettäisiin siitä, millaisia latauspistevaatimuksia laajamittaisesti korjattavalla muulla rakennuksella kuin asuinrakennuksella olisi. Voimassa olevassa laissa laajamittaisesti korjattavan muun kuin asuinrakennuksen latauspistevaatimuksista säädetään lain 6 §:ssä.

Lain 2 §:n soveltamisalaa koskevassa säännöksessä säädettäisiin siitä, että ehdotettua 5 c §:ää sovelletaan, jos pysäköintialue sijaitsee rakennuksen sisäpuolella tai fyysisesti rakennuksen yhteydessä ja laajamittainen korjaus kattaa pysäköintialueen tai pysäköintialueen sähköinfrastruktuurin. Laajamittainen korjaus ja fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitseva pysäköintialue olisi määritelty ehdotetun lain 3 §:ssä.

Ehdotetun 5 c §:n mukaan laajamittaisesti korjattavaan muuhun rakennukseen kuin asuinrakennuksen, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, olisi asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden ja asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista sekä putkitus loppuihin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi säädettäisiin polkupyöräpaikkoja koskevista vaatimuksista. Polkupyöräpysäköinnin järjestämisen osalta soveltuisivat samat lievennykset, kuin 5 ja 5 b §:ssä, ja ehdotetun 5 §:n perusteluissa sanottu pätsi myös 5 c §:ään.

5 d §. Uusi toimistorakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa. Ehdotetun lain uudessa 5 d ja 5 e §:ssä säädettäisiin toimistorakennuksia koskevista latauspistevaatimuksista. Toimistorakennuksia koskisi tiukemmat vaatimukset kuin muita rakennuksia. Poiketen siitä mitä ehdotetussa lain 5 b §:ssä säädetään, kun kyseessä olisi uusi toimistorakennus, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, rakennuksen yhteyteen on asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kahta pysäköintipaikkaa kohden. Kyseisellä velvoitteella pantaisiin täytäntöön direktiivin 14 artiklan 1 kohdan 4 alakohta.

5 e §. Laajamittaisesti korjattava toimistorakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa. Poiketen siitä mitä ehdotetussa 5 c §:ssä säädetään, kun kyseessä on laajamittaisen korjauksen kohteena oleva toimistorakennus, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, rakennuksen yhteyteen on asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kahta

pysäköintipaikkaa kohden. Kyseisellä velvoitteella pantaisiin täytäntöön direktiivin 14 artiklan 1 kohdan 4 alakohta.

6 §. Uusi asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 3 pysäköintipaikkaa. Pykälässä säädettäisiin uuden asuinrakennuksen latauspistevaatimuksista. Direktiivin mukaan vaatimus koskisi jatkossa sellaisia asuinrakennuksia, joissa on vähintään 3 pysäköintipaikkaa.

Verrattuna laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten latauspistevaatimuksiin, uusia asuinrakennuksia koskee lisäksi vaatimus yhden latauspisteen asentamiseen. Lisäksi uuteen asuinrakennukseen olisi asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikokista ja putkitus jäljellä oleviin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi uusissa asuinrakennuksissa olisi tarjottava vähintään kaksi polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä, eli käytännössä asuntoa, kohden.

Uusille asuinrakennuksille on haettava aina rakentamislupa. Ehdotetun 6 §:n 2 momentin mukaan kunta voisi erityisestä syystä mukauttaa pysäköintipaikkojen lukumäärää. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi se, että asuinrakennus rakennetaan täydennysrakennuksena erittäin ahtaalle tontille, eikä polkupyörien pysäköintipaikkoja koskevia vaatimuksia voisi näin ollen noudattaa. Suurimmassa osassa tapauksista uusiin asuinrakennuksiin suunniteltavat pysäköintipaikat täyttäisivät jo direktiivin velvoitteet ilmankin laissa olevaa velvoitetta.

6 a §. Laajamittaisesti korjattava asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 3 pysäköintipaikkaa. Pykälässä säädettäisiin laajamittaisesti korjattavan asuinrakennuksen latauspistevaatimuksista. Ehdotetun 2 §:n soveltamisala olisi merkityksellinen arvioitaessa velvoitetta asentaa latauspisteitä laajamittaisen korjauksen yhteydessä.

Laajamittaisesti korjattavan asuinrakennuksen velvoitteet asentaa latauspisteitä vastaisivat uuden rakennuksen velvoitteita putkituksen ja esikaapeloinnin osalta. Uuteen asuinrakennukseen olisi näiden lisäksi asennettava yksi latauspiste. Myös laajamittaisten korjausten yhteydessä asuinrakennuksissa tulisi tarjota vähintään kaksi polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohti. Myöntäessään rakentamislupaa kunnan rakennusvalvontaviranomainen voisi erityisestä syystä mukauttaa polkupyörien pysäköintipaikkojen lukumäärää koskevia vaatimuksia (ks. 6 §:n perustelut erityisestä syystä). Jos laajamittaisen korjauksen yhteydessä ei ole mahdollista varmistaa kahta polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohden, on polkupyörien pysäköintipaikkoja oltava niin monta kuin on asianmukaista.

9 §. Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat tekniset vaatimukset. Lain 9 §:ssä säädettäisiin edelleen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevista teknisistä vaatimuksista. Pykälän otsikkoa tarkennettaisiin lisäämällä siihen sana ”tekniset”. Latauspisteen määritelmä siirrettäisiin ehdotetun lain 3 §:ään.

Latauspisteiden pitäisi ensinnäkin kyetä älykkääseen lataukseen. Älykäs lataus on määritelty ehdotetun lain 2 §:ssä. Älykästä latausta ei tarvitsi, jos se ei olisi teknisesti toteutettavissa. Lisäksi latauspisteen olisi kyettävä kaksisuuntaiseen lataukseen, mikäli se olisi teknisesti toteutettavissa.

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi myös esikaapeloinnin ja putkituksen mitoituksista direktiivin vaatimalla tasolla. Ehdotetun säännöksen mukaan esikaapelointi ja putkitus olisi mitoitettava siten, että vaadittavaa määrää latauspisteitä voidaan käyttää samanaikaisesti ja tehokkaasti. Mitoituksen tulisi tukea tarpeen mukaan kuormituksen tai latauksen hallintajärjestelmän asentamista, siinä määrin kuin se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa ja perusteltua.

Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin myös siitä, että tässä laissa tarkoitettut latauspisteet voivat myös olla jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitettulla tavalla yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä. Näin ollen latauspisteiden ei tarvitsisi olla yleisesti saatavilla, vaan ne voisivat olla esimerkiksi pelkästään henkilökunnan käytössä.

Ehdotetun pykälän 4 momentin vaatimus siitä, että vähintään yhden latauspisteen on oltava asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä, vastaa voimassa olevan lain vaatimusta. Kyseisellä vaatimuksella varmistetaan se, että myös esteettömiä pysäköintipaikkoja tarvitsevilla henkilöillä on mahdollisuus sähköauton lataamiseen.

10 §. Poikkeus koskien rakennuksen laajamittaisen korjaamisen kustannuksia. Lain 10 §:ssä säädettäisiin rakennusten arvoa koskevasta poikkeuksesta. Direktiivin 14 artiklan 5 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 14 artiklan 1, 2 ja 4 kohtaa tiettyihin rakennusluokkiin, kun latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista. Näin ollen ehdotetaan säädettäväksi, että lain velvoitteita ei sovellettaisi, jos latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittäisivät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista. Poikkeusta voisi soveltaa myös niissä tapauksissa, joissa ei tosiasiaa tehdä laajamittaista korjausta, eli niissä tapauksissa, kun arvioidaan latauspistevaatimusten soveltamista olemassa olevaan rakennuskantaan lain 5 §:n mukaisesti.

Taulukossa 6 on esitetty rakennustyyppittäisiä arvioita laajamittaisen korjauksen ylittävästä kustannuksesta perustuen rakennusten keskimääräisiin jälleenhankintakustannuksiin. Taulukossa on lisäksi laskettu paljonko 10 prosentin näistä kustannuksista olisi. Poikkeus jättäisi mahdollistaisi merkittävän osan vanhasta, huonokuntoisesta ja mahdollisesti runsaasti pysäköintipaikkoja sisältävästä rakennuskannasta jättämisen vaatimusten ulkopuolelle. Toisaalta, mikäli pysäköintipaikkojen määrä on pieni, jää latauspisteitä koskevien vaatimustenkin kustannus pieneksi, mikä vähentää rajauksen soveltamismahdollisuuksia.

Taulukko 6. Keskimääräisiä rakennusten jälleenhankinta-arvoja, ja raja latauspisteiden ja niiden valmiuksien kustannuksille, jonka ylittyen direktiivi sallii poikkeamisen vaatimuksista.

