

22.04.2020

Eduskunta
Ympäristövaliokunta
YmV@eduskunta.fi

ASIA: HE 23/2020 VP HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAEIKSI SÄHKÖAJONEUVOJEN LATAUSPISTEISTÄ JA LATAUSPISTEVALMIUKSISTA RAKENNUKSISSA SEKÄ RAKENNUSTEN AUTOMAATIO- JA OHJAUSJÄRJESTELMISTÄ JA MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN 126 §:N MUUTTAMISESTA

[HTTPS://WWW.EDUSKUNTA.FI/VALTIOPAIVAASIAKIRJAT/HE+23/2020](https://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiakirjat/he+23/2020)

Suomen Kiinteistöliitto ry (**Kiinteistöliitto**) kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi laki- ja lakimuutosehdotuksesta.

Suomen Kiinteistöliitosta

Kiinteistöliitto on kiinteistönomistajien edunvalvoja ja kiinteistöalan asiantuntijaorganisaatio. Kiinteistöliittoon kuuluu 23 alueellista kiinteistöyhdistystä, joiden jäsenkunta muodostuu pääasiallisesti asunto-osakeyhtiöistä. Kiinteistöliiton jäsenistöön kuuluu myös vuokraloyhtiöitä. Alueellisten jäsenyhdistysten jäsenistöön kuuluu yhteensä noin 29 000 asunto- ja kiinteistöosakeyhtiötä (mm. opiskelija-asuntoyhteisöjä).

Lisäksi Kiinteistöliittoon kuuluu Suomen Vuokranantajat ry, jossa on jäsenenä noin 15 500 yksityishenkilöä tai muuta tahoa, jotka vuokraavat asuin- ja liikehuoneistojaan pääosin asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöissä.

Jäsenkuntamme piiriin kuuluu arviolta yhteensä noin 2 miljoonaa suomalaista.

Kiinteistöliiton lausunto

On myönteistä, että lausuntopalautteen pohjalta hallituksen esitystä on kehitetty ja luovuttu esimerkiksi suomalaisen asumiskulttuurin sekä asunto-osakeyhtiö- ja vuokralainsäädännön kannalta vieraasta asukkaan oikeutta latausmahdollisuuteen koskevasta pykäläehdotuksesta. Pidämmekin tärkeänä, että tässä yhteydessä keskitytään sääntelemään eri rakennustyyppien velvoitteista latausvalmiuksia koskien ja jätetään puuttumatta yhtiöoikeudellisen sääntelyn piiriin kuuluviin seikkoihin, kuten osakkaan tai hänen vuokralaisensa latausmahdollisuutta koskevaan oikeuteen.

Kansallisen kunnianhimon lisäämistä latauspisteasioissa suhteessa direktiivin vaatimukseen ei ole tarkoituksenmukaista toteuttaa lakitason sääntelyllä. Näin ollen esitämme muutettavaksi hallituksen esitystä laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten osalta (6 §). Vaatimukset tulee rajata direktiivin mukaisesti koskemaan asuinrakennuksia, joissa on enemmän kuin kymmenen pysäköintipaikkaa.

22.04.2020

6 § Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella	
HE 23/2020 vp	Kiinteistöliiton muutosehdotus
[... Laajamittaisen korjauksen kohteena olevaan asuinrakennukseen, jossa on enemmän kuin neljä pysäköintipaikkaa, on asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste. ...]	[... Laajamittaisen korjauksen kohteena olevaan asuinrakennukseen, jossa on enemmän kuin kymmenen pysäköintipaikkaa , on asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste. ...]

Seuraavassa on tarkemmat perustelut muutosehdotuksellemme.

Suurin este sähköautojen kalleus

Sähköautojen hankinnan merkittävimäksi esteeksi koetaan eri selvityksissä auton hankintahinta (esimerkiksi K-ryhmä¹ ja LähiTapiola²). Nykyisten sähköautoilevien kotitalouksien tulotaso onkin todennäköisesti korkeampi kuin keskimääräisten autollisten talouksien³.

Jo ennen koronaviruksen aiheuttamaa mullistusta sähköautojen hankintahinta on ollut liian korkea valtaväestölle ja hankintahinnan on arvioitu olevan rajoittava tekijä vielä vuosiin 2023-2024 asti³. Samoin on arvioitu pullonkaulana olevan itse autojen saatavuus, erityisesti akkujen osalta³.

On selvää, että koronapandemia tulee heikentämään uusien autojen ja myös sähköautojen kysyntää⁴. Vaikutukset eivät välttämättä jää lyhytaikaisiksi, vaan esimerkiksi Suomen Pankin⁵ mukaan nopea toipuminen kriisistä näyttää tällä hetkellä aiempaa epätodennäköisemmältä.

Kysyntäpuolen haasteiden lisäksi on hyvä huomioida globaalien kriisien mahdolliset vaikutukset autonvalmistajiin ja mahdollinen maailmanlaajuisen patoutuneen kysynnän purkautuminen taloudellisen toimeliaisuuden lähtiessä taas käyntiin. On todettu autonvalmistajien kohdentavan sähköautotarjontaa suurimmille

¹ [K-ryhmän asiakastutkimus 2018](#)

² [LähiTapiolan Arjen katsaus –kyselytutkimus](#)

³ Ladattavien autojen käyttäjätutkimus - selvitys ladattavien hybridien ja täyssähköautojen käyttötavoista. 2020. Autoalan Tiedotuskeskus.

⁴ Tiedote: [Uusien autojen tilaukset romahtivat maaliskuun lopussa](#), 1.4.2020.

⁵ [Skenaarioita Suomen talouden kehityksestä lähivuosina](#), 7.4.2020. Euro & Talous. Suomen Pankki.

22.04.2020

sähköautomarkkinoille⁶, jolloin Suomen suhteellisen pieni markkina-alue ei ole todennäköisesti prioriteettilistan kärkipäässä rajoittaen saatavuutta ja mahdollisesti jopa vaikuttaen aikaisemmin tehtyihin sähköautojen hinta-arvioihin.

On esitetty, että latauspisteiden saatavuus taloyhtiöissä olisi iso pullonkaula sähköautojen määrän kasvulle. Asunto-osakeyhtiöissä kehitys on kuitenkin tältä osin nopeaa, mikä käy konkreettisesti ilmi Kiinteistöliiton tämän kevään korjausrakentamisbarometrin tuloksista⁷. Vastaajista yli 30 prosenttia arvioi latauspisteitä toteutettavan seuraavan viiden vuoden aikana omassa taloyhtiössä, mikä tarkoittaa latauspistehankkeiden olevan todennäköisempiä kuin julkisivu-, katto- tai putkiremontit. Konkreettisesti taloyhtiöiden aktiivisen toiminnan osoittaa se, että vastaajat taloyhtiöissä, joissa toteutetaan korjaushanke vuonna 2020, seitsemän prosenttia kertoo toteutettavan myös latauspiste tai latauspisteitä. Osuus on noin kolmanneksen suurempi kuin keväällä 2019 ja raportoitujen hankkeiden kappalemäärä on noin 65 % suurempi kuin vuosi sitten.

Tämä muutos osoittaa asunto-osakeyhtiöiden vastanneen syntyneeseen kysyntään markkinaehtoisesti ilman lakisääteistä pakkoa. Keskeinen rooli tässä on ollut eri tahojen aktiivisella neuvonnalla, viestinnällä sekä saatavilla olevalla latausinfrastruktuurilla.

Koska tämän hetken tiedot osoittavat taloyhtiöiden toimivan ilman lakisääteisiä vaatimuksia ja markkinoilla olevan merkittävää epävarmuutta tulevasta sähköautojen kysynnästä ja tarjonnasta, on perusteltua pitäytyä direktiivin edellyttämässä perustasossa, eikä laajentaa vaatimuksia pieniin taloyhtiöihin.

Direktiivin perustasossa pysymistä tukee myös Aalto-yliopiston tutkijoiden ehdotus polttoaineiden myyntilupajärjestelmästä, jota he pitävät tehokkaimpana tapana saavuttaa liikenteen päästövähennystavoitteet⁸. Tutkijoiden mukaan kuluttajat ja yritykset olisivat tällöin keskiössä tavoitteiden saavuttamisessa, lainsäädäntö olisi mahdollisimman teknologianeutraalia ja minimoitaisiin riskiä ripustautumisesta yksittäiseen teknologiseen ratkaisuun kehittyvillä markkinoilla.

Pysäköintipaikoille mahdollistettava erillinen sähköliittymä

Jotta nykyisen kaltainen markkinaehtoinen kehitys jatkuisi, tulee varmistaa erilaisten latauspisteratkaisujen tarjonta taloyhtiöissä. Tätä varten olisi tärkeää tarkastella sähkömarkkinalainsäädännön uudistamisen yhteydessä, että pysäköintipaikoille on mahdollista saada erillinen sähköliittymä pysäköintialuetta varten. Tarvittaessa lainsäädännöllä sähkönsiirtoyhtiöitä tulisi velvoittaa tarjoamaan erilliset liittymät hinnastonsa mukaisesti latauspaikkoja varten.

⁶ Ladattavien autojen käyttäjätutkimus - selvitys ladattavien hybridien ja täyssähköautojen käyttötavoista. 2020. Autoalan Tiedotuskeskus.

⁷ [Kiinteistöliiton korjausrakentamisbarometri, kevät 2020](#)

⁸ [AEI-raportti: Kohti hiiletöntä liikennettä – ehdotus mekanismiksi](#)

22.04.2020

Pysäköintialueen erillisellä sähköliittymällä mahdollistettaisiin sähköautojen latausinfra ja latauskustannuksien oikeudenmukainen ja kustannusperusteinen kohdentaminen sähköautojen omistajille ja haltijoille. Samalla voitaisiin välttää kiinteistön muun sähköjärjestelmän tarpeeton uudistaminen sähköautojen latauspisteiden toteuttamisen yhteydessä.

Tiukempi sääntely nostaa pienten taloyhtiöiden korjaamisen kynnystä

Suomen EU:ssa hyväksymän säännöksen mukaan latauspistevalmiuden rakentamiseen merkittävien korjaushankkeiden yhteydessä koskee kaikkia yli 10 autopaikkaa käsittäviä asuintaloja. Tällaisia minimissään 6-8 huoneiston taloyhtiöitä on Suomessa noin 39 000 ja niissä yhteensä noin 1,4 miljoonaa autopaikkaa.

Hallituksen lakiesitys ulottaisi velvoitteet koskemaan käytännössä 3-4 huoneiston eli yli neljän autopaikan taloyhtiöitä tuoden velvoitteen piiriin 30 000 myös pientä taloyhtiötä. Pienestä koosta johtuen 75 % lisäys taloyhtiöiden määrässä toisi vain 20 % lisää autopaikkoja velvoitteen piiriin.

Pienten taloyhtiöiden korjaustarpeet lisääntyvät samanaikaisesti kuin niiden taloudelliset mahdollisuudet toteuttaa korjauksia heikentyvät. Historia on osoittanut, että lama ja epävarmuus työmarkkinoilla saavat lykkäämään välttämättömiäkin korjauksia⁹.

Pienillä asunto-osakeyhtiöillä on ollut jo ennen korona-kriisiäkin vaikeuksia saada remonttilainoja, ja uutisointi näyttää haasteiden vain kasvavan ja taloyhtiöiden hallituksilla saattaa olla edessä erittäin vaikeita päätöksiä¹⁰. Tyypillisesti vain noin kolmannes taloyhtiöistä on kerännyt etukäteen varoja tulevia korjaushankkeita varten¹¹.

Pienissä, alle 10 huoneiston taloyhtiössä uudet vaatimukset tuovat suhteessa paljon enemmän sekä henkistä että taloudellista painolastia kuin isommissa yhtiöissä. Selvityksemme mukaan alle 10 huoneiston taloyhtiöissä jopa 30 prosenttia saattaa olla omatoimisen isännöinnin varassa¹². Lisäksi pienet taloyhtiöt eivät ole olleet houkuttelevia asiakkaita esimerkiksi suunnittelutoimistoille, joiden apua korjaushankkeiden valmistelussa väistämättä tarvittaisiin.

Eriyinen kipupiste pienille, erityisesti omatoimi-isännöinnissä oleville taloyhtiöille saattaa olla laajamittaisen korjauksen käsite, joka on käytännössä uusi asia rakentamisen ohjaamisessa. Isoa epävarmuutta asiaan tuo rakennusvalvontojen paikallinen soveltaminen ja tulkinnat asiasta. Käytännössä pienen taloyhtiön omat mahdollisuudet ja resurssit arvioida laajamittaisuiden määritelmän täyttymistä ennakkoon ovat heikot, koska esimerkiksi VTT:n

⁹ Asuinrakennusten korjaustarve. 2015. PTT raportteja 251. PTT, KTI, VTT.

¹⁰ [OP ennakoi: jo syksyllä asunto-osakeyhtiöiden kanssa käydään neuvotteluja taloyhtiölainojen lyhennyksistä](#). Kotitalo-lehti 30.3.2020.

¹¹ [Kiinteistöliiton talous- ja rahoituskysely](#), 11.4.2019.

¹² [Taloyhtiöiden hallituskysely 2018 – Isännöinti](#). Kiinteistöliitto, 2018.

22.04.2020

käyttämä arviointimenetelmä¹³ ei näytä yksinkertaiselta. Pahimmillaan arviointi ja tulkinnat soveltamiskynnyksen ylittämistä hidastavat ja hankaloittavat hankkeita ja aiheuttavat ylimääräisiä kustannuksia. Lisäksi uhkana on jäljempänä mainittu osaoptimointi, jossa velvoitteen välttämiseksi pilkotaan hankkeita epätarkoituksenmukaisella tavalla.

Pienille taloyhtiöille jokainen euro on tärkeä asia. Direktiiviä tiukempi pysäköintipaikkavaatimus aiheuttanee sen, että 5-10 autopaikkaa käsittävät taloyhtiöt eivät pystyisi enää sisällyttämään mahdollisesti tarjolla olevaan ARA:n latausinfra-avustukseen lainsäädännön edellyttämiä toimenpiteitä. Näin ollen esimerkiksi lakisääteisen latauspistevalmiuden toteuttamiseen liittyvät maanrakennustyöt rajautuisivat kokonaisuudessaan pois avustusten piiristä. Maanrakennustyöt ovat kustannuksiltaan tyypillisesti useita tuhansia euroja, eli merkittävä osa pienelle taloyhtiölle latausinfraan liittyvää parannushanketta.

On myös tärkeää huomioida, että nyt lakiesityksessä on määritelty direktiiviä tiukemmin, mitkä pysäköintipaikat rakennuksen ulkopuolella kuuluisivat velvoitteen piiriin. Direktiivissä asetetaan velvoitteita tilanteelle, jossa ”pysäköintialue sijaitsee fyysisesti rakennuksen yhteydessä”. Direktiivin muotoilu on tarkoin mietitty, sillä latausvalmiuden toteuttaminen on kustannustehokkainta sellaisille pysäköintipaikoille, joilta on lyhin etäisyys rakennuksen sähköpääkeskukseen (eli lyhyin reitti toteuttaa suojaputkituksien ja niiden läpivientien asennus).

Hallituksen esitys laajentaa tätä siten, että kaikki rakennuksen kanssa samalla kiinteistöllä sijaitsevat pysäköintipaikat otetaan huomioon riippumatta siitä, kuinka etäällä ne ovat sähköpääkeskuksesta.

Velvoitteiden ulottamisella koskemaan sellaisia autopaikkoja, jotka eivät ole rakennuksessa tai välittömästi sen yhteydessä, vaan esimerkiksi samalla kiinteistöllä viheralueen takana, on huomattava kustannusvaikutus putkituksen ja ennen kaikkea kaivuutöiden metrimäärien kasvaessa. Tämä kustannusvaikutus korostuu pienten taloyhtiöiden tapauksessa.

Lakiesitystä tulee muuttaa siten, että siinä pitäydytään direktiivin mukaisessa vaatimuksessa, että ”pysäköintialue sijaitsee fyysisesti rakennuksen yhteydessä”. (6§ 5 momentin 2. kohta)

Edellä mainitut asiat voivat pahimmillaan luoda tilanteita, joissa pienten taloyhtiöiden todelliseen tarpeeseen pohjautuvat, energiatehokkuutta parantavat korjaukset jäävät toteutumatta, koska asetettu vaatimus latauspistevalmiudesta on viimeinen niitti haastavaan tilanteeseen. Vaatimus aiheuttaa myös osaoptimoinnin vaaran pienissä taloyhtiöissä, joissa saatetaan pyrkiä varmistumaan, ettei laajamittaisen korjauksen kriteeri täyty. Osaoptimoinnilla ei saavuteta energia- ja resurssitehokasta korjausratkaisua, eikä näin ollen myöskään sääntelylle asetettuja hallitusohjelman mukaisia tavoitteita.

¹³ [Rakennusten laajamittainen korjaus, VTT, 2015.](#)

22.04.2020

Hallituksen esityksen taloudellisten arvioiden osalta haluamme vielä kiinnittää huomiota siihen, että kustannusten arviointi on tehty arvonlisäverottomin hinnoin, vaikka esityksen valmistelijoilla on täysin tiedossa, että asunto-osakeyhtiöt eivät pääsääntöisesti ole arvonlisäverovelvollisia, ja joutuvat siten maksamaan lisäkustannuksena 24 % arvonlisäveron latausvalmiuden toteuttamisesta, kuten myöhemmin myös varsinaisen latausinfra toteuttamisesta.

Nykyisessä vallitsevassa tilanteessa on äärimmäisen tärkeää olla luomatta hidasteita rakennusten energiatehokkuuden parantamiselle tai lisätä riskiä hukkainvestointien toteuttamiselle erityisesti pienissä asunto-osakeyhtiöissä.

Alueellinen eriytymisen lisääntyminen

Esitetyt direktiivin tason ylittävät velvoitteet ovat omiaan lisäämään entisestään kiinteistöjen ja niiden omistajien ja asukkaiden alueellista eriytymistä. Jo nykyisellään kiinteistöjen ja asuntojen arvokehitys on hyvin erilaista kasvukeskuksissa ja toisaalta taantuvilla alueilla.

Maaseutumaisissa kunnissa isoa osaa asuinrakennuksista ei kannattaisi taloudellisessa mielessä korjata, vaikka niiden kunto sitä edellyttäisi¹⁴. Tämä tulisi ottaa huomioon pohdittaessa asetettavia määräyksiä, jotta sääntelyllä ei entisestään pahenneta ko. alueiden tilannetta.

Esityksen mukaisilla velvoitteilla aiheutetaan taantuvien alueiden kiinteistöille kestävä taloudellinen rasite. Kun samalla myös sähköautojen käyttöönotto on painottunut kasvukeskuksiin¹⁵, ei tämän kaltaisella kehityksellä saavuteta esityksessä mainittuja tavoitteita. Myös kiinnostus sähköauton hankintaan keskittyy juurikin suurille kaupunkiseuduille¹⁶. Autokannan keski-ikä ilman museoautoja on Uudellamaalla hieman alle yhdeksän vuotta, kun taas Pohjois-Karjalassa ja Kainuussa se on noin 14 vuotta¹⁷. On siis selvää autokannan uusiutumisen suhteen, että alueellisesti jo nyt tilanne on hyvin erilainen ja koronapandemia ei asiaa ainakaan helpota.

On siis perusteltua pitäytyä direktiivin antamassa perustasossa, jotta lainsäädännöllä ei voimisteta alueellista eriytymistä. Hallitusohjelmaan kirjatut ilmastotavoitteet saavutetaan kustannustehokkaimmin vapaaehtoisuuteen pohjautuvien toimenpitein. Direktiivin edellyttämää tasoa tiukemmalla sääntelyllä on pahimmillaan latauspistehankkeita ja korjausrakentamista haittaava vaikutus.

Muista esityksistä

Kannatamme hallituksen esityksen ja perusteluiden mukaisesti vaihtoehtoisten neuvontamenettelyjen käyttämistä sekä lämmitysjärjestelmien että

¹⁴ Asuinrakennusten korjaustarve. 2015. PTT raportteja 251. PTT, KTI, VTT.

¹⁵ [Liikennekäytössä 31.12.2019 olevat henkilöautot alueittain](#), Traficom, tilastotietokanta

¹⁶ Suomalaisten autoilu 2019, tutkimus autoilusta ja auton valinnasta. Autoalan Tiedotuskeskus.

¹⁷ [Ajoneuvokannan keski-ikä maakunnittain](#), Tilastokeskus.

22.04.2020

ilmastointijärjestelmien osalta. Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää käsittelevien pykäläehdotusten osalta Kiinteistöliitolla ei ole lausuttavaa.

Kunnioitavasti,

SUOMEN KIINTEISTÖLIITTO RY

Harri Hiltunen
toimitusjohtaja

Tapio Haltia
neuvontalakimies

Petri Pylsy
johtava asiantuntija
(energia ja ilmasto)