Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry
Lausunto 4.11.2026

Ympäristövaliokunnalle

HE 258/2026 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain muuttamisesta

Lausunnon antajasta

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry, jäljempänä tässä lausunnossa Rakli, kokoaa yhteen kiinteistöalan ja rakennuttamisen vastuulliset ammattilaiset. Jäsenemme ovat asuntojen, toimitilojen ja infrastruktuurin omistajia, rakennuttajia ja käyttäjiä sekä näiden ammattimaisia edustajia. Jäsenemme investoivat rakennetun ympäristön uudis- ja korjaushankkeisiin vuosittain 5–10 mrd. €. Raklin jäsenten omistama kiinteistökanta Suomessa on noin 100 milj. m².

Lausunto

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä. Rakli pitää hallituksen esitystä kokonaisuutena hyvänä.

Kiitämme erityisesti sitä, että esityksen valmistelussa on otettu huomioon sidosryhmien näkemyksiä. Sähköajoneuvojen latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien osalta kiitämme myös selkeästä ja direktiivin mukaisesta vaatimusten erottelusta liittyen rakennuksissa, niiden yhteydessä tai niiden läheisyydessä sijaitseviin pysäköintipaikkoihin.

Suomeen on syntynyt varsin kattava ja jatkuvasti laajeneva henkilöautojen latauspisteverkosto markkinaehtoisesti ja huomioiden latauspisteiden käyttäjien tarpeet, ilman pakottavaa lainsäädäntöä. Onkin tärkeää, että liikenteen sähköistymistä tuetaan selkeällä lainsäädännöllä, joka mahdollistaa teknistaloudellisen ja tarvetta vastaavan latauspisteverkoston laajentumisen.

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry
Annankatu 24
00100 Helsinki
rakli@rakli.fi
www.rakli.fi
+358 9 4767 5711
y–tunnus 1070296–2

Käsittelyssä olevan, rakennusten energiatehokkuusdirektiivin sähköajoneuvojen latauspisteitä koskevan sääntelyn suurin ongelma on, että se ei tue latauspisteiden rakentamisen markkinoiden ohjaamaa logiikkaa. Ajatus muiden kuin asuinrakennusten yhteyteen rakennettavista matalatehoisista latauspisteistä (3,7 kW) on ajastaan jäljessä. Tutkimusten mukaan ylivoimaisesti suurin osa sähköautojen lataamisesta tapahtuu kotilatauspisteissä, työpaikalla 11/22 kW:n latureissa tai muun asiointilatauksen muodossa yli 100 kW:n korkeajännitelatureissa. Siksikin on tärkeää, että rakennusten energiatehokkuusdirektiivin latauspistevaatimukset toimeenpannaan mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Rakli pitää tärkeänä, että lakiesitys käsitellään ja saatetaan voimaan suunnitellusti. Tässä vaiheessa esitykseen ei ole tarkoituksenmukaista tehdä sellaisia muutoksia, jotka voisivat viivästyttää sen käsittelyä tai voimaantuloa.

Lausunnossamme kiinnitämme huomiota erityisesti seuraaviin asioihin: 1) esikaapelointivaatimusten käytännön merkitys ja vaatimusten kohdistuminen kiinteistöjen sähkökeskusten uusimiseen sekä vetojohtojen (vetonarujen) salliminen kaapeloinnin sijaan, 2) polkupyöräpaikkoja koskevien velvoitteiden kohdentaminen rakennuksiin, joihin on turvallista ja tarkoituksenmukaista saapua polkupyörällä sekä 3) latauspistevelvoitteen täydentäminen kokonaislataustehoon perustuvalla toteutusvaihtoehdolla myöhemmässä vaiheessa.

