

Asia: VN/1872/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

RASI ry kiittää mahdollisuudesta lausua aiheesta. RASI ry on rakennus- ja sisustustarvikekaupan alalla toimivien yhteisöjen ja elinkeinonharjoittajien yhdistys.

RASI ry toteaa, että lausuntokierroksella olevan HE-luonnoksen sääntely on edelleen osin epäselvää ja myös ristiriitaista ja sitä tulisi vielä täsmentää. Lisäksi olisi toivottavaa, että liikenteen sähköistymistä säädeltäisiin liikennettä koskevassa lainsäädännössä, eikä rakennusten energiatehokkuutta koskevassa lainsäädännössä. Näin vältettäisiin mahdolliset päällekkäisyydet ja epäselvyydet.

Kaupan ala on sitoutunut vähähiilisyystavoitteisiin ja rakentanut Suomeen kattavan latauspisteverkoston vapaaehtoisesti ilman pakottavaa lainsäädäntöä. Tutkimusten mukaan sähköautojen lataus tapahtuu tällä hetkellä pääosin kotona tai huoltoasemilla suuritehoisissa latauspisteissä, ei ostosasioinnin aikana.

Ostoksilla käydessä keskimääräinen latausaika voi olla esimerkiksi 30–60 minuuttia, jolloin pienitehoisella latauspisteellä ei ole merkitystä. Siksi tien varsilla olevat ns. huoltoasemalatauspisteet onkin varustettu suuritehoisilla, jopa 250 kW:n latauslaitteilla. Kaupan alalla on Suomessa jopa 150 000 pysäköintipaikkaa, joten latauspistevervoitteiden taloudellinen merkitys on huomattava. Esimerkiksi suuritehoisten, yli 100 kW latausaseman rakentaminen voi maksaa jopa satatuhatta euroa per latauspiste.

Useat järjestöt ovat esittäneet, että latauspiste- ja putkitusvelvoite tulisi olemassa olevissa muissa kuin asuinrakennuksissa kohdistaa vain rakennuksessa oleviin pysäköintipaikkoihin. Siksi RASI ry kiittää ympäristöministeriötä siitä, että lakiin tehtäisiin täsmennys, jonka mukaan latauspisteiden määrää laskettaessa on yli 20 pysäköintipaikkaa sisältävien muiden kuin asuinkäytössä olevien rakennusten osalta huomioitava vain rakennuksen pysäköintipaikat (YM tiedote 13.3.2026). Kun olemassa olevia muita kuin asuinrakennuksia koskeva velvoite täsmennetään koskemaan vain rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja, Suomessa vältetään satojen miljoonien eurojen ja jopa miljardin euron hukkainvestoinnit.

RASI ry toteaa, että tämä täsmennys ei kuitenkaan käy riittävän selkeästi ilmi lakiehdotuksesta. RASI ry esittää, että 5 §:n otsikko muutetaan seuraavasti: ”Olemassa oleva muu rakennus kuin asuinrakennus, jossa on enemmän kuin 20 autopysäköintipaikkaa.” Nykyinen muotoilu ”joilla on” on yleiskielinen termi ja sen voidaan tulkita tarkoittavan niitä pysäköintipaikkoja, jotka on tarkoitettu rakennuksen käyttäjille (ks. luku 5.1.2).

Lisäksi RASI ry esittää, että 1 momenttia selkeytetään seuraavasti:

Rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaiseen muuhun olemassa olevaan rakennukseen kuin asuinrakennukseen, jossa on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa, on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 mennessä:

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

Näin säännöstä täsmennettäisiin ensinnäkin niin, että siitä poistettaisiin kiinteistöllä olevat pysäköintipaikat, mikä on ollut YM:n tiedotteenkin mukaan tarkoituksena.

Direktiivin 14.2 artiklassa ei tarkemmin määritellä missä rakennuksen pysäköintipaikat sijaitsevat.

Direktiivin sanamuoto ja kansallinen liikkumavara mahdollistaa veloitteen rajaamisen olemassa olevien

muiden kuin asuinrakennusten kohdalla pysäköintipaikkoihin, jotka sijaitsevat rakennuksessa. Säännöstä täsmennettäisiin näin ollen niin, että latauspisteiden asentamista tai putkitusta koskevaa velvoitteessa huomioitaisiin ainoastaan rakennuksen pysäköintipaikat. Rakennuksen pysäköintipaikkoja on esimerkiksi rakennuksen autohallissa tai kattoparkissa.

Polkupyöräparkkeja koskeva sääntelyssä huomioitava kansalliset joustot ja poikkeukset täysimääräisesti

EPBD:ssä säädetään uutena asiana myös polkupyöräparkkien asentamisesta olemassa oleviin, uusiin ja laajamittaisen korjauksen kohteena oleviin ei-asuinrakennuksiin. Direktiivin salli jäsenvaltion poiketa kaavamaisista vaatimuksista niiden rakennusten kohdalla, joihin ei tyypillisesti mennä pyörällä.

RASI ry kannattaa, että HE-luonnoksessa ehdotetaan poikkeuksen käyttöönottoa. Perustelujen mukaan poikkeusta tulkitaan kuitenkin hyvin suppeasti, mikä vesittää poikkeuksen merkityksen. RASI ry esittää, että poikkeusta tulkitaan laajasti mikä varmistaa sen, että rakennuksiin ei tarvitse asentaa turhia pysäköintipaikkoja pyörille.

Polkupyörien pysäköintipaikkojen määrä perustuisi kokonaiskäyttökapasiteettiin tai keskimääräisen käyttökapasiteettiin. Perusteluissa todetaan, että rakennuksen omistaja saisi itse päättää, kumman edellytyksen se täyttää tarjotessaan polkupyöräpaikkoja.

Vaatumuksen soveltaminen on erittäin vaikeaa käytännössä. Rakennusten käyttöaste vaihtelee suuresti eri vuodenaikoina ja viikonpäivinä. Suomen ilmasto-olosuhteiden vuoksi pyöräily ei ole myöskään mahdollista ympäri vuoden. Pyöräparkkien tarve vaihtelee suuresti eri alueilla ja eri rakennuksissa. Esimerkiksi rautakaupoista ostetaan tyypillisesti sellaisia tavaroita, joita ei voi edes kuljettaa pyörällä. Myös kaupunki- ja maaseutualueiden tarpeet ovat erilaiset. Kulutapajakauma vaihtelee: ihmiset käyttävät autoa, kävelyä, pyörää ja julkista liikennettä eri tavoin eri paikoissa.

Direktiivi mahdollistaa kansallisen poikkeuksen sellaisten rakennusten kohdalla, joihin ei tyypillisesti mennä pyörällä. Näissä polkupyöräpaikkoja tulee olla niin monta kuin on asianmukaista. RASI ry pitää erittäin kannatettavana kansallisen poikkeuksen rohkeaa käyttöönottoa.

Nykyinen ehdotus tulkitsee poikkeusta kuitenkin liian suppeasti. Ehdotuksen mukaan pyöräpaikkavelvoitteesta vapautettaisiin vain rakennukset, joihin ei ole fyysisesti mahdollista päästä pyörällä, kuten moottoritien varrella sijaitsevat kaupat, supermarketit tai toimistot. Esityksessä kuitenkin arvioidaan, että Suomessa tällaisia rakennuksia on kuitenkin vain muutama, joten poikkeus tulisi sovellettavaksi käytännössä hyvin harvoin.

RASI ry katsoo, että direktiivi tulee panna täytäntöön kansalliset joustot täysimääräisesti hyödyntäen ja pyörien pysäköintipaikkoja koskevaa poikkeusta tulee tulkita lapeasti.

Poikkeuksen soveltamisessa on olennaista arvioida tyypillistä saapumistapaa toisin kuin mitä HE-luonnoksen perusteluissa esitetään. RASI ry esittää, että lakiehdotuksen perusteluihin sisällytetään tarkempia kirjauksia, miten poikkeamista koskeva harkinta tehdään. Tyypillistä saapumistapaa koskevassa harkinnassa tulee ottaa huomioon, ei vain pyörätieverkko, vaan myös rakennuksen sijainti, käyttötarkoitus, liikenneolosuhteet ja rakennusten käyttäjien kulutapajakauma (henkilöauto, kävely, pyöräily, julkinen liikenne). Kuten jo mainittua osassa rakennuksissa sijaitsee sellaisia kauppia, joista tyypillisesti ostetaan tuotteita, joita ei pysty kuljettamaan pyörällä. Tällaisia on esimerkiksi rautakaupat, huonekalukaupat tai kodinkonekaupat. Ei ole tarkoituksenmukaista, että tällaisiin rakennuksiin pitäisi rakentaa turhaan pyöräpaikkoja. Jos kaikki käyttäjät ja liikkumismuodot huomioiden pyörä ei ole tyypillinen tapa saapua ko. rakennukseen, silloin riittää, että siellä on asiamukainen määrä pyöräparkkeja ja arvio tehdään paikallisesti.

Riikka Vaaja
toimitusjohtaja
Rauta- ja sisustuskauppajdistys RASI ry