Eri tyyppisten rakennusten jälleenhankinta-arvot ja laajamittaisen korjauksen hinta keskimäärin					
	koko keskimäärin/m ²	jälleenhankinta-arvo keskimäärin euroa/m ²	jälleenhankinta-arvo keskimäärin/euroa	laajamittaisen korjauksen rajahinta	voidaan jättää soveltamatta, jos kustannus on yli tämä/euroa
pientalot	154	657,46	101249	25300	2530
asuin kerrostalot	1692	657,46	1112422	278100	27810
toimistorakennukset	1881	911,09	1713760	428400	42840
opetusrakennukset	1845	976	1800720	450200	45020

hoitoalan rakennukset	1849	1093	2020957	505200	50520
kokoontumisrakennukset	754	920	693680	173400	17340

11 §. Muiden kuin asuinrakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Lain 11 §:ssä säädettäisiin muiden rakennusten, kuin asuinrakennusten varustamisesta automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Voimassa olevassa laissa velvollisuus varustaa rakennus automaatio- ja ohjausjärjestelmällä on jaettu kolmeen eri pykälään: 11 § koskee uuden rakennuksen varustamista automaatio- ja ohjausjärjestelmällä, 12 § korjaus- ja muutostyön kohteena olevan rakennuksen varustamista automaatio- ja ohjausjärjestelmällä ja lain 13 § olemassa olevan rakennuksen varustamista automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Voimassa olevassa laissa rakennuksia koskevat velvoitteet oli jaoteltu eri säännöksiin selvyyden takia. Olemassa olevia rakennuksia koskeva velvoite tuli voimaan 31.1.2024, joten selvyyden vuoksi lakiin otettiin erilliset säännökset koskien uusia sekä korjaus- ja muutostyön kohteena oleville rakennuksille, jotta näiden rakennusten ei tarvitsisi varustaa rakennusta uudelleen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä 13 §:n mukaan 31 päivään joulukuuta 2024 mennessä. Koska kaikki pykälän soveltamisalaan kuuluvat rakennukset tulisi nyt lain mukaan olla varustettu automaatio- ja ohjausjärjestelmällä, voidaan tästä säätää jatkossa yhdessä säännöksessä.

Ehdotetun 11 §:n mukaan rakennuksen omistajan olisi huolehdittava rakennusten varustamisesta automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Kaikkien käytössä olevien muiden kuin asuinrakennusten, joiden lämmitysjärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, tai joiden ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, tulee olla varustettu automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Tämä koskee tällä hetkellä olemassa olevia, uusia sekä laajamittaisesti korjattavia rakennuksia.

Lisäksi ehdotetussa 11 §:ssä asetettaisiin uusi vaatimus automaatio- ja ohjausjärjestelmien asentamiselle. Ehdotetun 2 momentin mukaan rakennuksen omistajan olisi huolehdittava 1 tammikuuta 2029 mennessä, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka lämmitysjärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 70 kilowattia, tai jonka ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 70 kilowattia, olisi varustettava rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Näin ollen vaatimus automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentamisesta koskeva vaatimus kiristyisi vuoden 2029 alusta. Vaatimus koskisi sellaisia rakennuksia, jotka ovat käytössä vuoden 2029 alussa, ei vain vuoden 2029 alusta alkaen rakennettavia tai korjattavia rakennuksia.

12 §. Uusien ja laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten varustaminen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Ehdotetussa uudessa 12 §:ssä säädettäisiin asuinrakennusten varustamisesta automaatio- ja ohjausjärjestelmällä. Ehdotettu pykälä koskisi vain uusia ja laajamittaisesti korjattavia asuinrakennuksia. Näin ollen säännös ei velvoittaisi siihen, että olemassa olevia rakennuksia tulisi korjata vaatimusten mukaisiksi. Uudelleenlaaditussa rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä kyseisestä vaatimuksesta säätäminen tuli pakolliseksi, kun aiemman direktiivin mukaan jäsenvaltioilla oli mahdollisuus säätää siitä.

Uusissa ja laajamittaisesti korjattavissa asuinrakennuksissa olisi säännöksen mukaan oltava ensinnäkin jatkuva sähköinen seurantatoiminto, jolla mitataan järjestelmien tehokkuutta ja ilmoitetaan rakennuksen omistajille tai isännöitsijöille, jos siinä on tapahtunut merkittäviä muutoksia ja kun järjestelmän huolto on tarpeen. Toiseksi rakennuksissa olisi oltava tehokkaat

ohjaustoiminnot, joilla varmistetaan energian optimaalinen tuottaminen, jakelu, varastointi ja käyttö sekä vesikierron tasapainotus. Rakennuksessa tulisi myös olla kyky reagoida ulkoisiin signaaleihin ja mukauttaa energiankulutusta.

Asuinrakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevasta poikkeuksesta säädetään lain 15 §:ssä. Lain 12 §:n velvoitteita ei näin ollen sovelleta, jos se ei olisi taloudellisesti, teknisesti ja toiminnallisesti toteutettavissa.

13 §. Muiden kuin asuinrakennusten varustaminen automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla. Ehdotetussa 13 §:ssä säädettäisiin uudesta vaatimuksesta rakennusten varustamisella automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin kahdesta määräajasta automaattisten valaistusten säätämiseksi.

Ensinnäkin 1.1.2028 mennessä automaattiset valaistuksen säätölaitteet tulisi olla asennettuina sellaisiin muihin kuin asuinrakennuksiin, joiden lämmitysjärjestelmien, ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen tilojen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 290 kW.

Toiseksi, 1.1.2030 mennessä automaattiset valaistuksen säätölaitteet tulisi olla asennettuina sellaisiin muihin kuin asuinrakennuksiin, joiden lämmitysjärjestelmien, ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen tilojen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 70 kW.

Lisäksi pykälässä säädettäisiin siitä, että automaattiset valaistuksen säätölaitteet on sijoitettava vyöhykkeittäin sopivalla tavalla, ja niissä olisi oltava läsnäolo-ohjaus.

Ehdotetun 13 §:n soveltamisalaa rajaisi ehdotettu 15 §, jonka mukaan 13 §:ää ei sovelleta, jos rakennuksen varustaminen automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa.

14 §. Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevat vaatimukset. Kuten voimassa olevassa säännöksessä, lain 14 §:ssä säädettäisiin rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevista vaatimuksista. Pykälän 1–3 kohtaa ei muutettaisi. Pykälään lisättäisiin kuitenkin uudelleenlaaditun rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatima kohta, jonka mukaan rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän olisi myös kyettävä seuraamaan sisäympäristön laatua. Sisäympäristön laatu ehdotetaan määriteltäväksi lain 3 §:ssä, jonka 18 kohdan mukaan sisäympäristön laadulla tarkoitettaisiin sellaista rakennuksen sisätilojen arvioinnin tulosta, joka vaikuttaa rakennuksen käyttäjien terveyteen ja hyvinvointiin ja joka perustuu muun muassa lämpötilaan, kosteuteen, ilmanvaihtokertoimeen ja epäpuhtauksien esiintymiseen liittyviin parametreihin.

15 §. Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän ja automaattisten valaistuksen säätölaitteiden asentamisvelvollisuutta koskevat poikkeukset. Lain 15 §:ssä säädettäisiin asentamisvelvollisuutta koskevista poikkeuksista, kuten ennenkin. Pykälään lisättäisiin myös asuinrakennuksia ja automaattisia valaistuksen säätölaitteita koskevat poikkeukset.

Pykälän 1 momentin mukaan mitä 11 §:ssä säädetään, ei sovellettaisi, jos rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa tai jos 14 §:n vaatimukset voidaan täyttää useamman järjestelmän kokonaisuudella, joka myös voi liittyä useaan rakennukseen. Säännös vastaa voimassa olevaa. Pykälän 2 momentin mukaan mitä 12 §:ssä säädetään, ei sovellettaisi, jos rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen ei ole teknisesti, taloudellisesti toteutettavissa tai toiminnallisesti toteutettavissa.

Ehdotetun pykälän 3 momentin mukaan mitä 13 §:ssä säädetään, ei sovellettaisi, jos rakennuksen varustaminen automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa. Taloudellinen, tekninen ja toiminnallinen toteutettavuus määritellään lain 3 §:ssä.

15 a §. Eräiden rakennusten vapauttaminen tarkastusvaatimuksesta. Pykälässä päivitetäisiin viittaus uudelleenlaadittuun rakennusten energiatehokkuusdirektiiviin. Muita muutoksia säännökseen ei tehtäisi.