Esikaapeloinnin määrittelyssä kustannusvaikutukset on huomioitava

Rakli kiinnittää huomiota esikaapeloinnin määritelmään esityksen pykälässä 3 ja esikaapelointia koskevien vaatimusten käytännön toteuttamiseen olemassa olevissa rakennuksissa. Latauspisteiden asentamiseen yhtenä vaiheena liittyvä esikaapelointi ei kaikissa kiinteistöissä tarkoita pelkästään uuden kaapeloinnin ja riittävien sähkömittareiden asentamista, vaan latausvalmiuden lisääminen voi edellyttää kiinteistöjen sähköjärjestelmään kohdistuvia muutostarpeita, esimerkiksi sähkökeskusten uusimista. Keskusten uusimiseen liittyvät velvoitteet ovat eniten esikaapeloinnin kustannuksia nostava tekijä olemassa olevissa rakennuksissa. Esikaapeloinnin vaatimus kohdistuu olemassa oleviin asuinrakennuksiin ja muihin kuin asuinrakennuksiin erityisesti esityksen pykälien 5 a, 5 c ja 6 a kautta.

Rakli pitää tärkeänä, että velvoitteiden soveltamisessa huomioidaan olemassa olevan rakennuskannan tekniset ominaisuudet ja vältetään investointeja, joiden kustannukset ovat suhteettomia verrattuna niillä saavutettaviin hyötyihin. Esikaapelointia koskeva vaatimus kohdistuu pykälään 5 a kautta erityisen vahvasti olemassa olevaan julkiseen rakennuskantaan ja julkiseen talouteen, joihin liittyvät kustannushaasteet ovat kaikille selviä.

Esityksessä todetaan esikaapelointiin liittyen *”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".

Esikaapelointiin liittyviä kustannushaasteita olisi mahdollista vähentää toteamalla esityksen perusteluissa, että vaatimusten toteuttamisessa on mahdollista ottaa huomioon kuormanohjaus eli tulevien latauspisteiden yhtäaikaiset lataustarpeet. Järjestelmään liittyvien sähkökeskusten mitoittamisen kannalta on olennaista, kuinka monta latauspistettä on käytössä yhtäaikaisesti täydellä tehovaatimuksella (esim. onko vaadittu teho 8 * 11 kW vai 4 * 11 kW). Erityisesti olemassa olevissa rakennuksissa sähkökeskusten mitoituksessa ei ole otettu huomioon laajoja sähköautojen latauspistevaatimuksia. Mikäli lataustarpeita voidaan tarkastella kuormanohjauksen kautta eli kuinka monta latauspistettä on todennäköisesti yhtäaikaisesti käytössä täydellä teholla, sillä on iso merkitys toteutuksen kustannustehokkuuteen ja siihen, mitä esikaapeloinnin määritys "*kaikkia toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen latauspisteiden asentamiseksi*" tarkoittaa.

Tätä lähestymistapaa tukee Euroopan komission 2025 kesällä julkaisema ohjeistava dokumentti (Guidance document) rakennusten energiatehokkuusdirektiivistä ja sen seuraavat kohdat:

"Esikaapelointi on mitoitettava siten, että vaadittavaa määrää latauspisteitä voidaan käyttää samanaikaisesti ja tehokkaasti. Vaadittava määrä latauspisteitä olisi tässä ymmärrettävä niiden pysäköintipaikkojen odotetuksi lukumääräksi, joihin on asennettava latauspisteet tulevaan kysyntään vastaamiseksi."

Esikaapeloinnin vaatimuksia voidaan siis edellä mainitun ohjeistuksen mukaisestikin tarkastella siten, että esikaapelointi vastaa tulevien latauspisteiden kysyntään, joka on kiinteistö- ja tapauskohtaista huomioon ottaen lataustehon hallintajärjestelmän. Esitämme, että esityksen perusteluihin lisätään kirjaus "*esikaapelointi toteutetaan tarpeenmukaiseen kysyntään vastaamiseksi, ja mitoituksessa voidaan huomioida lataustehon hallintajärjestelmä*", jotta esikaapelointivaatimukset olisi mahdollista toteuttaa rakennuskantaan tarkoituksenmukaisesti ja kustannustehokkaasti.

Esikaapeloinnin kustannuksia erityisesti uudisrakentamisen ja laajamittaisen korjauksen yhteydessä voitaisiin hillitä myös sallimalla vetonarujen asentaminen esikaapeloinnin vaatimusten täyttämiseksi valmiiden kaapeliasennusten sijaan. Yllä mainittu komission ohjeistusdokumentti toteaa.

"*Jos pysäköintialueella on vakavia verkkoon liittyviä rajoitteita, tai kaapelointitarvetta on vaikea arvioida rakennus- tai perusparannushetkellä, jäsenvaltiot voisivat harkita esikaapeloinnin korvaamista kaapeliputkituksella ja* ***vetojohdolla****, kaapelihyllyillä sisäpysäköintialueilla ja/tai suorilla päällystämättömillä alueilla ja latauspisteiden tuilla*

ulkopysäköintialueilla, jotta vältetään sellaisten kaapeleiden asentaminen, joita ei lopulta käytetä."

Esitämme komission ohjeistukseen viitaten, että myös kaapelin vetojohdot (vetonarut) yhdistettynä putkitukseen sallitaan esikaapelointivaatimuksen täyttämiseksi. Lisäys vetojohtojen hyödyntämisestä kaapeloinnin korvaamiseksi tulisi kirjata täydentämään esityksen perusteluita. Erityisesti tilanteissa, joissa latauspisteiden ja kaapeloinnin todellista tarvetta on vaikea arvioida rakennusvaiheessa, tämä edistäisi kustannustehokkuutta.

Polkupyöräpaikkoja koskevien vaatimusten tulee olla tarkoituksenmukaisia

Rakli kannattaa pyöräilyn edellytysten parantamista. Polkupyöräpaikkoja koskevien velvoitteiden tulisi kuitenkin kohdistua rakennuksiin, joihin on rakennuksen sijainti, käyttötarkoitus ja liikenneolosuhteet huomioon ottaen tarkoituksenmukaista ja turvallista saapua polkupyörällä.

Esityksen velvoitteen soveltamisessa tulee siten olla mahdollista ottaa huomioon rakennuksen tosiasiallinen turvallinen saavutettavuus polkupyörällä. Varsinkin kun esityksen vaatimukset koskevat laajasti rakennuksia. Suomessa on edistyksellinen kaupunkisuunnittelun kulttuuri, joka huomioi laajasti ja tarpeenmukaisesti rakennusten saavutettavuuden eri liikennöintimuodoilla. Tätä hyvää kulttuuria ollaan nyt sekoittamassa direktiivin edellyttämällä säädösohjauksella.

Esityksen vaatimuksilla ei tule ohjata rakentamaan polkupyöräpaikkoja kohteisiin, joissa niille ei sijainnin tai rakennuksen käytön perusteella ole todellista tarvetta. Vaatimusten edellytyksenä tulisi mielestämme olla mahdollisuus kulkea rakennukselle pyöräilylle osoitettua reittiä pitkin turvallisesti. Siten esimerkiksi maanteiden tai vilkkaasti liikennöityjen väylien varrella olevien rakennusten, joihin ei ole selkeää pyöräilylle osoitettua reittiä, ei tulisi olla vaatimusten kohteena.

Esityksen perusteluiden mukaan: "*pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan rakennuksen omistaja voisi poiketa pykälässä säädetystä polkupyörien pysäköintipaikkojen vähimmäismäärästä, jos omistajan arvion tai käytettävissä olevan selvityksen perusteella rakennukseen polkupyörällä suuntautuva asiointi tai työmatkaliikenne on vähäistä rakennuksen käyttötarkoitus, sijainti ja kulkuyhteydet huomioon ottaen.*"

Mielestämme tässä yhteydessä olisi erityisesti tarpeen korostaa, että kulkuyhteyden rakennukseen pyörällä saavuttaessa tulisi olla turvallinen.

Rakli Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat

Esityksen perusteluissa käsitellään useassa kohdassa sitä, minkä tyyppisten rakennusten kohdalla poikkeaminen polkupyöräpaikkavaatimuksesta sallittaisiin. Alla on kaksi kohtaa esityksen perusteluista.

"Säännöksessä rakennuksen käyttötarkoituksella tarkoitettaisiin rakennuksen pääasiallista käyttötarkoitusta ja siihen liittyvää tavanomaista käyttöä. Arvioinnissa otettaisiin huomioon esimerkiksi se, edellyttääkö rakennuksen käyttö tyypillisesti tavaroiden kuljettamista tai raskaan kaluston käyttöä taikka sijoittumista sellaiselle alueelle, jonne ei ole tarkoituksenmukaista tai tavanomaista saapua polkupyörällä. Poikkeaminen voisi tulla kyseeseen esimerkiksi eräissä logistiikka-, terminaali-, varasto- tai muissa vastaavissa rakennuksissa."