17 §. Valvontaviranomainen. Pykälän 1 momentin viittaus tämän lain 7 §:ään muutettaisiin viittaamaan tämän lain 5 §:ään. Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi jatkossakin sähköajoneuvojen latauspisteiden varustamista. Valvontaa suoritettaisiin pistokoelunonteisesti. Valvontaa tehtäisiin jatkossakin yhdessä rakennusvalvontojen kanssa ja tietoa valvontaa varten kerättäisiin esimerkiksi rakennetun ympäristön tietojärjestelmään toimitettavista rakentamislupatiedoista.

18 §. Oikeus tehdä tarkastuksia. Pykälän viittaus 7 §:ään muutettaisiin viittaukseksi 5 §:ään. Pykälään ei tehtäisi muita muutoksia.

19 §. Pakkokeinot. Pykälän viittaus 7 §:ään muutettaisiin viittaukseksi 5 §:ään. Pykälään ei tehtäisi muita muutoksia.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Rakennusten teknisten järjestelmien energiatehokkuuden vaatimuksista on säädetty ympäristöministeriön asetuksessa eräiden teknisten järjestelmien energiatehokkuuden vaatimuksista (718/2020). Asetus on annettu alueidenkäyttölain (132/1999) 117 g §:n 4 momentin ja 150 f §:n 4 momentin nojalla. Kyseiset säännökset ovat nykyään rakentamislaisissa (751/2023), joka tuli voimaan 1.1.2025.

Teknisiä järjestelmiä koskeva ympäristöministeriön asetus annettaisiin keväällä 2026, ja sillä kumottaisiin aiempi asetus (718/2020). Kyse on teknisistä vaatimuksista, jotka voidaan antaa rakentamislain valtuussäännösten nojalla ympäristöministeriön asetuksena. Asetuksella toimenpantaisiin uudelleenlaaditun rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimukset rakennusten teknisten järjestelmien energiatehokkuudesta. Asetusta on valmisteltu rakennusten energiatehokkuusdirektiivin toimeenpanoon osallistuvassa seurantaryhmässä ja valmisteluryhmässä ja siihen on osallistunut laajasti sidosryhmiä. Asetus oli lausunnoilla ajalla xx.xx.202x–xx.xx.202x.

9 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian, sillä uudelleenlaaditun rakennusten energiatehokkuusdirektiivi tulee saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä viimeistään 28.5.2026.

10 Toimeenpano ja seuranta

Ympäristöministeriö seuraa ehdotettujen säännösten vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa toimenpiteisiin, mikäli tarvetta havaitaan.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Perustuslakivaliokunta lausui latauspiste- ja automaatiolakia koskevasta hallituksen esityksestä (PeVL 26/2020 vp–HE 23/2020 vp). Perustuslakivaliokunnan mukaan lakiehdotus oli

merkityksellinen ennen muuta omaisuuden suojaa koskevan perustuslain 15 §:n kannalta. Sääntely kytkeytyy lisäksi tiiviisti perustuslain 20 §:n mukaiseen ympäristöperusoikeuteen. Vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu 20 §:n 1 momentin mukaan kaikille. Säännöksen piiriin kuuluvat sekä ympäristön tuhoutumisen tai pilaantumisen estäminen että aktiiviset luonnolle suotuisat toimet, ja yksilön osuus voi toteutua sekä aktiivisena tekemisenä että passiivisena pidättymisenä ympäristön vahingoittamisesta (HE 309/1993 vp, s. 66, PeVL 20/2010 vp, s. 2/II, PeVL 6/2010 vp, s. 2/I).

Perustuslakivaliokunta on ympäristövastuun toteutumisen edistämiseen liittyviä omaisuuden suojan rajoituksia tarkasteltaessa kiinnittänyt erityistä huomiota perustuslain omaisuudensuojasäännöksen ja ympäristövastuusäännöksen punnintaan perustuvaan keskinäisyyteeseen. Yhtäältä valiokunta on todennut, että perustuslain 20 §:n ympäristöperusoikeussäännös ei perustaa yksilöllä todennettavissa olevia velvoitteita eikä se myöskään muodostu erilliseksi perusteeksi kohdistaa maanomistajiin erityisesti ulottuvia sietämisvelvoitteita. Toisaalta saman perusoikeussäännöksen osina niillä kummallakin voi olla vaikutusta toistensa tulkintoihin sen kaltaisessa yhteydessä, jossa pyritään ihmisen ja ympäristön välistä tasapainoa edistäviin lainsäädäntöratkaisuihin (esim. PeVL 55/2018 vp, s. 3, PeVL 10/2014 vp, s. 4/II, PeVL 20/2010 vp, s. 2/II, PeVL 6/2010 vp, s. 2/II). Perustuslakivaliokunta on omaisuuden käyttörajoituksia koskevassa hyväksyttävyy- ja oikeasuhtaisuusarvioinnissa antanut erityistä painoa perustuslain 20 §:ään kiinnittyville perusteille (esim. PeVL 55/2018 vp, s. 4, PeVL 10/2014 vp, s. 4/II, PeVL 36/2013 vp, s. 2/I ja PeVL 6/2010 vp, s. 3/I). Omaisuudensuojan ja ympäristöperusoikeuden tasapainottamistarpeen riittämätön huomioon ottaminen on myös voinut muodostua sääntämiskäytännön vaikuttavaksi seikaksi (PeVL 69/2018 vp, s. 5).

Perustuslakivaliokunta katsoi, että sääntelyssä on kyse rakennuksen omistajaan ja rakennus- tai korjaamishankkeeseen ryhtyvään kohdistuvista velvollisuuksista, joilla pyritään rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen ja ilmastonmuutoksen hillintään. Sääntelyllä oli painavia, perustuslain 20 §:ään kiinnittyviä hyväksyttäviä perusteita.

Perustuslakivaliokunta myös katsoi, että sääntely ei tarkoituksensa ja sisältönsä vuoksi muodostu myöskään oikeasuhtaisuusvaatimuksen vastaiseksi. Merkityksellisiä tältä kannalta ovat muun muassa säännökset velvollisuuksien rajauksista ja siirtymäajoista. Ehdotuksen perustelujen valossa laissa säädettävät velvollisuudet koskivat ennen muuta oikeushenkilöitä. Mikroyritysten omistamat ja käytössä olevat rakennukset oli lisäksi rajattu pois joidenkin velvollisuuksien soveltamisalasta. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan lainsäätäjän liikkumavara omaisuudensuojan näkökulmasta on lähtökohtaisesti suurempi tilanteessa, jossa omaisuuden suoja rajoittava sääntely kohdistuu varallisuusmassaltaan huomattaviin oikeushenkilöihin verrattuna tilanteeseen, jossa tällaisen sääntelyn vaikutukset muodostuvat hyvin välittömiksi oikeushenkilön taustalla olevien luonnollisten henkilöiden asemalle (ks. esim. PeVL 55/2018 vp, s. 3, PeVL 21/2010 vp, s. 2—3 ja PeVL 9/2008 vp, s. 4/I).

Lisäksi perustuslakivaliokunta katsoi, että omaisuudensuojan kannalta nyt ehdotettua parempi ratkaisu olisi korvata laista seuraavia kustannuksia kiinteistönomistajille. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin vakiintuneesti katsonut, ettei perustuslain 15 §:n 1 momentin säännöksestä johdu vaatimusta korvata omistajalle mitä tahansa käyttörajoitusta eikä myöskään täyden korvauksen vaatimusta korvauksia myönnettäessä. Valiokunnan käytännön mukaan omaisuuden käyttörajoituksen korvaaminen on yksi kokonaisarviointiin vaikuttava osatekijä, joka otetaan huomioon valtiosääntöoikeudellisessa arvioinnissa siitä, onko käyttöoikeuden rajoitus omaisuuden perustuslainsuojan kannalta sallittua (esim. PeVL 10/2014 vp, PeVL 24/2012 vp, PeVL 20/2010 vp ja PeVL 6/2010 vp). Perustuslaista ei toisaalta seuraa estettä siinä edellytetyssä paremmalle korvaustasolle, ellei korvausten määrä tämän vuoksi nouse niin korkeaksi, että

perustuslain 20 §:n 1 momentissa tarkoitettu suojeluvastuu joutuu väistymään suojelusta koituvan taloudellisen rasituksen kasvaessa (PeVL 6/2010 vp, s. 4/I, PeVL 20/2010 vp, s. 4).

Nyt ehdotetut säännökset eivät sisällä uudentyyppisiä velvoitteita rakennusten omistajille tai rakennushankkeisiin ryhtyville, vaikka voimassa olevat velvoitteet kuitenkin kiristyvät ja uusina velvoitteina tulisivat muun muassa vaatimukset pyöräpysäköintipaikoista ja valaistuksen säätölaitteista. Kyseessä olisi kuitenkin sellaista vaatimuksista, joilla pyritään rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen ja ilmastonmuutoksen hillintään. Sääntelyllä on näin ollen painavia, perustuslain 20 §:ään kiinnittyviä hyväksyttäviä perusteita eivätkä ne tarkoituksensa ja sisältönsä vuoksi muodostu myöskään oikeasuhtaisuusvaatimuksen vastaisiksi.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

Ponsi

Koska rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain (733/2020) 7 ja 8 §, *muutetaan* 1–3 §, 4 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 5–6 §, 9–15 §, 15 a §, 17 §:n 1 momentti ja 18–19 §, sellaisina kuin niistä ovat 4 §:n 1 momentti, 5–6 § osittain, 11–12 § laissa 758/2023, 9 § osittain laissa 476/2024 ja 15 a § laissa 987/2022 sekä *lisätään* uudet 5 a, 5 b, 5 c, 5 d, 5 e ja 6 a § seuraavasti:

1 §

Lain tarkoitus

Tällä lailla pannaan osaltaan täytäntöön rakennusten energiatehokkuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/1275.

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä.

Tätä lakia sovelletaan vain sellaisiin rakennuksiin, joissa käytetään energiaa sisäilmaston ylläpitämiseen.

Tätä lakia ei sovelleta puolustushallinnon käytössä oleviin rakennuksiin.

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

Tämän lain 5 c, 5 e ja 6 a §:ää sovelletaan, jos pysäköintialue sijaitsee rakennuksen sisäpuolella tai fyysisesti rakennuksen yhteydessä ja laajamittainen korjaus kattaa pysäköintialueen tai pysäköintialueen sähköinfrastruktuurin.

Tämän lain 5 b, 5 c, 5 d, 5 e, 6 ja 6 a §:ää sovelletaan, kun kyse on sellaisesta rakentamishankkeesta, jonka rakentamiseen on haettava rakentamislain (751/2023) 42 §:n mukainen rakentamislupa.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *latauspisteellä* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 (27) 2 artiklan 48 kohdassa määriteltyä latauspistettä;
- 2) *latauspistevalmiudella* putkitusta tai esikaapelointia;
- 3) *putkituksella* putkitusta tai muita johtoteitä, joihin voidaan myöhemmin asentaa tarvittava kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten;

4) *esikaapeloinnilla* kaikkia toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen latauspisteiden asentamiseksi, mukaan lukien datansiirto, kaapelit, kaapelireitit ja tarvittaessa sähkömittarit;

5) *laajamittaisesta korjauksella* rakentamislain 14 §:n 2 momentissa tarkoitettua laajamittaista korjausta;

6) *julkisilla elimillä* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2023/1791 2 artiklan 12 kohdassa määriteltyjä julkisia elimiä;

7) *älylatauksella* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 14 m alakohdassa määriteltyä älylatausta;

8) *kaksisuuntaisella latauksella* asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 11 alakohdassa määriteltyä kaksisuuntaista latausta.

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

10) *asuinrakennuksella* asumiskäyttöön tarkoitettua rakennusta, jonka kerrosalasta vähintään puolet on asumiskäytössä;

11) *polkupyörien pysäköintipaikalla* vähintään yhdelle polkupyörälle osoitettua pysäköintitilaa;

12) *rakennuksen automaatio- ja ohjauksjärjestelmällä* järjestelmää, joka kattaa tuotteet, ohjelmistot ja tekniset palvelut, jotka voivat tukea rakennuksen teknisten järjestelmien energiatehokasta, taloudellista ja turvallista toimintaa automaattisen ohjauksen avulla sekä helpottamalla kyseisten rakennuksen teknisten järjestelmien manuaalista hallintaa;

13) *lämmitysjärjestelmällä* sisäilman käsittelyn edellyttämien osatekijöiden yhdistelmää, jolla lämpötilaa nostetaan;

14) *ilmastointijärjestelmällä* sisäilman käsittelyn edellyttämien osatekijöiden yhdistelmää, jolla lämpötilaa säädelään tai voidaan alentaa;

15) *nimellisteholla* valmistajan vahvistamaa ja takaamaa suurinta mahdollista kilowatteina ilmaistua lämpötehoa, joka voidaan jatkuvassa käytössä tuottaa valmistajan ilmoittamalla hyötysuhteella;

16) *teknisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla* ratkaisua, joka voidaan toteuttaa tekemättä olennaisia muutoksia rakennukseen tai sen lämmitys-, jäähdytys- tai ilmanvaihtojärjestelmään tai näiden yhdistelmiin;

17) *taloudellisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla* ratkaisua, jossa investoinnista odotettavissa olevat kokonaishyödyt ovat suuremmat kuin investointi- ja käyttökustannukset;

18) *toiminnallisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla* ratkaisua, jonka seurauksena järjestelmän, rakennuksen tai rakennuksen osan käyttö ei sellaisenaan heikenny tai esty ratkaisun vaikutuksesta.

18) *sisäympäristön laadulla* sellaista rakennuksen sisätilojen arvioinnin tulosta, joka vaikuttaa rakennuksen käyttäjien terveyteen ja hyvinvointiin ja joka perustuu muun muassa lämpötilaan, kosteuteen, ilmanvaihtokertoimeen ja epäpuhtauksien esiintymiseen liittyviin parametreihin.

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävistä rakentamisluvan noudattamisen valvonnassa säädetään rakentamislaisissa.

Sähköajoneuvojen latauspisteitä, latauspistevalmiuksia ja polkupyöräpaikkoja koskevat vaatimukset rakennuksissa

5 §

Muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa

Sellaiseen muuhun rakennukseen kuin asuinrakennukseen, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa, on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 mennessä:

1) asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kymmentä pysäköintipaikkaa kohden tai putkitus vähintään 50 prosentin osuudelle autopysäköintipaikoista; ja

2) tarjottava polkupyörien pysäköintipaikkoja, joiden osuus on vähintään 15 prosenttia rakennuksen keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia sen kokonaiskäyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille.

Rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, tulee polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista.

Poiketen 1 momentissa säädetystä määräajasta, rakennuksiin, joihin on asennettu latauspisteet aikavälillä 28 toukokuuta 2022–28 toukokuuta 2024, rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain (733/2020) 7 §:n vaatimusten noudattamiseksi, tulee noudattaa tämän pykälän vaatimuksia viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2029.

5 a §

Julkisen elimen omistama muu rakennus kuin asuinrakennus

Tämän lain 5 §:ssä säädetyn lisäksi julkisten elinten omistuksessa tai käytössä olevissa rakennuksissa on oltava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2033.

5 b §

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

Uuteen muuhun rakennukseen kuin asuinrakennukseen, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, on:

1) asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden;

2) asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista sekä putkitus loppuihin pysäköintipaikkoihin; ja

3) tarjottava polkupyörien pysäköintipaikkoja, joiden osuus on vähintään 15 prosenttia rakennuksen keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia sen kokonaiskäyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille.

Rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, tulee polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista.

5 c §

Laajamittaisesti korjattava muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa

Laajamittaisesti korjattavaan muuhun rakennukseen kuin asuinrakennuksen, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, on:

- 1) asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden;
 - 2) asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista sekä putkitus loppuihin pysäköintipaikkoihin; ja
 - 3) tarjottava polkupyörien pysäköintipaikkoja, joiden osuus on vähintään 15 prosenttia rakennuksen keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia sen kokonaiskäyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille.
- Rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, tulee polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista.

5 d §

Uusi toimistorakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa

Poiketen siitä mitä tämän lain 5 b §:n 1 momentin 1 kohdassa säädetään, kun kyseessä on uusi toimistorakennus, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, rakennuksen yhteyteen on asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kahta pysäköintipaikkaa kohden.

5 e §

Laajamittaisesti korjattava toimistorakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa

Poiketen siitä mitä tämän lain 5 c §:ssä säädetään, kun kyseessä on laajamittaisen korjauksen kohteena oleva toimistorakennus, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, rakennuksen yhteyteen on asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kahta pysäköintipaikkaa kohden.

6 §

Uusi asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 3 pysäköintipaikkaa

Sellaisiin uusien asuinrakennuksiin, jolla on enemmän kuin kolme pysäköintipaikkaa, on

- 1) asennettava vähintään yksi latauspiste;
- 2) asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista ja putkitus jäljellä oleviin autopysäköintipaikkoihin; ja
- 3) tarjottava vähintään kaksi polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohti.

Myöntäessään rakentamislupaa kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi erityisestä syystä mukauttaa polkupyörien pysäköintipaikkojen lukumäärää koskevia vaatimuksia.

6 a §

Laajamittaisesti korjattava asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 3 pysäköintipaikkaa

Sellaisiin laajamittaisesti korjattaviin asuinrakennuksiin, joilla on enemmän kuin kolme pysäköintipaikkaa, on

- 1) asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle autopysäköintipaikoista ja kaapeliputkitus jäljellä oleviin autopysäköintipaikkoihin; ja
- 2) tarjota vähintään kaksi polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohti.

Myöntäessään rakentamislupaa kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi erityisestä syystä mukauttaa polkupyörien pysäköintipaikkojen lukumäärää koskevia vaatimuksia. Jos laajamittaisen korjauksen yhteydessä ei ole mahdollista varmistaa kahta polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohden, on polkupyörien pysäköintipaikkoja oltava niin monta kuin on asianmukaista.

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat tekniset vaatimukset

Tässä laissa tarkoitettujen latauspisteiden on kyettävä älykkääseen lataukseen ja kaksisuuntaiseen lataukseen, jos se on teknisesti toteutettavissa.

Tämän lain nojalla asennettavat esikaapelointi ja putkitus on mitoitettava siten, että vaadittavaa määrää latauspisteitä voidaan käyttää samanaikaisesti ja tehokkaasti. Mitoituksen tulee tukea tarpeen mukaan kuormituksen tai latauksen hallintajärjestelmän asentamista, siinä määrin kuin se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa ja perusteltua.

Tässä laissa tarkoitettut latauspisteet voivat myös olla jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitetulla tavalla yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä.

Edellä 5 b ja 5 c §:ssä tarkoitetuista latauspisteistä vähintään yhden kaikkien käytössä olevan latauspisteen tulee olla asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä.

10 §

Poikkeus koskien rakennuksen laajamittaisen korjaamisen kustannuksia

Tämän lain 5, 5 a, 5 c, 5 e ja 6 a §:ää ei sovelleta, jos latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista.

3 luku

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä

11 §

Muiden kuin asuinrakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka

1) lämmitysjärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia;

2) ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia;

3) on varustettu rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä.

Rakennuksen omistajan on huolehdittava 1 tammikuuta 2029 mennessä, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka

1) lämmitysjärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 70 kilowattia;

2) ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 70 kilowattia;

3) on varustettu rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä.

12 §

Uusien ja laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten varustaminen seuranta- ja ohjaustoiminnolla

Uusissa ja laajamittaisesti korjattavissa asuinrakennuksissa on oltava:

- 1) jatkuva sähköinen seuranta- ja ohjaustoiminto, jolla mitataan järjestelmien tehokkuutta ja ilmoitetaan rakennuksen omistajille tai isännöitsijöille, jos siinä on tapahtunut merkittäviä muutoksia ja kun järjestelmän huolto on tarpeen;
- 2) tehokkaat ohjaustoiminnot, joilla varmistetaan energian optimaalinen tuottaminen, jakelu, varastointi ja käyttö sekä vesikierron tasapainotus; ja
- 3) kyky reagoida ulkoisiin signaaleihin ja mukauttaa energiankulutusta.

13 §

Muiden kuin asuinrakennusten varustaminen automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla

Sellaiset muut rakennukset kuin asuinrakennukset, joiden lämmitys- ja ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen tilojen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 290 kW, on varustettava automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2028.

Sellaiset muut kuin asuinrakennukset, joiden lämmitys- ja ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen tilojen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 70 kW, on varustettava automaattisilla valaistuksen säätimillä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2030.

Automaattiset valaistuksen säätölaitteet on sijoitettava vyöhykkeittäin sopivalla tavalla, ja niissä on oltava läsnäolo-ohjaus.

14 §

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevat vaatimukset

Edellä 11 §:ssä tarkoitetun rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän on kyettävä:

- 1) jatkuvasti seuraamaan, kirjaamaan ja analysoimaan energian käyttöä sekä mahdollistamaan käytön mukauttaminen;
- 2) tekemään vertailevaa analyysiä rakennuksen energiatehokkuudesta, havaitsemaan rakennuksen teknisten järjestelmien tehokkuuden heikkenemisen ja ilmoittamaan tiloista tai rakennuksen teknisestä hallinnoinnista vastaavalle henkilölle energiatehokkuuden parantamiseen liittyvistä mahdollisuuksista;
- 3) mahdollistamaan viestintä toisiinsa yhteydessä olevien rakennuksen teknisten järjestelmien ja muiden rakennuksen sisäisten laitteiden kanssa sekä yhteentoimivuus rakennuksen teknisten järjestelmien välillä erilaisesta valmistajakohtaisesta teknologiasta, laitteista ja valmistajista riippumatta; ja
- 4) seuraamaan sisäympäristön laatua.

15 §

Asentamisvelvollisuutta koskevat poikkeukset

Mitä 11 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos:

- 1) rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa; tai
- 2) 14 §:n vaatimukset voidaan täyttää useamman järjestelmän kokonaisuudella, joka myös voi liittyä useaan rakennukseen.

Mitä 12 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos seuranta- ja ohjaustoiminnon asentaminen ei ole teknisesti, taloudellisesti toteutettavissa tai toiminnallisesti toteutettavissa.

Mitä 13 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos rakennuksen varustaminen automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa.

15 a §

Eräiden rakennusten vapauttaminen tarkastusvaatimuksesta

Rakennusten energiatehokkuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/1275 23 artiklan 1 kohdassa säädetyt tarkastusvaatimukset eivät koske:

- 1) 11–13 §:n vaatimukset täyttäviä rakennuksia; eivätkä
- 2) asuinrakennuksia, joissa on:
 - a) jatkuva sähköinen seurantatoiminto, jolla mitataan järjestelmien tehokkuutta ja ilmoitetaan rakennuksen omistajille tai hoitajille, jos tehokkuus on merkittävästi vähentynyt tai järjestelmän huolto on tarpeen; ja
 - b) tehokkaita ohjaustoimintoja, joilla varmistetaan energian optimaalinen tuottaminen, jakelu, varastointi ja käyttö.

4 Luku

Viranomaiset ja valvonta

17 §

Valvontaviranomainen

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on valvoa 5 §:n noudattamista.

18 §

Oikeus tehdä tarkastuksia

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus 5 §:n noudattamisen valvontaa varten päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun tilaan, jonne pääsy on valvonnan kannalta tarpeen, sekä tehdä siellä valvontaan liittyviä tarkastuksia. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

19 §

Pakkokeinot

Jos rakennuksen omistaja ei noudata 5 §:ssä säädettyä velvollisuutta asentaa latauspiste, Liikenne- ja viestintäviraston on kehotettava tätä korjaamaan asiantila asettamassaan määräajassa. Jos latauspistettä asennetaan määräajassa, Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä rakennuksen omistaja asentamaan latauspiste asettamassaan uudessa määräajassa.

Tämä laki tulee voimaan kuuta 20 . _____

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi

Laki

rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain (733/2020) 7 ja 8 §,
muutetaan 1–3 §, 4 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 5–6 §, 9–15 §, 15 a §, 17 §:n 1 momentti ja 18–19 §, sellaisina kuin niistä ovat 4 §:n 1 momentti, 5–6 § osittain, 11–12 § laissa 758/2023, 9 § osittain laissa 476/2024 ja 15 a § laissa 987/2022 sekä
lisätään uudet 5 a, 5 b, 5 c, 5 d, 5 e ja 6 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoitus

Tällä lailla pannaan osaltaan täytäntöön rakennusten energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2010/31/EU ja energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/844.

Tällä lailla pannaan osaltaan täytäntöön *rakennusten energiatehokkuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/1275.*

2 §

2 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä.

Tätä lakia sovelletaan vain sellaisiin rakennuksiin, joissa käytetään energiaa sisäilman ylläpitämiseen.

Tämän lain 8, 9, 16, 17 ja 21–23 §:ää sovelletaan kuitenkin myös pysäköintitaloihin, jotka on tarkoitettu yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen, vaikka pysäköintitaloissa ei käytettäisi energiaa sisäilman ylläpitämiseen.

Tätä lakia ei sovelleta puolustushallinnon käytössä oleviin rakennuksiin.

Tässä laissa säädetään rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä.

Tätä lakia sovelletaan vain sellaisiin rakennuksiin, joissa käytetään energiaa sisäilman ylläpitämiseen.

Tätä lakia ei sovelleta puolustushallinnon käytössä oleviin rakennuksiin.

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

Tämän lain 5 c, 5 e ja 6 a §:ää sovelletaan, jos pysäköintialue sijaitsee rakennuksen

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) latauspistevalmiudella putkitusta tai muita johtoteitä, joihin voidaan myöhemmin asentaa tarvittava kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten, sekä kaapelointia sähköajoneuvojen latauspisteitä varten;

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) latauspisteellä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 (27) 2 artiklan 48 kohdassa määriteltyä latauspistettä;

2) latauspistevalmiudella putkitusta tai esikaapelointia;

3) putkituksella putkitusta tai muita johtoteitä, joihin voidaan myöhemmin asentaa tarvittava kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten;

4) esikaapeloinnilla kaikkia toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen latauspisteiden asentamiseksi, mukaan lukien datansiirto, kaapelit, kaapelireitit ja tarvittaessa sähkömittarit;

5) laajamittaisesta korjauksella rakentamislain 14 §:n 2 momentissa tarkoitettua laajamittaista korjausta;

6) julkisilla elimillä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2023/1791 2 artiklan 12 kohdassa määriteltyjä julkisia elimiä;

7) älylatauksella Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 14 m alakohdassa määriteltyä älylatausta;

8) kaksisuuntaisella latauksella asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 11 alakohdassa määriteltyä kaksisuuntaista latausta.

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

2) *asuinrakennuksella* asumiskäyttöön tarkoitettua rakennusta, jonka kerrosalasta vähintään puolet on asumiskäytössä;

3) *laajamittaisella korjauksella korjausta, jossa rakennuksen vaippaan tai rakennuksen teknisiin järjestelmiin liittyvien korjausten jälleerakentamiskustannuksiin perustuvat kokonaiskustannukset ovat yli 25 prosenttia rakennuksen arvosta, rakennusmaan arvo pois lukien;*

4) *rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä* järjestelmää, joka kattaa tuotteet, ohjelmistot ja tekniset palvelut, jotka voivat tukea rakennuksen teknisten järjestelmien energiatehokasta, taloudellista ja turvallista toimintaa automaattisen ohjauksen avulla sekä helpottamalla kyseisten rakennuksen teknisten järjestelmien manuaalista hallintaa;

5) *lämmitysjärjestelmällä* sisäilman käsittelyn edellyttämien osatekijöiden yhdistelmää, jolla lämpötilaa nostetaan;

6) *ilmastointijärjestelmällä* sisäilman käsittelyn edellyttämien osatekijöiden yhdistelmää, jolla lämpötilaa säädellään tai voidaan alentaa;

7) *nimellisteholla* valmistajan vahvistamaa ja takaamaa suurinta mahdollista kilowatteina ilmaistua lämpötehoa, joka voidaan jatkuvassa käytössä tuottaa valmistajan ilmoittamalla hyötysuhteella;

8) *rakennuksen teknisillä järjestelmillä teknisiä laitteita, joita käytetään rakennuksen tai rakennuksen osan tilojen lämmitykseen, tilojen jäähdytykseen, ilmanvaihtoon, käyttöveden lämmitykseen, kiinteään valaistukseen, rakennuksen automaatioon ja ohjaukseen, paikalla tapahtuvaan sähköntuotantoon tai näiden yhdistelmään, mukaan luettuina ne järjestelmät, jotka käyttävät uusiutuvista lähteistä peräisin olevaa energiaa;*

9) *teknisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla* ratkaisua, joka voidaan toteuttaa teemmättä olennaisia muutoksia rakennukseen tai sen lämmitys-, jäähdytys- tai ilmanvaihtojärjestelmään tai näiden yhdistelmiin;

10) *taloudellisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla* ratkaisua, jossa investoinnista odotettavissa olevat kokonaishyödyt ovat

10) *asuinrakennuksella* asumiskäyttöön tarkoitettua rakennusta, jonka kerrosalasta vähintään puolet on asumiskäytössä;

11) *polkupyörien pysäköintipaikalla vähintään yhdelle polkupyörälle osoitettua pysäköintitilaa;*

12) *rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä* järjestelmää, joka kattaa tuotteet, ohjelmistot ja tekniset palvelut, jotka voivat tukea rakennuksen teknisten järjestelmien energiatehokasta, taloudellista ja turvallista toimintaa automaattisen ohjauksen avulla sekä helpottamalla kyseisten rakennuksen teknisten järjestelmien manuaalista hallintaa;

13) *lämmitysjärjestelmällä* sisäilman käsittelyn edellyttämien osatekijöiden yhdistelmää, jolla lämpötilaa nostetaan;

14) *ilmastointijärjestelmällä* sisäilman käsittelyn edellyttämien osatekijöiden yhdistelmää, jolla lämpötilaa säädellään tai voidaan alentaa;

15) *nimellisteholla* valmistajan vahvistamaa ja takaamaa suurinta mahdollista kilowatteina ilmaistua lämpötehoa, joka voidaan jatkuvassa käytössä tuottaa valmistajan ilmoittamalla hyötysuhteella;

16) *teknisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla* ratkaisua, joka voidaan toteuttaa teemmättä olennaisia muutoksia rakennukseen tai sen lämmitys-, jäähdytys- tai ilmanvaihtojärjestelmään tai näiden yhdistelmiin;

17) *taloudellisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla* ratkaisua, jossa investoinnista odotettavissa olevat kokonaishyödyt ovat

Voimassa oleva laki

Ehdotus

suuremmat kuin investointi- ja käyttökustannukset.

suuremmat kuin investointi- ja käyttökustannukset;

18) toiminnallisesti toteutettavissa olevalla ratkaisulla ratkaisua, jonka seurauksena järjestelmän, rakennuksen tai rakennuksen osan käyttö ei sellaisenaan heikenny tai esty ratkaisun vaikutuksesta.

19) sisäympäristön laadulla sellaista rakennuksen sisätilojen arvioinnin tulosta, joka vaikuttaa rakennuksen käyttäjien terveyteen ja hyvinvointiin ja joka perustuu muun muassa lämpötilaan, kosteuteen, ilmanvaihtokertoimeen ja epäpuhtauksien esiintymiseen liittyviin parametreihin.

4 §

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävistä rakentamisluvan noudattamisen valvonnassa säädetään rakentamislaisissa (751/2023).

Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen tehtävistä rakentamisluvan noudattamisen valvonnassa säädetään rakentamislaisissa.

2 luku

2 luku

Sähköajoneuvojen latauspisteet ja latauspistevalmius rakennuksissa

Sähköajoneuvojen latauspisteitä, latauspistevalmiuksia ja polkupyöräpaikkoja koskevat vaatimukset rakennuksissa

5 §

5 §

Uuden rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella

Muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa

Rakentamishankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennuksen yhteyteen suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspisteet tai latauspistevalmius tämän lain mukaan, jos kyse on sellaisesta uudesta rakennuksesta, jonka rakentamiseen on haettava rakentamislain 42 §:n mukainen rakentamislupa.

Sellaisen uuden asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on enemmän kuin neljä pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste.

Sellaiseen muuhun rakennukseen kuin asuinrakennukseen, jolla on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa, on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 mennessä:

1) asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kymmentä pysäköintipaikkaa kohden tai putkitus vähintään 50 prosentin osuudelle autopysäköintipaikoista; ja

2) tarjottava polkupyörien pysäköintipaikkoja, joiden osuus on vähintään 15 prosenttia rakennuksen keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia sen kokonaiskäyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota

Sellaisen uuden muun rakennuksen kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava yksi suuri-tehoinen latauspiste tai vaihtoehtoisesti:

1) vähintään yksi normaalitehoinen latauspiste, jos pysäköintipaikkoja on 11–50;

2) vähintään kaksi normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on 51–100;

3) vähintään kolme normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on yli 100.

Sen lisäksi, mitä 3 momentissa säädetään, sellaisen uuden muun rakennuksen kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on 11–30 pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius vähintään 50 prosenttiin pysäköintipaikoista. Jos pysäköintipaikkoja on yli 30, latauspistevalmius on asennettava vähintään 20 prosenttiin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latauspistevalmius on vähintään 15 pysäköintipaikassa. Jos pysäköintipaikkaan asennetaan latauspiste, se täyttää pysäköintipaikan latauspistevalmiutta koskevan vaatimuksen.

Edellä 2–4 momentissa säädetyt velvoitteet koskevat pysäköintipaikkoja, jotka sijaitsevat rakennuksessa tai kiinteistöllä, jolla rakennus sijaitsee.

tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille.

Rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, tulee polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista.

Poiketen 1 momentissa säädetystä määräajasta, rakennuksiin, joihin on asennettu latauspisteet aikavälillä 28 toukokuuta 2022–28 toukokuuta 2024, rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain (733/2020) 7 §:n vaatimusten noudattamiseksi, tulee noudattaa tämän pykälän vaatimuksia viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2029.

5 a §

Julkisen elimen omistama muu rakennus kuin asuinrakennus

Tämän lain 5 §:ssä säädetyn lisäksi julkisten elinten omistuksessa tai käytössä olevissa rakennuksissa on oltava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2033.

5 b §

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

Uuteen muuhun rakennukseen kuin asuinrakennukseen, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, on:

4) asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden;

5) asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista sekä putkitus loppuihin pysäköintipaikkoihin; ja

6) tarjottava polkupyörien pysäköintipaikkoja, joiden osuus on vähintään 15 prosenttia rakennuksen keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia sen kokonaiskäyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille.

Rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, tulee polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista.

5 c §

Laajamittaisesti korjattava muu rakennus kuin asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa

Laajamittaisesti korjattavaan muuhun rakennukseen kuin asuinrakennuksen, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, on:

1) asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista viittä pysäköintipaikkaa kohden;

2) asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista sekä putkitus loppuihin pysäköintipaikkoihin; ja

3) tarjottava polkupyörien pysäköintipaikkoja, joiden osuus on vähintään 15 prosenttia rakennuksen keskimääräisestä käyttökapasiteetista tai 10 prosenttia sen kokonaiskäyttökapasiteetista, ottaen huomioon tila, jota tarvitaan myös tavanomaisia polkupyöriä suuremmille polkupyörille.

Rakennuksessa, johon ei tyypillisesti mennä pyörällä, tulee polkupyöräpaikkoja olla niin monta kuin on asianmukaista.

5 d §

Uusi toimistorakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa

Poiketen siitä mitä tämän lain 5 b §:n 1 momentin 1 kohdassa säädetään, kun kyseessä on uusi toimistorakennus, jolla on enemmän

kuin viisi pysäköintipaikkaa, rakennuksen yhteyteen on asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kahta pysäköintipaikkaa kohden.

5 e §

Laajamittaisesti korjattava toimistorakennus, jolla on enemmän kuin 5 pysäköintipaikkaa

Poiketen siitä mitä tämän lain 5 c §:ssä säädetään, kun kyseessä on laajamittaisen korjauksen kohteena oleva toimistorakennus, jolla on enemmän kuin viisi pysäköintipaikkaa, rakennuksen yhteyteen on asennettava vähintään yksi latauspiste jokaista kahta pysäköintipaikkaa kohden.

6 §

Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella

Rakentamishankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennuksen yhteyteen suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspisteet tai latauspistevalmius tämän lain mukaan, jos kyse on laajamittaisesta korjaustyöstä, jonka rakentamiseen on haettava rakentamislain 42 §:n mukainen rakentamislupa.

Sellaisen laajamittaisen korjauksen kohteena olevan asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on enemmän kuin neljä pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste.

Sellaisen laajamittaisen korjauksen kohteena olevan muun kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava yksi suuritehoinen latauspiste tai vaihtoehtoisesti:

- 1) vähintään yksi normaalitehoinen latauspiste, jos pysäköintipaikkoja on 11–50;
- 2) vähintään kaksi normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on 51–100;
- 3) vähintään kolme normaalitehoista latauspistettä, jos pysäköintipaikkoja on yli 100.

6 §

Uusi asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 3 pysäköintipaikkaa

Sellaisiin uusiin asuinrakennuksiin, jolla on enemmän kuin kolme pysäköintipaikkaa, on

- 1) *asennettava vähintään yksi latauspiste;*
- 2) *asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle pysäköintipaikoista ja putkitus jäljellä oleviin autopysäköintipaikkoihin; ja*
- 3) *tarjottava vähintään kaksi polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohti.*

Myöntäessään rakentamislupaa kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi erityisestä syystä mukauttaa polkupyörien pysäköintipaikkojen lukumäärää koskevia vaatimuksia.

Sen lisäksi, mitä 3 momentissa säädetään, sellaisen muun rakennuksen kuin asuinrakennuksen yhteyteen, jossa on 11–30 pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius vähintään 50 prosenttiin pysäköintipaikoista. Jos pysäköintipaikkoja on yli 30, latauspistevalmius on asennettava vähintään 20 prosenttiin pysäköintipaikoista kuitenkin niin, että latauspistevalmius on vähintään 15 pysäköintipaikassa. Jos pysäköintipaikkaan on asennettu latauspiste, se täyttää pysäköintipaikan latauspistevalmiutta koskevan vaatimuksen.

Mitä 2–4 momentissa säädetään, koskee sellaisia rakennuksia, joissa:

- 1) pysäköintipaikat sijaitsevat rakennuksessa ja korjaukset kattavat rakennuksen pysäköintipaikat tai rakennuksen sähköjärjestelmän; tai
- 2) rakennuksen pysäköintipaikat sijaitsevat kiinteistöllä, jolla rakennus sijaitsee, ja korjaukset kattavat pysäköintipaikat tai pysäköintipaikkojen sähköjärjestelmän.

6 a §

Laajamittaisesti korjattava asuinrakennus, jolla on enemmän kuin 3 pysäköintipaikkaa

Sellaisiin laajamittaisesti korjattaviin asuinrakennuksiin, joilla on enemmän kuin kolme pysäköintipaikkaa, on

1) asennettava esikaapelointi vähintään 50 prosentin osuudelle autopysäköintipaikoista ja kaapeliputkitus jäljellä oleviin autopysäköintipaikkoihin; ja

2) tarjota vähintään kaksi polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohti.

Myöntäessään rakentamislupaa kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi erityisestä syystä mukauttaa polkupyörien pysäköintipaikkojen lukumäärää koskevia vaatimuksia. Jos laajamittaisen korjauksen yhteydessä ei ole mahdollista varmistaa kahta polkupyörien pysäköintipaikkaa jokaista asuinyksikköä kohden, on polkupyörien pysäköintipaikkoja oltava niin monta kuin on asianmukaista.

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset

Edellä 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan jakeluinfra-asetuksen liitteessä II tarkoitettujen teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä.

Edellä 5, 6 ja 8 §:ssä tarkoitettujen latauspistevalmiuden on oltava sellainen, että pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa 1 momentissa tarkoitettujen teknisten eritelmien mukainen latauspiste.

Edellä 5–7 §:ssä tarkoitettujen latauspisteet voivat myös olla jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitettulla tavalla yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä.

Edellä 5 §:n 3 momentissa ja 6 §:n 3 momentissa tarkoitetuista latauspisteistä vähintään yhden kaikkien käytössä olevan latauspisteen tulee olla asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä.

10 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskeva poikkeus

Mitä 5 §:n 3 ja 4 momentissa, 6 §:n 3 ja 4 momentissa ja 7 §:ssä säädetään, ei koske latauspisteiden eikä latauspistevalmiuden asentamista mikroyritysten sekä pienten ja keski suurten yritysten määritelmästä annetussa komission suosituksessa 2003/361/EY tarkoitettujen mikroyritysten omistuksessa ja käytössä olevien rakennusten yhteyteen.

3 luku

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä

11 §

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat tekniset vaatimukset

Tässä laissa tarkoitettujen latauspisteiden on kyettävä älykkääseen lataukseen ja kaksisuuntaiseen lataukseen, jos se on teknisesti toteutettavissa.

Tämän lain nojalla asennettavat esikaapelointi ja putkitus on mitoitettava siten, että vaadittavaa määrää latauspisteitä voidaan käyttää samanaikaisesti ja tehokkaasti. Mitoituksen tulee tukea tarpeen mukaan kuormituksen tai latauksen hallintajärjestelmän asentamista, siinä määrin kuin se on teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa ja perusteltua.

Tässä laissa tarkoitettujen latauspisteet voivat myös olla jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitettulla tavalla yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä.

Edellä 5 b ja 5 c §:ssä tarkoitetuista latauspisteistä vähintään yhden kaikkien käytössä olevan latauspisteen tulee olla asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä.

10 §

Poikkeus koskien rakennuksen laajamittaisen korjaamisen kustannuksia

Tämän lain 5, 5 a, 5 c, 5 e, ja 6 a §:ää ei sovelleta, jos latauspisteiden ja kaapeliputituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista.

3 luku

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä

11 §

Uuden rakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

Rakentamishankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennukseen suunnitellaan ja asennetaan rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä, jos kyse on sellaisesta uudesta muusta rakennuksesta kuin asuinrakennuksesta, jonka rakentamiseen on haettava rakentamislain 42 §:n mukainen rakentamislupa. Automaatio- ja ohjausjärjestelmä on asennettava sellaiseen rakennukseen, jonka lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, ja rakennukseen, jonka ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia.

12 §

Korjaus- ja muutostyön kohteena olevan rakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

Haettaessa rakentamislain 42 §:n mukaista rakentamislupaa lämmitys- tai ilmastointijärjestelmän korjaus- ja muutostyöhön muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, rakentamishankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennukseen suunnitellaan ja asennetaan rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä. Automaatio- ja ohjausjärjestelmä on asennettava sellaiseen rakennukseen, jonka lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, ja rakennukseen, jonka ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn

Muiden kuin asuinrakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka

1) lämmitys- ja yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia;

2) ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia;

3) on varustettu rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä.

Rakennuksen omistajan on huolehdittava 1 tammikuuta 2029 mennessä, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka

1) lämmitys- ja yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 70 kilowattia;

2) ilmastointijärjestelmän tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 70 kilowattia;

3) on varustettu rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä.

12 §

Uusien ja laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten varustaminen seuranta- ja ohjaustoiminnolla

Uusissa ja laajamittaisesti korjattavissa asuinrakennuksissa on oltava:

1) jatkuva sähköinen seurantatoiminto, jolla mitataan järjestelmien tehokkuutta ja ilmoitetaan rakennuksen omistajille tai isännöitsijöille, jos siinä on tapahtunut merkittäviä muutoksia ja kun järjestelmän huolto on tarpeen;

2) tehokkaat ohjaustoiminnot, joilla varmistetaan energian optimaalinen tuottaminen, jakelu, varastointi ja käyttö sekä vesikierron tasapainotus; ja

3) kyky reagoida ulkoisiin signaaleihin ja mukauttaa energiankulutusta.

ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia.

13 §

Olemassa olevan rakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä

Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että käytössä oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jonka lämmitysjärjestelmän tai yhdistetyn tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia, on varustettu rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

14 §

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevat vaatimukset

Edellä 11–13 §:ssä tarkoitetun rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän on kyettävä:

- 1) jatkuvasti seuraamaan, kirjaamaan ja analysoimaan energian käyttöä sekä mahdollistamaan käytön mukauttaminen;
- 2) tekemään vertailevaa analyysiä rakennuksen energiatehokkuudesta, havaitsemaan rakennuksen teknisten järjestelmien tehokkuuden heikkeneminen ja ilmoittamaan tiloista tai rakennuksen teknisestä hallinnoinnista vastaavalle henkilölle energiatehokkuuden parantamiseen liittyvistä mahdollisuuksista; ja

13 §

Muiden kuin asuinrakennusten varustaminen automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla

Sellaiset muut rakennukset kuin asuinrakennukset, joiden lämmitysjärjestelmien, ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen tilojen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 290 kW, on varustettava automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2028.

Sellaiset muut kuin asuinrakennukset, joiden lämmitysjärjestelmien, ilmastointijärjestelmien, yhdistettyjen tilojen lämmitys- ja ilmanvaihtojärjestelmien tai yhdistettyjen tilojen ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmien nimellisteho on yli 70 kW, on varustettava automaattisilla valaistuksen säätimillä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2030.

Automaattiset valaistuksen säätölaitteet on sijoitettava vyöhykkeittäin sopivalla tavalla, ja niissä on oltava läsnäolo-ohjaus.

14 §

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevat vaatimukset

Edellä 11 §:ssä tarkoitetun rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän on kyettävä:

- 1) jatkuvasti seuraamaan, kirjaamaan ja analysoimaan energian käyttöä sekä mahdollistamaan käytön mukauttaminen;
- 2) tekemään vertailevaa analyysiä rakennuksen energiatehokkuudesta, havaitsemaan rakennuksen teknisten järjestelmien tehokkuuden heikkeneminen ja ilmoittamaan tiloista tai rakennuksen teknisestä hallinnoinnista vastaavalle henkilölle energiatehokkuuden parantamiseen liittyvistä mahdollisuuksista;

3) mahdollistamaan viestintä toisiinsa yhteydessä olevien rakennuksen teknisten järjestelmien ja muiden rakennuksen sisäisten laitteiden kanssa sekä yhteentoimivuus rakennuksen teknisten järjestelmien välillä erilaisesta valmistajakohtaisesta teknologiasta, laitteista ja valmistajista riippumatta.

3) mahdollistamaan viestintä toisiinsa yhteydessä olevien rakennuksen teknisten järjestelmien ja muiden rakennuksen sisäisten laitteiden kanssa sekä yhteentoimivuus rakennuksen teknisten järjestelmien välillä erilaisesta valmistajakohtaisesta teknologiasta, laitteista ja valmistajista riippumatta; ja
4) seuraamaan sisäympäristön laatua.

15 §

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentamisvelvollisuutta koskeva poikkeus

Mitä 12 ja 13 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos:

1) rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa;

2) rakennuksen lämmitys- tai ilmastointijärjestelmä ei ole sellainen, jota voidaan automaatiolla ohjata; tai

3) 14 §:n vaatimukset voidaan täyttää useamman järjestelmän kokonaisuudella, joka myös voi liittyä useaan rakennukseen.

15 §

Asentamisvelvollisuutta koskevat poikkeukset

Mitä 11 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos:

1) rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa; tai

2) 14 §:n vaatimukset voidaan täyttää useamman järjestelmän kokonaisuudella, joka myös voi liittyä useaan rakennukseen.

Mitä 12 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos seuranta- ja ohjaustoiminnon asentaminen ei ole teknisesti, taloudellisesti toteutettavissa tai toiminnallisesti toteutettavissa.

Mitä 13 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos rakennuksen varustaminen automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla ei ole teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa.

15 a §

Eräiden rakennusten vapauttaminen tarkastusvaatimuksesta

Rakennusten energiatehokkuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/31/EU, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2018/844, 14 artiklan 1 kohdassa ja 15 artiklan 1 kohdassa säädetty tarkastusvaatimukset eivät koske:

1) 11–14 §:n vaatimukset täyttäviä rakennuksia; eivätkä

2) asuinrakennuksia, joissa on:

a) jatkuva sähköinen seurantatoiminto, jolla mitataan järjestelmien tehokkuutta ja ilmoitetaan rakennuksen omistajille tai hoitajille, jos

15 a §

Eräiden rakennusten vapauttaminen tarkastusvaatimuksesta

Rakennusten energiatehokkuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/1275 23 artiklan 1 kohdassa säädetty tarkastusvaatimukset eivät koske:

1) 11–13 §:n vaatimukset täyttäviä rakennuksia; eivätkä

2) asuinrakennuksia, joissa on:

a) jatkuva sähköinen seurantatoiminto, jolla mitataan järjestelmien tehokkuutta ja ilmoitetaan rakennuksen omistajille tai hoitajille, jos

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tehokkuus on merkittävästi vähentynyt tai järjestelmän huolto on tarpeen; ja

b) tehokkaita ohjaustoimintoja, joilla varmistetaan energian optimaalinen tuottaminen, jakelu, varastointi ja käyttö.

tehokkuus on merkittävästi vähentynyt tai järjestelmän huolto on tarpeen; ja

b) tehokkaita ohjaustoimintoja, joilla varmistetaan energian optimaalinen tuottaminen, jakelu, varastointi ja käyttö.

4 Luku

Viranomaiset ja valvonta

17 §

Valvontaviranomainen

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on valvoa 7 §:n noudattamista.

4 Luku

Viranomaiset ja valvonta

17 §

Valvontaviranomainen

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on valvoa 5 §:n noudattamista.

18 §

Oikeus tehdä tarkastuksia

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus 7 §:n noudattamisen valvontaa varten päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun tilaan, jonne pääsy on valvonnan kannalta tarpeen, sekä tehdä siellä valvontaan liittyviä tarkastuksia. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

18 §

Oikeus tehdä tarkastuksia

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus 5 §:n noudattamisen valvontaa varten päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun tilaan, jonne pääsy on valvonnan kannalta tarpeen, sekä tehdä siellä valvontaan liittyviä tarkastuksia. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

19 §

Pakkokeinot

Jos rakennuksen omistaja ei noudata 7 §:ssä säädettyä velvollisuutta asentaa latauspiste, Liikenne- ja viestintäviraston on kehotettava tätä korjaamaan asiantila asettamassaan määräajassa. Jos latauspistettä ei asenneta määräajassa, Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä rakennuksen omistaja asentamaan latauspiste asettamassaan uudessa määräajassa.

19 §

Pakkokeinot

Jos rakennuksen omistaja ei noudata 5 §:ssä säädettyä velvollisuutta asentaa latauspiste, Liikenne- ja viestintäviraston on kehotettava tätä korjaamaan asiantila asettamassaan määräajassa. Jos latauspistettä asenneta määräajassa, Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä rakennuksen omistaja asentamaan latauspiste asettamassaan uudessa määräajassa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

LUONNOS