"Poikkeaminen voisi tulla kyseeseen myös, jos polkupyörällä saapuvien käyttäjien osuus on rakennuksen tavanomaisen käytön luonteen vuoksi hyvin pieni suhteessa rakennuksen käyttäjien kokonaismäärään. Tällaisia rakennuksia voisivat olla esimerkiksi myymälät, joissa myydään pääasiassa suurikokoisia tai raskaita tavaroita, joiden kuljettaminen polkupyörällä on poikkeuksellista, sekä esimerkiksi eräät tukkuliikkeet."

Perusteluiden kohdat tulisi yhdistää kokonaisuudeksi ja lisäksi korostaa pyöräilylle turvallisten reittien tärkeyttä. Perusteluissa tulisi myös jättää selvästi tilaa tarkoituksenmukaiselle paikalliselle tulkinnalle.

Latauspistevelvoitteisiin tarvitaan kokonaistehoon perustuva vaihtoehto

Rakli pitää hyvänä, että direktiivin 14 artiklan latauspisteitä ja latauspistevalmiuksia koskevien velvoitteiden kansallisessa toimeenpanossa velvoitteet on olemassa olevien rakennusten osalta kohdennettu rakennuksen sisäpuolella sijaitseviin pysäköintipaikkoihin. Olemassa olevia muita kuin asuinrakennuksia koskeva rajaus on tarkoituksenmukainen ja selkeyttää sääntelyä. Rakli kiittää siitä, että valmistelussa on tältä osin hyödynnetty direktiivin mahdollistamaa kansallista liikkumavaraa ja otettu huomioon sidosryhmien näkemykset. Rajaus säästää merkittävässä määrin yhteiskunnan resursseja niin kunnilta, valtiolta kuin yksityisiltä toimijoilta. Samalla se tukee resurssien oikein kohdentumista ja sähköautojen latauspisteiden markkinaehtoista rakentamista haluttuihin ja toimiviin sijainteihin.

Sähköajoneuvojen latauspisteitä koskevan sääntelyn jatkokehittämiseen Rakli esittää latauspisteiden lukumäärään perustuvan velvoitteen rinnalle latauspisteiden kokonaislataustehoon perustuvaa vaihtoehtoista toteutustapaa. Toteutustavan mukaisesti rakennuksen omistajalla olisi mahdollisuus korvata direktiivin määräämä hitaiden latauspisteiden määrä pienemmällä määrällä suurempitehoisia latauspisteitä tarpeenmukaisen kokonaislataustehon säilyessä. Tämä toteutustapa palvelisi kustannustehokkaita investointeja niin uudisrakentamisessa, laajamittaisissa korjauksissa kuin olemassa olevissa rakennuksissa.

Rakli Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat

Toteutustapa vastaisi myös latauspisteiden todelliseen kysyntään markkinaehtoisesti. Esimerkiksi liikekeskuksissa ostoksilla käydessä keskimääräinen latausaika on tyypillisesti 30–60 minuuttia, jolloin pienitehoisesta, 3,7 kW:n latauspisteestä ei ole sähköautoilijalle juurikaan hyötyä. Siksi tien varsilla olevat ns. huoltoasemalatauspisteet onkin varustettu suuritehoisilla, jopa 250 kW:n latauslaitteilla. Latauspisteitä asennettaessa olisikin tärkeää huomioida latauspisteen käyttäjän tarpeet, jotka ovat hyvin erityyppisiä rakennuksen käyttötarkoitusluokan mukaan. Näihin tarpeisiin kokonaistehoon perustuva latauspisteiden ohjaus vastaisi parhaiten.

Esityksen kohdassa "5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot" kerrotaan, että "*Saksassa ja Ranskassa suunnitelmassa on ollut tehoon perustuva poikkeama direktiivin toimeenpanossa: direktiivin määräämä latauspisteiden määrä korvattaisiin pienemmällä määrällä isompitehoisia latauspisteitä kokonaislataustehon säilyessä.*"

Rakli toteaa, että Saksassa tehomalli ei ole ainoastaan suunnitelmissa, vaan sitä koskevat säädökset on hyväksytty osana EPBD:n kansallista toimeenpanoa. Saksassa tehoon perustuva vaihtoehto on sisällytetty latausinfrastruktuuria koskevaan GEIG-lainsäädäntöön. Raklin saamien tietojen mukaan julkisesti saavutettavissa olevien muiden kuin asuinrakennusten pysäköintipaikkojen osalta velvoite voidaan tietyin edellytyksin toteuttaa yhteenlasketun lataustehon perusteella. Ratkaisussa käytetään uusissa ja laajamittaisesti korjattavissa rakennuksissa 2,2 kW:n tehoa julkisesti saavutettavaa pysäköintipaikkaa kohden ja olemassa olevissa yli 20 pysäköintipaikan rakennuksissa 1,1 kW:n tehoa pysäköintipaikkaa kohden.

Tehomalli mahdollistaisi latausinfrastruktuurin toteuttamisen nykyistä paremmin, kustannustehokkaammin ja todellista lataustarvetta vastaavalla tavalla myös Suomessa. Rakli pitää perusteltuna, että Saksan ratkaisun toimivuutta ja sen saamaa vastaanottoa, eli jääkö vaihtoehto Saksassa pysyväksi, seurataan ja esittää, että valiokunta harkitsee seuraavan lausuman hyväksymistä:

Eduskunta edellyttää, että ympäristöministeriö seuraa sähköajoneuvojen latausinfrastruktuuria koskevan tehoon perustuvan mallin toimeenpanoa erityisesti Saksassa ja myös muissa jäsenvaltioissa, ja jos toimeenpantu ratkaisu jää Saksan lainsäädäntöön, ryhtyy tarvittaviin säädösvalmistelutoimenpiteisiin kokonaistehoon perustuvan vaihtoehtoisen toteutustavan sisällyttämiseksi lainsäädäntöön, nyt lain muutoksella hyväksyttyjen säännösten soveltamisalaa muuttamatta.

Rakli Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat

Automaatio- ja ohjausjärjestelmät

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmiä koskevan osuuden keskeisimmät muutokset ovat lämmitys-, ilmanvaihto- ja ilmanvaihtojärjestelmien velvoitteen tiukentaminen 70 kW tehoon sekä velvoite asentaa automaattiset valaistuksen säätölaitteet.

Rakli pitää hyvänä 11 §:ssä mainittuja poikkeuksia, joista erityisen tärkeä on mahdollisuus täyttää vaatimukset useamman järjestelmän kokonaisuudella. Poikkeukset ovat tärkeitä, jotta direktiivin toimeenpanon ajatus saadaan vastaamaan Suomessa käytössä oleviin käytänteisiin rakennuksien järjestelmien ohjauksesta ja tiedon keräämisestä.

Valaistuksen säätölaitteet

Esityksen pykälässä 13 käsitellään uutena lakiin tulevaa vaatimusta rakennusten varustamista automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla säädöksessä esitettyihin määräaikoihin mennessä.

On hyvä, että esityksen perusteluissa todetaan kyseiseen vaatimukseen liittyen seuraavaa: "*Rakennuksen omistaja voisi poiketa pykälässä säädettyjen vaatimusten noudattamisesta, jos rakennuksen omistajan arvion tai käytettävissä olevan selvityksen perusteella rakennuksen varustaminen automaattisilla valaistuksen säätölaitteilla ei olisi teknisesti tai taloudellisesti toteutettavissa.*", eli vaatimuksissa otettaisiin kustannustehokkuus huomioon.

Koska valaistuksen säätölaitteisiin viitataan esityksessä monikkomuodossa, tulkitsemme samoin kuin automaatiojärjestelmien osalta, että valaistuksenkin osalta säätö rakennuksessa voi tapahtua useamman kokonaisuuden kombinaationa: esimerkiksi keskitetysti ohjaten, tilassa olevana ohjauksena tai itse valaisimessa olevalla säädöllä. Olisi hyvä kuitenkin perusteluin tarkentaa, että samoin kuin automaation osalta myös valaistuksen ohjaus voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti useamman ohjauksen kombinaationa.

Mikko Somersalmi

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry