

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning och lag om ändring av 126 § i markanvändnings- och bygglagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny lag om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Genom den föreslagna lagen genomförs det reviderade direktivet om byggnaders energiprestanda. Direktivet antogs som en del av Europeiska unionens paket för ren energi, vars syfte är att begränsa klimatförändringen.

Syftet med lagen är att förbättra byggnaders energiprestanda, öka tillämpningen av smart teknik i byggnader och förbättra möjligheterna att ladda elfordon. Lagen ska också innehålla bestämmelser om skyldigheter att planera och installera laddningspunkter för elfordon och beredskap för laddningspunkter. Utöver den reglering som baserar sig på direktivet ska i lagen också ingå nationella bestämmelser om laddningsinfrastruktur för elfordon i fråga om sådana parkeringshus där det tillhandahålls parkering för bostadshus. I lagen ska det dessutom finnas bestämmelser om skyldigheter att planera och installera system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i anslutning till andra stora byggnader än bostadshus. Tillsynsmyndigheter är kommunernas byggnadstillsynsmyndigheter och Transport- och kommunikationsverket.

Dessutom föreslås det att markanvändnings- och bygglagen ändras så, att det krävs åtgärds-tillstånd för byggande av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i vissa byggnader.

När det gäller energieffektiviteten i byggnaders luftkonditioneringssystem och värmesystem ger direktivet möjlighet till antingen ett lagstadgat inspektionsförfarande eller ett alternativt förfarande som baserar sig på rådgivning, om verkningarna av det motsvarar de lagstadgade inspektionerna. I propositionen föreslås att alternativa rådgivningsförfaranden tas i bruk i fråga om både luftkonditioneringssystem och värmesystem.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE	6
2.1 Lagstiftning och praxis.....	6
2.1.1 Markanvändnings- och bygglagen	6
2.1.2 Lagen om distribution av alternativa bränslen	7
2.1.3 Lagen om bostadsaktiebolag	8
2.1.4 Elsäkerhetslagen.....	9
2.1.5 Lagen om mätinstrument.....	10
2.1.6 Laddning av elbilar på parkeringsplatser	10
2.1.7 Antalet elbilar, mål och stöd för att öka antalet elbilar	11
2.1.8 Laddningspunkter och stöd för att öka antalet laddningspunkter.....	12
2.1.9 Rådgivningssystem för uppvärmnings- och luftkonditioneringssystem	13
2.1.10 System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning	14
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	14
2.2.1 Klimatavtalet från Paris.....	14
2.2.2 Paketet om ren energi.....	15
2.2.3 Direktivet om byggnaders energiprestanda	15
2.2.4 EPBD 2018-direktivet.....	16
2.2.5 Energieffektivitetsdirektivet (EED)	24
2.2.6 Direktivet om förnybar energi (RED II).....	26
2.2.7 EU:s förordning om styrningen av energunionen	27
2.2.8 Infrastrukturdirektivet	28
2.2.9 Lagstiftning och praxis i vissa av Europeiska unionens medlemsstater.....	29
2.3 Bedömning av nuläget	35
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	38
3.1 Målsättning	38
3.2 De viktigaste förslagen.....	38
3.3 Åland.....	39
3.4 Alternativ för genomförandet.....	40
3.4.1 Alternativ för genomförandet av EPBD 2018-direktivet	40
3.4.2 Lagstiftningstekniska alternativ för genomförandet.....	41
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	43
4.1 Allmänt	43
4.2 Ekonomiska konsekvenser.....	43
4.3 Konsekvenser för myndigheterna	49
4.4 Konsekvenser för miljön.....	51
4.5 Samhälleliga konsekvenser	54
4.5.1 Konsekvenser för regionutvecklingen.....	54
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	54
5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial	54
5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	55
DETALJMOTIVERING	60
1 LAGFÖRSLAG	60

RP 23/2020 rd

1.1	Markanvändnings- och bygglagen	73
2	IKRAFTTRÄDANDE	73
3	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	73
	LAGFÖRSLAG	78
	1. Lag om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning	78
	2. Lag om ändring av 126 § i markanvändnings- och bygglagen.....	86
	BILAGA	87
	PARALLELTEXT	87
	2. Lag om ändring av kap. 18, 126 § i markanvändnings- och bygglagen.....	87

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Europeiska kommissionen antog paketet om ren energi (*Clean Energy for All Europeans*) den 30 november 2016. Paketet innehöll följande åtta förslag till rättsakter:

1. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda COM(2016) 765 final,
2. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (omarbetning) COM(2016) 767 final,
3. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet COM(2016) 761 final,
4. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om styrningen av energiunionen och om ändring av direktiv 94/22/EG, direktiv 98/70/EG, direktiv 2009/31/EG, förordning (EG) nr 663/2009, förordning (EG) nr 715/2009, direktiv 2009/73/EG, rådets direktiv 2009/119/EG, direktiv 2010/31/EU, direktiv 2012/27/EU, direktiv 2013/30/EU och rådets direktiv (EU) 2015/652 och om upphävande av förordning (EU) nr 525/2013 COM(2016) 759 final,
5. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om gemensamma regler för den inre marknaden för el (omarbetning) COM(2016) 864 final,
6. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om den inre marknaden för el (omarbetning) COM(2016) 861 final,
7. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om riskberedskap inom elsektorn och om upphävande av direktiv 2005/89/EG COM(2016) 862 final,
8. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Europeiska unionens byrå för samarbete mellan energitillsynsmyndigheter (omarbetning) COM(2016) 863 final/2.

Utöver lagstiftningsförslagen innehöll paketet ett arbetsprogram för ekodesign samt flera meddelanden och rapporter. Dessutom lade kommissionen fram nya idéer om ekodesignens framtid och en strategi för uppkopplad och automatiserad rörlighet.

Huvudsyftet med paketet om ren energi var att prioritera energieffektivitet, göra Europeiska unionen världsledande på området förnybar energi och garantera rimliga avtalsvillkor för konsumenterna. Konsumenterna är aktiva och centrala aktörer på den framtida energimarknaden.

Förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda antogs som en del av paketet om ren energi. Enligt det är ett sätt att förbättra energieffektiviteten att utnyttja den stora potentialen för effektivitetsvinster inom byggsektorn, som är den enskilt största energianvändaren i Europa. Byggsektorn använder 40 procent av den slutliga energin. Ungefär 75 procent av byggnaderna har dålig energieffektivitet och endast 0,4–1,2 procent av byggnadsbeståndet, beroende på medlemsstat, renoveras per år.

Huvudsyftet med direktivförslaget var att påskynda kostnadseffektiv renovering av befintliga byggnader. Den europeiska byggnadsindustrin har potential att möta många ekonomiska och

sociala utmaningar parallellt med utmaningar i fråga om energi och klimat. Europeiska rådet antog i oktober 2014 en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 och ställde som mål för hela EU:s ekonomi att minska växthusgasutsläppen.

En skrivelse om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda lämnades till riksdagen den 2 februari 2017 (U 12/2017 rd). Statsrådet understödde målen i direktivförslaget och ansåg det vara viktigt att främja byggnaders energiprestanda. Statsrådet ansåg att man i Finland starkt bör stödja utvecklingen av trafikens elektrifiering, eftersom trafiken är av central betydelse för att Finland ska nå sina nationella klimatmål. Det ansågs också viktigt att bestämmelserna i direktivet ska vara flexibla och inte innehålla alltför tekniska detaljer. Statsrådet ansåg att man vid byggandet av laddningspunkter (kallas laddningspunkter i den föreslagna lagen) ska kunna beakta marknadens utveckling och att byggandet av laddningspunkterna är tekniskt möjligt och har rimliga kostnader. Däremot förhöll man sig reserverat till kravet att det från ingången av 2025 i befintliga byggnader ska byggas en laddningspunkt för elfordon som fungerar enligt prissignalen på var tionde parkeringsplats. Statsrådet understödde inriktningen av de regelbundna inspektionerna av luftkonditionerings- och uppvärmningssystemen på större tekniska system än tidigare. Statsrådet understödde också alternativet att utrusta byggnader med system för automation, uppföljning och övervakning i stället för obligatoriska inspektioner. Statsrådet ansåg att en flexibel kombination av olika alternativ är viktig.

Miljöutskottet gav ett utlåtande i ärendet (MiUU 4/2017 rd), där utskottet understödde statsrådets ståndpunkt med betoning på några aspekter som bl.a. gällde förbättring av byggnaders energiprestanda och främjande av infrastrukturen för elbilar i samband med nybygge och större renoveringar.

Europaparlamentet och rådet antog tillsammans på förslag av kommissionen (den 30 november 2016) enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet och i enlighet med medbeslutandeförfarandet i artikel 289.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nedan *EUF-fördraget*, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och direktiv av 2012/27/EU om energieffektivitet, nedan *EPBD 2018-direktivet*. Direktivet undertecknades av Europarådet och parlamentet den 30 maj 2018. Direktivet delgavs medlemsstaterna och offentliggjordes officiellt den 19 juni 2018 i Europeiska unionens officiella tidning. Direktivet har tillämpats från och med den 9 juli 2018. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 10 mars 2020.

Regeringsprogrammet

Målet för regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering (Ett inkluderande och kunnigt Finland – ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart samhälle 10.12.2019) är att regeringen ska agera på ett sätt som leder till att Finland är klimatneutralt 2035 och uppvisar negativa koldioxidutsläpp kort därefter.

Regeringsprogrammets mål är också att minska klimatavtrycket från boende och byggande. Som medel för att uppnå detta mål nämns bland annat följande: ”För fastigheter fastställs ett minimiantal platser för sådan laddningsinfrastruktur för elbilar som ska byggas i samband med större renoveringar.” Dessutom är utsläppssnål trafik ett mål för regeringsprogrammet och som ett av sätten nämns följande: ”Infrastrukturen för laddning av elbilar ska främjas genom att man enligt direktivet om byggnaders energiprestanda inför en nationell skyldighet att det i samband

med stora renoveringar i bostadsaktiebolag eller affärslokaler ska byggas infrastruktur för laddning av elbilar.”

De nämnda målen i regeringsprogrammet och metoderna för att uppnå dem är också en del av EPBD 2018-direktivets innehåll och avsikten är att de ska genomföras genom en regeringsproposition.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

2.1.1 Markanvändnings- och bygglagen

I Finland baserar sig bestämmelserna om byggnaders energiprestanda på bestämmelserna om väsentliga tekniska krav i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) samt på preciserande bestämmelser som utfärdats genom förordning av statsrådet och miljöministeriet med stöd av markanvändnings- och bygglagen. Hållbar energianvändning är en av utgångspunkterna i markanvändnings- och bygglagen. Lagens syfte är enligt 1 § att reglera områdesanvändningen och byggandet för att på det sättet skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och främja en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling.

Bestämmelser om byggnaders energiprestanda finns i 17 kap. i markanvändnings- och bygglagen. I 117 a–117 g § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs om väsentliga krav på byggnader. De väsentliga tekniska kraven i fråga om byggnaders energiprestanda finns i 117 g §. Paragrafens 1 mom. gäller skyldigheter för den som påbörjar ett byggprojekt, energiformsfaktorer, krav på energiprestanda och påvisande av att kraven uppfylls. I 2 mom. ingår en skyldighet att uppföra en ny byggnad som nära-nollenergibyggnad. Paragrafens 2 mom. gäller också reparationer och ändringar eller ändringar av byggandets användningsändamål som kräver bygglov eller åtgärdstillstånd. I momentet behandlas dessutom byggnader som befriats från krav. På uppförande av nya byggnader, reparation och ändring av byggnader och ändring av byggnaders användningsändamål tillämpas samma förteckning över de byggnadskategorier på vilka minimikraven på energiprestanda inte behöver tillämpas.

I 18 kap. i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs om tillståndspflicht för byggande och andra åtgärder. I 125 § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs om behovet av bygglov. För uppförandet av en byggnad krävs bygglov. Bygglov behövs också för sådana reparationer och ändringar som kan jämföras med uppförandet av en byggnad samt för utvidgning av en byggnad eller utökning av det utrymme som räknas till byggnadens våningsyta.

Andra reparationer och ändringar i en byggnad än sådana som nämns ovan kräver bygglov, om arbetet uppenbart kan inverka på säkerheten för dem som använder byggnaden eller på deras hälsomässiga förhållanden.

Bygglov behövs också för sådan reparation eller ändring av klimatskalet eller byggnadens installationssystem som kan ha stor inverkan på byggnadens energiprestanda. Bygglov behövs dock inte i fråga om en byggnad vars energiprestanda inte behöver förbättras på det sätt som föreskrivs i 117 g § 2 mom.

En väsentlig ändring av ändamålet med byggnaden eller en del av den kräver bygglov. När tillståndspflichten prövas ska det beaktas vilken inverkan ändringen av det avsedda ändamålet har på genomförandet av planen och annan markanvändning samt på de egenskaper som krävs av

byggnaden. En sådan ändring av ändamålet som förutsätter tillstånd är bland annat att en fritidsbostad börjar användas för permanent boende. Uppförandet av en stor detaljhandelsenhet ska anses ha ovan avsedd inverkan på markanvändningen, om inte området i detaljplanen särskilt har anvisats för detta ändamål.

I 126 § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs om behovet av åtgärdstillstånd. I stället för bygglov kan för byggandet sökas åtgärdstillstånd för uppförande av sådana konstruktioner och anläggningar beträffande vilka avgörandet av tillståndsärendet inte till alla delar kräver den styrning som annars behövs vid byggande.

Åtgärdstillstånd behövs dessutom för uppförande och placering av sådana konstruktioner eller anläggningar som inte betraktas som byggnader, om åtgärden inverkar på naturförhållandena, markanvändningen på det omgivande området eller stads- eller landskapsbilden. Åtgärdstillstånd behövs också för andra åtgärder som ändrar en byggnads exteriör än sådana som kräver bygglov samt för lägenhetsarrangemangen i ett bostadshus.

Åtgärdstillstånd behövs också för att ändra en byggnads fasad samt för byte av byggnadsdelar eller installationssystem när detta kan ha stor inverkan på byggnadens energiprestanda. Åtgärdstillstånd behövs dock inte i fråga om en byggnad vars energiprestanda inte behöver förbättras på det sätt som föreskrivs i 117 g § 2 mom.

Energi-prestandan ska förbättras när en byggnad repareras eller ändras eller dess användningsändamål ändras på ett sätt som kräver åtgärdstillstånd om det är tekniskt, funktionellt och ekonomiskt genomförbart. Om åtgärden inte inverkar på naturförhållandena, markanvändningen på det omgivande området eller stads- eller landskapsbilden behövs inte heller något åtgärdstillstånd. I 126 a § i markanvändnings- och bygglagen preciseras projekt som kräver åtgärdstillstånd.

Enligt 124 § i markanvändnings- och bygglagen ska kommunens byggnadstillsynsmyndighet med tanke på det allmänna intresset övervaka byggandet samt för sin del se till att det som föreskrivs eller bestäms i markanvändnings- och bygglagen och med stöd av den iakttas i samband med byggandet. I markanvändnings- och bygglagen finns närmare bestämmelser om tillståndsförfarandet och tillståndsprövningen i fråga om bygglov och åtgärdstillstånd, ändringssökande samt tillsynsmyndighetens tillsynsåtgärder, påföljder och avgifter.

I 156 § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs om anordnande av bilplatser. Enligt paragrafens ska de bilplatser som angetts för en fastighet i detaljplanen och bygglovet ska anordnas i samband med byggandet. Om så bestäms i detaljplanen, kan kommunen anvisa och för fastighetens bruk upplåta behövliga bilplatser på skäligt avstånd. I detta fall uppbärs av fastighetsägaren en ersättning som motsvarar befrielsen från skyldigheten att anordna bilplatser enligt de grunder för avgifter som kommunen godkänt. Skyldigheten att anordna bilplatser gäller inte mindre tillbyggnader och inte reparationer och ändringar av en byggnad. När ändamålet med byggnaden eller en del av den ändras, ska dock behovet av bilplatser till följd av detta beaktas.

2.1.2 Lagen om distribution av alternativa bränslen

Genom lagen om distribution av alternativa bränslen för transport (478/2017, nedan *infrastruktur-lagen*) har Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, nedan *infrastrukturdirektivet*, genomförts. Syftet med infrastruktur-lagen är att säkerställa att för allmänheten tillgängliga laddnings- och tankstationer för alter-

nativa bränslen uppfyller gemensamma tekniska specifikationer och att användarna ges tillräcklig information om alternativa bränslen och distributionen av dem. Genom infrastrukturlagen strävas efter att främja användningen av alternativa bränslen i trafiken.

Med en för allmänheten tillgänglig laddningspunkt avses en laddningspunkt till vilken alla användare har åtkomst om tillgång till laddningspunkten erbjuds kommersiellt eller i samband med kommersiell verksamhet eller om verksamhetsutövaren har definierat den som tillgänglig för allmänheten. Om användningen av laddningspunkten är begränsad till privat användning eller användning som baserar sig på tillstånd, t.ex. på en bostadsfastighet eller en arbetsplats, betraktas laddningspunkten inte som tillgänglig för allmänheten.

I infrastrukturlagen föreskrivs om gemensamma tekniska specifikationer för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Enligt 4 § i infrastrukturlagen ska verksamhetsutövaren säkerställa att laddnings- eller tankstationerna för alternativa bränslen uppfyller de tekniska specifikationer som anges i bilaga II till infrastrukturdirektivet. Syftet med de tekniska kraven är att säkerställa att de elbilar som finns på marknaden kan laddas vid alla laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. När det gäller laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ställs också krav på information till konsumenter och användare, t.ex. priset på laddning och laddningspunkternas placering.

2.1.3 Lagen om bostadsaktiebolag

Bostadsaktiebolagens beslutsfattande regleras av lagen om bostadsaktiebolag (1599/2009). Lagen om bostadsaktiebolag trädde i kraft den 1 juli 2010. Enligt 1 kap. 1 § i lagen om bostadsaktiebolag är ett bostadsaktiebolag ett aktiebolag som enligt bolagsordningen har till syfte att äga och besitta minst en sådan byggnad eller del av en byggnad i vilken mer än hälften av lägenhetens eller lägenheternas sammanlagda golvyta enligt bolagsordningen upptas av bostadslägenheter i aktieägarnas besittning. Varje aktie i ett bostadsaktiebolag medför ensam för sig eller tillsammans med andra aktier rätt att besitta en lägenhet som anges i bolagsordningen eller någon annan del av en byggnad eller fastighet som bolaget besitter.

I lagen om bostadsaktiebolag föreskrivs inte om vilka tjänster förknippade med boendet ett husbolag ska tillhandahålla eller tillåta. Av denna anledning bedöms också frågan om byggandet av laddningspunkter för elbilar utifrån lagens allmänna likställighetsprincip och bestämmelserna om ändringsarbeten och reoveringar. I 1 kap. 10 § i lagen om bostadsaktiebolag föreskrivs att alla aktier medför lika rätt i bolaget, om inte något annat föreskrivs i bolagsordningen. Bolagsstämman, styrelsen eller disponenten får inte fatta beslut eller företa någon annan åtgärd som är ägnad att ge en aktieägare eller någon annan en otillbörlig fördel till nackdel för bolaget eller någon annan aktieägare.

Enligt 6 kap. 31 § i lagen om bostadsaktiebolag kan bolagsstämman genom majoritetsbeslut besluta att med vederlagsfinansiering genomföra endast reoveringar som motsvarar vanlig standard vid tidpunkten, dvs. är så kallad sedvanliga. Dessutom ska aktieägarens betalningsbörda förbli skälig. Syftet med bestämmelsen är att skydda aktieägarna. Lagstiftarens avsikt har varit att begränsa majoritetens möjligheter att med de vederlag som tas ut av alla inleda projekt som inte anses höra till den utrustningsnivå som anses vara vanlig i bostadsfastigheten.

Vad som vid varje enskild tidpunkt kan betraktas som sedvanligt förändras med tiden. Ledning för tolkningen av den sedvanliga nivån fås bl.a. från nivån på nyproduktionen, byggbestämmelserna samt utvecklingen av området och det omgivande samhället. Från att ha varit ovanligt har

det under årens lopp blivit vanligt med bl.a. datakommunikationsteknik (internetförbindelse) och ändringar i uppvärmningssystemen, såsom jordvärme.

Byggandet av laddningspunkter för elbilar blir allt vanligare i husbolag. Understöd som ARA Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet beviljar för byggande av en laddningsinfrastruktur för elbilar har kunnat sökas sedan hösten 2018. Dessutom ålägger EPBD 2018-direktivet skyldigheter att bygga laddningspunkter för elbilar och beredskap för sådana laddningspunkter i bostadsfastigheter och andra fastigheter. I praktiken kan det faktum att laddningspunkter blir vanligare inverka på bedömningen av när genomförandet av dem betraktas som en sådan reform på sedvanlig nivå att genomförandet och uppbörden av skäligen kostnader i form av vederlag för dem av alla delägare kan bestämmas av bolagsstämman med enkel majoritet.

I praktiken innebär detta att om laddning av elbilar för närvarande kunde betraktas som ett sedvanligt krav som inte medför att aktieägarens betalningsskyldighet blir oskäligt betungande, kunde bolagsstämman med en majoritet av de röster som avgetts vid stämman besluta om förnyande av fastighetens elnät samt om anskaffning av laddningsanordningar. Å andra sidan kan ett beslut om förnyelse och om finansieringen av den stå i strid med likställighetsprincipen, om fördelningen av kostnaderna mellan aktieägarna klart avviker från hur förnyelsen påverkar värdeutvecklingen i bolaget när det gäller varje enskild aktieägares lägenhet (RP 24/2009 rd, s. 58). Vid bedömningen av iakttagandet av likställighetsprincipen kan det således i praktiken vara av betydelse hur förvaltningen av parkeringsplatserna har ordnats i bolaget. Om de lagstadgade villkoren för arbetets sedvanlighet och aktieägarens betalningsskyldighet inte uppfylls, kan beslutet om installering av laddningspunkter utformas så att bolagsvederlag för att täcka kostnaderna tas ut endast av de aktieägare som ger sitt samtycke till det och som använder tjänsten och av nya ägare till dessa aktier.

Om bilplatserna däremot är i aktieägarnas besittning, t.ex. som separata bilplatsaktier, ska bilplatsaktieägarna stå för kostnaderna för laddningsanordningen och det kablage som den kräver. Då fattas beslutet vid bolagsstämman i enlighet med 6 kap. 32 § 5 mom. i lagen om bostadsaktiebolag med s.k. dubbel majoritet. Utöver majoritetsbeslutet ska en majoritet av de röster som bilplatsaktieägarna avgett vid bolagsstämman understödja projektet. Möjligheten att ladda elbilar höjer avsevärt värdet på bilplatsaktierna, varför kostnaderna för att genomföra laddningsinfrastrukturen till den del de enbart betjänar bilplatsaktier kan fördelas på aktieägarna i fråga på det sätt som nämns ovan.

Syftet med lagen om bostadsaktiebolag är att de tjänster förknippade med boendet som tillhandahålls i bolaget ska baseras på verkliga behov och att de kostnader som uppstår vid genomförandet fördelas rättvist. I lagen om bostadsaktiebolag föreskrivs också om underhållsansvar. Enligt 4 kap. 3 § i lagen om bostadsaktiebolag ska varje aktieägare underhålla sin aktielägenhet invändigt och enligt 4 kap. 2 § i den lagen svarar bolaget för den del av underhållet som inte ankommer på aktieägarna.

2.1.4 Elsäkerhetslagen

Genom elsäkerhetslagen (1135/2016) säkerställs nationellt säkerheten vid byggandet av elanläggningar samt vid användningen av elektrisk utrustning och elanläggningar. Genom lagen genomförs dessutom Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet (omarbetning) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/35/EU om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden av elektrisk utrustning (omarbetning).

Den centrala materiellrättsliga bestämmelsen om elsäkerhet finns i 6 § i elsäkerhetslagen. För att elsäkerheten ska kunna uppnås och störningar undvikas föreskrivs i paragrafen på allmän nivå hur elektrisk utrustning och elanläggningar ska konstrueras, byggas, tillverkas och repareras samt hur de ska underhållas och användas. Utgångspunkten för lagen är att elektrisk utrustning och elanläggningar inte får medföra fara för liv, hälsa eller egendom. Elektrisk utrustning och elanläggningar får inte heller medföra oskälig elektrisk eller elektromagnetisk störning. Enligt 31 § i elsäkerhetslagen ska elanläggningar (elinstallationer) dessutom uppfylla väsentliga säkerhetskrav. De väsentliga säkerhetskraven omfattar skyddet mot elektriska stötar, skyddet mot brand och hetta och andra skadeverkningar, kraven på specialutrustning samt kraven under exceptionella förhållanden, den ömsesidiga kompatibiliteten av olika anläggningar samt andra väsentliga strukturella krav. Kraven gäller också behövliga märkningar och dokument. De väsentliga säkerhetskraven uppfylls enligt 32 § om elanläggningar konstrueras, byggs och repareras med tillämpning av de standarder eller publikationer som avses i 33 § vilkas motsvarighet med de väsentliga kraven har fastställts i enlighet med 33 §. Avvikelse från standarderna får göras enligt 34 §, om motsvarande nivå av säkerhet kan uppnås på annat sätt.

Med elarbete avses enligt 53 § i elsäkerhetslagen reparations- och underhållsarbeten på elektrisk utrustning samt byggnads-, reparations- och underhållsarbeten på elanläggningar. Ett grundläggande krav för utförande av elarbeten är enligt 54 § att den som utför elarbete ska ha förtrogenhet med eller vara instruerad för uppgiften och de relevanta elsäkerhetskraven. I 55 § finns bestämmelser om förutsättningarna för utförande av elarbeten. Verksamhetsutövaren ska se till att förutsättningarna för utförande av elarbete uppfylls. Verksamhetsutövaren ska dessutom ha en ansvarig person, ledare av elarbeten, som är förtrogen med elsäkerhetskraven. Ledaren av elarbetena svarar för att säkerhetskraven uppfylls. I 59 § finns bestämmelser om uppgifterna för en ledare av elarbeten.

När laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter planeras ska uppmärksamhet fästas vid kraven enligt elsäkerhetslagen, såsom att elarbeten utförs av en kompetent person och att den elektriska utrustningen eller elanläggningen uppfyller kraven enligt elsäkerhetslagen. Det ska också säkerställas att huvudcentralens kapacitet är tillräcklig.

2.1.5 Lagen om mätinstrument

Bestämmelser om de krav som ska ställas på mätinstrument och mätmetoder och om åtgärder för att verifiera dem finns i lagen om mätinstrument (707/2011). Enligt lagen om mätinstrument svarar tillverkaren, den auktoriserade representanten, importören och distributören för att ett mätinstrument som är avsett för användning i enlighet med lagen om mätinstrument uppfyller kraven i den lagen. Den som utnyttjar mätresultatet ansvarar för att ett mätinstrument som används i enlighet med lagen om mätinstrument uppfyller kraven. Om mätresultatet utnyttjas, ansvarar den som utnyttjar det för att det finns ett lämpligt mätinstrument som överensstämmer med kraven. Den som utnyttjar ett mätinstrument ansvarar också för att användningen av mätinstrumentet övervakas och att dess tillförlitlighet verifieras regelbundet.

2.1.6 Laddning av elbilar på parkeringsplatser

Enligt 156 § i markanvändnings- och bygglagen ska de bilplatser som angetts för en fastighet i detaljplanen och bygglovet anordnas i samband med byggandet. Enligt 52 § i markanvändnings- och bygglagen godkänns detaljplanen av kommunfullmäktige. Antalet bilplatser för en byggnad anges i detaljplanen (s.k. krävda parkeringsplatser). Byggnadstillsynen utövar tillsyn över att dessa byggs. De krävda parkeringsplatserna för ett bostadsaktiebolag kan finnas på den tomt som bolaget innehar eller i ett parkeringsutrymme ovan eller under jord. De kan också finnas

på motsvarande platser utanför den egna tomten. Parkeringsplatser som krävs för affärs- och kontorsutrymmen finns också på de nämnda platserna och innehas endera av det aktiebolag som innehar byggnaden eller av ett ömsesidigt fastighetsbolag. Utomstående parkeringsanläggningar innehas i allmänhet av parkeringsbolag.

I Finland finns inga bestämmelser som gäller byggande av laddningspunkter för elbilar eller beredskap för sådana laddningspunkter på parkeringsområden för byggnader. Kommunerna kan dock i villkoren för tomtöverlåtelse förutsätta att laddningspunkter byggs på parkeringsplatserna.

I infrastrukturlagen finns bestämmelser om de tekniska definitionerna av laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. För allmänheten tillgängliga laddningspunkter ska överensstämma med de tekniska specifikationer som anges i bilaga II till infrastrukturdirektivet.

2.1.7 Antalet elbilar, mål och stöd för att öka antalet elbilar

I september 2019 fanns det i Finland 25 033 elbilar, av vilka 4 204 var renodlade elbilar och 20 829 laddbara hybridbilar. I Finland finns det cirka 2,7 miljoner personbilar, så andelen elfordon är tills vidare liten. I den nationella energi- och klimatstrategin föreslås ett mål på 250 000 elbilar före 2030. Målet omfattar förutom renodlade elbilar och laddbara hybridbilar också bränslecellsbilar (vätebilar). I rapporten från den bredbasiga arbetsgruppen för klimatpolitiken inom transportsektorn (ILMO 2045) ställs som mål 670 000 elbilar före 2030, om målsättningen är att helt och hållet eliminera växthusgasutsläppen från trafiken före 2045.

Enligt forskningsprojektet GASELLI (Kostnadseffektiva sätt att främja el- och gasdrivna fordon, Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 3/2019), som Teknologiska forskningscentralen VTT Ab, Motiva Oy och Finlands Fastighetsförbund rf färdigställde 2019, beräknas antalet laddbara bilar utan särskilda åtgärder stiga till cirka 80 000 renodlade elbilar och 290 000 laddbara hybridbilar före 2030. Med hjälp av olika incitament kunde antalet renodlade elbilar till och med vara 230 000 och antalet laddbara hybridbilar 300 000 före 2030.

För att öka antalet elfordon betalas 2018–2021 anskaffningsstöd på 2 000 euro till den som köper eller långtidshyr en renodlad elbil. Stödet beviljas privatpersoner och bilens totalpris får uppgå till högst 50 000 euro (inklusive mervärdesskatt och bilskatt). Det anslag för anskaffningsstöd och konverteringsstöd som i statsbudgeten reserverats för utbetalning av understöd uppgår till sammanlagt 6 miljoner euro per år. Konverteringsstöd kan betalas när en bensin- eller dieseldriven personbil ändras så att den drivs med gas eller etanol.

Under 2018 användes en skrotningsskatt så att privatpersoner kunde få stöd för att köpa en ny bil om den gamla bilen samtidigt skrotades. Stödet uppgick till 1 000 euro när koldioxidutsläppen från den nya personbil som köptes var högst 110 gram/kilometer. Stödet var 2 000 euro, om den bil som köptes var en etanol- eller gasbil eller en renodlad elbil eller laddbar hybridbil.

Ökningen av antalet elbilar påverkas också genom bil- och fordonsbeskattningen. En bilskatt av engångsnatur fastställs utifrån bilens allmänna konsumentpris. För bilar baserar sig skattesatsen enligt huvudregeln på de koldioxidutsläpp (gram/kilometer) som biltillverkaren uppgett och som motsvarar den specifika bränsleförbrukningen (liter/100 kilometer) vid kombinerad stads- och landsvägskörning. Skattesatsen ändras i enlighet med utsläppsmängden så att den stiger när

koldioxidutsläppen ökar. För bilskatten har maximi- och minimiskattesatser fastställts. Bilskattens andel av konsumentpriset på en ny bil är 2019 minst 2,7 procent och högst 48,9 procent. För en renodlad elbil är skattesatsen 2,7.

Den fordonsskatt som årligen betalas består av grundskatt och drivkraftsskatt. Grundskatten bestäms i första hand enligt de koldioxidutsläpp som tillverkaren uppgett. Drivkraftsskatten betalas utöver grundskatten för sådana personbilar där annat bränsle än bensin används. Drivkraftsskatten för personbilar är i princip 5,5 cent per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa (t.ex. dieseldrivna bilar). När drivkraften är el, är motsvarande drivkraftsskatt 1,5 cent per dag.

2.1.8 Laddningspunkter och stöd för att öka antalet laddningspunkter

Det finns inga statistiska uppgifter att tillgå om antalet privata laddningspunkter som installerats på parkeringsplatser för byggnader. Motiva Oy bedömde att privata fastigheter i slutet av 2018 uppskattningsvis hade 9 000–13 000 laddningspunkter, om man antar att varje renodlad elbil och 50–80 procent av de laddbara hybridbilarna har en egen laddningspunkt på förvaringsplatsen för bilen. Merparten av dessa torde vara stationer för långsamladdning (värmestolpar eller andra eluttag i hushållet) och inte laddningspunkter konstruerade för laddning av elbilar.

I september 2019 fanns det sammanlagt 905 för allmänheten tillgängliga laddplatser med 220 snabba laddningspunkter och 2 646 normala laddningspunkter. Cirka hälften av dessa finns i huvudstadsregionen, Tammerfors och Åbo. Under de senaste åren har bl.a. olika butikskedjor meddelat att de bygger ett betydande antal laddningspunkter på sina parkeringsplatser.

Största delen av laddningen av elbilar sker hemma eller på arbetsplatser. ARA Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet har sedan augusti 2018 beviljat sammanslutningar som äger ett bostadshus understöd för de ändringar i fastigheternas elsystem som installationen av laddningspunkter för elbilar kräver. Med understödet främjas hushållens möjligheter till laddning av elbilar och därigenom en ökning av elbilsbeståndet i enlighet med målen i den nationella klimat- och energistrategin. Det har fattats beslut om att bevilja statens understöd via ARA Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet till ett belopp av 1,5 miljoner euro 2018–2021. I regeringens proposition till riksdagen med förslag till statsbudget för 2020 föreslås det att anslaget höjs med 4 miljoner euro. Understödet är 35 procent av de faktiska kostnaderna (inklusive mervärdesskatt), dock högst 90 000 euro. En förutsättning för understödet är att sammanslutningen bygger beredskap för minst fem laddningspunkter. Understöd kan också fås för anskaffning av laddningsanordningar.

Arbets- och näringsministeriet har stött utvecklandet av den offentliga laddningsinfrastrukturen för elbilar som en del av Sipiläs regerings spetsprojekt Bioekonomi och ren energi. Åren 2017–2019 stöddes investeringar i laddningspunkter med sammanlagt 4,8 miljoner euro. Målet är att få igång investeringar på ca 15 miljoner euro i laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och tredubbla det allmänna laddningsnätet inom två år. Stödet begränsades endast till laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och endast företag som ansökt om energistöd kunde få stöd. Hälften av stödbudgeten har i första hand reserverats för snabbbladdningssystem, som det önskades mer av i synnerhet för huvudvägnätet. För snabbbladdningssystem var stödprocenten 35 procent. Stödprocenten för normala laddningspunkter var 30 procent. Stödet beviljades endast för s.k. intelligenta laddningssystem.

Hösten 2018 och 2019 ordnade Energimyndigheten ett anbudsförfarande för infrastrukturstöd för främjande av användningen av el och biogas i trafiken. Stödet gällde investeringar i utbyggnaden av nätverken med ladd- och gastankningsstationer. Av det anslag som stod till förfogande 2018 anvisades 0,5 miljoner euro till investeringsprojekt för fordonsladdningssystem med hög prestanda och 0,25 miljoner till byggande av normala laddningspunkter för fordon. Fem projekt för laddningssystem med hög prestanda beviljades stöd. Det kom in många ansökningar vid anbudsförfarandet 2019 och i början av 2020 blir det klart hur stöden ska riktas till olika projekt. Energimyndighetens stöd kan beviljas företag, kommuner och andra sammanslutningar, dock inte t.ex. bostadsaktiebolag, bostadsfastigheter eller projekt som genomförs i anslutning till dem.

2.1.9 Rådgivningssystem för uppvärmnings- och luftkonditioneringssystem

Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda (omarbetning), nedan *EPBD 2010-direktivet*, har krävt att medlemsstaterna ska föreskriva om regelbunden inspektion av värmesystem med värmepannor med en nominell effekt för uppvärmning av utrymmen på mer än 20 kilowatt. Inspektionsskyldigheten har gällt uppvärmningssystem som drivs med olja, gas och biodrivmedel. Det har också varit nödvändigt att föreskriva om regelbundna inspektioner av luftkonditioneringssystem med en nominell effekt på mer än 12 kilowatt. Inspektionerna ska utföras av oberoende experter, över inspektionerna ska utfärdas en rapport som lämnas till byggnadens ägare eller hyresgäst och inspektionsrapporterna ska vara föremål för ett oberoende kontrollsystem.

EPBD 2010-direktivet har som ett alternativ till regelbundna inspektioner möjliggjort ett förfarande där medlemsstaterna vidtar åtgärder för att säkerställa att användarna får råd om byte av värmepanna, andra ändringar av uppvärmningssystemet och alternativa lösningar för att bedöma värmepannans verkningsgrad och huruvida den är av lämplig storlek. Ett motsvarande förfarande är möjligt för luftkonditioneringssystem. Genom det alternativa förfarandet har man varit tvungen att uppnå motsvarande totala effekter som genom regelbundna inspektioner.

I Finland har EPBD 2010-direktivet till denna del genomförts genom alternativ som baserar sig på rådgivning. Rådgivningsförfarandet genomförs med hjälp av energieffektivitetsavtal. Till uppvärmning med bibränslen anknyter energieffektivitetsavtalet Kutteri och till oljeuppvärmning energieffektivitetsavtalet Höylä. Parter i avtalen är centrala aktörer inom branschen samt miljöministeriet och i Höylä-avtalet också arbets- och näringsministeriet. Rådgivningen omfattar alla värmepannor som är mindre än 1 MW, varvid målgruppen är betydligt större än vad den vore vid regelbundna inspektioner. I rådgivningen ingår bl.a. information och handledning om användningen, underhållet och kontrollen av uppvärmningssystem samt byte av utrustning.

Motiva Oy ansvarar för rådgivningsförfarandet för luftkonditioneringssystem på uppdrag av miljöministeriet. I fråga om luftkonditioneringssystem fokuserar rådgivningen på system på över 12 kilowatt och i synnerhet på byggnader inom affärs-, kontors- och vårdbranschen. Tidigare har inspektionen av luftkonditioneringssystemen omfattats av lagen om inspektion av energieffektiviteten hos kylanläggningarna i en byggnads luftkonditioneringssystem (489/2007). I praktiken gjordes inga granskningar med anledning av lagen. Lagen upphävdes 2013 genom lagen om upphävande av lagen om inspektion av energieffektiviteten hos kylanläggningarna i en byggnads luftkonditioneringssystem (52/2013), varvid ett alternativt rådgivningsförfarande infördes för luftkonditioneringssystemens del.

Rådgivningsförfarandena för uppvärmningssystem och luftkonditioneringssystem har lett till större energibesparingar än vad som skulle ha uppnåtts genom regelbundna inspektioner. Överensstämmelsen i fråga om inspektionerna och rådgivningsförfarandena har rapporterats till kommissionen vart tredje år.

2.1.10 System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Nivån på systemen för fastighetsautomation och fastighetsstyrning regleras inte direkt i Finland för närvarande. Enligt 117 g § i markanvändnings- och bygglagen ska de byggprodukter och installationstekniska system som används i byggnaden samt deras reglage och mätare vara sådana att energiförbrukningen och effektbehovet förblir låga när byggnaden och dess system används för avsett syfte och sådana att energiförbrukningen kan följas. Dessutom ska enligt 166 § i markanvändnings- och bygglagen en byggnad och systemen inom dess energiförsörjning hållas i sådant skick att de med hänsyn till byggnadssättet uppfyller kraven på energiprestanda.

I markanvändnings- och bygglagen infördes också ett krav på bruks- och underhållsanvisningar för byggnader. Dessa kan anses gälla också byggnadens automationssystem och dess användningstid. I 117 i § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs att bruks- och underhållsanvisningarna ska innehålla uppgifter som med beaktande av byggnadens användningsändamål och egenskaper samt byggnadens och dess byggdela och anordningars planerade användningstid behövs för att byggnaden ska kunna användas på behörigt sätt och för fullgörande av underhållsskyldigheten.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

2.2.1 Klimatavtalet från Paris

Klimatavtalet från Paris (*Paris Agreement*) ingicks i december 2015 och trädde i kraft i november 2016. Klimatavtalet från Paris är en betydande prestation i den internationella klimatpolitiken och det kompletterar FN:s ramkonvention om klimatförändring som ingicks 1992 (*UN Framework Convention on Climate Change, UNFCCC*). Kyotoprotokollet (*Kyoto Protocol*) kompletterar för sin del FN:s ramkonvention om klimatförändring och främjar måluppfyllelsen genom att fastställa juridiskt bindande åtaganden för de utvecklade ländernas utsläpp av växthusgaser. Klimatavtalet från Paris gäller tiden efter 2020, dvs. tiden efter att den andra åtagandeperioden enligt Kyotoprotokollet har avslutats.

Målet med klimatavtalet från Paris är att stärka de globala klimatåtgärderna bl.a. på följande sätt:

- 1) begränsa ökningen i den globala medeltemperaturen betydligt under två grader Celsius över förindustriell nivå och att fullfölja ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 grader Celsius över förindustriell nivå,
- 2) öka anpassningsförmågan till skadliga konsekvenser av klimatförändringen och främja klimatmässig motståndskraft och utvecklingen med låga utsläpp av växthusgaser på ett sätt som inte hotar livsmedelstryggheten, och
- 3) att anpassa finansflöden i en riktning mot låga utsläpp av växthusgaser och en klimatmässigt motståndskraftig utveckling.

För att målet med klimatavtalet från Paris ska kunna nå krävs det att alla parter vidtar ambitiösa, och med tiden allt striktare, åtgärder för att minska utsläppen, främja en anpassning till klimatförändringen, öka klimatfinansieringen, utveckla och överföra teknik, stärka aktionsberedskapen och öka transparensen.

När det gäller minskningen av utsläpp är målet med avtalet att nå det globala högsta värdet för utsläpp av växthusgaser så snart som möjligt och att därefter minska utsläppen snabbt så att de antropogena utsläppen av växthusgaser och upptagen i sänkorna är i balans under den andra hälften av detta århundrade.

Parterna är skyldiga att bereda ett nationellt utsläppsminskingsmål vart femte år, sända det till avtalet och upprätthålla utsläppsminskningarna, sträva efter att uppnå målen och utarbeta nödvändiga politiska åtgärder. Varje parts följande nationellt fastställda bidrag, *Nationally Determined Contribution, NDC*, bör gå längre än partens tidigare bidrag. Följande bidrag ska återspegla den högsta möjliga ambitionen för en part, samtidigt som det återspeglar dess gemensamma men olikartade ansvar och respektive förmåga, i ljuset av olika nationella förhållanden.

Europeiska unionen har redan länge haft världens mest utvecklade klimatlagstiftning. EU och dess medlemsstater genomför tillsammans utsläppsminskningarna enligt klimatavtalet från Paris. EU har antagit ett gemensamt mål att minska utsläppen med minst 40 procent före 2030. För att uppnå målet har EU reviderat sin lagstiftning om ansvarsfördelning som reglerar utsläppshandeln och minskningen av utsläppen inom de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln. EU-lagstiftningen för 2021–2030 har nyligen reviderats. Central lagstiftning när det gäller genomförandet av EU:s energi- och klimatram för 2030 är också de mål för ökad förnybar energi och energieffektivitet som är bindande för EU:s medlemsstater. I EU har antagits ett gemensamt långsiktigt mål att minska utsläppen med 80–95 procent före 2050.

2.2.2 Paketet om ren energi

EPBD 2018-direktivet är en del av Europeiska kommissionens paket om ren energi. I denna proposition presenteras närmare innehållet i det EPBD 2018-direktiv som ska genomföras. EPBD 2018-direktivet har beröringspunkter med andra direktiv i paketet om ren energi, särskilt med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2002 om ändring av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet, nedan *energieffektivitetsdirektivet (EED)*, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara källor (omarbetning), nedan *direktivet om förnybar energi (RED II)* och dessutom också med europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013, nedan *förordningen om styrningen av energiunionen*. Författningarna i det nämnda vinterpaketet om ren energi presenteras i denna proposition till den del de har samband med EPBD 2018-direktivet.

2.2.3 Direktivet om byggnaders energiprestanda

Det ursprungliga Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/91/EG om byggnaders energiprestanda, nedan *EPBD-direktivet*, antogs den 16 december 2002. EPBD-direktivet omarbetades genom EPBD 2010-direktivet. EPBD 2010-direktivet ändrades genom EPBD 2018-direktivet.

2.2.4 EPBD 2018-direktivet

Definitioner (artikel 2)

Definitionen av ”byggnadens installationssystem” har i artikel 2.3 i EPBD 2018-direktivet utvidgats så att den utöver de tidigare anordningarna också omfattar anordningar som hänför sig till fastighetsautomation och tillhörande reglering samt platsbaserad elproduktion. Enligt artikel 2.3 avses med byggnadens installationssystem teknisk utrustning för rumsuppvärmning, rumskyllning, ventilation, varmvatten för hushållsbruk, fast belysning, fastighetsautomation och tillhörande reglering, platsbaserad elproduktion, eller en kombination därav, inklusive sådana system som utnyttjar energi från förnybara energikällor, i en byggnad eller en byggnadsenhet.

I artikel 2.3a har lagts till en ny definition av ”system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning”. Med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning avses ett system som omfattar alla produkter, all programvara och allt tekniskt underhåll som kan stödja en energieffektiv, ekonomisk och säker drift av byggnadens installationssystem genom automatisk styrning och genom att underlätta den manuella hanteringen av byggnaders installationssystem.

I direktivets artikel 2.15a har lagts till en ny definition av ”uppvärmningssystem”. Med uppvärmningssystem avses en kombination av de komponenter som krävs för att åstadkomma en form av behandling av inomhusluft, i vilken temperaturen höjs.

En ny definition av ”värmegenerator” har lagts till i artikel 2.15b, med vilken avses en del av ett uppvärmningssystem som genererar nyttig värme genom en eller flera av följande processer: a) förbränning av bränslen t.ex. i en värmepanna, b) jouleeffekt i värmeelement med elektriska motstånd, c) värmeupptagning från en värmekälla i form av omgivningluft, ventilationsfrånluft, vatten eller mark med hjälp av en värmepump.

Enligt den nya artikeln 2.15c avses med ”avtal om energiprestanda” ett avtal om energiprestanda enligt definitionen i artikel 2.27 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG.

Enligt den i direktivet införda artikeln 2.20 avses med ett ”enskilt mikrosystem” ett mikrosystem enligt definitionen i artikel 2.27 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG.

Långsiktig renoveringsstrategi (artikel 2a)

Medlemsländerna är skyldiga att fastställa en långsiktig renoveringsstrategi för att göra byggnadsbeståndet mycket energieffektivt och koldioxidsnålt senast 2050. I artikel 2a, som infogats i EPBD 2018-direktivet, föreskrivs det om en långsiktig renoveringsstrategi för byggnader. Bestämmelser om detta finns sedan tidigare i artikel 4 i energieffektivitetsdirektivet (EED). Kravet på strategins innehåll har utvidgats betydligt jämfört med tidigare med bl.a. målet att främja åtgärder som bidrar till att motverka energifattigdom.

För genomförandet av strategin ska det fastställas en färdplan med åtgärder och indikativa milstolpar för 2030, 2040 och 2050 samt nationellt fastställda framstegsindikatorer i anslutning till målen på EU-nivå att minska växthusgasutsläppen med 80–95 procent fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer. Strategin ska uppdateras vart tionde år och framstegen ska rapporteras till kommissionen vartannat år. Den första rapporten ska skickas till kommissionen 2023. För att styra investeringsbesluten bör medlemsstaterna införa mekanismer för a) sammanslagning av

projekt för att göra det lättare för investerare att finansiera de nämnda långsiktiga renoveringarna, b) minskning av riskerna för verksamhet som rör energieffektivitet för investerare och den privata sektorn, och c) användning av offentliga medel för att locka kompletterande investeringar i den privata sektorn eller ta itu med specifika marknadsmisslyckanden.

Miljöministeriet bereder strategin i samarbete med Motiva Oy, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab och Tammerfors yrkeshögskola samt Finlands miljöcentral. Vid beredningen av strategin hörs olika intressentgrupper och det ordnas workshoppar och informeras på bred front. Mer information om utarbetandet av den långsiktiga renoveringsstrategin för byggnader finns på Motiva Oy:s webbplats på adressen www.motiva.fi/remppa (på finska).

Laddningspunkter för eltrafik och beredskap för laddningspunkter (artikel 8.2–8.8)

I direktivet har som ett nytt tema i artikeln tagits in de punkter och led som gäller beredskap för laddningspunkter av och laddningspunkter för eltrafik (laddningspunkter kallas i den nationella lagstiftningen även laddningspunkter, i den föreslagna lagen används laddningspunkter). Avseende byggnader som inte är avsedda för bostäder, både nya sådana och sådana som genomgår större renoveringar, med mer än tio parkeringsplatser, ska enligt artikel 8.2 installeras minst en laddningspunkt och ledningsinfrastruktur, dvs. kanaler för elektriska kablar, i enlighet med infrastrukturdirektivet för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för var femte parkeringsplats. Nya bostadshus eller bostadshus som genomgår större renoveringar med mer än tio parkeringsplatser ska enligt artikel 8.5 förses med ledningsinfrastruktur som gör det möjligt att senare installera laddningspunkter på varje parkeringsplats.

Både i bostadshus och i byggnader som inte är avsedda för bostäder gäller de ovan nämnda skyldigheterna situationer där a) bilparkeringen är belägen inuti byggnaden och renoveringsåtgärderna innefattar, vid större renoveringar, bilparkeringen eller byggnadens elektriska infrastruktur, eller b) bilparkeringen angränsar fysiskt till byggnaden, och renoveringsåtgärderna innefattar, vid större renoveringar, bilparkeringen eller bilparkeringens elektriska infrastruktur.

Enligt artikel 8.3 ska medlemsländerna dessutom fastställa krav på installation av ett lägsta antal laddningspunkter för alla byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än 20 parkeringsplatser. Dessa ska vara installerade senast den 1 januari 2025.

Enligt artikel 8.4 får medlemsstaterna besluta att inte fastställa eller tillämpa kraven på byggnader som inte är avsedda för bostäder när det gäller byggnader som ägs och används av små och medelstora företag i enlighet med definitionen i avdelning I i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG. Enligt definitionen är små och medelstora företag sådana företag som har färre än 250 anställda och en årsomsättning som inte överstiger 50 miljoner euro eller en balansomslutning som inte överstiger 43 miljoner euro.

Medlemsstaterna får enligt artikel 8.6 besluta att på specifika kategorier av byggnader inte tillämpa skyldigheterna i anslutning till installation av obligatoriska laddningspunkter när det gäller nya byggnader, större renoveringar och byggnader som inte är avsedda för bostäder a) när ansökningar om bygglov (eller motsvarande) för nya byggnader och renovering har lämnats in senast den 10 mars 2021, b) den nödvändiga ledningsinfrastrukturen bygger på enskilda mikro-system eller byggnaderna är belägna i de yttersta randområdena i den mening som avses i artikel 349 i EUF-fördraget om detta skulle leda till väsentliga problem för driften av det lokala energisystemet och äventyra det lokala nätets stabilitet, c) kostnaderna för laddnings- och lednings-

installationer överstiger sju procent av den totala kostnaden för en större renovering av byggnaden eller d) en offentlig byggnad redan omfattas av jämförbara krav enligt införlivandet av infrastrukturdirektivet.

Enligt artikel 8.7 ska medlemsstaterna föreskriva åtgärder för att förenkla utbyggnaden av laddningspunkter och ta itu med eventuella hinder som grundar sig på regelverk, bl.a. tillstånds- och godkännandeförfaranden. Detta begränsar dock inte tillämpningen av medlemsstaternas förmögenhetsrätt och hyreslagstiftning. Enligt artikel 8.8 krävs dessutom att medlemsstaterna ska beakta behovet av konsekventa strategier för byggnader, mjuk och grön mobilitet samt stadsplanering.

Inspektion eller rådgivning avseende uppvärmningssystem (artikel 14)

Artikel 14 i EPBD 2010-direktivet har ersatts med en helt ny artikel 14. I den nya artikeln gäller förpliktelserna större uppvärmningssystem än tidigare och dessutom kombinerade uppvärmnings- och ventilationssystem. Till skillnad från tidigare begränsas skyldigheterna inte längre enbart till uppvärmningssystem som drivs med olja, gas och biodrivmedel.

Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 14.1 fastställa de åtgärder som är nödvändiga för att inrätta regelbundna inspektioner av de tillgängliga delarna av uppvärmningssystem eller kombinerade rumsuppvärmnings- och ventilationssystem med en nominell effekt på rumsuppvärmning på över 70 kW, t.ex. värmegeneratorer, styrsystem och cirkulationspumpar som används för att värma upp byggnader. Inspektionen ska inbegripa en bedömning av värmegeneratorns verkningsgrad och storlek i förhållande till byggnadens uppvärmningsbehov, i förekommande fall med beaktande av uppvärmningssystemets eller det kombinerade rumsuppvärmnings- och ventilationssystemets förmåga att optimera sin prestanda vid normala eller genomsnittliga driftförhållanden. Om inga ändringar har gjorts med avseende på uppvärmningssystemet eller det kombinerade rumsuppvärmnings- och ventilationssystemet eller byggnadens uppvärmningsbehov sedan en inspektion i enlighet med denna punkt genomfördes, får medlemsstaterna välja att inte kräva att bedömningen av värmegeneratorns storlek upprepas.

Enligt artikel 14.2 undantas från inspektionsskyldigheten sådana installationssystem som uttryckligen omfattas av ett överenskommet kriterium för energiprestanda eller ett avtal som anger en överenskommen nivå för energieffektivitetsförbättring, såsom avtal om energiprestanda eller avtal som verkställs av ett allmännyttigt företag eller en nätoperatör och därför omfattas av åtgärder för resultatövervakning på systemsidan. En förutsättning för undantaget är dock att de totala effekterna av ett sådant tillvägagångssätt motsvarar dem som följer av inspektionsskyldigheten.

Som ett alternativ till den inspektionsskyldighet som föreskrivs i artikel 14.1, och förutsatt att den totala effekten är likvärdig med den som anges där, får medlemsstaterna välja att vidta åtgärder för att säkerställa att användarna ges råd om byte av värmegeneratorer, andra ändringar av uppvärmningssystemet eller av det kombinerade rumsuppvärmnings- och ventilationssystemet och alternativa lösningar för att bedöma systemens verkningsgrad samt huruvida det är av lämplig storlek. Innan en medlemsstat tillämpar de alternativa åtgärder som avses i artikel 14.3 ska denna genom att överlämna en rapport till kommissionen visa att dessa åtgärder har motsvarande verkan som de åtgärder som avses i artikel 14.1. Rapporten ska lämnas in i enlighet med de tillämpliga planerings- och rapporteringsskyldigheterna.

Medlemsstaterna ska dessutom enligt artikel 14.4 fastställa krav för att, om detta är tekniskt och ekonomiskt genomförbart, säkerställa att byggnader som inte är avsedda för bostäder och vars

RP 23/2020 rd

uppvärmningssystem eller kombinerade rumsuppvärmnings- och ventilationssystem har en nominell effekt på över 290 kW senast 2025 är utrustade med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Systemen för fastighetsautomation och fastighetsstyrning ska kunna fylla följande funktioner:

- a) fortlöpande övervaka, registrera, analysera och göra det möjligt att anpassa energianvändningen,
- b) fastställa riktmärken för en byggnads energieffektivitet, upptäcka effektivitetsförluster i byggnadens installationssystem och informera den person som är ansvarig för anläggningarna eller för den tekniska fastighetsförvaltningen om möjligheter till förbättrad energieffektivitet, och
- c) möjliggöra kommunikation med anslutna installationssystem i byggnaden och med andra anordningar inuti byggnaden, och vara driftskompatibla med installationssystem i byggnaden som är baserade på olika typer av äganderättsligt skyddad teknik, som omfattar olika produkter och som kommer från olika tillverkare.

Medlemsstaterna får i enlighet med artikel 14.5 fastställa krav för att säkerställa att bostadshus är utrustade med

- a) en funktion för kontinuerlig elektronisk övervakning som mäter systemets effektivitet och informerar byggnadens ägare eller förvaltare när effektiviteten sjunker väsentligt och när systemet kräver service, och
- b) effektiva regleringsfunktioner för att säkerställa optimal produktion, distribution, lagring och användning av energi.

Byggnader som uppfyller kraven enligt artikel 14.4 och 14.5 ska vara undantagna från inspektionsskyldigheten enligt artikel 14.1.

Inspektion eller rådgivning avseende luftkonditioneringsystem (artikel 15)

Artikel 15 i EPBD 2010-direktivet har ersatts med en helt ny artikel 15. Enligt den nya artikeln gäller förpliktelserna större luftkonditioneringsystem än tidigare och dessutom kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystem.

Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 15.1 fastställa de åtgärder som är nödvändiga för att inrätta regelbundna inspektioner av de tillgängliga delarna av luftkonditioneringsystem eller av kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystem med en nominell effekt på över 70 kilowatt. Inspektionen ska inbegripa en bedömning av luftkonditioneringsgrad och storlek i förhållande till byggnadens kylbehov, i förekommande fall med beaktande av luftkonditioneringsystemets eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemets förmåga att optimera sin prestanda vid normala eller genomsnittliga driftförhållanden. Om inga ändringar har gjorts med avseende på luftkonditioneringsystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet eller byggnadens kylbehov sedan en inspektion i enlighet med punkten genomfördes, får medlemsstaterna välja att inte kräva att bedömningen av luftkonditioneringsystemets storlek upprepas.

Enligt artikel 15.2 undantas från inspektionsskyldigheten sådana installationssystem som uttryckligen omfattas av ett överenskommet kriterium för energiprestanda eller ett avtal som anger

en överenskommen nivå för energieffektivitetsförbättring, såsom avtal om energiprestanda eller avtal som verkställs av ett allmännyttigt företag eller en nätoperatör och därför omfattas av åtgärder för resultatövervakning på systemsidan. En förutsättning för undantaget är dock att de totala effekterna av ett sådant tillvägagångssätt motsvarar dem som följer av inspektionsskyldigheten.

Som ett alternativ till den inspektionsskyldighet som föreskrivs i artikel 15.1, och under förutsättning att de totala effekterna är likvärdig med den som anges där, får medlemsstaterna välja att vidta åtgärder för att säkerställa att användarna ges råd om utbyte av luftkonditioneringssystem eller kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystem, andra ändringar av luftkonditioneringssystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet och alternativa lösningar för att bedöma systemens verkningsgrad samt huruvida de är av lämplig storlek. Innan en medlemsstat tillämpar de alternativa åtgärder som avses i artikel 15.3 ska denna genom att överlämna en rapport till kommissionen visa att verkan av dessa åtgärder motsvarar verkan av de åtgärder som avses i artikel 15.1. Rapporten ska lämnas in i enlighet med de tillämpliga planerings- och rapporteringsskyldigheterna.

Medlemsstaterna ska dessutom enligt artikel 15.4 fastställa krav för att, om detta är tekniskt och ekonomiskt genomförbart, säkerställa att byggnader som inte är avsedda för bostäder och vars luftkonditioneringssystem eller kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystem har en nominell effekt på över 290 kilowatt senast 2025 är utrustade med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Systemen för fastighetsautomation och fastighetsstyrning ska kunna fylla följande funktioner:

- a) fortlöpande övervaka, registrera, analysera och göra det möjligt att anpassa energianvändningen,
- b) fastställa riktmärken för en byggnads energieffektivitet, upptäcka effektivitetsförluster i byggnadens installationssystem och informera den person som är ansvarig för anläggningarna eller för den tekniska fastighetsförvaltningen om möjligheter till förbättrad energieffektivitet, och
- c) möjliggöra kommunikation med anslutna installationssystem i byggnaden och med andra anordningar inuti byggnaden, och vara driftskompatibla med installationssystem i byggnaden som är baserade på olika typer av äganderättsligt skyddad teknik, som omfattar olika produkter och som kommer från olika tillverkare.

Medlemsstaterna får i enlighet med artikel 15.5 fastställa krav för att säkerställa att bostadshus är utrustade med

- a) en funktion för kontinuerlig elektronisk övervakning som mäter systemets effektivitet och informerar byggnadens ägare eller förvaltare när effektiviteten sjunker väsentligt och när systemet kräver service, och
- b) effektiva regleringsfunktioner för att säkerställa optimal produktion, distribution, lagring och användning av energi.

Byggnader som uppfyller kraven enligt artikel 15.4 och 15.5 ska vara undantagna från inspektionsskyldigheten enligt artikel 15.1.

Krav på installationssystem (artikel 8.1 och 8.9)

Artikel 8 om byggnaders installationssystem har ersatts helt och hållet och artikeln har utvidgats så att den utöver byggnaders installationssystem också omfattar elektromobilitet och indikatorer för intelligenta lösningar. Artikel 8.1 innehåller fortfarande en skyldighet att fastställa systemkrav avseende totala energiprestanda, korrekt installation samt lämplig dimensionering, justering och kontroll för byggnadens installationssystem som är installerade i befintliga byggnader. Medlemsstaterna får även tillämpa dessa systemkrav på nya byggnader.

Andra stycket i artikel 8.1 om byggnaders installationssystem har inte ändrats. Där föreskrivs att systemkrav ska fastställas för nya installationssystem, för installationssystem som byts ut och för installationssystem som utrustas med nya delar, och ska tillämpas i den mån det är tekniskt, ekonomiskt och funktionellt genomförbart.

Definitionen av byggnaders installationssystem i artikel 2.3 i EPBD 2018-direktivet utvidgades till att omfatta system för fastighetsautomation och tillhörande reglering och system som används för platsbaserad elproduktion inklusive sådana system som utnyttjar energi från förnybara energikällor. På dessa system ska därför i fortsättningen ställas systemkrav i form av verkstälighetsåtgärder i enlighet med artikel 8 i direktivet. Skyldigheten att uppfylla systemkraven är allmän och ska alltid gälla när ett system installeras, byts ut eller förbättras i en befintlig byggnad. Kraven är alltså inte begränsade enbart till större renoveringar. De systemkrav som gäller fastighetsautomation och tillhörande reglering och system som används för platsbaserad elproduktion får enligt direktivet tillämpas också på uppförande av nya byggnader.

I EPBD 2018-direktivet fogades ett tredje stycke till artikel 8.1. Enligt det ska nya byggnader utrustas med självreglerande anordningar för separat reglering av rumstemperaturen i varje rum eller, om det är motiverat, i en angiven uppvärmd zon av byggnadsenheten. I befintliga byggnader ska installation av sådana självreglerande anordningar erfordras när värmegeneratorer byts ut. I nya byggnader, eller befintliga byggnader där värmegeneratorn byts, behöver dock inte självreglerande anordningar installeras, om det inte är tekniskt och ekonomiskt genomförbart. Enligt skäl 21 i EPBD 2018-direktivet är installationen ekonomiskt genomförbar t.ex. när kostnaden utgör mindre än tio procent av den totala kostnaden för utbytet av värmegeneratorer. Självreglerande anordningar avsedda för reglering av rumstemperaturen är enligt kommissionen t.ex. termostatventiler för radiatorer eller andra mer avancerade anordningar med vilka uppvärmningen kan styras enligt temperaturen.

Till artikel 8 har fogats en ny 9 punkt som förutsätter att när ett installationssystem installeras, byts ut eller uppgraderas ska energiprestandan för den ändrade delen av byggnadens installationssystem eller vid behov av hela det ändrade systemet bedömas och resultaten ska dokumenteras och lämnas till byggnadens ägare. Resultaten ska kunna användas vid påvisande av överensstämmelse med kraven och vid utfärdande av energicertifikat. Medlemsstaterna ska besluta om det krävs ett nytt energicertifikat eller inte.

Enligt Europeiska kommissionen kan medlemsstaterna besluta om detaljerna i fråga om hurdana ändringar som leder till att den ändrade delen eller hela systemet ska bedömas och hur energieffektiviteten ska bedömas. Medlemsstaterna får också fritt bestämma formen för dokumentationen och dess innehåll och hur den ska lämnas till byggnadernas ägare.

Nya byggnader (artikel 6)

Artikel 6 i EPBD 2010-direktivet har ersatts med en ny artikel 6. Enligt artikel 6.1 förutsätts att nya byggnader motsvarar de minimikrav avseende energiprestanda som fastställs i enlighet med artikel 4.

Enligt artikel 6.2 i EPBD 2018-direktivet ska det innan nya byggnader uppförs säkerställas att hänsyn tas till huruvida det är tekniskt, miljömässigt och ekonomiskt genomförbart att använda högeffektiva alternativa system, om sådana finns att tillgå.

Sakinnehållet i artikeln har kvarstått oförändrat. I artikel 6.2 har den förteckning över exempel på olika högeffektiva alternativa system slopats. Artikeln innehåller inte längre någon skyldighet att dokumentera bedömningen av systemen och inte heller några bestämmelser om genomförandet av bedömningen.

Genomförandet av artikeln kräver inga lagstiftningsåtgärder. Bestämmelser om kraven på energiprestanda för nya byggnader finns i miljöministeriets förordning om nya byggnaders energiprestanda (1010/2017) och i statsrådets förordning om de numeriska värdena på energiformsfaktorer för byggnader (788/2017). Båda förordningarna har utfärdats med stöd av 117 g § i markanvändnings- och bygglagen.

Bestämmelser om genomförbarheten i fråga om högeffektiva alternativa system finns i 117 h § i markanvändnings- och bygglagen, enligt vilken den som påbörjar ett byggprojekt ska bedöma uppvärmningssystemets tekniska, miljömässiga och ekonomiska genomförbarhet, om det system som väljs för en ny byggnad eller en byggnad som ska renoveras inte är ett decentraliserat energiförsörjningssystem baserat på energi från förnybara energikällor, ett system baserat på kraftvärme, ett system för fjärrvärme, närvärme, fjärrkyla eller närkyla eller värmepumpar, fastän ett sådant alternativ är tillgängligt och kan genomföras kostnadseffektivt. Bedömningen ska fogas till de planer som gäller byggnaden.

Befintliga byggnader (artikel 7 femte stycket)

I det nuvarande direktivet har artikel 7 femte stycket ersatts med ett nytt femte stycke. Enligt det nya femte stycket ska medlemsstaterna avseende byggnader som genomgår större renoveringar främja högeffektiva alternativa system, i den mån detta är tekniskt, funktionellt och ekonomiskt genomförbart, och ta hänsyn till frågor som rör hälsosamma inomhusklimatförhållanden, brandsäkerhet och risker i samband med intensiv seismisk aktivitet. Sakinnehållet i femte stycket kvarstår nästan oförändrat. Genom ändringen stryks också hänvisningen till förteckningen i artikel 6 över högeffektiva alternativa system.

Genomförandet av ändringen i artikeln kräver inga lagstiftningsåtgärder. Direktivet förutsätter i fråga om större renoveringar endast att man uppmuntrar användningen av alternativa system. I samband med artikel 6 beskrivs 117 h § i markanvändnings- och bygglagen som också gäller byggnader som ska förnyas, så bestämmelsen torde räckas till för att täcka skyldigheten att främja sådana system.

Hälsosamma inomhusklimatförhållanden bör också i nuläget åstadkommas eller bibehållas vid nybyggnad och ombyggnad. Enligt 117 § i markanvändnings- och bygglagen ska vid reparationer och ändringar beaktas byggnadens egenskaper och särdrag samt byggnadens lämplighet för den planerade användningen. Ändringarna får inte leda till att säkerheten för dem som använder byggnaden äventyras eller till att deras hälsomässiga förhållanden försämras. I 11 § i

miljöministeriets förordning om förbättring av byggnaders energiprestanda vid reparations- och ändringsarbeten (4/13) föreskrivs dessutom att miljöministeriets förordning om byggnaders inomhusklimat och ventilation ska tillämpas vid planering av ventilationssystem. Dessa författningar torde tillsammans räcka till för att täcka skyldigheten att beakta hälsosamma inomhusklimatförhållanden.

I 10 § i miljöministeriets förordning om förbättring av byggnaders energiprestanda vid reparations- och ändringsarbeten föreskrivs att ”vid planering och genomförande av reparation eller byte av en byggnads klimatskärm och tekniska system, ska sådana åtgärder väljas som gör att konstruktionernas korrekta värme-, ljud- och fukttekniska funktioner samt deras brandtekniska isolering säkras”. Miljöministeriets förordning om byggnaders brandsäkerhet (848/2017) tillämpas också på reparation och ändring av byggnader, om byggnaden eller en del av den till följd av reparationen eller ändringen blir farligare med tanke på brandsäkerheten och det därför är motiverat att förbättra byggnadens brandsäkerhet med beaktande av reparations- och ändringsarbetets art och i syfte att förhindra att personsäkerheten äventyras. De ovan nämnda författningarna räcker tillsammans till för att fullgöra skyldigheten enligt artikel 7 femte stycket att beakta brandsäkerheten.

Miljöministeriets förordning om bärande konstruktioner (477/2014) och miljöministeriets förordning om geokonstruktioner (465/2014) täcker skyldigheten enligt artikel 7 femte stycket att ha beredskap för risker i samband med intensiv seismisk aktivitet.

Ekonomiska incitament och marknadshinder (artikel 10)

Artikel 10.6 har ersatts med en ny artikel 10.6 och till artikeln har dessutom fogats nya led 6a och 6b. I artikel 10.6 i det tidigare gällande direktivet förutsattes att medlemsstaterna ska beakta energiprestandans kostnadsoptimala nivåer när incitament ges för konstruktion eller större renowing av byggnader. Artikel 10.6 har ersatts med nya skyldigheter enligt vilka medlemsstaterna när de planerar eller genomför ekonomiska åtgärder för förbättrad energieffektivitet ska säkerställa att energibesparingarna fastställs enligt ett eller flera av de kriterier som nämns i direktivet. Det finns fem olika kriterier.

Genomförandet av artikel 10.6 kräver inga lagstiftningsåtgärder. För närvarande beviljar miljöministeriet och ARA Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet inte stöd för förbättring av energiprestandan. Arbets- och näringsministeriet beviljar energistöd för vissa projekt för vilka det föreskrivs om villkoren i statsrådets förordning om allmänna villkor för beviljande av energistöd åren 2018–2022 (1098/2017). Allmänt taget har det i villkoren för energistöd som beviljas i Finland krävts utredningar och/eller kalkyler som torde motsvara de kriterier som anges i direktivet.

Enligt den nya artikeln 10.6a ska databaserna för energicertifikat möjliggöra insamling av uppgifter om den uppmätta eller beräknade energianvändningen i de byggnader som omfattas. Till denna del har särskilt sådana offentliga byggnader lyfts fram som har energicertifikat. Dessutom ska enligt den nya artikeln 10.6b åtminstone sammanställda och anonymiserade data som uppfyller unionens krav och nationella krav på dataskydd göras tillgängliga på begäran för statistik- och forskningsändamål och fastighetsägaren.

Artiklarna 10.6a och 10.6b kräver inga lagstiftningsåtgärder. I lagen om informationssystemet för byggnaders energicertifikat (147/2015) föreskrivs det om användningen av uppgifterna i certifikatdatabasen och bl.a. om offentligt framläggande av uppgifter om certifikat.

Enligt 5 § i den lagen får bl.a. uppgifter om beräknad förbrukning av inköpt energi vid standardanvändning per energiform tillhandahållas, dock inte uppgifter som gäller bostadsbyggnader med en lägenhet eller två lägenheter. Vem som helst kan använda registret så att man i enlighet med byggnadstyper sammanställer utskrifter i tabellform över energiförbrukningen. Information om den faktiska energiförbrukningen är inte offentligt tillgänglig.

I certifikatdatabasen antecknas separat om byggnaden är en offentlig byggnad. Den kalkylerade energiförbrukningen även i sådana offentliga byggnader finns tillgänglig i databasen för vem som helst.

ARA Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet kan själv samla in uppgifter om bostadshus som består av en eller två lägenheter. I regeringens proposition (RP 335/2014 rd) konstateras det att ARA Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet kan utgående från registret producera nödvändigt jämförelsematerial för alla som behöver information, genom att utgående från certifikaten producera sammanfattande rapporter per område, byggnadsår, energiklass och hustyp.

Frivillig indikator för smart beredskap (artikel 8.10 och 8.11)

Till artikel 8 i EPBD 2018-direktivet fogades nya punkter 10 och 11. Enligt artikel 8.10 ska kommissionen genom en delegerad akt inrätta ett frivilligt gemensamt unionssystem för betygsättning av byggnaders smarta beredskap. Betygsättningen ska grunda sig på en bedömning av byggnadens eller byggnadsenhetens förmåga, dels att anpassa sig till den boendes behov och till nätet, dels att förbättra sin energieffektivitet och sin prestanda överlag. Systemet för betygsättning av byggnaders smarta beredskap ska fastställa definitionen av indikatorn för smart beredskap och en metod för hur den ska beräknas. Enligt artikel 8.11 ska kommissionen anta en genomförandeakt som anger de tekniska villkoren för ett effektivt genomförande av systemet för betygsättning av byggnaders smarta beredskap, inbegripet en tidsplan för en icke-bindande testningsfas på nationell nivå. Med genomförandeakten klargörs också på vilket sätt systemet för betygsättning av byggnaders smarta beredskap och systemet med energicertifikat kompletterar varandra. Enligt uppgift från kommissionen kommer författningarna att antas sommaren 2020.

Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att iakttä EPBD 2018-direktivet senast den 10 mars 2020.

2.2.5 Energieffektivitetsdirektivet (EED)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG trädde i kraft den 4 december 2012. Energieffektivitetsdirektivet (EED) antogs som en del av EU:s paket för ren energi den 24 december 2018. Översynen av energieffektivitetsdirektivet (EED) bygger på behovet av att skapa en rättslig ram för energieffektivitet efter 2020. Det energieffektivitetsmål på 20 procent som uppställdes för 2020 fick som fortsättning ett energieffektivitetsmål för EU på minst 32,5 procent för 2030. Dessutom ålades medlemsstaterna bindande årliga ackumulerade energibesparingsskyldigheter på 0,8 procent för perioden 2021–2030. Energieffektivitetsdirektivet (EED) gäller tre sakkomplex: energieffektivitetsmålet för 2030 (artiklarna 1 och 3), energisparkrav (artiklarna 7, 7a och 7b) samt mätning och fördelning av kostnaderna för uppvärmning och varmvatten för hushållsbruk (artiklarna 9, 9a–9c, 10, 10a, 11 och 11a).

Artikel 9 i energieffektivitetsdirektivet (EED) har ändrats så att artikeln med avvikelse från den tidigare skyldigheten att tillhandahålla mätare (el, naturgas, fjärrvärme, fjärrkyla och varmvatten för hushållsbruk) endast omfattar tillhandahållande av mätare för slutanvändare av el och naturgas.

Enligt artikel 9a i energieffektivitetsdirektivet (EED) ska medlemsstaterna säkerställa att slutkunder av fjärrvärme, fjärrkyla och varmvatten för hushållsbruk tillhandahålls mätare till ett konkurrenskraftigt pris som korrekt visar deras faktiska energianvändning. I artikel 9a ingår dessutom en bestämmelse enligt vilken en mätare ska installeras i en byggnads värmeväxlare eller leveranspunkt, om byggnaden försörjs med värme, kyla eller varmvatten för hushållsbruk från en central källa som försörjer flera byggnader, eller från ett system för fjärrvärme eller fjärrkyla.

I den nya artikeln 9b i energieffektivitetsdirektivet (EED) föreskrivs om individuell mätning och kostnadsfördelning för värme, kyla och varmvatten för hushållsbruk. Enligt artikel 9b.1 första stycket i energieffektivitetsdirektivet (EED) ska i flerbostadshus och byggnader med flera användningsområden som har en central källa för värme eller kyla, eller som försörjs från system för fjärrvärme eller fjärrkyla, installeras individuella mätare för att mäta användningen av värme, kyla eller varmvatten för hushållsbruk i varje enhet i byggnaden, där det är tekniskt genomförbart och kostnadseffektivt i den meningen att det är proportionellt i förhållande till möjliga energibesparingar.

Avvikelse från skyldigheten får göras i enlighet med artikel 9b.1 andra stycket. När användning av individuella mätare inte är tekniskt genomförbart eller när det inte är kostnadseffektivt för att mäta värmeanvändning i varje enhet i byggnaden ska enligt direktivet individuella värmekostnadsfördelare användas för att mäta energianvändningen i varje radiator. Det är också möjligt att avvika från detta sekundära krav om medlemsstaten visar att det inte skulle vara kostnadseffektivt att installera sådana värmekostnadsfördelare.

Enligt artikel 9b.2 i energieffektivitetsdirektivet (EED) ska i nya flerbostadshus och i bostadsdelarna av nya byggnader med flera användningsområden, som har en central värmekälla för varmvatten för hushållsbruk eller försörjs från fjärrvärmesystem, individuella mätare installeras för varmvatten för hushållsbruk. Enligt artikeln blir mätning och fakturering av varmvatten per lägenhet i nya bostadshus obligatorisk från och med den 25 oktober 2020. Undantaget i fråga om teknisk genomförbarhet och kostnadseffektivitet gäller inte nya flerbostadshus och byggnader med flera användningsområden som har en central värmekälla för varmvatten för hushållsbruk eller försörjs från fjärrvärmesystem.

Enligt den nya artikeln 9b.3 ska medlemsstaterna säkerställa att det finns transparenta, allmänt tillgängliga nationella regler för fördelningen av kostnaden för användning av värme, kyla och varmvatten för hushållsbruk i sådana byggnader, för att säkerställa öppenhet och insyn samt korrekt redovisning av individuell användning för flerbostadshus eller byggnader med flera användningsområden som försörjs med fjärrvärme eller fjärrkyla, eller där gemensamma värme- eller kylsystem för sådana hus dominerar.

Den nya artikeln 9c innehåller krav på fjärravläsning av mätare och fördelningsanordningar som används för mätning av värme, kyla och vattenförbrukning.

I den nya artikeln 10a föreskrivs det om fakturerings- och användningsinformation. Enligt artikel 10a.1 ska medlemsstaterna, när mätare finns installerade, säkerställa att fakturerings- och

användningsinformationen är tillförlitlig, korrekt och baserad på faktisk användning för alla slutanvändare.

I artikel 11a i energieffektivitetsdirektivet (EED) finns bestämmelser om de kostnader som får tas ut för lämnande av uppgifter om energiförbrukningen. Enligt den nya artikeln 11a ska medlemsstaterna säkerställa att slutanvändare får alla sina fakturor och sin faktureringsinformation om energianvändning utan kostnad och att slutanvändare utan kostnad och på lämpligt sätt kan få tillgång till uppgifter om sin användning. I flerbostadshus och byggnader med flera användningsområden ska fördelningen av kostnader för faktureringsinformation om den individuella användningen dock göras utan vinstsyfte. Kostnader som härrör från överlåtandet av den uppgiften till en tredje part, inklusive mätning, fördelning och redovisning avseende faktisk individuell användning i sådana byggnader, får överföras till slutanvändarna, om dessa kostnader är rimliga.

Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet i princip senast den 25 juni 2020. En del av bestämmelserna i direktivet (de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att iakttä artikel 1.5–1.10 och punkterna 3 och 4 i bilagan) ska dock sättas i kraft senast den 25 oktober 2020.

2.2.6 Direktivet om förnybar energi (RED II)

En ökning av andelen förnybar energi i Europeiska unionen är av central betydelse när det gäller att minska växthusgasutsläppen. EU har förbundit sig till att minska växthusgasutsläppen i unionen med minst 40 procent från 1990 års nivå fram till 2030. Direktivet om förnybar energi (RED II) antogs den 11 december 2018 och ska införlivas i den nationella lagstiftningen senast den 30 juni 2021. I direktivet fastställs ett bindande unionsmål om att andelen förnybar energi ska vara minst 32 procent år 2030. I direktivet fastställs inga mål för de enskilda medlemsstaterna, utan medlemsstaternas planer för utvecklingen av andelen förnybar energi ingår i de nationella energi- och klimatplaner som ska lämnas till kommissionen.

Direktivet om förnybar energi (RED II) behandlar flera olika delområden. När det gäller stödssystemen för förnybar energi är målet att öka stödssystemens marknadsmässighet och att beakta teknikneutralitet. Medlemsländerna uppmuntras att öppna sina stödssystem också för institutioner i andra medlemsländer, men öppnandet av stödssystemen förblir frivilligt. Direktivet syftar på många sätt till att göra det lättare för konsumenterna att själva bli elproducenter eller att delta i en sammanslutning som producerar förnybar energi. Systemet med ursprungsgarantier kommer att utvidgas utöver till el också till uppvärmning och kylning samt till biogas.

Andelen förnybar energi granskas separat i fråga om elproduktionen, trafiken samt uppvärmnings- och kylningssektorn. Det bindande målet på 32 procent andel förnybar energi gäller alla dessa sammanlagt. Inom uppvärmnings- och kylningssektorn krävs dock en årlig ökning av den sammanlagda andelen förnybar energi och spillvärme och spillkyla i medlemsstaten. Storleken på målet för ökningen beror på andelen förnybar energi inom uppvärmnings- och kylningssektorn i medlemslandet i fråga. När det gäller trafiksektorn är målet att andelen förnybar energi ska höjas till 14 procent före 2030.

Hållbarhetskriterierna för biobaserade bränslen kommer utöver flytande biodrivmedel och flytande biobränslen också att utvidgas till fasta och gasformiga biomassabränslen. Hållbarhetskriterierna för skogsbaserad biomassa fungerar riskbaserat, dvs. om vissa kriterier uppfylls hör marken till ett lågriskområde och det räcker med att ursprungslandet för råvaran påvisas för att

bevisa hållbarheten. Genom verksamhetsutövarens hållbarhetssystem påvisas råvarans hållbarhet, följs mängden hållbara råvaror upp och vid behov påvisas minskningen av växthusgasutsläppen med en kalkyl.

Direktivet koncentrerar sig också på medlemsländernas administrativa förfaranden i anslutning till produktionen av förnybar energi. Produktionen och användningen av förnybar energi ska beaktas redan när markanvändningen planeras. I direktivet ställs krav på varaktigheten och organisationen för tillståndsförfarandet när det gäller anläggningar för produktion av förnybar energi. Enligt artikel 16 i direktivet om förnybar energi (RED II) ska medlemsstaterna utse en eller flera kontaktpunkter som ska ge projektutvecklare vid anläggningar för förnybar energi råd genom tillståndsprcessen. Dessutom fastställs tidsfrister för den totala längden på tillståndsförfarandena för elproducerande anläggningar.

Enligt artikel 15 ska medlemsstaterna införa lämpliga åtgärder i sina byggregler och byggnormer för att öka andelen energi från alla typer av förnybara energikällor i byggsektorn. Dessa åtgärder kan vara till förmån för ökad egenanvändning av förnybar energi, för lokal energilagring och för energieffektivitet, till förmån för kraftvärme samt till förmån för passiva byggnader eller byggnader med lågt eller inget behov av energitillförsel. I sina byggregler och byggnormer eller på andra sätt som har motsvarande verkan ska medlemsstaterna kräva att miniminivåer av energi från förnybara energikällor används i nya byggnader och i befintliga byggnader som genomgår betydande renoveringar i den utsträckning detta är tekniskt, funktionellt och ekonomiskt genomförbart och i den mån detta inte inverkar negativt på inomhusluftens kvalitet. Det ska tillåtas att dessa miniminivåer uppnås, bl.a. genom effektiv fjärrvärme och fjärrkyla som produceras med hjälp av en avsevärd andel förnybara energikällor och spillvärme och spillkyla. Medlemsstaterna ska i sina byggregler och byggnormer främja användningen av värme- och kylsystem som drivs med energi från förnybara energikällor och system som ger betydande sänkningar av energianvändningen.

Enligt artikel 18 i direktivet om förnybar energi (RED II) ska medlemsstaterna också i fortsättningen säkerställa att konsumenter och bl.a. byggare, installatörer och arkitekter har tillgång till information om stödåtgärder samt om nettofördelarna med, kostnaderna för och energieffektiviteten hos utrustning och system för användning av värme, kyla och el från förnybara energikällor. Medlemsstaterna ska ha ett certifieringssystem för installatörer av anläggningar för produktion av förnybar energi.

2.2.7 EU:s förordning om styrningen av energiunionen

Förordningen om styrningen av energiunionen antogs den 20 december 2018. Förordningen om styrningen av energiunionen är den enda helt nya rättsakten i paketet om ren energi för alla i EU. Genom förordningen om styrningen av energiunionen styrs åtgärderna i enlighet med energiunionens målsättningar och klimatavtalet från Paris. Det är ett verktyg för att sköta samordningen mellan EU-institutionerna och medlemsstaterna. Förordningen om styrningen av energiunionen har en viktig betydelse vid genomförandet av EU:s energi- och klimatpolitik.

Förordningen om styrningen av energiunionen omfattar energiunionens fem pelare, dvs. 1) energitrygghet, 2) den inre marknaden för energi, 3) energieffektivitet, 4) minskade koldioxidutsläpp (stenkolen slopas och ersätts med förnybar energi) samt 5) forskning, innovation och konkurrenskraft. Förordningen om styrningen av energiunionen förpliktar medlemsstaterna att i fortsättningen utarbeta en nationell integrerad energi- och klimatplan (*National Energy and Climate Plan, NECP*) och en långsiktig strategi för låga utsläpp (*Long Term Strategy, LTS*). Dessutom följer kommissionen upp medlemsstaternas mål i fråga om samtliga fem dimensioner

av energiunionen. Medlemsstaterna ska utarbeta en nationell energi- och klimatplan vart tionde år och rapportera till kommissionen vartannat år om hur genomförandet framskrider. Kommissionen får utfärda rekommendationer till en medlemsstat om EU inte kan nå de gemensamma målen eller om medlemsstaten inte gör framsteg enligt den plan som den har fastställt.

Genom artikel 53 i förordningen om styrningen av energiunionen ändras artiklar i EPBD 2010-direktivet. Genom förordningen om styrningen av energiunionen ändras inledningen till artikel 2a.1 i EPBD 2010-direktivet och till artikel 2a fogas en ny punkt enligt vilken varje medlemsstats långsiktiga renoveringsstrategi ska lämnas in till kommissionen som en del av den slutliga integrerade nationella energi- och klimatplanen. Den första långsiktiga renoveringsstrategin ska lämnas till kommissionen senast den 10 mars 2020. Enligt artikel 35.1 i i förordningen om styrningen av energiunionen ska det dessutom vartannat år upprättas en lägesrapport om den långsiktiga renoveringsstrategin.

Genom artikel 53.3 i förordningen om styrningen av energiunionen ändras artikel 9.5 i EPBD 2010-direktivet.

I artikel 53.4 i förordningen om styrningen av energiunionen upphävs artikel 10.2 och 10.3 i EPBD 2010-direktivet, där medlemsstaterna åläggs en skyldighet att utarbeta en förteckning över och underrätta Europeiska kommissionen om ekonomiska incitament. Denna rapporteringsskyldighet slopas.

Genom ändringen av artikel 53.5 och 53.6 i förordningen om styrningen av energiunionen följer att när det gäller både uppvärmningssystem och luftkonditioneringssystem ska en rapport om likvärdighet för alternativa förfaranden lämnas till kommissionen som en del av medlemsstaternas integrerade nationella energi- och klimatplaner som avses i artikel 3 i förordningen om styrningen av energiunionen.

2.2.8 Infrastrukturdirektivet

I infrastrukturdirektivet fastställs en gemensam åtgärdsram för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och alternativ framdrivning i unionen. Som alternativa bränslen betraktas el, väte, biodrivmedel, syntetiska och paraffiniska bränslen, naturgas (CNG och LNG) och flytande gas.

En central skyldighet för medlemsstaterna enligt infrastrukturdirektivet är att utarbeta ett nationellt handlingsprogram för alternativa bränslen och alternativ framdrivning. Handlingsprogrammet ska bl.a. innehålla en bedömning av den aktuella situationen och utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen samt av utvecklingen av infrastrukturen, en bedömning av de nationella målen i fråga om infrastrukturen för el, naturgas och vid behov väte på grundval av efterfrågan av bränslen samt åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att målen i handlingsprogrammet nås.

Infrastrukturdirektivet ställer inte upp några bindande numeriska mål för distributionsinfrastrukturen, utan främjar ett ändamålsenligt bestämmande av distributionspunkter för olika bränslen. Bilagorna till infrastrukturdirektivet innehåller tekniska specifikationer för olika typer av tank- och laddningspunkter. De tekniska specifikationerna innehåller t.ex. krav på att anslutningsdon till laddningspunkter uppfyller en viss standard och krav på att det bränsle som distribueras från en tankstation, t.ex. väte, är rent. Medlemsstaterna skulle senast den 18 november 2016 underrätta kommissionen om sina nationella handlingsprogram. Infrastrukturdirektivet skulle genomföras genom nationell lagstiftning senast vid samma tidpunkt.

Statsrådet godkände i januari 2017 Finlands nationella program, som lämnades till kommissionen. I samband med vägtransportpaket II har kommissionen offentliggjort ett meddelande enligt vilket Finlands nationella plan uppfyller de skyldigheter som anges i infrastrukturdirektivet.

2.2.9 Lagstiftning och praxis i vissa av Europeiska unionens medlemsstater

Den internationella bedömningen i propositionen baserar sig i huvudsak på Teknologiska forskningscentralen VTT Ab:s utredning ”Internationell utredning för regeringens proposition med anledning av ändringen av EPBD” (19.3.2019, VTT-Cr-00353-19, på finska).

Det är svårt att göra en jämförelse med utländsk lagstiftning eftersom förfarandena för genomförandet av EPBD 2018-direktivet har framskridit parallellt i medlemsstaterna och ännu inte har genomförts helt. Det är särskilt svårt att göra en internationell jämförelse inom infrastrukturområdet för laddningspunkter för elfordon, eftersom detta tema är helt nytt i EPBD 2018-direktivet.

Laddningspunkter för eltrafik och beredskap för sådana laddningspunkter

Man kan säga att en omvälvning av trafiken pågår internationellt, vilket syns samtidigt på många fronter. Det förväntas att marknaden för elbilsteknik utvecklas kraftigt, i synnerhet när priserna på elbilar sjunker, batteritekniken utvecklas och blir billigare och dessutom när tekniken och tjänsterna för intelligent laddning kommer in på marknaden. På basis av de strategier som EU:s biltillverkare har offentliggjort kommer det fram till 2025 att finnas minst 200 nya elbilsmodeller på marknaden. Ett av syftena med EPBD 2018-direktivet är att på EU-nivå främja antalet elbilar genom att öka de obligatoriska skyldigheterna i fråga om laddningsinfrastrukturen för elbilar i hela Europeiska unionen. För närvarande finns det i många medlemsstater i Europeiska unionen ingen obligatorisk lagstiftning om privata laddningspunkter för elbilar.

Med stöd av infrastrukturdirektivet skulle alla medlemsländer senast i november 2016 utarbeta ett nationellt handlingsprogram för utveckling av marknaden för alternativa bränslen inom transportsektorn och utbyggnad av den tillhörande infrastrukturen. I det nationella handlingsprogrammet ska anges både målen för alternativa drivkrafter för trafiken och deras infrastruktur för åren 2020 och 2030 samt de åtgärder genom vilka målen nås.

Dessutom påverkas ökningen av fordon med små eller inga utsläpp av de utsläppsgränsvärden som fastställs för fordonstillverkare i EU enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (omarbetning) samt av hur snabbt bilbeståndet förnyas. Under de senaste åren har man kommit överens om nya gränsvärden för 2025 och 2030 för person- och paketbilar samt tunga fordon, eftersom det gällande gränsvärdet för 2020 enligt bedömningar inte är tillräckligt i förhållande till de ambitiösa målen för minskning av utsläppen inom trafiksektorn. Genom målen för 2030 skapas den förutsägbarhet som behövs för bilindustrin och en långsiktig riktlinje för att dessa investeringar ska kunna fortsätta. Ett viktigt mål med förslaget är att på ett betydande sätt främja övergången från konventionella fordon med förbränningsmotorer till renare trafik.

När det gäller laddning med el undersöktes läget för lagstiftningen i Norge, Italien, Spanien, Österrike, Frankrike, Nederländerna och Irland. De länder som valts ut för granskning var länder där elbilar snabbt har blivit vanligare eller där det på förhand var känt att de har bestämmelser om laddningspunkter. Dessutom valdes Sverige till föremål för granskning, eftersom rättskulturen i Sverige till stor del liknar den i Finland.

Sverige

Svensk lagstiftning innehåller ingen speciallagstiftning om laddningspunkter för elbilar. I Sverige är det således nödvändigt att anta ny lagstiftning om laddningspunkter och laddningsinfrastruktur för eltrafik för genomförande av EPBD 2018-direktivet.

Norge

Norge är en vägvisare när det gäller att ta i bruk elbilar. I Norge var marknadsandelen för laddbara bilar ca 60 procent 2018. Norge är inte medlem i Europeiska unionen, men landet implementerar de flesta direktiven i enlighet med EEA-avtalet (*European Economic Area*).

Norges nuvarande lagstiftning innehåller inga krav alls i enlighet med EPBD 2018-direktivet när det gäller laddningspunkter i anslutning till byggnader. Tills vidare har de starka incitamenten för elbilar lett till att bostadssammanslutningarna själv utan bestämmelser har hittat lösningar för installation av laddningspunkter, men det har varit nödvändigt att föra en hel del diskussioner i frågan inom sammanslutningarna.

Italien

I Italien har lagstiftningen om laddning av elbilar redan framskridit ganska långt, men författningarna motsvarar inte kraven enligt EPBD 2018-direktivet. I Italien genomförs en del av kraven enligt infrastrukturdirektivet genom lagstiftningsförordning 257/2016 (*Decreto Legislativo 16/12/2016, n. 257 - Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo*; andra stycket, artikel 15.1) där det föreskrivs att parkeringsplatser i anslutning till nya bostadssammanslutningar och byggnader som inte är avsedda för bostäder ska ha beredskap för laddningspunkter för elbilar.

Kraven i den italienska förordningen delvis både överskrider och understiger kraven i EPBD 2018-direktivet. Enligt förordningen ska nya bostadssammanslutningar med minst tio bostäder ha beredskap för laddningspunkter för minst 20 procent av bilplatserna (understiger kravet på beredskap för alla bilplatser enligt EPBD 2018). För nya byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har en användningsarea på 500 kvadratmeter krävs beredskap för laddningspunkter för alla bilplatser (överskrider kravet enligt EPBD 2018-direktivet på en laddningspunkt + beredskap för 20 procent av bilplatserna).

Spanien

I Spaniens lagstiftning finns närmare bestämmelser om beredskapen för laddningspunkter för elbilar. I anslutning till artikel 8.7 i EPBD 2018-direktivet kompletterades lagen för elbranschen (*Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico*) 2018 med en kunglig lagförordning (*Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores*). Genom förordningen upphävdes kravet på laddningsoperatör vid offentliga laddningspunkter, kravet på att endast energibolag ska kunna tillhandahålla laddtjänster, kravet på förhandsanmälan till energiministeriet innan laddtjänsten inleds och kravet på en separat elanslutning till laddningspunkter i fastigheter. Samtidigt infördes i förordningen ett krav på öppen data för laddningspunkter och insamling av data på ett ställe som är tillgängligt för alla medborgare.

I artikel 17 i lag 8/2013 (*Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas*) har gjorts en betydande ändring som underlättar elektromobiliteten. I artikeln föreskrivs att installation av en laddningspunkt för ett eldrivet fordon för privat bruk i en enskild ruta på en parkeringsplats för en byggnad endast kräver förhandsanmälan till sammanlutningen. Användaren av laddningspunkten svarar för kostnaderna för installation av laddningspunkten och även laddningspunktens elförbrukning hänförs till användaren. De ändringar i bostadssammanslutningens husteknik som installationen av laddningspunkten kräver görs på det sätt som föreskrivs om beslutsfattandet i artikel 17.1 i lagen i fråga.

Bestämmelser om den ledningsinfrastruktur för laddningspunkter som krävs för nya byggnader finns i en kunglig förordning (*Real Decreto 1053/2014*). Till stöd för tillämpningen av förordningen har en installationsteknisk anvisning offentliggjorts (ITC BT 52). I nya bostadshus krävs installationsberedskap för laddningspunkter genom antingen ledningsinfrastruktur, kabelrännor eller kabelkanaler så att det för varje 40:e parkeringsplats finns beredskap för en laddningspunkt.

Kablaget i en byggnad ska planeras så att det maximala avståndet till vilken parkeringsplats som helst är högst 20 meter. Dessutom krävs det att kablaget gör det möjligt att installera laddningspunkter på minst 15 procent av alla parkeringsplatser.

I en byggnads eltillförsel och dimensioneringen av huvudcentralen för byggnaden ska beredskapen för laddning av elfordon beaktas i enlighet med den installationstekniska anvisningen ITC BT 52. Om byggnadens elsystem stöder belastningshantering (*SPL = Sistema de Protección de Líneas de alimentación*), kan den effekt som reserveras för inmatningen i laddningspunkterna multipliceras med en samtidighetsfaktor på 0,3. I annat fall ska elsystemets dimensionering göras enligt den maximala effekten för varje laddningspunkt och antalet laddningspunkter med en samtidighetsfaktor på 1.

Den spanska lagstiftningen uppfyller ännu inte kraven enligt EPBD 2018-direktivet, och därför måste också Spanien vidta åtgärder i enlighet med EPBD 2018-direktivet i sin nationella lagstiftning.

Österrike

När det gäller Österrike har delstaten Niederösterreich granskats. Österrike är det enda av de granskade länderna där den gällande lagstiftningen uppfyller kraven för befintliga byggnader som inte är avsedda för bostäder enligt artikel 8.3 i EPBD 2018-direktivet. Dessa krav omfattar endast byggnader som har godkänts efter 2011 och kraven är ännu inte förenliga med kraven i EPBD 2018-direktivet.

I 64 § i det nuvarande byggnadsreglementet för Niederösterreich (*NÖ Bauordnung 2014*) fastställs minimikraven för beredskap för laddningspunkter. I nya byggnader med över två bostadslägenheter ska det finnas ledningsinfrastruktur och utrymmesreserveringar för elmätare och eldistribution på varannan parkeringsplats med en laddningseffekt på minst 3 kilowatt. Alla andra icke-offentliga parkeringsplatser med mer än 10 platser ska ha beredskap (t.ex. ledningsinfrastruktur) för minst en laddningspunkt för varje 10:e plats (laddningseffekt minst 3 kilowatt) eller beredskap för en effektiv laddningspunkt (laddningseffekt ≥ 20 kilowatt) för varje 25:e parkeringsplats. På nya offentliga parkeringsområden med över 50 parkeringsplatser ska det på 10 procent av parkeringsplatserna finnas beredskap för installation av laddningsanordningar på minst 20 kilowatt.

För befintliga offentliga parkeringar (som beviljats tillstånd efter 2011) med över 50 parkeringsplatser gäller 64 § 6 och 7 punkten.

(6) Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 50 Pflichtstellplätzen, die seit dem 1. Jänner 2011 bewilligt wurden, ist pro angefangenen 50 Pflichtstellplätzen bis zum 31. Dezember 2015 zumindest ein Stellplatz mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge auszustatten.

(7) Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 50 Pflichtstellplätzen, die seit dem 1. Jänner 2011 bewilligt wurden, ist pro angefangenen 25 Pflichtstellplätzen bis zum 31. Dezember 2018 zumindest ein Stellplatz mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge auszustatten.

För varje påbörjad 25:e parkeringsplats krävs en laddningspunkt på minst 20 kilowatt. Om den genomsnittliga parkeringstiden för de parkeringsplatser som avses i 6 och 7 punkten överstiger sex timmar, sjunker effektkravet för den laddningspunkt som krävs till 3 kilowatt.

På förbundsstatsnivå finns det fortfarande problem i fråga om beslutsfattandet i bostadssammanslutningar när det gäller kraven enligt artikel 8.7 i EPBD 2018-direktivet. I bostadssammanslutningar krävs ett majoritetsbeslut av delägarna i sammanslutningen för installation av laddningspunkter för gemensamt bruk, men delägarna har rätt att i efterhand lämna in en protest mot beslutet (*WEG 2002; Gesamte Rechtsvorschrift für Wohnungseigentumsgesetz 2002; 7 stycket 29 §*). Det behövs ett enhälligt beslut om en enskild delägare vill installera endast en laddningspunkt för eget bruk (*BMNT 2018*). Dessa problempunkter ska behandlas i Österrikes klimat- och energistrategi 2030.

Frankrike

I Frankrikes lagstiftning finns närmare bestämmelser om beredskapen för laddningspunkter för elbilar. Förordningen om uppförande av laddningspunkter för elfordon och laddbara hybridbilar när det gäller nya byggnader (*Décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs*) uppdaterades senast den 26 februari 2019. Vid uppdateringen anpassades förordningens krav i fråga om antalet laddningspunkter ännu inte helt till EPBD 2018-direktivet.

Uppdateringen av förordningen ändrar artikel R111-14-2 (nya bostadshus) i byggbestämmelserna (*L' article R. 111-14-2 du code de la construction et de l' habitation*). Vid parkeringsanläggningar som byggs i anslutning till bostadsbyggnader med minst två bostadslägenheter ska man bereda sig på laddning av elfordon och laddbara hybridbilar. På områden med högst 40 parkeringsplatser ska 50 procent av parkeringsplatserna (minst en) utrustas med beredskap för installation av laddningspunkter (ledningsinfrastruktur, kabelrännor) samt möjlighet att mäta elförbrukningen på varje parkeringsplats.

På områden med över 40 parkeringsplatser ska 75 procent av parkeringsplatserna för två- och fyrhjuliga fordon förses med en beredskap för installation av laddningspunkter och mätning av den platsspecifika elförbrukningen (ledningsinfrastruktur, kabelrännor).

Vid dimensioneringen av huvudcentralen ska man bereda sig på att det på minst 20 procent av parkeringsplatserna (minst en) kan installeras laddningsanordningar.

RP 23/2020 rd

Frankrike har också ett krav på minsta diameter för ledningsinfrastrukturen. Den minsta diametern för ledningsinfrastruktur för kablage på parkeringsplatser är 100 millimeter.

I tillämpningsanvisningen fastställs särskilt t.ex. dimensioneringen av laddningspunkternas effekt.

Till artiklarna R111-14-3 (industribyggnader och andra nya byggnader som byggs för tertiär användning) och R111-14-3-1 (offentliga byggnader) har det gjorts följande tillägg som gäller genomförandet av laddningspunkternas installationsberedskap: På områden med högst 40 parkeringsplatser ska 10 procent av platserna vara utrustade med beredskap för installation av laddningspunkter (ledningsinfrastruktur, kabelrännor). På områden med över 40 parkeringsplatser ska 20 procent av platserna vara utrustade med beredskap för installation av laddningspunkter (ledningsinfrastruktur, kabelrännor).

I artikel R111-14-3-2 fastställs minimikraven för beredskapen för laddningspunkter när det gäller byggnader som byggs för kommersiellt bruk. För högst 40 parkeringsplatser krävs beredskap för 5 procent av parkeringsplatserna och för mer än 40 parkeringsplatser för 10 procent av parkeringsplatserna.

Till alla de nämnda artiklarna har fogats samma krav på dimensioneringen av huvudcentralen och minsta diameter för kabelkanalen som nämns ovan.

En tillämpningsanvisning för den tidigare förordningen (*Guide de préconisation – Bâtiments neufs. Installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Juin 2018*) offentliggjordes i juni 2018 i samarbete mellan två ministerier (Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales och Ministère de la Transition écologique et solidaire). I anvisningarna används en effektreserv och belastningsfaktor av samma typ som i Spanien, förutsatt att olika elbilsmodeller har olika laddningseffekter och att alla bilar inte laddas samtidigt. Koefficienten för samtidig laddning är vanligen 0,4. Anvisningarna tillåter temporär sänkning av laddningseffekten med tanke på efterfrågefleksibiliteten i en byggnad. Exempelvis kan byggnadens automationssystem programmeras för att temporärt sänka laddningseffekten när elpriset överstiger det fastställda tröskelvärdet.

Avsikten är att anvisningarna ytterligare ska uppdateras utifrån den respons som samlats in om dem. Också i fråga om kraven på ledningsinfrastrukturen kommer anvisningarna att uppdateras så att de överensstämmer med EPBD 2018-direktivet. Beredningen pågår i fråga om de föreskrifter som krävs för större renoveringar och befintliga byggnader.

Nederländerna

I Nederländerna kommer de artiklar som gäller laddningsinfrastrukturen för elbilar att genomföras nationellt genom en ändring av 2012 års byggförordning (Bouwbesluit 2012). Enligt utkastet till ändring av förordningen kommer Nederländernas nationella författningar att överensstämma med direktivets grundläggande nivå. I befintliga byggnader som inte är bostadshus och där det finns mer än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på samma tomt som byggnaden, ska det finnas minst en laddningspunkt från och med 2025.

När det gäller de lättnader som EPBD 2018-direktivet medger kommer Nederländerna endast att införa lättnaden för större renoveringar. Enligt denna lättnad behöver kraven på laddningspunkter och rörledningar inte uppfyllas om kostnaderna för laddnings- och ledningsinstallat-

ioner överstiger 7 procent av den totala kostnaden för en större renovering av byggnaden. Kommissionen och medlemsstaterna får lämna kommentarer om ändringen av förordningen fram till den 9 januari 2020.

Irland

Irland kommer att ändra del L i byggbestämmelserna för att införliva kraven i artikel 8.2 och 8.5 i EPBD 2018-direktivet. Irland har för avsikt att i fråga om byggnader som inte är bostadshus införa krav på nya byggnader och större renoveringar i enlighet med direktivets grundläggande nivå. När det gäller bostadshus har Irland för avsikt att införa mer ambitiösa krav än kraven enligt direktivets grundläggande nivå. Enligt utkastet till föreskrift ska ledningsinfrastruktur för installation av elkablar byggas i alla bostadshus, oberoende av antalet parkeringsplatser, när det är fråga om nybyggen och större renoveringar i sådana fall av renovering som definieras i direktivet.

Irland kommer dessutom att utfärda en administrativ föreskrift om installation av laddningspunkter i befintliga byggnader som inte är bostadshus. Kravnivån kommer att vara densamma som i EPBD 2018-direktivet. Ägaren eller användaren ska installera en laddningspunkt senast den 1 januari 2025 när det i byggnaden eller på ett parkeringsområde i byggnadens fysiska anslutning finns över 20 parkeringsplatser. Irland har för avsikt att bevilja undantag från kravet i fråga om byggnader som ägs och används av små och medelstora företag.

Kommissionen och medlemsstaterna kan lämna kommentarer till båda utkastet till föreskrifter fram till och med den 10 mars 2020, varefter de avses träda i kraft. Irland kommer dessutom att ändra de tekniska instruktionsdokument som hänför sig till föreskrifterna och som innehåller tekniska anvisningar om hur föreskrifterna ska följas i praktiken.

System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Bestämmelser om fastighetsautomation och fastighetsstyrning finns förutom i artikel 8 i EPBD 2018-direktivet även i artiklarna 14 och 15 om uppvärmnings- och luftkonditioneringsystem. I byggnader krävs enligt artiklarna 14 och 15 ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning med vissa funktioner, om uppvärmnings- eller luftkonditioneringsystemets effekt överstiger tröskelvärdet.

Sverige och Danmark har inga bestämmelser om byggnadsautomation på den nivå som krävs enligt EPBD 2018-direktivet, och därför måste nya föreskrifter meddelas.

Inte heller i Tyskland innehåller föreskrifterna några klara krav på egenskaperna hos automatiseringssystemen. Det ramverk för energiredovisning som baserar sig på en befintlig referensbyggnad, där det i fråga om automation hänvisas till del 11 i standarden DIN V 18599 om byggnadsautomation (DIN V 18599-11), utgör dock en grund utifrån vilken nya bestämmelser sannolikt kan införas.

Obligatorisk inspektion av uppvärmnings- och luftkonditioneringsystem eller alternativt rådgivningsförfarande

EPBD 2018-direktivet ställer krav på obligatoriska inspektioner av luftkonditionerings- och uppvärmningssystem och kombinationer av dessa. Direktivet möjliggör ett alternativt rådgivningsförfarande under förutsättning att dess energisparande effekt är minst densamma som vid

obligatoriska inspektioner. Med inspektionsförfarande avses obligatoriska inspektioner i anslutning till uppvärmnings- och luftkonditioneringssystem. Det alternativa rådgivningsförfarandet är ett alternativ som medlemsstaterna kan välja och där medlemsstaten ersätter de obligatoriska inspektionerna med andra åtgärder som ger samma totala effekt som de obligatoriska inspektionerna skulle ha gett.

Av de 29 medlemsstater i Europeiska unionen som granskades i Teknologiska forskningscentralen VTT Ab:s utredning tillämpar 16 medlemsstater i Europeiska unionen och Norge obligatoriska inspektioner av både uppvärmnings- och luftkonditioneringssystemen, fem medlemsstater i Europeiska unionen tillämpar både inspektioner och ett rådgivningsförfarande och sju medlemsstater i Europeiska unionen använder endast ett rådgivningsförfarande för både uppvärmnings- och luftkonditioneringssystem.

Obligatoriska inspektioner av båda kategorierna av utrustning görs i Belgien, Bulgarien, Cypern, Grekland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Norge, Polen, Rumänien, Slovakien, Spanien, Tjeckiska republiken och Österrike.

Länder som tillämpar både inspektioner och alternativa förfaranden är Frankrike, Nederländerna, Slovenien, Storbritannien och Tyskland.

Ett alternativt rådgivningsförfarande för både uppvärmnings- och luftkonditioneringssystem används förutom av Finland även av Danmark, Estland, Irland, Portugal, Sverige och Ungern.

De obligatoriska inspektionerna har behandlats på lite olika sätt i olika länder. Skillnader förekommer bland annat i fråga om effekten hos de system som inspektionerna gäller och att sättet för inspektionerna och deras cykel bestäms utifrån systemets effektivitet. I de länder där både inspektioner och alternativa förfaranden tillämpas finns det skillnader, särskilt i fråga om effekten hos de system som är föremål för inspektion och om systemet finns i ett bostadshus eller en byggnad som inte är avsedd för bostäder. De alternativa förfarandena baserar sig i flera länder på rådgivning (t.ex. i Sverige rådgivning till fastighetsägare och utbildning för bl.a. energirådgivare) och på kampanjer, t.ex. för att uppmuntra underhåll av pannor (Irland), fastighetsbesiktning, åtgärder i anslutning till minimikraven på utrustning (Estland) eller rådgivning i anknäring till energicertifikat (Portugal). I fråga om alternativa förfaranden kunde det inte utredas hur likvärdigheten har påvisats i varje land då det i en del länder inte har gjorts någon likvärdighetsrapport och det därför inte heller finns några uppföljningsuppgifter om verksamheten.

I och med EPBD 2018-direktivet ändras tröskelvärdena för inspektionerna. På grund av ändringen har man i Sverige funderat på vem rådgivningen ska riktas till och vem som ska genomföra den. I vissa mindre länder har man däremot övervägt att övergå från rådgivningsförfaranden till ett mer direkt inspektionsförfarande, eftersom det i och med det nya tröskelvärdet endast finns ett litet antal byggnader som ska inspekteras.

2.3 Bedömning av nuläget

Laddningspunkter för eltrafik och beredskap för laddningspunkter

Av utsläppen från inrikestrafiken uppkommer ca 90 procent i vägtrafiken. Åtgärderna för utsläppsminskning ska därför särskilt riktas till vägtrafiken som har den största potentialen för utsläppsminskningar.

I energi- och klimatstrategin fastställs som en utsläppsminskningens åtgärd en förbättring av fordonens energiprestanda i och med de ambitiösa gränsvärdena för koldioxidutsläpp från fordon som införts på EU-nivå. Med hjälp av de nya gränsvärdena uppnås en utsläppsminskning på minst 0,6 miljoner tusen ton koldioxid (CO₂). Hur gränsvärdena påverkar utsläppsminskningens storlek beror också på hur förnyelsen av bilbeståndet framskrider. Om bilbeståndet förnyas snabbare, åstadkoms också en större utsläppsminskning i fråga om gränsvärdet. När det gäller att uppnå utsläppsminskningar inom trafiken spelar egenskaperna hos nya bilar en viktig roll. Om gränsvärdena har satts på en tillräckligt ambitiös nivå är de tillräckliga för att säkerställa produktionen av bilar med inga eller små utsläpp.

Utsläppsminskningen har varit mycket långsam och utsläppen från trafiken minskar inte i tillräcklig utsträckning med nuvarande åtgärder. Det bör beaktas att bilbeståndet i Finland bör förnyas betydligt snabbare än för närvarande för att vi ska uppnå det uppställda utsläppsminskningens målet när det gäller att förbättra fordonens energiprestanda. Förnyelsen av bilparken stöds för sin del av beredskap för laddningspunkter och laddningspunkter för elfordon i enlighet med EPBD 2018-direktivet.

I Finland finns det ingen gällande lagstiftning om byggande av beredskap för laddningspunkter för elfordon på parkeringsplatser för byggnader. Genomförandet av EPBD 2018-direktivet förutsätter därför lagstiftningsåtgärder i fråga om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter.

I Teknologiska forskningscentralen VTT Ab:s, Motiva Oy:s och Finlands Fastighetsförbund rf:s projekt ”Kostnadseffektiva sätt att främja el- och gasdrivna fordon, GASELLI” uppskattades att antalet elbilar kommer att öka betydligt under de kommande åren. Enligt Gaselli-projektet är det i ljuset av den nuvarande utvecklingen möjligt att uppnå målet i den nationella energi- och klimatstrategin på 250 000 elbilar före 2030, när de nuvarande incitamenten för elbilar och laddningsinfrastruktur används. Då skulle ca 100 000 av bilarna vara renodlade elbilar och 150 000 laddbara hybridbilar. Antalet elfordon uppskattades öka ännu mer genom att fler styrningsåtgärder införs. De effektivaste av dessa på kort sikt är att höja anskaffningsstödet för elbilar, kommunikation och marknadsföring samt satsningar på främjande av laddningen av bilar hemma.

I Finland har man 2018 och 2019 bedömt att målen är lätta att nå redan med de nuvarande styrmedlen och med det utbud av bilar som för närvarande finns i affärerna. Enligt olika prognoser är antalet elbilar ca 350 000–370 000 år 2030. Största delen av dem, ca 290 000, är laddbara hybridbilar. Det är alltså fullt möjligt, och i ljuset av de skärpta klimatmålen också synnerligen motiverat, att elbilsmålen i Finland ytterligare bör skärpas under de närmaste åren. Elbilarnas andel av handeln med nya bilar var i slutet av 2018 ca 4,7 procent. Elbilar importerar i betydande mängder också som begagnade. Elbilarnas andel av hela personbilsbeståndet var cirka 0,6 procent. Andelen försäljning av nya bilar har ökat t.o.m. med över 100 procent per år, och tillväxten förväntas fortsätta. Det bedöms därför att behovet av beredskap för laddning och laddningspunkter är större än kraven enligt direktivet. Detta talar därför för att det nationellt ska föreskrivas strängare krav på beredskap för laddningspunkter för eltrafik och på laddningspunkter än i EPBD 2018-direktivet.

Enligt GASELLI-projektet finns för närvarande de största bristerna i fråga om laddningsinfrastrukturen i husbolag, vid boendeparkering och laddning på arbetsplatser. En av rekommendationerna från projektet är bl.a. att det lönar sig att fortsätta satsningarna på främjande av hemladdningen av elbilar i synnerhet i olika husbolag. Enligt rekommendationerna ska arbetsplatserna uppmontras och också styras till att investera i laddningsmöjligheter, eftersom avsaknaden

av en laddningspunkt på arbetsplatsen ofta utgör ett hinder t.ex. för den som överväger en begagnad elbil för arbetsresor. Det är viktigt att främja privata laddningspunkter utöver utvecklingen av det offentliga laddningsnätet, eftersom uppskattningsvis 90 procent av laddningen utförs vid privata laddningspunkter, dvs. hemma eller på arbetsplatser. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid möjligheterna att ladda elbilar i bostadsaktiebolag. Genomförandet av EPBD 2018-direktivet kommer att bidra till att privata laddningspunkter blir vanligare, men svarar inte i tillräcklig utsträckning på ett tillräckligt antal laddplatser i synnerhet med tanke på bolag i flervåningshus. Dessutom bör man i ett tidigt skede också beakta särskilt nybyggen, då behovet av laddningspunkter och deras konsekvenser kan förutses i tillräcklig omfattning också på längre sikt.

Det finns inga statistiska uppgifter att tillgå om antalet privata laddningspunkter som installerats på parkeringsplatser för byggnader. Motiva Oy bedömer att de privata fastigheterna i slutet av 2018 grovt uppskattat hade 9 000–13 000 laddningspunkter. Merparten av dessa uppskattas vara laddningspunkter för långsam laddning och inte laddningspunkter som är konstruerade för laddning av elbilar.

I och med att antalet elfordon ökar kommer efterfrågan att leda till ett tryck att redan utifrån marknadsvillkor öka antalet laddningspunkter. Det bör dock beaktas att byggandet av en tillräcklig laddningsinfrastruktur för elbilar i rätt tid för sin del är en förutsättning för att elfordonsbeståndet ska bli avsevärt vanligare.

System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Nivån på system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning styrs inte direkt genom lagstiftning i Finland. Stora byggnader har redan nu system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning installerade utan att lagstiftningen förpliktar till det. I Finland kräver genomförandet av EPBD 2018-direktivet lagstiftningsåtgärder i fråga om uppvärmnings-, luftkonditionerings- och ventilationssystem. Nationellt ska det föreskrivas om skyldighet att installera system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning för uppvärmningssystem med en nominell effekt på mer än 290 kilowatt i byggnader som inte är bostadshus samt om kraven på fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Det mest problematiska kommer att vara att fullgöra skyldigheten i fråga om befintliga byggnader som inte är bostadshus. Dessutom finns det inga uppgifter om vilka byggnader som har system med en nominell effekt på mer än 290 kilowatt. Uppskattningsvis finns det cirka 8 500 sådana byggnader.

Inspektion av uppvärmnings- och luftkonditioneringsystem och alternativt rådgivningsförfarande

EPBD 2018-direktivet ställer krav på obligatoriska inspektioner både av luftkonditionerings- och uppvärmningssystem och av kombinationer av dessa. Redan EPBD 2010-direktivet gör på samma sätt som EPBD 2018-direktivet ett alternativt förfarande möjligt i stället för obligatoriska inspektioner, förutsatt att energispareffekten är minst lika stor som genom inspektioner.

I Finland har man i stället för obligatoriska inspektioner av uppvärmningssystem genomfört ett alternativ som baserar sig på rådgivning. Det alternativa förfarandet har gällt pannor som använder fossila olje- och gasbränslen och värmepannor som använder biodrivmedel. Rådgivningsförfarandet har genomförts genom frivilliga energieffektivitetsavtal, Höylä-avtal inom oljebranschen och Kutteri-avtal inom branschen för biodrivmedel. Inspektionsskyldigheten enligt EPBD 2018-direktivet gäller större system, fler uppvärmningsformer och olika uppvärmningssystem jämfört med tidigare.

I Finland har man i stället för obligatoriska inspektioner av luftkonditioneringssystem genomfört ett alternativ som baserar sig på rådgivning. Det alternativa förfarandet har genomförts av Motiva Oy på uppdrag av miljöministeriet. Den tidigare lagstiftningen om förfarandet för inspektion av luftkonditioneringssystem har upphävts. Inspektionsskyldigheten enligt EPBD 2018-direktivet gäller större system än tidigare och utöver luftkonditioneringssystem även kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystem.

Det är tungt och dyrt för alla parter att upprätthålla ett inspektionssystem. På basis av de goda erfarenheterna av det alternativa rådgivningsförfarandet föreslås det i propositionen att de befintliga frivilliga energieffektivitetsavtalen ska fortsätta och utnyttjas och att man vid behov ska ingå nya avtal för att de nya uppvärmningsformerna, dvs. värmepumpar, elvärme och fjärrvärme, ska omfattas av förfarandet. Det är också nödvändigt att utvidga rådgivningsmaterialet till att omfatta hela det system som omfattas av förfarandet enligt EPBD 2018-direktivet. Det alternativa rådgivningsförfarandet kräver ingen lagstiftning.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Det centrala syftet med propositionen är att nationellt genomföra skyldigheterna enligt EPBD 2018-direktivet på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt. Syftet med propositionen är att främja spridningen av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i byggnader och öka antalet laddningspunkter för elfordon och beredskapen för sådana laddningspunkter i byggnader. Genom propositionen genomförs de mål i regeringsprogrammet som gäller minskat klimatavtryck av boende och byggande, byggande av ett klimatneutralt samhälle och förbättring av kvaliteten i byggnaderna samt utsläppssnål trafik.

3.2 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny lag om laddningspunkter för elfordon och om beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning.

Lagförslaget innehåller en skyldighet att planera och installera laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter. I nya bostadshus och bostadshus som genomgår större renoveringar och som har mer än fyra parkeringsplatser ska det installeras beredskap för laddningspunkter så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt.

Vid andra byggnader än bostadshus, både nya byggnader och sådana som genomgår större renoveringar, med fler än tio parkeringsplatser ska det installeras minst en snabb laddningspunkt. Alternativt kan i stället för en snabb laddningspunkt installeras en normal laddningspunkt när det finns 11–50 parkeringsplatser och två normala laddningspunkter när det finns 51–100 parkeringsplatser samt tre normala laddningspunkter när det finns mer än 100 parkeringsplatser. Minimum är att laddningspunkten ska vara minst av normal karaktär, men den som påbörjar byggandet kan i stället för en sådan alltid installera en snabb laddningspunkt på parkeringsplatsen. Utöver den nämnda skyldigheten att installera laddningspunkter ska det i andra byggnader än bostadshus med 11–30 parkeringsplatser installeras beredskap för laddningspunkter för minst 50 procent av parkeringsplatserna. När det finns mer än 30 parkeringsplatser ska beredskap för laddningspunkter installeras på minst 20 procent av parkeringsplatserna, dock så att det minsta antalet parkeringsplatser med beredskap för laddning inte heller i detta fall får vara mindre än 15. Skyldigheterna i fråga om nybyggen och byggnader som genomgår större renoveringar och

uppfyllandet av dem ska vara bundna till bygglovsprocessen enligt markanvändnings- och bygglagen.

Vid befintliga, andra byggnader än bostadshus med över 20 parkeringsplatser ska det installeras en laddningspunkt före utgången av 2024.

I lagförslaget föreslås nationella bestämmelser om att ett nytt parkeringshus eller ett parkeringshus som genomgår större renoveringar och som är avsett för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus ska ha beredskap för laddningspunkter så att en laddningspunkt senare kan installeras på varje parkeringsplats. Skyldigheten gäller även om energin i parkeringshuset i fråga inte används för att upprätthålla ett inomhusklimat.

De skyldigheter i fråga om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter som föreslås för byggnader som inte är bostadshus ska inte gälla byggnader som ägs och används av mikroföretag.

Lagförslaget innehåller också en skyldighet att utrusta andra byggnader än bostadshus med ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Skyldigheten gäller sådana nya byggnader, byggnader som genomgår större renoveringar eller befintliga byggnader, där den nominella effekten för uppvärmningssystemet eller lokalernas kombinerade uppvärmnings- och ventilationssystem överstiger 290 kilowatt och byggnader, där den nominella effekten för luftkonditioneringsystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet överstiger 290 kilowatt. I fråga om befintliga byggnader ska skyldigheten fullgöras före utgången av 2024. De nämnda skyldigheterna och uppfyllandet av dem ska vara bundna till processen för bygglov och åtgärdstillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen. I förslaget föreslås bestämmelser om de krav som gäller system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning.

Ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning behöver inte installeras i en byggnad, om installationen av ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning inte är tekniskt eller ekonomiskt genomförbart eller byggnadens uppvärmnings-, luftkonditionerings- eller ventilationssystem inte går att styra automatiskt. Dessutom anses kraven på en byggnads system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning vara uppfyllda, om kraven på systemet för automation och styrning kan uppfyllas genom en helhet som består av flera system som också kan hänföra sig till flera byggnader.

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket Traficom ska vara tillsynsmyndighet för laddningspunkter för elfordon i andra byggnader än bostadshus och att kommunens byggnadstillsynsmyndighet ska vara tillsynsmyndighet i övrigt.

Dessutom föreslås det i propositionen att markanvändnings- och bygglagen ändras så att installation av ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i enlighet med den föreslagna lagen blir en åtgärd som kräver åtgärdstillstånd.

När det gäller energieffektiviteten i byggnaders luftkonditioneringsystem och värmesystem ger direktivet möjlighet till antingen ett lagstadgat inspektionsförfarande eller ett alternativt förfarande som baserar sig på rådgivning, om verkningarna av det motsvarar de lagstadgade inspektionerna. I propositionen föreslås att alternativa rådgivningsförfaranden tas i bruk i fråga om både luftkonditioneringsystem och värmesystem.

3.3 Åland

I 18 och 27 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) finns bestämmelser om fördelningen av behörigheten mellan riket och landskapet Åland. Lagförslaget om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt om systemet för fastighetsautomation och fastighetsstyrning gäller ärenden som enligt 18 § i självstyrelselagen för Åland hör till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet, eftersom förslaget gäller byggnads- och planväsendet samt bostadsproduktion enligt 7 punkten i den paragrafen. Således svarar landskapet Åland för genomförandet av EPBD 2018-direktivet inom landskapet.

3.4 Alternativ för genomförandet

3.4.1 Alternativ för genomförandet av EPBD 2018-direktivet

I det nationella genomförandet föreslås att Finland genomför EPBD 2018-direktivet mer ambitiöst än vad som krävs enligt direktivets grundläggande nivå.

Utifrån konsekvensbedömningen kommer de föreslagna bestämmelserna att leda till beredskap för laddningspunkter på cirka 560 000–620 000 parkeringsplatser i Finland, medan antalet i enlighet med bestämmelserna för den grundläggande nivån i direktivet hade varit beredskap för 326 000 platser. Enligt konsekvensbedömningen kommer det på basis av de föreslagna bestämmelserna att finnas cirka 73 000–97 000 normala laddningspunkter i Finland, medan antalet i enlighet med bestämmelserna för den grundläggande nivån i direktivet hade varit 73 000 normala laddningspunkter.

Enligt artikel 8.3 i EPBD 2018-direktivet ska medlemsstaterna senast den 1 januari 2025 fastställa krav för installation av ett lägsta antal laddningspunkter för alla byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än 20 parkeringsplatser. Enligt artikeln får medlemsstaterna fritt besluta om antalet laddningspunkter. Skyldigheten i fråga om befintliga byggnader ska vara införd i den nationella lagstiftningen den 10 mars 2020 och laddningspunkterna ska vara installerade vid ingången av 2025. I det nationella genomförandet föreslås det att det vid befintliga, andra byggnader än bostadshus som är i bruk och som har mer än 20 parkeringsplatser ska installeras en laddningspunkt senast den 31 december 2024. Kraven på andra befintliga byggnader än bostadshus är i enlighet med den grundläggande nivån i direktivet.

Vid det nationella genomförandet föreslås i fråga om bostadshus ambitiösare krav än den grundläggande nivån i direktivet, så att skyldigheterna i samband med nya byggnader och byggnader som genomgår större renoveringar ska gälla byggnader som har över fyra parkeringsplatser. I fråga om bostadshus ska skyldigheterna gälla redan färre parkeringsplatser än vad som föreskrivs i direktivet. Enligt artikel 8.5 gäller skyldigheterna byggnader med mer än tio parkeringsplatser. I fråga om befintliga bostadshus ställs inga krav.

Vid det nationella genomförandet föreslås ambitiösare krav än den grundläggande nivån i direktivet i fråga om nya byggnader som inte är bostadshus och vid större renoveringar av sådana när det gäller laddningspunkter för elbilar och beredskap för laddningspunkter. Enligt artikel 8.2 i EPBD 2018-direktivet är det tillräckligt att i byggnader som inte är bostadshus med mer än tio parkeringsplatser installera en laddningspunkt och beredskap för laddningspunkter så att det i ett senare skede är möjligt att installera laddningspunkter för elfordon på var femte parkeringsplats. Utöver de bestämmelser som baserar sig på direktivet ska i 8 § i den föreslagna lagen också ingå nationella bestämmelser om laddningsinfrastruktur för elfordon i fråga om sådana parkeringshus där det ordnas parkering för bostadshus. Tillämpningsområdet för EPBD 2018-direktivet omfattar byggnader där energi används för att upprätthålla ett inomhusklimat. Detta

görs vanligen inte i byggnader avsedda för parkering, och därför faller de ofta utanför tillämpningsområdet för EPBD 2018-direktivet.

Vissa artiklar i EPBD 2018-direktivet gör det möjligt att nationellt föreskriva om lättnader. Enligt artikel 8.4 i EPBD 2018-direktivet har medlemsstaterna möjlighet att avstå från att föreskriva eller tillämpa skyldigheterna enligt artikel 8.2 och 8.3 för byggnader som inte är avsedda för bostäder när det gäller byggnader som ägs och används av små och medelstora företag. Enligt artikel 8.6 c får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa skyldigheterna i artikel 8.2, 8.3 och 8.5 på specifika kategorier av byggnader, om kostnaderna för laddnings- och ledningsinstallationer överstiger sju procent av den totala kostnaden för en större renovering av byggnaden. Vid det nationella genomförandet föreslås det att lättnaden enligt artikel 8.2 och 8.3 beaktas så att de skyldigheter i fråga om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter som föreslås för byggnader som inte är bostadshus inte ska gälla byggnader som ägs och används av mikroföretag. I artikel 8.6 d i EPBD 2018-direktivet föreskrivs dessutom att medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa skyldigheterna i artikel 8.2, 8.3 och 8.55 på specifika kategorier av byggnader, om en laddningspunkt redan har installerats i en offentlig byggnad i enlighet med infrastrukturdirektivet. I det nationella genomförandet beaktas detta i 9 § 3 mom. i den föreslagna lagen.

Artikel 8.6 a i EPBD 2018-direktivet gör det möjligt för medlemsstaterna att utnyttja övergångsbestämmelsen i fråga om skyldigheterna enligt direktivet på följande sätt: Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa artikel 8.2, 8.3 och 8.5 på specifika kategorier av byggnader om bygglovsansökningar eller motsvarande ansökningar har lämnats in senast den 10 mars 2021. I det nationella genomförandet beaktas övergångsbestämmelsen i 23 § 2 mom. i speciallagen.

Artiklarna 14 och 15 i EPBD 2018-direktivet ställer krav på obligatoriska inspektioner både av luftkonditionerings- och uppvärmningssystem och av kombinationer av dessa. Artiklarna 14.3 och 15.3 i EPBD 2018-direktivet möjliggör ett alternativt rådgivningsförfarande under förutsättning att dess energispareffekt är minst densamma som vid obligatoriska inspektioner. Det alternativa rådgivningsförfarandet är ett alternativ som medlemsstaterna kan välja och där medlemsstaten ersätter de obligatoriska inspektionerna med andra åtgärder som ger samma totala effekt som de obligatoriska inspektionerna skulle ha haft. I propositionen föreslås det att man i Finland fortsätter det rådgivningsförfarande som utifrån tidigare erfarenhet bedömts vara bra och effektivt. Införandet av ett obligatoriskt inspektionsförfarande skulle förutsätta ny inspektionslagstiftning i fråga om uppvärmnings- och luftkonditioneringsystem, vilket ytterligare skulle öka antalet normer och orsaka en administrativ börda samt merkostnader. I en ny inspektionslagstiftning borde det föreskrivas om ett helt nytt inspektionsförfarande med bestämmelser om bl.a. inspektionsorgan, kompetenskrav för inspektörer, tillsynsåtgärder, ett registersystem och ändringssökande.

Enligt artiklarna 14.5 och 15.5 i EPBD 2018-direktivet kan medlemsstaterna i fråga om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning föreskriva krav också på bostadshus. I propositionen föreslås att det i det nationella genomförandet i Finland inte ska föreskrivas om krav på system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i fråga om bostadshus.

3.4.2 Lagstiftningstekniska alternativ för genomförandet

I samband med lagberedningsarbetet för genomförandet av EPBD 2018-direktivet granskades tre olika lagtekniska alternativ för genomförande.

Alternativ I

De bestämmelser om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter som genomförandet av EPBD 2018-direktivet förutsätter införs i infrastrukturlagen, som hör till kommunikationsministeriets behörighet, och bestämmelser om systemet för fastighetsautomation och fastighetsstyrning utfärdas i en ny speciallag som hör till miljöministeriets behörighet. På så sätt skulle lagstiftningen om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter ha koncentrerats till samma lag. Detta alternativ gallrades dock bort, eftersom det inte är ändamålsenligt att föreskriva om byggnadens egenskaper i den infrastrukturlag som hör till kommunikationsministeriets behörighet. I infrastrukturlagen föreskrivs om gemensamma tekniska specifikationer för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. I infrastrukturlagen föreskrivs dessutom i fråga om laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten om krav på information till konsumenter och användare, t.ex. i fråga om priset på laddning och laddningspunktens placering. Det vore mer systematiskt att föreskriva om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i den lagstiftning som reglerar byggnadens egenskaper, eftersom aktualiseringen av skyldigheterna är bunden till ansökan om bygglov eller åtgärdstillstånd eller vissa egenskaper hos byggnaden. Därför vore det också naturligt att binda tillsynen över skyldigheterna enligt EPBD 2018-direktivet till byggnadstillsynsmyndigheten till den del det är fråga om åtgärder som kräver åtgärdstillstånd eller bygglov. Däremot föreslås det att tillsynen över laddningspunkter för befintliga byggnader ska skötas av samma tillsynsmyndighet som i infrastrukturlagen. En ny speciallag med endast bestämmelser om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning skulle ha blivit mycket kort i fråga om de materiella paragraferna.

Alternativ 2

Det stiftas två nya speciallagar, en lag om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt en lag om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Denna modell ansågs inte vara bra, eftersom överlappande lagstiftning skulle ha förekommit i större utsträckning i fråga om lagarnas förfarandebestämmelser. I två olika lagar hade man varit tvungen att skriva samma slags förfarandebestämmelser, vilket skulle ha ökat det sammanlagda antalet paragrafer. Antalet materiella paragrafer skulle ha varit mycket litet i båda speciallagarna. I denna modell hade genomförandelagstiftningen blivit mycket splittrad och man hade varit tvungen att göra många hänvisningar till olika författningar.

Alternativ 3

Det föreslås att det stiftas en enda ny speciallag som är gemensam för laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt för system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Man stannade för detta alternativ på grund av dess enkelhet och klara lagsystematik. Kraven enligt EPBD 2018-direktivet gäller byggnader och byggnaders egenskaper. Många av skyldigheterna enligt EPBD 2018-direktivet uppkommer när bygglov eller åtgärdstillstånd söks för ett nybygge eller för en större renovering av en byggnad. Av denna anledning lämpar sig frågan som helhet bäst bland de författningar som gäller byggnaden, och det är motiverat att av flera olika orsaker koppla den nya lagen till markanvändnings- och bygglagen. Dessutom genomförs en del av EPBD 2018-direktivet genom förordningar som utfärdas med stöd av markanvändnings- och bygglagen. Stiftandet av två nya speciallagar kan undvikas genom att det i den nya speciallagen tas in egna kapitel för de två olika sakkomplexen och att lagens förfarandebestämmelser är gemensamma. Med hjälp av denna modell blir lagens struktur en tydlig helhet och den nya speciallagen är förenlig med den lagstiftningssystematik som gäller byggande.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Allmänt

I förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda COM(2016) 765 final, som Europeiska kommissionen lade fram i november 2016, ingick en konsekvensbedömning SWD (2016) 414 final samt ett sammandrag av konsekvensbedömningen SWD(2016) 415 final. Enligt kommissionens konsekvensbedömning fortskrider omvandlingen av det befintliga byggnadsbeståndet relativt långsamt och det finns fortfarande stor potential för ytterligare kostnadseffektiva energibesparingar fram till 2030. Det grundläggande problemet är att en betydande del av denna potential inte kommer att förverkligas med oförändrade förhållanden, eftersom ett stort antal kostnadseffektiva investeringar i byggnaders energieffektivitet inte kommer att äga rum. Förbättrade energiprestanda för byggnader innebär dessutom, utöver att de mildrar klimatförändringen och skapar tillväxt och arbetstillfällen, många andra fördelar som bidrar till uppnåendet av miljö- och socialpolitiska mål. Enligt kommissionens bedömning kommer förslaget också att bidra till den europeiska industrins konkurrenskraft (särskilt i fråga om isolering och planglas), öka värdet på EU-marknaden med 23,8 miljarder euro fram till år 2030 och skapa en renoveringsmarknad för små och medelstora företag på 80–120 miljarder euro. Det kommer också att skapa cirka 220 000 nya arbetstillfällen fram till 2030.

Bedömningen av regeringspropositionens konsekvenser baserar sig huvudsakligen på följande utredningar som miljöministeriet låtit genomföra:

1. Finlands miljöcentral, Tammerfors yrkeshögskola, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab, Benviroc Oy och handelshögskolan vid Aalto-universitetet: ”Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutosten kansallinen toimeenpanon vaikutusten selvitys ja arviointi: Automaatiovelvoite, tekniset järjestelmät sekä lämmitys- ja ilmastointijärjestelmien tarkastukset” (*RESA-rapporten*).
2. Motiva Oy: ”Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) mukaiset sähköautojen latausvalmiudet ja latauspistevaatimukset (*Latauspiste-rapporten*).
3. Motiva Oy: ”Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin artikloiden 14 ja 15 mukaisen vaihtoehdoisen menettelyn vaikutusarvio” (*NEVA-rapporten*).

Dessa utredningar finns i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen valtioneuvosto.fi/sv/projekt med identifieringskoden YM007:00/2019.

4.2 Ekonomiska konsekvenser

Laddningspunkter för eltrafik och beredskap för sådana laddningspunkter

De ekonomiska konsekvenserna av beredskapen för laddning av elbilar och laddningspunkter bedömdes med avseende på situationen 2030. I enlighet med utgångspunkterna i direktivet gällde de ekonomiska konsekvensbedömningarna byggnadsbeståndet och nybygge. Det finns inga uppgifter om parkeringsplatser i anslutning till byggnaderna, så bedömningen av antalet parkeringsplatser grundar sig på antalet byggnader och bestämmelserna om bilplatser, med be-

aktande av bl.a. den ökande bilismen i Finland och dess inverkan på uppkomsten av parkeringsplatser i anslutning till byggnader under de senaste årtiondena. Egnahemshus togs inte med i studierna.

Den ekonomiska konsekvensbedömningen resulterade i uppskattningar av antalet laddningspunkter och omfånget av beredskapen för sådana laddningspunkter samt av kostnadseffekterna för de olika alternativen. I avsaknad av statistiska uppgifter kan mängderna och kostnadseffekterna närmast betraktas som riktgivande. Konsekvensbedömningarna gällde byggnader och parkeringsplatser i anslutning till dem, men inte byggnadernas ägarförhållande eller nivån på ägarernas eventuella affärsverksamhet.

I Motiva Oy:s rapport om laddningspunkter, Latauspiste-rapporten, granskades tre olika alternativ: ett begränsat alternativ, ett medelvägsalternativ och ett framåtsträvande alternativ. Alternativen avvek från varandra med avseende på ledningsinfrastrukturens omfattning, antalet laddningspunkter och typen av laddningspunkter. Som enhetskostnader i beräkningarna (inklusive arbetskostnader och 0 procent mervärdesskatt) användes 60–80 euro per meter för ledningsinfrastrukturen, 1 100–2 300 euro styck för normala laddningspunkter och 25 000–50 000 euro styck för snabba laddningspunkter.

Inom det begränsade alternativet motsvarade kraven för ledningsinfrastrukturen och laddningspunkterna kraven i EPDB 2018-direktivet. Det ska föreskrivas på nationell nivå om det antal laddningspunkter som ska installeras före den 1 januari 2025 i befintliga byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än 20 parkeringsplatser. I studierna användes mängden 5 procent av antalet parkeringsplatser för sådana byggnader. Åren 2020–2024, då laddningspunkter utöver vid nybyggen och större renoveringar också ska installeras i befintliga byggnader som inte är avsedda för bostäder, beräknas de totala kostnaderna uppgå till i medeltal 43 miljoner euro per år. Av detta är andelen för ledningsinfrastruktur i medeltal 15,5 miljoner euro per år och andelen för normala laddningspunkter i medeltal 26,5 miljoner euro per år. Från och med 2025 och framåt gäller granskningarna endast nybyggen och ombyggnader där de totala kostnaderna inom det begränsade alternativet är i medeltal 21 miljoner euro per år. Ledningsinfrastrukturens andel är lika stor som tidigare, dvs. ca 15,5 miljoner euro per år, medan andelen för normala laddningspunkter i medeltal är 4,5 miljoner euro per år. Inom det begränsade alternativet installeras 326 000 rörledningar och 92 000 normala laddningspunkter före år 2030. I bostadsbyggnader installeras inga laddningspunkter.

I studierna av medelvägsalternativet krävdes fler rörledningar och laddningspunkter för byggnaderna jämfört med det begränsade alternativet. Också i fråga om nya bostadsbyggnader som har högst 10 laddningspunkter krävdes ledningsinfrastruktur till alla bilplatser. I nya byggnader och byggnader som genomgår större renoveringar vilka inte är avsedda för bostäder och har mer än tio parkeringsplatser ska det utöver en laddningspunkt installeras ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser och inte bara till en femtedel av platserna. Kravet att installera en laddningspunkt vid 10 procent av bilplatserna före år 2025 antogs gälla andra byggnader än bostadshus som har över 20 bilplatser. Åren 2020–2024 beräknas de totala kostnaderna uppgå till i medeltal 77 miljoner euro per år. Av detta är andelen för ledningsinfrastruktur i medeltal 25,5 miljoner euro medan andelen för normala laddningspunkter uppgår till i medeltal 51 miljoner euro. Från och med 2025 beräknas de totala kostnaderna uppgå till i medeltal 33 miljoner euro per år. Ledningsinfrastrukturens andel är lika stor som tidigare, medan andelen för normala laddningspunkter i medeltal är 7 miljoner euro per år. Inom medelvägsalternativet installeras sammanlagt cirka 717 000 rörledningar och 171 000 normala laddningspunkter fram till år 2030. I bostadsbyggnader installeras fortfarande inga laddningspunkter med anledning av genomförandet av direktivet.

Det framstegsvänliga studiealternativet är ännu mera krävande än medelvägsalternativet. Också i fråga om nya byggnader som inte är avsedda för bostäder och har högst 10 parkeringsplatser krävs ledningsinfrastruktur till varje parkeringsplats. Dessutom höjdes antalet obligatoriska laddningspunkter jämfört med medelvägsalternativet så att det i både i nya byggnader som inte är avsedda för bostäder och befintliga sådana som genomgår större renoveringar, vilka har mer än tio parkeringsplatser, är obligatoriskt att installera två normala laddningspunkter i stället för bara en. Enligt det framstegsvänliga alternativet ska det vid alla byggnader som inte är avsedda för bostäder och har över 20 bilplatser installeras en normal laddningspunkt vid minst 20 procent av platserna och dessutom minst en snabb laddningspunkt före ingången av 2025. Åren 2020–2024 beräknas de totala kostnaderna för det framstegsvänliga alternativet uppgå till i medeltal 631 miljoner euro per år. Av detta är andelen för ledningsinfrastruktur i medeltal 90,5 miljoner euro medan andelen för normala laddningspunkter uppgår till i medeltal 102 miljoner euro och andelen för snabba laddningspunkter i medeltal till 438 miljoner euro. Från och med år 2025 beräknas de totala kostnaderna uppgå till i medeltal 152 miljoner euro per år. Ledningsinfrastrukturens andel är då lika stor som tidigare, medan andelen för normala laddningspunkter i medeltal är 15 miljoner euro och andelen för snabba laddningspunkter 46,5 miljoner euro per år. I det framstegsvänliga studiealternativet uppkommer 844 000 rörledningar, 342 000 normala laddningspunkter och 61 000 snabba laddningspunkter före år 2030.

I sin utredning bedömde Motiva Oy också hur antalet laddningspunkter skulle öka enbart på marknadsvillkor, dvs. utan de bestämmelser som utfärdas med anledning av direktivet. Bedömningen gjordes utifrån BAU-prognosen (Business as Usual) inom ramen för GASELLI-projektet. Enligt BAU-prognosen finns det 80 000 renodlade elbilar och 290 000 laddbara hybrider år 2030. Om man antar att det för varje renodlad elbil och 50–80 procent av de laddbara hybriderna installeras en egen laddningspunkt, beräknas antalet laddningspunkter vid privata fastigheter år 2030 uppgå till 226 000–312 000. Enligt expertutlåtandet är omkring hälften av dessa i egnahemshus, vilka inte omfattas av kraven i direktivet. Dessutom beräknar Motiva Oy att det 2020–2030 installeras sammanlagt ca 46 000–66 000 laddningspunkter i anslutning till arbetsplatsernas parkeringsplatser.

Utifrån Motiva Oy:s rapport om laddningspunkter verkar ökningen av antalet laddningspunkter i bostadsfastigheter enligt en utveckling på marknadsvillkor, dvs. till följd av antalet laddbara bilar, vara större än den ökning av antalet laddningspunkter som uppkommer med anledning av genomförandet av EPBD 2018-direktivet. Den ledningsinfrastruktur som uppkommer till följd av genomförandet av EPBD 2018-direktivet kommer dock sannolikt att sänka tröskeln för att skaffa en laddningspunkt till en bilplats när ett sådant behov uppkommer. Kablage och installation av laddningspunkter är lättare och förmånligare när gårdsplanen inte behöver grävas upp. En befintlig ledningsstruktur kan också underlätta beslutet att skaffa elbil. På motsvarande sätt kan avsaknaden av beredskap för laddningspunkter skjuta upp anskaffningsbeslutet. Dessutom underlättar och främjar laddningspunkter som installeras annanstans än vid bostadsfastigheter den dagliga användningen av en laddbar bil.

Med Motiva Oy:s utredningar som grund granskades vid miljöministeriet lönsamheten i fråga om det lagförslag som sändes på remiss. I detta alternativ gäller skyldigheterna i fråga om beredskap för laddningspunkter vid nybygge och större renoveringar av bostadshus objekt med fler än fyra parkeringsplatser, i fråga om andra byggnader än bostadshus gäller kravet på ledningsinfrastruktur nybygge och större renovering hälften av parkeringsplatserna och dessutom ska det installeras minst en laddningspunkt. I fråga om byggnader som inte är bostadshus och som har mer än 20 parkeringsplatser ska vid nybygge och större renoveringar samt i befintliga byggnader installeras laddningspunkter på minst tio procent av parkeringsplatserna. Åren 2020–2024 beräknas de totala kostnaderna enligt detta alternativ uppgå till ca 74 miljoner euro per år.

Från och med 2025 beräknas de totala kostnaderna uppgå till omkring 30 miljoner euro per år. Ledningsinfrastrukturens andel beräknas uppgå till cirka 23 miljoner euro per år. Enligt detta alternativ installeras cirka 171 000 laddningspunkter och 621 000 rörledningar före år 2030.

I den nu föreslagna lagen är skyldigheterna i fråga om beredskap för laddning i fråga om nybyggen och större renoveringar av bostadshus likadana som i det lagförslag som skickades på remiss. Kraven på laddningspunkter och beredskap för sådana i byggnader som inte är bostadshus graderas i enlighet med antalet parkeringsplatser och gäller nybyggen av objekt med över 10 parkeringsplatser och större renoveringar. I befintliga byggnader som inte är bostadshus med över 20 parkeringsplatser ska det dessutom finnas en laddningspunkt före ingången av 2025. Åren 2020–2024 beräknas de totala kostnaderna enligt detta alternativ uppgå till 41–49 miljoner euro. Från och med 2025 beräknas de totala kostnaderna uppgå till omkring 26–34 miljoner euro per år. Ledningsinfrastrukturens andel av detta beräknas uppgå till cirka 22–26 miljoner euro per år. Genom den föreslagna lagen beräknas det uppstå cirka 73 000–97 000 laddningspunkter och beredskap för laddningspunkter på 560 000–620 000 platser före 2030.

I konsekvensbedömningarna studerades det inte hur kostnaderna fördelade sig på olika typer av byggnadsägande eller olika ägare utifrån nivån på deras eventuella affärsverksamhet. Med små och medelstora företag avses små och medelstora företag enligt kommissionens rekommendation 2003/361/EG om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag. Enligt definitionen är små och medelstora företag sådana företag som har färre än 250 anställda och en årsomsättning som inte överstiger 50 miljoner euro eller en balansomslutning som inte överstiger 43 miljoner euro. Mikroföretag hör till denna stora grupp. Med mikroföretag avses ett företag som har färre än 10 anställda och en årsomsättning eller en balansomslutning som uppgår till högst 2 miljoner euro.

Av företagen i Finland är nästan alla små och medelstora företag. Endast 0,2 procent av företagen är stora företag. Andelen mikroföretag med färre än 10 anställda är 93,3 procent. Små företag som har 10–50 anställda utgör 5,5 procent medan medelstora företag med 50–249 anställda utgör 1 procent av företagen i Finland.

Enligt Statistikcentralen äger privata företag totalt ca 65 000 byggnader i Finland. Av dessa byggnader är de största grupperna industribyggnader (22 041), affärsbyggnader (12 937) och lagerbyggnader (12 442). Av statistiken framgår inte vilka byggnader som ägs av mikroföretag eller av små och medelstora företag. Det finns inte heller några uppgifter om hur stor andel av de byggnader som ägs av mikroföretag eller små och medelstora företag används av dem.

Om man antar att ett företag har lika många parkeringsplatser som det har anställda och beaktar att skyldigheterna enligt den föreslagna lagen gäller byggnader som inte är bostadshus och har över 10 parkeringsplatser, omfattas sannolikt största delen av de 292 000 företagen i Finland inte alls av skyldigheterna i lagen, oberoende av om det i lagförslaget föreslås ett undantag för dem från lagens tillämpningsområde eller inte.

Finlands Kommunförbund rf bedömer att det inom kommunsektorn finns cirka 40 000 byggnader som ägs av kommuner, samkommuner eller kommunala affärsverk, av vilka cirka två tredjedelar är byggnader som inte är bostadshus. Finlands Kommunförbund rf känner inte till det totala antalet parkeringsplatser för dessa byggnader, men bedömer att det finns cirka en halv miljon parkeringsplatser. Dessutom finns det många bilplatser på parkeringsplatserna för befintliga kommunägda dottersammanslutningar (fastighetsbolag, hyreshusbolag). Finlands Kommunförbund rf uppskattar att det finns hundratusentals bilplatser. Finlands Kommunförbund rf bedömer att det finns sammanlagt 0,5–1 miljon bilplatser vid kommunägda byggnader.

Finlands Kommunförbund rf bedömde att kostnadskonsekvenserna av det lagutkast som var på remiss var 50–100 miljoner euro åren 2020–2030, men konstaterade att bedömningen försvåras av att utgångsuppgifterna är bristfälliga. Särskilt kraven i fråga om det befintliga byggnadsbeståndet bedömdes försvåra bl.a. utvecklandet av byggnadsbeståndet i en mer energieffektiv riktning. Enligt Finlands Kommunförbund rf kan kostnaderna för laddningspunkter för det befintliga byggnadsbeståndet när det gäller stora fastigheter i värsta fall vara mångdubbla jämfört med de kostnader som presenteras i konsekvensbedömningen. Det bedömdes att dessa pengar direkt måste tas från den övriga utvecklingen av fastigheterna i en mer ansvarsfull riktning (energieffektivitet, användning av förnybar energi). I den lag som nu föreslås har kraven i fråga om antalet laddningspunkter lindrats betydligt jämfört med det förslag som var på remiss, särskilt i fråga om befintliga fastigheter. Således kan också kostnadseffekterna bedömas bli betydligt mindre än enligt Finlands Kommunförbund rf:s uppskattningar.

Byggandet av laddningspunkter och beredskap för laddningspunkter för elbilar ökar sysselsättningen för elinstallationsföretag. Det kan också antas att affärsverksamheten ökar för de företag som tillverkar laddningspunkter och tillhandahåller olika slags laddningstjänster.

System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

I Finlands miljöcentrals RESA-rapport utvärderas effekterna av olika automationskrav i Finland. EPBD 2018-direktivets automationskrav för andra än bostadsbyggnader gäller cirka 8 500 byggnader där behovet av uppvärmningseffekt eller kombinerad uppvärmnings- och ventilationseffekt är mer än 290 kilowatt. I praktiken har alla byggnader av denna storlek redan automationssystem och största delen av systemen uppdateras till den nivå som krävs i direktivet före år 2025 också utan någon styrning. Styrningen gäller ca 1 440–2 015 byggnader där uppdateringen av automations- och styrningssystemen i praktiken infaller 1–5 år tidigare till följd av direktivstyrningen. Den årliga effekten av automationskravet på energisparandet är fram till år 2025 195–270 gigawattimmar och på utsläppen -40...-55 ton CO₂. Nettoinsparingen av automationskravet är beroende av t.ex. teknologin hos det system som uppdateras och byggnadens storlek. På grund av de osäkerhetsfaktorer som hänför sig till kalkyleringen och utvecklingen av automationssystemen är nettokostnadernas variationsintervall stort. Kostnaderna blir mindre än de uppnådda insparningarna i energikostnader, nettokostnaderna är mellan -0,7 miljoner euro och -5,9 miljoner euro. Om kostnaderna jämförs med de uppnådda utsläppsminskningarna, är nettokostnaden per minskat ton koldioxid negativ mellan -18 euro/ton Co₂ ...och -105 euro/ton CO₂. I beräkningen har det inte beaktats att systemen i alla fall uppdateras med några års mellanrum, så beräkningen hänför alla kostnader för förbättrandet av automationssystemet till politikåtgärden. Med avseende på byggnadens ägare beror lönsamheten på objektets storlek och hurudan teknologi som uppdateras.

Automationskravet kan utvidgas att gälla också bostadsbyggnader. Om det automationskrav som anges i EPBD 2018-direktivet riktas till nya stora bostadsbyggnader och stora bostadsbyggnader som genomgår grundlig renovering med avseende på uppvärmningssystemet gäller styrningen cirka 22 000 flervåningshus som har en genomsnittlig våningsyta på 2 800 kvadratmeter och som nästan alla har fjärrvärme. Styrningen minskar energikonsumtionen för dessa byggnader med 37 gigawattimmar år 2021 och 328 gigawattimmar år 2030. Växthusgasutsläppen minskar i sin tur med 7 700 ton CO₂ år 2021 och 69 000 ton CO₂ år 2030. För stora bostads- hus minskar automationskravet energikostnaderna mer än det orsakar tilläggskostnader, dvs. kravet medför nettoinsparingar. Nettokostnaderna för automationskravet i stora bostadsbyggnader är beroende på antagandena mellan -0,5 miljoner och -0,7 miljoner euro år 2021 och mellan -4,5 miljoner och -6,3 miljoner euro år 2030. Nettokostnaden per ton minskad växthusgas är alltså negativ mellan -65 och -90 euro/t CO₂ åren 2021 och 2030. Med tanke på byggnadernas

ägare är en investering i automation av effektivitetsnivån lönsam då återbetalningstiden är ca 2,5–3 år.

EPBD 2018-direktivet ger medlemsstaterna möjlighet att göra det obligatoriskt att installera ett automations- och styrningssystem i alla nya byggnader. Enligt resultaten av denna utredning gäller automationskravet som utvidgats till alla nya byggnader i praktiken småhus, eftersom det med stöd av utredningen på 2020-talet installeras automations- och styrningssystem i varje fall i andra nya byggnader. Styrningen inverkar på ca 50–70 procent av de nya separata småhusen eller årligen ca 3 000–4 000 byggnader. Som en effekt av styrningen sparas ca 0,4–0,5 gigawattimmar energi år 2021 och utsläppen minskar med ca 60–80 ton CO₂. År 2030 sparas 3,6–6 gigawattimmar energi och utsläppen minskar med ca 600–800 ton CO₂. Styrningens nettokostnad är 1–2 miljoner euro år 2021 och 10–20 miljoner euro år 2030. Styrningens nettokostnad i förhållande till de utsläppsminskningar som kan uppnås är dock hög, ca 21 500 euro/ton CO₂ under båda åren. Styrningens miljöverkan blir liten och kostnaderna stora, eftersom nya småhus redan i utgångsläget är energisparande, varför energispareffekten av automations- och styrningssystemet är liten. Å andra sidan ställer elbilarna och den allt vanligare egna produktionen av solcellsenergi samt förändringarna på energimarknaden nya krav på automationssystem för småhus.

Automations- och styrningssystemen har också andra betydande effekter utöver kontrollen av energianvändningen. Dessa hänför sig t.ex. till kvalitetsledning, säkerhet och efterfrågefleksibilitet i fråga om inomhusförhållandena. Sålunda investeras det ofta i automations- och styrningssystem av andra orsaker än enbart för att spara energi. Eftersom de nuvarande automations- och styrningssystemen möjliggör att byggnadsbeståndet omfattas av en efterfrågefleksibilitet och man på det sättet kan minska förorenande toppar i efterfrågan på energi är de utsläppsminskningar som systemen ger upphov till i praktiken ofta större än de genomsnittliga värden som anges i RESA-rapporten.

Inspektion av uppvärmnings- och luftkonditioneringsystem och alternativt rådgivningsförfarande

Om man i Finland tar i bruk de obligatoriska inspektionerna av värmesystem och luftkonditioneringsystem som avses i artiklarna 14 och 15.1 i EPBD 2018-direktivet, gäller inspektionsförfarandet enligt Finlands miljöcentrals RESA-rapport cirka 75 000–80 000 byggnader i Finland.

Inspektionsförfarandet kräver inrättande och upprätthållande av ett inspektionssystem. Kostnaderna för detta på 185 000 euro per år föranleds staten, om inte kostnaderna allokeras till byggnadsägare eller behöriga inspektörer som användaravgifter. Inspektionsförfarandet är delvis överlappande med dagens politik, såsom energieffektivitetsavtalen, varför genomförandet i praktiken kan vara en utmaning. Inspektionsförfarandet medför efterfrågan på utbildning av kompetenta granskare. Kostnaderna för utbildningen har inte bedömts.

De kostnader som byggnadsägarna orsakas av inspektionerna av uppvärmningssystemen och luftkonditioneringsystemen beräknas sammanlagt uppgå till cirka 12 miljoner euro per år. De kostnader som inspektionsförfarandet medför är så stora att den sänkning av energikostnaderna som kan uppnås genom inspektionerna (1,7–8,6 miljoner euro per år) inte täcker dessa tilläggs-kostnader. Årskostnaden för inspektionerna, dvs. inspektionskostnaden fördelad enligt inspektionsintervallen är för ett enskilt objekt cirka 140–280 euro, då fem år används som inspektionsintervall.

Om man i Finland fortsätter med det förfarings sätt där man i stället för obligatoriska inspektioner genomför det alternativa förfarandet i artiklarna 14 och 15.3 i direktivet, kan rådgivningsåtgärderna riktas antingen till byggnader som omfattas av inspektionskraven eller i större omfattning till nästan hela byggnadsbeståndet. Enligt bedömningen i Motiva Oy:s NEVA-rapport uppnår man på båda sätten minst motsvarande energibesparingar som med hjälp av obligatoriska inspektioner. Inom rådgivningen ska den information och de förfaranden som producerats i de nuvarande rådgivningsförfarandena (med anledning av EPBD 2010-direktivet) utnyttjas liksom annan rådgivning om uppvärmnings- och luftkonditioneringssystem som ges i Finland.

Enligt Motiva Oy:s bedömning användes år 2017 sammanlagt cirka 867 000 euro för allmän rådgivning om uppvärmningssystem och luftkonditioneringssystem i Finland. Av detta var statens finansieringsandel cirka 365 000 euro, i vilket kostnader på sammanlagt 92 650 euro som hänför sig till det alternativa förfarandet enligt EPBD 2010-direktivet (artiklarna 14 och 15) ingick.

I fortsättningen ska det alternativa förfarandet enligt EPBD 2018-direktivet omfatta alla uppvärmningssystem, medan förfarandet enligt det tidigare gällande direktivet i fråga om värmesystem endast omfattade system som använder olja, gas och biobränsle. Med anledning av den större målgruppen och också om rådgivningsförfarandet i fortsättningen riktas till nästan hela byggnadsbeståndet och inte enbart till målgruppen för inspektionskravet bör mer statlig finansiering än tidigare riktas till koordineringen av rådgivningsförfarandet.

Byggnadernas ägare orsakas inga kostnader för genomförandet av det alternativa förfarandet. Till följd av rådgivningsförfarandet beräknas energikostnaderna för byggnadsägarna minska åtminstone lika mycket som till följd av obligatoriska inspektioner, dvs. med cirka 1,7–8,6 miljoner euro per år.

4.3 Konsekvenser för myndigheterna

Laddningspunkter för eltrafik och beredskap för sådana laddningspunkter

Enligt markanvändnings- och bygglagen ska kommunens byggnadstillsynsmyndighet behandla och avgöra ansökan om bygglov som inlett. Byggnadstillsyn ankommer också på kommunens byggnadstillsynsmyndighet.

Den som påbörjar ett byggprojekt i sådana situationer som avses i 5, 6 och 8 § ska se till att det i anslutning till byggnaden planeras och installeras laddningspunkter eller beredskap för laddningspunkter i enlighet med lagförslaget. Det att skyldigheterna i föreslagna lagen binds till byggnadslovsprocessen beräknas medföra betydande nytta jämfört med att man skulle bygga ett helt nytt tillstånds- och tillsynsmaskineri som ska övervaka att skyldigheterna i den föreslagna lagen iakttas. Förslaget möjliggör utnyttjande av det nuvarande bygglovssystemet utan att i någon nämnvärd utsträckning orsaka mer arbete. Genom bra styrning kan sökanden vägledas så att också skyldigheterna enligt den föreslagna lagen beaktas vid ansökan om bygglov och inte i onödan orsakar kommunens tillsynsmyndighet arbete med att komplettera bygglovsansökan. Att de föreslagna tillstånds- och tillsynsfrågorna koncentreras till byggnadstillsynsmyndigheten kan också beräknas medföra en bättre rättslig expertbas.

Det att skyldigheterna kopplas till bygglovsprocessen orsakar inte i sig nya tillståndsbehov. Installation av enskilda laddningspunkter kräver inte bygglov enligt markanvändnings- och bygglagen.

Förslaget ändrar inte bygglovsprocessen och det kommer inga nya faser i processen. Faserna i bygglovsprocessen (komplettering av ansökan, hörande, utlåtanden, information om inledande och beslut) är samma som för närvarande, varför myndigheternas uppgifter i huvudsak inte förändras. Förslaget beräknas inte inverka på tiden för behandlingen av tillståndsansökningarna. Tillsynsmetoderna för den kommunala byggnadstillsynsmyndigheten är till denna del förenliga med markanvändnings- och bygglagen. Kommunens byggnadstillsynsmyndighet kan använda administrativa tvångsmedel enligt 182 och 183 § i markanvändnings- och bygglagen i tillsynsuppgifter i enlighet med den föreslagna lagen.

Förslaget medför i praktiken att bygglovsmyndigheten får en extra sak att granska och övervaka, då myndigheten avgör bygglovsansökningar som inlett. Det kan antas att propositionen har mycket små konsekvenser för kommunens byggnadstillsynsmyndighets arbetsvolym. Den kommunala byggnadstillsynsmyndighetens tillsynsarbete försvåras något av att det i det nationella genomförandet av EPBD 2018-direktivet föreslås en lättnad i enlighet med artikel 8.4. Bedömningen av undantag för mikroföretag avviker från den tillståndsprövningen inom den nuvarande byggnadstillsynen. Den kommunala byggnadstillsynsmyndighetens tillsynsarbete skulle delvis underlättas om den lättnad som avses i artikel 8.6 c i EPBD 2018-direktivet inte beaktades i den nationella lagstiftningen. Det bedöms att tillsynsuppgiften inom byggnadstillsynen i enlighet med den föreslagna lagen kan skötas utan extra resurser. Kommunens byggnadstillsynsmyndighet kommer att behöva utbildning så att myndigheten kan beakta de föreslagna nya kraven vid behandlingen och övervakningen av bygglov.

I 145 § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs det om tillstånds- och tillsynsavgifter. Enligt paragrafen är den som ansöker om tillstånd eller vidtar en åtgärd skyldig att för inspektions- och tillsynsuppgifter samt för andra uppgifter som ankommer på myndigheterna betala en avgift till kommunen enligt grunder som bestäms i en av kommunen godkänd taxa. Förslaget kan möjligen ha en liten betydelse för avgiften för bygglov, eftersom kommunen själv kan bestämma dess storlek i sin taxa. De kostnader som förslaget medför för kommunens byggnadstillsynsmyndighet kan sålunda täckas med den avgift som tas ut för behandlingen av tillståndsansökan.

I 17 § i lagförslaget föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska ha till uppgift att övervaka laddningspunkter för elfordon i anslutning till befintliga byggnader. Ett undantag från tillståndsplikten enligt markanvändnings- och bygglagen är befintliga byggnader som inte är avsedda att användas för bostäder där det finns över 20 parkeringsplatser. De skyldigheter i 7 § som gäller befintliga byggnader är inte beroende av tillstånd, utan i fråga om dem uppkommer skyldigheten inom en tidsfrist, eftersom det för dessa byggnader ska installeras en laddningspunkt senast den 31 december 2024. Övervakningen av installeringen av dessa laddningspunkter som inte är bundna till bygglov hör enligt förslaget till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket är för närvarande den tillsynsmyndighet som avses i infrastrukturlagen och övervakar offentliga laddningspunkter. Sålunda bekräftar övervakningen av laddningspunkter för befintliga byggnader Transport- och kommunikationsverkets ställning som tillsynsmyndighet i fråga om laddningspunkter. Tillsynsarbetet ska skötas utifrån de anmälningar som kommer in, t.ex. om en elbilsanvändare eller någon annan anmäler till tillsynsmyndigheten att en byggnadsägare inte har uppfyllt sin skyldighet enligt 7 § i lagen. Transport- och kommunikationsverket har möjlighet att utöva tillsyn på eget initiativ t.ex. med stickprov. I praktiken inleds tillsynsarbetet 2025, men byggnadsägarna ska redan tidigare informeras om den skyldighet som gäller redan befintliga byggnader. Enligt bedömningen i La-tauspiste-rapporten finns det 50 200 byggnader som inte är bostadshus och har över 20 parkeringsplatser. Från denna siffra ska dock de byggnader dras av som inte uppfyller direktivets

definition av byggnad, såsom byggnader utan väggar eller byggnader som inte värms upp. Utifrån statistikcentralens indelning av uppvärmningssätt beräknas det finnas cirka 30 000 uppvärmda byggnader som Transport- och kommunikationsverket ska övervaka. Det beräknas att tillsynen sysselsätter Transport- och kommunikationsverket åren 2024–2030 motsvarande cirka 0,5–1 årsverke.

I inledningsfasen är det skäl för båda myndigheterna att ordna utbildning inför den nya situationen. Personalen vid kommunens byggnadstillsynsmyndighet bör utbildas att beakta skyldigheterna i den föreslagna lagen när ansökan om bygglov och åtgärdstillstånd behandlas och tillsyn utövas. Personalen vid Transport- och kommunikationsverket bör också utbildas i fråga om den föreslagna lagens innehåll när det gäller andra byggnader än bostadshus. Personalen vid kommunikationsministeriet redan från tidigare teknisk kompetens i fråga om laddningspunkter för elfordon och tillsynen över dem. Den nya tillsynsuppgiften utvidgar och stärker ytterligare personalens kunnande och ger en ännu bättre helhetsbild av laddningsinfrastrukturen för elfordon.

System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Hela tillsynen av systemen för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i byggnader enligt den föreslagna lagen föreslås ankomma på kommunens byggnadstillsynsmyndighet. I anslutning till detta föreslås en ändring i 126 § i markanvändnings- och bygglagen så att det för åtgärder enligt 11–13 § i den föreslagna lagen, beroende av projektets storlek, krävs antingen åtgärdstillstånd eller bygglov. Av detta följer att skyldigheterna enligt 11 § i den föreslagna lagen omfattas av kommunens byggnadstillsynsmyndighets tillsyn med anknytning till antingen åtgärdstillstånd eller bygglov. Den föreslagna ändringen av 126 § i markanvändnings- och bygglagen medför ett nytt behov av att ansöka om åtgärdstillstånd jämfört med den gällande lagstiftningen. Det beräknas att det finns endast cirka 2 000 byggnader i den storleksklass som avses i 11 § i den föreslagna lagen, varför förslaget inte beräknas ha någon betydande effekt på arbetsvolymen vid kommunens byggnadstillsynsmyndighet. De kostnader som förslaget orsakar kommunens byggnadstillsynsmyndighet kan täckas genom avgifter som tas ut för behandlingen av tillståndsansökningar.

Inspektion av uppvärmnings- och luftkonditioneringssystem och alternativt rådgivningsförfarande

Införandet av obligatoriska inspektioner av värme- och luftkonditioneringssystem förutsätter tillsynsåtgärder från myndigheterna som riktas till inspektörer eller inspektionsföretag, kvaliteten på inspektionsrapporterna och genomförandet av inspektionerna. Enligt Finlands miljöcentralens bedömning kommer det att göras upp cirka 13 000 inspektionsrapporter per år. För inspektionen bör myndigheterna inrätta ett inspektionsregister. I praktiken bör tillsynsmyndigheten inrätta ett inspektionsregister i form av ett informationssystem, vilket också kräver uppdatering och gränssnitt med andra nuvarande system som gäller byggnader. Inrättande och upprätthållandet av ett informationssystem samt övervakningen av inspektionsrapporterna kräver behövliga resurser för tillsynsmyndigheten.

Ett alternativt förfarande som baserar sig på rådgivning i stället för obligatoriska inspektioner kräver ingen tillsynsmyndighet eller andra myndighetsåtgärder. Ekonomiska resurser bör anvisas dem som genomför det alternativa förfarandet så att rådgivningsverksamheten kan genomföras och uppföljas.

4.4 Konsekvenser för miljön

Laddningspunkter för eltrafik och beredskap för sådana laddningspunkter

Vilken betydelse beredskapen för laddningspunkter (ledningsinfrastrukturen) och laddningspunkterna har när antalet elbilar ökar samt de konsekvenser detta eventuellt har för miljön kan inte direkt bedömas. I sin rapport om laddningspunkter (Latauspiste-rapporten) har Motiva Oy granskat miljökonsekvenserna av det ökande antalet elbilar med GASELLI-projektets bilbeståndsprognos som utgångspunkt för beräkningarna (basscenariot, BAU). Enligt prognosen beräknas antalet laddbara bilar utan särskilda åtgärder öka till cirka 80 000 renodlade elbilar och 290 000 laddbara hybridbilar före år 2030.

De laddbara bilarnas konsekvenser för miljön bedöms vanligen enligt en förändring i växthusgasutsläppen. En nuvarande elpersonbil som har en genomsnittlig förbrukning på 20 kilowatt-timmar/100 kilometer släpper ut cirka 20–40 gram koldioxid per kilometer i Finland. Detta är ungefär en tredjedel av utsläppen av en energieffektiv utsläppsnål personbil med bensin- eller dieselmotor, vars utsläpp är cirka 100 gram per kilometer.

Enligt Motivass utredning ökar utsläppsminskningen på grund av laddbara bilar åren 2020–2029 så att det år 2029 är cirka 0,5 miljoner ton koldioxid beräknat enligt antalet elbilar i basscenariot. I Motivass utredning bedöms det hur ett begränsat alternativ, ett medelvägsalternativ och ett framstegsvänligt alternativ av genomförandet av direktivet får till stånd en större minskning av koldioxidutsläppen än detta.

Med antalet bilar och körda kilometer enligt basscenariot ökar Finlands årliga elförbrukning med 0,6–0,8 terawattimmar. Mängden är en jämförelsevis liten del av Finlands elförbrukning, som år 2018 var 87 terawattimmar.

Onödiga laddningspunkter tar resurser från andra ansvarsfulla investeringar utan att medföra några miljöfördelar. Av denna anledning är det inte till någon nytta att man genom lagstiftning tvingas till ett överdrivet byggande. Det bör vidare noteras att det på grund av den tekniska utvecklingen inte lönar sig att alltför mycket binda sig vid den nuvarande tekniken för laddningspunkter eller investera i fel sorts laddningspunkter. I enlighet med behovet kan några effektiva laddningspunkter vara ett bättre alternativ än tiotals normala laddningspunkter som inte används. Dessutom tas pengarna från mer verkningsfulla investeringar i energieffektivitet. Andra konsekvenser för miljön, t.ex. för hälsan skadliga avgasutsläpp (kolos, kolväten, kväveoxider och partiklar) och buller utvärderades inte, trots att dessa minskar då de laddbara bilarna blir allmännare. Inte heller byggande av laddningsinfrastruktur utanför fastigheterna har bedömts.

System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Förslagets automationskrav för andra än bostadsbyggnader gäller cirka 8 500 byggnader där behovet av uppvärmningseffekt eller kombinerad uppvärmnings- och ventilationseffekt är mer än 290 kilowatt. I praktiken har alla byggnader av denna storlek redan automationssystem och största delen av systemen uppdateras till den nivå som krävs i EPBD 2018-direktivet före år 2025 också utan någon styrning. Styrningen gäller ca 1 440–2 015 byggnader där uppdateringen av automations- och styrningssystemen i praktiken infaller 1–5 år tidigare till följd av direktivstyrningen. Den årliga effekt som automationskravet för byggnader enligt 11, 12 och 13 § i förslaget har på energisparandet fram till år 2025 är 195–270 gigawattimmar och på utsläppen -40...-55 ton CO₂.

Inspektion av uppvärmnings- och luftkonditioneringssystem och alternativt rådgivningsförfarande

Förfarandet för inspektion av uppvärmningssystem och ventilationssystem enligt artiklarna 14 och 15.1 i ändringen av direktivet gäller i Finland cirka 75 000–80 000 byggnader. Enligt Finlands miljöcentrals utredning orsakar inspektionerna av uppvärmningssystem och luftkonditioneringssystem energibesparingar på sammanlagt 26–155 gigawattimmar per år och därmed en minskning av utsläppen på 5 500–27 550 ton CO₂. Av dessa besparingar kan största delen uppnås med hjälp av de åtgärder som föranleds av förfarandet för inspektion av uppvärmningssystemen.

Enligt Finlands miljöcentrals utredning kan man med hjälp av förfarandet för inspektion av uppvärmningssystemen årligen spara 26–133 gigawattimmar köpt energi för uppvärmning och minska de årliga koldioxidutsläppen med 5 500–27 300 ton CO₂. Största delen av besparingarna och minskningarna uppnås i fråga om byggnader som är kopplade till fjärrvärme (14,2–107,0 gigawattimmar per år) eftersom det är det vanligaste uppvärmningssystemet för stora bostadsbyggnader. Koldioxidutsläppen i dessa kan minskas med 3 000–22 400 ton CO₂ beräknat med dagens utsläppskoefficienter. Situationen håller emellertid snabbt på att förändras i fråga om utsläppen, eftersom det för fjärrvärme i allt större utsträckning används förnybara energikällor.

Enligt Finlands miljöcentrals utredning minskar inspektionerna av luftkonditioneringssystemen den köpta energin med 0,1–1,6 gigawattimmar per år och utsläppen med 17–245 ton CO₂ per år.

Om man i stället för obligatoriska inspektioner i Finland fortsätter med det alternativa förfarande baserat på rådgivning som möjliggörs i artikel 14 och 15 i direktivet, bör de energibesparingar som uppnås motsvara de som uppnås med obligatoriska inspektioner. Motiva Oy har i NEVA-rapporten granskat alternativ där rådgivningsverksamheten antingen riktas bara till byggnader som omfattas av inspektionskraven (begränsad målgrupp) eller i större omfattning till nästan hela byggnadsbeståndet. Vid bedömningen av besparingarna och miljökonsekvenserna har man i fråga om den begränsade målgruppen använt samma preliminära antaganden avseende byggnadsbeståndet, sparprocentenheterna och besparingarnas livslängd som i Finlands miljöcentrals utredning om de obligatoriska inspektionerna.

Enligt Motiva Oy skulle man genom alternativa förfaranden baserade på rådgivning både i fråga om uppvärmningssystemen och luftkonditioneringssystemen uppnå ett större energisparande och en större minskning av CO₂-utsläppen än genom obligatoriska inspektioner. Redan i fråga om de begränsade målgrupperna uppnås större besparingar.

Spareffekten av de alternativa åtgärderna i fråga om uppvärmningssystemen beräknas uppgå till 65–333 gigawattimmar per år i fråga om den begränsade målgruppen och 989–1 072 gigawattimmar per år i fråga om den mera omfattande målgruppen. När det gäller den begränsade målgruppen beräknas utsläppen minska med 14 000–68 000 ton CO₂ per år och i fråga om den mera omfattande målgruppen med 190 000–2 600 ton CO₂ per år.

Spareffekten av de alternativa åtgärderna i fråga om luftkonditioneringssystemen beräknas uppgå till 0,3–3,8 gigawattimmar per år i fråga om den begränsade målgruppen och 6,4–17,6 gigawattimmar per år i fråga om den mera omfattande målgruppen. När det gäller den begränsade målgruppen beräknas utsläppen minska med 400–600 ton CO₂ per år och i fråga om den mera omfattande målgruppen med 1 000–2 600 ton CO₂ per år.

4.5 Samhälleliga konsekvenser

På samhällsnivå ökar den ökande fastighetsautomationen resurseffektiviteten och underlättar uppfyllandet av energieffektivitetsmålen genom att integrera byggnaderna som en del av energisystemet. Detta förväntas producera ny affärsverksamhet och exportmöjligheter och därigenom också arbete och skatteinkomster. Automationen möjliggör ökad flexibilitet på el- och fjärrvärmemarknaden. Nyttan för fastighetsägare och investerare hänför sig till kostnads- och energisparande samt till bättre riskhantering. Nyttan erhålls genom effektiviserad energianvändning, utnyttjande av efterfrågefleksibilitet och tariffpolitik samt föregripande och effektivare underhåll och service. Det bör dock beaktas att inte alla automationslösningar passar för alla fastigheter. Nyttan under användningen av fastigheten inkluderar lättare användning och underhåll, bättre hanterbarhet och möjlighet att omvandla byggnaden enligt användningsbehov samt till följd av detta en högre kvalitet på inomhusluften och högre säkerhet.

När automations- och styrningssystemen blir mångsidigare ökar också kompetensbehoven och kraven på yrkesskicklighet. Sannolikt klarar inte den traditionella personalen vid servicebolag av underhållet av systemen för fastighetsautomation, utan det utvecklas en ny serviceverksamhet och servicepersonal för den uppgiften med lämpligt nytt utbildningsinnehåll. Fastighetsautomationsutbildning finns i mycket liten omfattning vid yrkesinstituten, yrkeshögskolorna och universiteten, varför utbildningen inom branschen måste utvecklas så att den motsvarar behoven då tekniken utvecklas och blir vanligare.

4.5.1 Konsekvenser för regionutvecklingen

Den föreslagna lagstiftningen bidrar till att alla i landet ska få samma förutsättningar att använda elfordon. Detta kan på längre sikt bidra till att antalet elfordon ökar också på annat håll än i TrängselFinland. Byggandet av laddningsmöjligheter för elfordon kan ha en styrande betydelse för valet av elfordon. I början kan det antas att det finns större behov av laddningspunkter för elfordon i TrängselFinland än annanstans i landet.

Fördelarna med och kostnaderna för laddningspunkterna fördelas ojämnt mellan ägare till byggnader på olika håll i Finland, om EPBD 2018-direktivet genomförs nationellt på ett betydligt mer ambitiöst sätt än den grundläggande nivån. Inom kommuner och städer med flyttningsvinster skulle laddningspunkterna användas, men på parkeringsplatser för privata och offentliga byggnader som inte är bostadshus i de regioner som lider av flyttningsförlust skulle man bli tvungen att bygga onödiga laddningspunkter, eftersom antalet bilplatser i tiden dimensionerats för ett större antal användare än det aktuella antalet. Ett genomförande i enlighet med den grundläggande nivån i EPBD 2018-direktivet beaktar således bättre den regionala differentieringen. Det kan bedömas att propositionen i liten utsträckning förbättrar företagets konkurrenskraft. Företagen kan få utbildad arbetskraft att lättare röra sig utanför TrängselFinland om arbetsgivarna kan erbjuda arbetstagarna möjlighet att ladda elfordon.

Det kan anses att propositionen balanserar utvecklingen av infrastrukturen samt stöder en hållbar utveckling och minskar miljöbelastningen och användningen av fossila bränslen i hela Finland.

5 Beredningen av propositionen

5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Miljöministeriet har låtit göra fyra utredningar i anslutning till genomförandet av EPBD 2018-direktivet. Teknologiska forskningscentralen VTT Ab:s utredning ”EPBD:n muutoksen toimeenpano säädöksiin eräissä muissa EU-maissa” (VTT-CR-00353-19) färdigställdes i mars 2019. RESA-rapporten, som utarbetats av Finlands miljöcentral, Tammerfors yrkeshögskola, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab, Benviroc Oy och handelshögskolan vid Aalto-universitetet, färdigställdes i mars 2019. De två rapporter som utarbetats av Motiva Oy, Latauspiste-rapporten och NEVA-rapporten, färdigställdes i april 2019. Före offentliggörandet av utredningarna ordnade miljöministeriet den 7 mars 2019 ett seminarium om utredningsprojekten, till vilka de viktigaste intressentgrupperna hade bjudits in. Utredningarna har publicerats på webbplatsen Statsrådets tjänst för projektinformation (YM007:00/2019) samt på miljöministeriets webbplats.

Regeringspropositionen har beretts vid miljöministeriet. Under beredningen hördes kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, justitieministeriet, Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet, Finlands Kommunförbund rf, Motiva Oy, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab, Finlands miljöcentral, Teknologindustri rf, Finlands Näringsliv rf, Rakennustieto Oy, Päivittäistavarayhdistys ry, Finsk Handel rf, Energiindustri rf och Livsmedelsindustrin rf.

5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Utkastet till proposition var på remiss 3.10–8.11.2019 i webbtjänsten utlåtande.fi.

Det lämnades in 124 remissyttranden. Begäran om remissyttrande och de svar som inkommit finns på webbplatsen utlåtande.fi och i statsrådets tjänst för projektinformation.

Allmänt taget kan det av remissvaren konstateras att remissinstanserna motsatte sig skyldigheter som är striktare än den grundläggande nivån enligt direktivet och föreslog att direktivet ska genomföras i enlighet med dess grundläggande nivå. I synnerhet motsatte man sig sådana krav på befintliga byggnader som överstiger direktivets grundläggande nivå. Nedan behandlas remissvaren i enlighet med kapitlen i lagförslag 1 i propositionen.

Kap. 1 Allmänna bestämmelser

Tillämpningsområde (2 §)

I flera yttranden konstaterades följande i fråga om paragrafen om tillämpningsområdet att den bärande grundprincipen är att det inte ska göras ändringar i gamla byggnader när bestämmelserna i markanvändnings- och bygglagen och de förordningar som lyder under den ändras. Byggnaden har godkänts för användning i byggnadstillståndsprocessen med stöd av de bestämmelser som gällde när ansökan om bygglov gjordes anhängig. Ändringar i det befintliga byggnadsbeståndet måste göras endast och bara när en byggnad saneras eller användningsändamålet ändras. Då beaktas de nya bestämmelserna på ett ändamålsenligt sätt och i tillämpliga delar. Skyldigheten enligt direktivet om byggnaders energiprestanda att installera laddningspunkter för elbilar i anslutning till parkeringsplatser i befintliga byggnader som inte är bostadshus strider mot den grundläggande principen. Detta framhäver vikten av att det vid implementeringen av energieffektivitetsdirektivet när det gäller det befintliga byggnadsbeståndet inte ska föreskrivas krav som överskrider direktivets miniminivå och som i praktiken också skulle leda till omfattande elsaneringar på fastigheter.

Utifrån remissvaren har ambitionsnivån för det nationella genomförandet av EPBD 2018-direktivet sänkts, särskilt i fråga om just befintliga byggnader. För detta redogörs närmare i det avsnitt som gäller 2 kapitlet.

Försvarsministeriet föreslår i sitt yttrande att inspektioner på försvarsmaktens område inte ska få göras utan försvarsmaktens tillstånd. Vid den fortsatta beredningen har det i samarbete med försvarsministeriet gjorts en avgränsning av tillämpningsområdet för den föreslagna lagen genom vilket de byggnader som används av försvarsförvaltningen har lämnats utanför lagens tillämpningsområde. Saken motiveras närmare i detaljmotiveringen till 2 §.

Definitioner (3 §)

I vissa yttranden föreslogs det att parkeringsområde ska definieras. Termen parkeringsområde används inte i den föreslagna lagen, och därför behöver begreppet inte definieras. Dessutom föreslogs det i yttrandena att parkeringsplats ska definieras. Vid den fortsatta beredningen ansågs det dock inte nödvändigt att definiera parkeringsplats i genomförandelagen för det direktiv som reglerar byggnaders egenskaper, eftersom den inte har definierats i EPBD 2018-direktivet. En definition av parkeringsplats lämpar sig bättre i någon annan lagstiftning.

I yttrandena framfördes kompletteringsförslag till definitionen av beredskap för laddning. Ensto Chago Oy konstaterade att beredskap för laddning bör definieras bredare så att den gör det möjligt att genomföra lösningar på olika sätt. Centralhandelskammaren ansåg i sitt yttrande att definitionen av beredskap för laddning är mångtydig. I yttrandet från SESKO Electrotechnical Standardization in Finland konstateras att definitionen av beredskap för laddning bör utvidgas så att också andra tekniska anordningar som är väsentliga med tanke på eltilförselsystemet och deras egenskaper beaktas i beredskapen för laddning, t.ex. att den central som matar laddningspunkterna har tillräcklig kapacitet och tillräckligt utrymme med tanke på utvidgning, både i fråga om elteknik och i fråga om behovet av utrymme. Suomen opiskelija-asunnot SOA ry föreslog att beredskapen för laddning bör definieras så att det framgår vad den innebär med tanke på elsystemet. Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry anser att hela eldistributionen från fastighetens elanslutning till laddningspunkten för elfordon ska beaktas i beredskapen för laddning. I remissyttrandena framfördes att det borde räcka med mindre beredskap för laddning, så att kablaget kunde utföras med rimliga ansträngningar. Vid den fortsatta beredningen ansågs det inte nödvändigt att ändra definitionen av beredskap för laddning.

I yttrandena från Nådendal stad, Suomen Arkkitehtiliitto - Finlands Arkitektförbund ry, Finlands Fastighetsförbund rf och Åbo stad konstateras att definitionen av större renoveringar bör vara densamma som i den förordning som utfärdats med stöd av markanvändnings- och bygglagen. Vid den fortsatta beredningen föreslogs det inte att definitionen ändras, eftersom den är exakt densamma som i miljöministeriets förordning om ändring av miljöministeriets förordning om förbättring av byggnaders energiprestanda vid reparations- och ändringsarbeten (2/17). I Suomen Isännöitsijäliitto ry:s yttrande konstaterades att det är nödvändigt att genom exempel åskådliggöra hurdana större renoveringar som utlöser skyldigheterna enligt den föreslagna lagstiftningen. Vid den fortsatta beredningen fogades till propositionen åskådliggörande exempel på större renoveringar.

Förhållande till annan lagstiftning (4 §)

Finlands Fastighetsförbund rf anser att propositionens förhållande till lagen om bostadsaktiebolag bör granskas.

Finlands Radioamatörförbund rf föreslår att fordonens laddningspunkter med anordningar ska uppfylla kraven enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet (omarbetning), (EMC-direktivet).

Säkerhets- och kemikalieverket samt arbets- och näringsministeriet konstaterar i sina yttranden att vid byggandet av beredskapen för laddning av elfordon och vid laddningen ska de krav på tillförlitligheten hos mätningen av elenergi som anges i lagen om mätinstrument beaktas när mätresultatet används som grund för faktureringen.

Utifrån remissvaren föreslås inga ändringar i lagförslaget, eftersom förhållandet till annan lagstiftning beskrivs i avsnitt 2.1 "Lagstiftning och praxis" i propositionens allmänna motivering. Denna punkt har kompletterats utifrån remissvaren.

2 kap. Laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter

I remissvaren riktades den största kritiken mot kraven på laddningspunkter för elfordon och beredskapen för laddning. I synnerhet motsatte man sig de krav som gäller befintliga byggnader. Av remissinstanserna ansåg cirka 80 procent att genomförandet av EPBD 2018-direktivet i enlighet med det utkast till regeringsproposition som var på remiss nationellt skulle ha varit för ambitiöst i fråga om beredskap för laddning av elbilar och laddningspunkter. Endast cirka sju procent av remissinstanserna understödde ett mer ambitiöst genomförande än direktivets grundläggande nivå. Av remissinstanserna tog ca 13 procent inte ställning till ambitionsnivån vid genomförandet av direktivet. En striktare genomförande än direktivets grundläggande nivå motsatte sig bl.a. Finlands Kommunförbund rf, 20 enskilda kommuner som lämnat yttrande, Finlands Näringsliv rf, Livsmedelsindustriförbundet rf, HOK-Elanto, IGL-Technologies Oy, IKEA Oy, K-kauppialiitto ry, Finsk Handel rf, Lidl Suomi Ky, kommunikationsministeriet, Turism- och Restaurangförbundet rf, Finlands Dagligvaruhandel rf, Byggnadsindustrin RT rf, RAKLI ry, SOK/S-ryhmä, Suomen Terveystuotekauppioiden Liitto, Företagarna i Finland rf och Teknologindustri rf. En striktare genomförande än direktivets grundläggande nivå understöddes bl.a. av Schneider Electric Oy, Finlands miljöcentral, Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry och Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf.

Vid den fortsatta beredningen sänktes utifrån remissvaren ambitionsnivån för genomförandet av direktivet så att den närmar sig den grundläggande nivån enligt direktivet. I fråga om befintliga byggnader återgick man till direktivets grundläggande nivå. I fråga om nya byggnader som inte än bostadshus och renovering av sådana hölls ambitionsnivån kvar på en högre nivå än i direktivet. När det gäller bostadshus är det nationella genomförandet också mer ambitiöst än den grundläggande nivån enligt direktivet, eftersom skyldigheterna redan gäller färre parkeringsplatser än vad som föreskrivs i direktivet.

Utifrån remissvaren har i lagförslaget strukits den paragraf enligt vilken i situationer där beredskap för laddning förverkligats i enlighet med 5 § 2 mom., 6 § 2 mom. och 8 § ska byggnadens ägare ge invånare tillgång till en laddningspunkt utan onödigt dröjsmål när invånaren skriftligen har meddelat om anskaffning av elbil för eget bruk. Paragrafen bedömdes orsaka förvirring och passa dåligt in i den nuvarande lagstiftningen om bostadsaktiebolag och hyresbostäder. Bland annat Finlands Näringsliv, Finsk Energiindustri rf, Ensto Chargo Oy, Ömsesidiga arbetspensionsbolaget Varma, justitieministeriet, Finlands Fastighetsförbund rf, Suomen opiskelija-asunnot SOA ry och Suomen Vuokranantajat ry ansåg innehållet i paragrafen vara problematiskt. Innehållet i paragrafen understöddes av Finsk Energiindustri rf, Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf, Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry och Teknologindustri rf.

I remissbegäran ställdes en fråga om huruvida möjligheten till undantag för små och medelstora företag enligt EPBD 2018-direktivet bör beaktas i propositionen. Enligt artikel 8.4 i direktivet har medlemsstaterna möjlighet att avstå från att föreskriva eller tillämpa skyldigheterna enligt artikel 8.2 och 8.3 för byggnader som inte är avsedda för bostäder när det gäller byggnader som ägs och används av små och medelstora företag. I det lagutkast som följde med remissbegäran beaktades inte undantaget. Av remissinstanserna svarade 62 av 124 på frågan om huruvida lättningen för små och medelstora företag bör beaktas. Av dessa 62 remissinstanser ansåg 21 att lättningen för små och medelstora företag bör beaktas, 7 ansåg att lättningen inte bör beaktas och 34 ville inte ta ställning till frågan. Finlands Kommunförbund rf konstaterar i sitt yttrande att om möjligheterna till undantag för små och medelstora företag eller mikroföretag i den fortsatta beredningen kommer att införlivas i den nationella lagstiftningen, ska bedömningen av propositionens konsekvenser kompletteras. Finlands Kommunförbund rf anser att bedömningen av sådana undantag avviker från tillståndsprövningen inom den nuvarande byggnadstillsynen. Det föreslås att möjligheten till undantag för mikroföretag beaktas vid den fortsatta beredningen av lagförslaget så att skyldigheterna i fråga om andra byggnader än bostadshus inte gäller byggnader som ägs och används av mikroföretag. I fråga om mikroföretag motiverades undantaget med att kravet kan leda till en oskälig situation för vissa mikroföretag och i värsta fall till att företagsverksamheten helt läggs ned.

3 kap. System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Det tredje substanskapitlet i lagförslaget fick betydligt mindre remissrespons än kapitlet om laddningspunkter för elfordon och beredskap för laddning av sådana i anslutning till en byggnad. Utifrån remissvaren preciserades definitionen av nominell effekt. Dessutom preciserades 15 §, ”Undantag från skyldigheten att installera ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning”, så att skyldigheterna i fråga om ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning inte gäller om kraven kan uppfyllas genom en helhet som består av flera system som också kan hänföra sig till flera byggnader. Även motiveringen till de nämnda paragraferna preciserades till dessa delar.

4 kap. Tillsyn

Utifrån justitieministeriets yttrande har paragraferna om arbetsfördelningen mellan de två tillsynsmyndigheterna och motiveringen till dem förtydligats och preciserats. Paragraf 17 har preciserats så att kommunens byggnadstillsynsmyndighet ska kunna använda administrativa tvångsmedel enligt 182 och 183 § i markanvändnings- och bygglagen i tillsynsuppgifter i enlighet med den föreslagna lagen. De föreslagna paragraferna om inspektioner och tvångsmedel (18 och 19 §) har preciserats så att de endast gäller 7 § som hör till Transport- och kommunikationsverkets behörighet. Utifrån justitieministeriets yttrande har paragrafen om rätt till information strukits som onödig.

Finlands Kommunförbund rf föreslog i sitt yttrande att tillsynen över systemen för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i fråga om befintliga byggnader ska föreskrivas för någon annan aktör än kommunens byggnadstillsynsmyndighet. Vid den fortsatta beredningen kom man vid miljöministeriet dock fram till att uppgiften bäst lämpar sig för kommunens byggnadstillsynsmyndighet. Övervakningen av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning när det gäller befintliga byggnader kommer att gälla ca 8 500 byggnader, och uppskattningsvis ca 6 000 av dem kommer redan 2025 att ha bytt till nya system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Det kommer därmed att finnas mindre än 2 000 byggnader under tillsyn. Tillsynen över dessa under 2 000 byggnader förutsätter inte nödvändigtvis objektsövervakning eller kontinuerlig tillsyn, utan tillsynen kan utövas i samband med att tillståndsansökan görs

RP 23/2020 rd

anhängig vid kommunens byggnadstillsynsverk. Vid behov ska det vara möjligt att utföra stickprovsövervakning, om t.ex. tillsynsmyndigheten av en utomstående får vetskap om eventuella försummelser av skyldigheterna enligt den föreslagna lagen. Övervakningen kan således anses vara lämplig för kommunens byggnadstillsynsmyndighet, som övervakar bygglov och åtgärds-tillstånd i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. I flera yttranden ansågs övervakningen av befintliga byggnader vara problematisk.

Ministerarbetsgruppen för klimat- och energipolitik

Ministerarbetsgruppen för klimat- och energipolitik drog den 9 september 2019 upp riktlinjer för utkastet till regeringsproposition före det sändes på remiss. Ministerarbetsgruppen beslutade att den ska återkomma till ärendet efter remissbehandlingen. Efter remissbehandlingen behandlades propositionen i ministerarbetsgruppen den 16 december 2019 och den 8 januari 2020.

Behandling i delegationen för kommunal ekonomi och kommunalförvaltning

Utkastet till regeringsproposition behandlades den 12 februari 2020 i den i kommunallagen (410/2015) avsedda delegationen för kommunal ekonomi och kommunalförvaltning.

Förslaget till proposition har granskats av laggranskningen vid justitieministeriet.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

Lag om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Lagens syfte. Det föreslås att det i paragrafen ska konstateras att Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet ska genomföras genom lagen.

2 §. Tillämpningsområde. I paragrafen föreslås bestämmelser om lagens tillämpningsområde. Enligt paragrafens *1 mom.* ska det i lagen föreskrivas om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt på system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. De krav som föreskrivs i lagen gäller byggnader och är bundna till byggnadens egenskaper.

Enligt *2 mom.* ska lagen tillämpas endast på sådana byggnader där energi används för att påverka inomhusklimatet. Byggnader som inte använder energi för att påverka inomhusklimatet ska inte omfattas av de skyldigheter som gäller byggnader i den föreslagna lagen. Enligt artikel 2.1 i EPBD 2018-direktivet avses med byggnad en takförsedd konstruktion med väggar, för vilken energi används för att påverka inomhusklimatet.

Enligt *3 mom.* ska bestämmelserna i 8, 9, 16, 17 och 21–23 § i den föreslagna lagen dessutom tillämpas på parkeringshus som är avsedda för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus, även om det i parkeringshuset i fråga inte används energi för att påverka inomhusklimatet. Ett sådant parkeringshus kan således vara en helt uppvärmd byggnad. Skyldigheten enligt 8 § i den föreslagna lagen gäller inte alla parkeringshus. Till exempel parkeringshus som är avsedda för infartsparkering för trafiknätet omfattas inte av skyldigheten.

Enligt *4 mom.* ska lagen inte tillämpas på byggnader som används av försvarsförvaltningen. Parkeringsområdena på försvarsförvaltningens och där närmast på områden som används av Försvarsmakten ligger huvudsakligen på militärområden eller i omedelbar närhet till dessa. Parkeringsplatsernas användningsändamål och materiel för parkering kan av utbildningsskäl, operativa orsaker eller av skäl som beror på effektivisering eller höjning av beredskapen ändras tillfälligt eller permanent. Parkeringsområdena används således inte nödvändigtvis enbart för parkering av fordon. Sådant byggande av laddningspunkter som avses i propositionen kan inverka på skötseln av Försvarsmaktens lagstadgade uppgifter. En ändring av områdets användningsändamål på det sätt som beskrivs ovan kan leda till att laddningspunkterna måste avlägsnas eller att de inte alls kan användas. Därför är det ändamålsenligt att försvarsförvaltningen själv kan besluta inom vilka områden det är ändamålsenligt och förnuftigt att installera laddningspunkter.

3 §. Definitioner. I fråga om definitionerna är syftet att huvudsakligen följa terminologin i EPBD 2018-direktivet. I paragrafen har i den nationella lagstiftningen förklarats motsvarande begrepp som i artikel 1 i EPBD 2018-direktivet, genom vilket ”definitioner” i artikel 2 i EPBD-direktivet har ändrats. I paragrafen definieras dessutom de termer som används i den nationella lagstiftningen.

I den föreslagna 3 § 1 punkten definieras beredskap för laddningspunkter. Med beredskap för laddningspunkter avses antingen en ledningsinfrastruktur eller andra ledningsvägar i vilka man senare kan installera kablage som behövs för laddningspunkter för elfordon eller kablage för laddningspunkter. Ledningsinfrastrukturen gör det möjligt att kablage och laddningspunkter installeras senare utan att man behöver utföra några större jordbyggnadsarbeten eller ingripa i konstruktionerna. Med ledningsinfrastruktur jämställs också andra ledningsvägar längs vilka kablar kan installeras, såsom kabelrännor och kabelstegar. Kablage kan omfatta både el- och telekommunikationskablar och det kan utföras förutom med kablar också med andra ledare. Kommissionen har utfärdat riktlinjer för genomförandet av energiprestandadirektivet i sin rekommendation (EU) 2019/1019 av den 7 juni 2019 om modernisering av byggnader. I enlighet med dessa riktlinjer gäller energiprestandadirektivet enligt definitionen endast laddningsinfrastruktur för personbilar och paketbilar.

Enligt 2 punkten avses med bostadshus en byggnad som är avsedd för boende där minst hälften av våningsytan används för boende. Definitionen följer den motsvarande definitionen i Statistikcentralens byggnadsklassificering med undantag för att det i samband med denna lag inte krävs att byggnaden används för boende av permanent natur. Om det krävs boende av permanent natur är en sådan bostadsbyggnad som inte används för boende av permanent natur inte en bostadsbyggnad. Detta innebär att en sådan byggnad hör till gruppen andra byggnader än bostadshus enligt denna lag.

I 3 punkten definieras större renovering. Med större renovering avses en renovering där de på återuppbyggnadskostnaderna baserade totala kostnaderna för renoveringen av klimatskalet eller byggnadens installationssystem överstiger 25 procent av byggnadens värde, exklusive värdet av den mark där byggnaden är belägen. Definitionen är densamma som i miljöministeriets förordning om ändring av miljöministeriets förordning om förbättring av byggnaders energiprestanda vid reparations- och ändringsarbeten (2/17). I artikel 2 i EPBD 2010-direktivet definieras större renovering på två olika sätt. Medlemsstaten får besluta vilken metod som ska användas, antingen genom tillämpning av en procentandel (25 %) av byggnadens klimatskalarea eller byggnadens värde. Om en medlemsstat beslutar att definiera en större renovering i förhållande till byggnadens värde, kan man enligt direktivets inledning t.ex. utgå från det försäkringsmatematiska värdet eller det verkliga värdet baserat på återuppbyggnadskostnaderna, exklusive värdet av den mark där byggnaden är belägen. I miljöministeriets förordning utgörs definitionens grund av ett värde som baserar sig på återuppbyggnadskostnaderna, och samma grund ska användas i den föreslagna lagen.

VTT har i samband med beredningen av föreskrifterna om energieffektivitet vid reparationsbyggnad sett över definitionen av större renovering och vilka kombinationer av reparationer av byggnadens klimatskal och tekniska system som överstiger ”25 procent av byggnadens värde, exklusive värdet av den mark där byggnaden är belägen” i enlighet med definitionen av större renovering. Granskningen omfattade bostadshus, affärs- och kontorsbyggnader samt byggnader inom vård- och undervisningsbranschen. Enligt VTT behövs det för att tröskeln på 25 procent ska överskridas för alla de byggnadstyper som granskats reparationer av klimatskalet, dvs. att åtminstone fasaden och fönstren förnyas samt reparation av ett eller flera tekniska system. Så stora reparationer som genomförs på en gång kräver alltid bygglov.

I 4 punkten definieras byggnadens system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning avses ett system som omfattar produkter, programvara och tekniskt underhåll som kan stödja en energieffektiv, ekonomisk och säker drift av byggnadens installationssystem genom automatisk styrning och genom att underlätta den

manuella hanteringen av ifrågavarande byggnaders installationssystem. Definitionen motsvarar artikel 1.1 b led 3a i EPBD 2018-direktivet.

I 5 punkten definieras begreppet uppvärmningssystem. Med uppvärmningssystem avses en kombination av de komponenter som krävs för att åstadkomma en form av behandling av inomhusluft, i vilken temperaturen höjs.

I 6 punkten definieras begreppet luftkonditioneringsystem. Med luftkonditioneringsystem avses en kombination av de komponenter som krävs för att åstadkomma en form av behandling av inomhusluft i vilken temperaturen regleras eller kan sänkas.

I 7 punkten definieras begreppet nominell effekt. Med nominell effekt avses största möjliga värmeeffekt eller kyleffekt uttryckt i kilowatt, fastställd och garanterad av tillverkaren och som under kontinuerlig drift kan produceras genom den verkningsgrad som tillverkaren uppger.

Den värmeeffekt som behövs för varmvatten för hushållsbruk räknas inte med i den nominella värmeeffekten för uppvärmning. Enligt markanvändnings- och bygglagen och författningar som utfärdats med stöd av den ska byggnadens värmeeffekt anpassas enligt den dimensionerande utetemperatur för den ort där byggnaden är belägen. Med nominell effekt för luftkonditionerings avses den av tillverkaren fastställda maximala nominella kyleffekten i kilowatt under drift. I allmänhet består systemen av fler än en del som verkar tillsammans. Den nominella effekten motsvarar då summan av de enskilda enheternas nominella effekt. Nominell värme och nominell kyleffekt beräknas separat och inte samman.

Vid beräkning av den nominella effekten för uppvärmningssystemet i utrymmenas kombinerade uppvärmnings- och ventilationssystem adderas effekten för utrymmenas uppvärmningssystem och den uppvärmningseffekt som ventilationssystemet behöver. Värmeåtervinning minskar behovet av uppvärmningseffekt. Den nominella effekten för kombinerade värme- och ventilationssystem är summan av den nominella effekten för de olika värmegeneratorer som installerats i systemet.

Vid beräkning av luftkonditioneringsystemets nominella kyleffekt i fråga om kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystem räknas den nominella kyleffekten för de anordningar som ingår i systemet samman.

Definitionen motsvarar artikel 2.17 i EPBD 2010-direktivet.

I 8 punkten definieras byggnadens installationssystem. Med byggnadens installationssystem avses teknisk utrustning för rumsuppvärmning, rums kylning, ventilation, varmvatten för hushållsbruk, fast belysning, fastighetsautomation och tillhörande reglering, platsbaserad elproduktion, eller en kombination därav, inklusive sådana system som utnyttjar energi från förnybara energikällor, i en byggnad eller en byggnadsenhet. Definitionen motsvarar artikel 1 a 3 i EPBD 2018-direktivet.

I 9 punkten definieras en tekniskt genomförbar lösning. Med en tekniskt genomförbar lösning avses en lösning som kan genomföras utan att väsentliga ändringar genomförs i byggnaden eller dess uppvärmnings-, kylnings- eller ventilationssystem eller en kombination därav.

I 10 punkten definieras en ekonomiskt genomförbar lösning. Med en ekonomiskt genomförbar lösning avses en lösning där den förväntade totala nyttan av investeringarna är större än investerings- och driftskostnaderna.

4 §. Förhållande till annan lagstiftning. I paragrafen hänvisas informativt till annan central lagstiftning med avseende på tillämpningen av den föreslagna lagen. I 1 mom. hänvisas det till markanvändnings- och bygglagen. Lagen (5, 6, 8, 11 och 12 §) är således länkad till paragrafen som gäller bygglov (125 §) eller åtgärdstillstånd (126 §) i markanvändnings- och bygglagen. Det föreslås att kommunens byggnadstillsynsmyndighet ska övervaka efterlevnaden av den föreslagna lagen i samband med projekt som kräver tillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen. Bestämmelser om kommunens byggnadstillsynsmyndighets tillsyn finns således i markanvändnings- och bygglagen.

Enligt 2 mom. finns det bestämmelser om krav på laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten i lagen om distribution av alternativa trafikbränslen, genom vilken infrastrukturdirektivet har satts i kraft i Finland. I infrastrukturlagen föreskrivs om gemensamma tekniska specifikationer för laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. Syftet med de tekniska kraven är att säkerställa att de elbilar som finns på marknaden kan laddas vid alla laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten. När det gäller laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten ställs också krav på information till konsumenter och användare, t.ex. i fråga om priset på laddning och laddningspunkternas placering. Med en för allmänheten tillgänglig laddningspunkt avses en laddningspunkt till vilken alla användare har åtkomst om tillgång till laddningspunkten erbjuds kommersiellt eller i samband med kommersiell verksamhet eller om verksamhetsutövaren har definierat den som tillgänglig för allmänheten. Om användningen av laddningspunkten är begränsad till privat användning eller användning som baserar sig på tillstånd, t.ex. på en bostadsfastighet eller en arbetsplats, betraktas laddningspunkten inte som tillgänglig för allmänheten.

2 kap. Laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader

5 §. Utrustande av nya byggnader med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter. I 1 mom. föreskrivs om skyldigheten för den som påbörjar ett byggprojekt att se till att det i anslutning till byggnaden planeras och installeras laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i enlighet med den föreslagna lagen, om det är fråga om en sådan ny byggnad för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen för uppförande av en ny byggnad.

Enligt 2 mom. gäller skyldigheterna i bostadshus endast sådana nya byggnader som har mer än fyra parkeringsplatser. Beredskap för laddningspunkter ska installeras så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en normal eller snabb laddningspunkt enligt de tekniska specifikationer som avses i bilaga II till infrastrukturdirektivet. Bestämmelser om de krav som gäller laddningspunkter ingår i 9 §.

Med beredskap för laddningspunkter avses i enlighet med definitionen i den föreslagna lagen en ledningsinfrastruktur eller andra ledningsvägar i vilka man senare kan installera kablage som behövs för laddningspunkter för elfordon, samt kablage för laddningspunkter för elfordon. Ledningsinfrastrukturen gör det möjligt att behövligt kablage och laddningspunkter installeras senare utan att man behöver utföra några större jordbyggnadsarbeten eller ingripa i konstruktionerna. Den som påbörjar byggandet kan välja mellan ledningsinfrastruktur eller kablage enligt vad som är ändamålsenligt i det objekt som ska byggas. På parkeringsplatserna kan man även om man så önskar installera laddningspunkter redan under byggnadsskedet, varvid de krav på beredskap för laddningspunkter som föreslås i paragrafen uppfylls till den del parkeringsplatsen får en laddningspunkt i stället för beredskap för laddningspunkt.

Ledningsinfrastrukturen eller kablaget ska i ett senare skede möjliggöra installation av normala eller snabba laddningspunkter, beroende på hurudana laddningspunkter som senare ska installeras på parkeringsplatserna. Det är möjligt att installera enbart normala laddningspunkter eller enbart snabba laddningspunkter eller att installera både normala och snabba laddningspunkter. Laddningspunkterna ska stämma överens med de tekniska specifikationerna i bilaga II till infrastrukturdirektivet.

Med normal laddningspunkt avses enligt infrastrukturdirektivet en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på högst 22 kilowatt, med undantag för anordningar med en effekt på högst 3,7 kilowatt, som har installerats i privata hushåll eller som inte i första hand är avsedda för laddning av elfordon, och som inte är tillgängliga för allmänheten. Enligt infrastrukturdirektivet ska medlemsstaterna dessutom säkerställa att normala laddningspunkter för elfordon, med undantag för trådlösa eller induktiva enheter, som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller åtminstone de tekniska specifikationerna i punkt 1.1 i bilaga II och de särskilda säkerhetskrav som gäller på nationell nivå. Enligt punkt 1.1 i bilaga II till infrastrukturdirektivet ska växelströmsbaserade normala laddningspunkter för elfordon av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med de uttag eller anslutningsdon för fordon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2. Samtidigt som typ 2-kompatibiliteten bibehålls kan dessa uttag utrustas med sådana anordningar som mekaniska skjutlock.

Med snabb laddningspunkt avses en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på mer än 22 kilowatt. Enligt punkt 1.2 i bilaga II till infrastrukturdirektivet ska växelströmsbaserade snabba laddningspunkter för elfordon av driftskompatibilitetsskäl utrustas minst med de anslutningsdon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2. Likströmsbaserade snabba laddningspunkter för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med anslutningsdon av de kombinerade laddningssystemen av typ ”Combo 2” som beskrivs i standarden EN 62196-3.

I 3 mom. föreskrivs om skyldigheter som gäller nya andra byggnader än bostadshus som har mer än tio parkeringsplatser. Dessa ska utrustas med en snabb laddningspunkt. Alternativt kan det i stället för en snabb laddningspunkt installeras minst en normal laddningspunkt när det finns 11–50 parkeringsplatser, minst två normala laddningspunkter när det finns 51–100 parkeringsplatser och minst tre normala laddningspunkter när det finns över 100 parkeringsplatser. Laddningspunkterna ska stämma överens med de tekniska specifikationerna i bilaga II till infrastrukturdirektivet. Den som påbörjar byggandet kan alltid i stället för en normal laddningspunkt installera en snabb laddningspunkt på parkeringsplatsen.

I 4 mom. föreskrivs dessutom om installation av beredskap för laddningspunkter, som gör det möjligt att i ett senare skede installera normala eller snabba laddningspunkter på minst hälften av parkeringsplatserna när det i en ny annan byggnad än bostadshus kommer 11–30 parkeringsplatser. När det finns mer än 30 parkeringsplatser ska beredskap för laddningspunkter installeras på minst 20 procent av parkeringsplatserna, dock så att beredskapen för laddningspunkter inte heller i detta fall får vara mindre än 15 parkeringsplatser. Om en laddningspunkt har installerats på en parkeringsplats uppfyller den kravet på beredskap för laddningspunkter för parkeringsplatsen.

I enlighet med 5 mom. ska installation av en laddningspunkt och beredskap för laddningspunkter gälla sådana parkeringsplatser som är belägna inuti byggnaden eller på den fastighet på vilken byggnaden är belägen. Med placering inuti en byggnad avses parkeringsplatser på byggnadens källar-, vånings- eller takplan. Parkeringsplatsernas placering på den fastighet på vilken bygg-

naden är belägen motsvarar formuleringen ”angränsar fysiskt” i artikel 8 i EPBD 2018-direktivet. Beslut som gäller denna typ av parkeringsplatser ska höra till byggnadens ägare. Skyldigheterna omfattar inte en byggnads parkeringsplatser som byggs t.ex. invid gatan eller på någon annan fastighet.

Den som påbörjar byggandet ska vid påbörjandet bedöma hurudana laddningspunkter som senare ska installeras på parkeringsplatserna i byggnaden, så att framtida behov beaktas i tillräcklig omfattning vid dimensioneringen av elsystemet och vid utrymmesreserveringarna. Vikt ska fästas vid de tekniska anordningar som är väsentliga med tanke på eltillförselsystemet och deras egenskaper, såsom att den central som matar laddningspunkterna har tillräcklig kapacitet och tillräckligt utrymme med tanke på utvidgning både i fråga om elteknik och i fråga om behovet av utrymme. Att minska behovet av elektrisk toppeffekt och förbättra styrningen av eleffekten är också viktiga frågor som ska granskas när byggandet inleds. I anslutning till beredskapen för laddningspunkter bedöms att det vid sedvanligt byggande för ledningsinfrastrukturen behövs rör med en diameter på minst 100 millimeter för att tillräcklig mängd matningskabel ska få plats i dessa.

Skyldigheterna i paragrafen gäller i enlighet med 2 mom. endast bostadshus med mer än fyra parkeringsplatser, vilket innebär att de i praktiken inte omfattar egnahemshus och parhus. Enligt 3 mom. omfattar skyldigheterna inte heller andra byggnader än bostadshus som har högst 10 parkeringsplatser. I sådana byggnader har den som påbörjar ett byggprojekt inte med stöd av denna lag några skyldigheter i fråga om installation av laddningspunkter för elfordon eller beredskap för laddningspunkter under bygglovsfasen. Det är förmånligast att installera laddningspunkter eller beredskap för sådana under byggnadsskedet. Det är således bra att förbereda sig för kommande behov även i denna typ av byggnadsobjekt trots att lagens bestämmelser inte gäller dem.

Skyldigheterna enligt denna paragraf föranleder inte heller någon skyldighet att ansöka om bygglov eller åtgärdstillstånd för installation av laddningspunkter eller beredskap för laddningspunkter, utan dessa skyldigheter gäller endast ansökan om bygglov för en ny byggnad i sådana situationer som anges i paragrafen.

Genom paragrafen genomförs i fråga om nya bostadshus och andra byggnader än bostadshus artikel 8.2 och 8.5 i EPBD 2018-direktivet.

6 §. *Utrustande av byggnader som genomgår större renoveringar med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter.* I 1 mom. föreskrivs om skyldigheten för den som påbörjar ett byggprojekt att se till att det i anslutning till byggnaden planeras och installeras laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter i enlighet med den föreslagna lagen, när det är fråga om en större renovering för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen. En definition av större renovering finns i 3 § i den föreslagna lagen.

Enligt 2 mom. gäller skyldigheterna för bostadshus som är föremål för en större renovering endast byggnader där det finns mer än fyra parkeringsplatser. Kraven på beredskap för laddningspunkter är desamma som i 5 § 2 mom. i den föreslagna lagen. Enligt slutrapporten från Gaselli-projektet är bostadsfastigheternas parkeringsområden till stor del redan utrustade med elanslutningar avsedda för förvärmning av bilarnas förbränningsmotorer och eventuellt också av kupén. De har i allmänhet en kapacitet på cirka 1–2 kilowatt per anslutning, vilket endast är tillräckligt för en långsammare laddning. Enligt den föreslagna lagen förutsätts i samband med

en större renovering att det installeras beredskap för laddningspunkt, så att det på parkeringsplatsen senare kan installeras en normal eller snabb laddningspunkt.

I 3 och 4 mom. föreskrivs om skyldigheter som gäller andra byggnader än bostadshus som är föremål för en större renovering och där det finns mer än tio parkeringsplatser. Laddningspunkter och beredskap för laddningspunkter omfattas av samma krav som i 5 § 3 och 4 mom.

Enligt 5 mom. gäller både för bostadshus och för andra byggnader än bostadshus de skyldigheter som anges i paragrafen när parkeringsplatserna är belägna inuti byggnaden och renoveringen omfattar byggnadens parkeringsplatser eller byggnadens elsystem. Med placering inuti byggnaden kan avses parkeringsplatser på byggnadens källar-, vånings- eller takplan, på samma sätt som i 5 §. När en byggnads parkeringsplatser är belägna utanför byggnaden, men dock på samma fastighet som byggnaden, tillämpas kravet endast om renoveringen omfattar parkeringsplatserna eller parkeringsplatsernas elsystem.

När skyldigheterna enligt 6 § tillämpas vid en större renovering där byggnadens eller parkeringsplatsernas elsystem förnyas, ska den som inleder byggandet bedöma hurudana laddningspunkter som ska installeras eller kommer att installeras på byggnadens parkeringsplatser så att framtida behov med tanke på dimensioneringen av elsystemet och utrymmesreserveringarna beaktas i tillräcklig omfattning. Vikt ska fästas vid de tekniska anordningar som är väsentliga med tanke på eltillförselssystemet och deras egenskaper, såsom att den central som matar laddningspunkterna har tillräcklig kapacitet och tillräckligt utrymme med tanke på utvidgning både i fråga om elteknik och i fråga om behovet av utrymme. Att minska behovet av elektrisk topp-effekt och förbättra styrningen av eleffekten är också viktiga frågor som ska granskas när byggandet inleds.

Även om det i 6 § föreskrivs om installation av laddningspunkter och beredskap för laddningspunkter endast i samband med större renoveringar, är det i praktiken förnuftigt att åtminstone installera beredskap för laddningspunkter alltid när ytbeläggningsrepareras på byggnaders parkeringsområden eller andra arbeten utförs i samband med vilka ledningsinfrastruktur eller kablage kan installeras. Sådana situationer omfattas dock inte av skyldigheterna enligt denna paragraf att installera laddningspunkter eller beredskap för laddningspunkter.

Skyldigheterna enligt denna paragraf föranleder inte heller någon skyldighet att ansöka om bygglov eller åtgärdstillstånd för installation av laddningspunkter eller beredskap för laddningspunkter. Skyldigheterna ska endast gälla en större renovering av en byggnad, för vilken bygglov ska sökas. Med stöd av denna lag förutsätts det således inte att bygglov ansöks t.ex. för installation av laddningspunkter i ett befintligt bostadsbolag, och inte heller att skyldigheterna enligt lagen iakttas, om det inte är fråga om en större renovering.

Skyldigheterna enligt paragrafen gäller i fråga om bostadshus sådana byggnader som är föremål för en större renovering och som har mer än fyra parkeringsplatser, vilket innebär att egnahemshus och parhus i praktiken inte omfattas av skyldigheterna. Sådana byggnader som inte är avsedda för boende och där det finns högst 10 parkeringsplatser ska inte heller omfattas av skyldigheterna enligt paragrafen. I sådana byggnader behöver man inte iakttä skyldigheterna med stöd av denna lag i fråga om installation av laddningspunkter eller beredskap för laddningspunkter.

Genom paragrafen genomförs i fråga om bostadshus som genomgår en större renovering och andra byggnader än bostadshus artikel 8.2 och 8.5 i EPBD 2018-direktivet.

7 §. Utrustande av befintliga byggnader med laddningspunkter för elfordon. I paragrafen föreslås att byggnadens ägare ska se till att det vid ibrukvarande andra byggnader än bostadshus där det finns mer än 20 parkeringsplatser som är belägna inuti byggnaden eller på fastigheten finns minst en laddningspunkt senast den 31 december 2024. Parkeringsplatserna kan finnas på olika håll i byggnaden eller på den fastighet på vilken byggnaden är belägen. Om byggnaden inte är i bruk eller om rivning av byggnaden planeras, föreligger ingen skyldighet att installera en laddningspunkt.

Laddningspunkten kan vara antingen en snabb eller en normal laddningspunkt, beroende på hur byggnadens ägare beslutar. Genom paragrafen genomförs artikel 8.3 i EPBD 2018-direktivet.

8 §. Utrustande av parkeringshus med beredskap för laddningspunkter för elfordon. I 1 mom. föreskrivs om skyldigheten för den som påbörjar ett byggprojekt att se till att det vid uppförandet av ett nytt parkeringshus planeras och installeras beredskap för laddningspunkter i parkeringshuset så att en laddningspunkt kan installeras på varje parkeringsplats senare. Skyldigheten gäller projekt för vars genomförande bygglov ska sökas enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen. Skyldigheten i paragrafen ska tillämpas på sådana parkeringshus som är avsedda för ordnande av parkering vid ett eller flera bostadshus. Det kan t.ex. vara ett parkeringshus där minst hälften av parkeringsplatserna står till invånarnas förfogande. Parkeringshus för bostadshus avviker från andra byggnader som omfattas av lagens tillämpningsområde enligt 2 § så att det inte behöver vara en byggnad som använder energi för att påverka inomhusklimatet. Ett sådant parkeringshus kan således vara en helt ouppvärmad byggnad men ändå omfattas av skyldigheterna enligt lagen. Skyldigheten i paragrafen gäller inte heller alla parkeringshus. Till exempel parkeringshus för kontorsbyggnader och parkeringshus som är avsedda för infartsparkering för trafiknät omfattas inte av skyldigheten.

I 2 mom. föreskrivs om skyldigheten för den som påbörjar en större renovering av ett parkeringshus, för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen, att se till att det i anslutning till byggnaden planeras och installeras beredskap för laddningspunkter för elfordon i enlighet med den föreslagna lagen. Skyldigheten i paragrafen gäller sådana parkeringshus som är avsedda för ordnande av parkering vid ett eller flera bostadshus. Skyldigheten gäller den som påbörjar ett byggprojekt för ett parkeringshus endast när det är fråga om en större renovering och när parkeringshuset inte ännu har beredskap för laddningspunkter som avses i paragrafen.

Den skyldighet som föreslås i paragrafen är nationell reglering och det handlar således inte om genomförande av EPBD 2018-direktivet. Med hjälp av paragrafen säkerställs att laddningsinfrastrukturen för elfordon utvecklas också i sådana situationer där parkering för byggnadens invånare har ordnats i ett separat parkeringshus, som också kan vara gemensamt för flera bostadshus och finnas på en annan fastighet än bostadshuset.

9 §. Krav som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter. Enligt 1 mom. ska de laddningspunkter som avses i 5–7 § till sina tekniska egenskaper vara normala eller snabba laddningspunkter enligt de tekniska specifikationer som avses i bilaga II till infrastrukturdirektivet.

Med normal laddningspunkt avses enligt infrastrukturdirektivet en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på högst 22 kilowatt, med undantag för anordningar med en effekt på högst 3,7 kilowatt, som har installerats i privata hushåll eller som inte i första hand är avsedda för laddning av elfordon, och som inte är tillgängliga för allmänheten. Enligt infrastrukturdirektivet ska medlemsstaterna dessutom säkerställa att normala laddningspunkter

för elfordon, med undantag för trådlösa eller induktiva enheter, som tas i bruk eller förnyas från och med den 18 november 2017 uppfyller åtminstone de tekniska specifikationerna i punkt 1.1 i bilaga II och de särskilda säkerhetskrav som gäller på nationell nivå. Enligt punkt 1.1 i bilaga II till infrastrukturdirektivet ska växelströmsbaserade normala laddningspunkter för elfordon av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med de uttag eller anslutningsdon för fordon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2. Samtidigt som typ 2-kompatibiliteten bibehålls kan dessa uttag utrustas med sådana anordningar som mekaniska skjutlock.

Med snabb laddningspunkt avses en laddningspunkt där el kan överföras till ett elfordon med en effekt på mer än 22 kilowatt. Enligt punkt 1.2 i bilaga II till infrastrukturdirektivet ska växelströmsbaserade snabba laddningspunkter för elfordon av driftskompatibilitetsskäl utrustas minst med de anslutningsdon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2. Likströmsbaserade snabba laddningspunkter för elfordon ska av driftskompatibilitetsskäl minst utrustas med anslutningsdon av de kombinerade laddningssystemen av typ ”Combo 2” som beskrivs i standarden EN 62196-3.

Enligt 2 mom. ska beredskapen för laddningspunkter i sådana situationer som avses i 5, 6 och 8 § i den föreslagna lagen vara sådan att det på en parkeringsplats senare kan installeras en normal eller snabb laddningspunkt enligt de tekniska specifikationer som avses i bilaga II till infrastrukturdirektivet.

Enligt 3 mom. kan laddningspunkten i de situationer som avses i 5–7 § också vara en sådan för allmänheten tillgänglig laddningspunkt enligt lagen om distributionsinfrastruktur. På så sätt kan skyldigheterna enligt den föreslagna lagen fullgöras också genom en för allmänheten tillgänglig laddningspunkt. Med en för allmänheten tillgänglig laddnings- eller tankstation avses enligt infrastrukturlagen en laddnings- eller tankstation för distribution av alternativt bränsle till vilken alla användare har åtkomst om tillgång till laddnings- eller tankstationen erbjuds kommersiellt eller i samband med kommersiell verksamhet eller om verksamhetsutövaren har definierat den som tillgänglig för allmänheten. Sådana för allmänheten tillgängliga laddningspunkter kan finnas t.ex. på parkeringsplatser för butiker eller köpcentrum.

Enligt 4 mom. föreslås att bland de laddningspunkter som avses i 5 § 3 mom. och 6 § 3 mom. ska det finnas minst en laddningspunkt som är tillgänglig för alla på en parkeringsplats som är minst 3,6 meter bred och minst 5,0 meter lång. Det föreslagna kravet på parkeringsplatsen behövs för att även personer med nedsatt rörelse- eller funktionsförmåga ska ha möjlighet att använda en laddningspunkt som avses i den föreslagna lagen. Parkeringsplatsens mått är desamma som i statsrådets förordning om byggnaders tillgänglighet (241/2017). Enligt 2 § i den förordningen ska en parkeringsplats som är avsedd för personer med nedsatt rörelse- eller funktionsförmåga vara minst 3,6 meter bred och minst 5,0 meter lång och den ska förses med symbolen för tillgänglighet. Enligt den föreslagna lagen ska laddningspunkten placeras på en parkeringsplats som emellertid är avsedd att användas av vem som helst, och den ska inte förses med symbolen för tillgänglighet. Om det på en byggnads parkeringsplatser installeras flera än en laddningspunkt, behöver dessa andra parkeringsplatser inte till sin bredd eller längd överensstämma med vad som föreskrivs i paragrafen.

För en parkeringsplats i en befintlig byggnad som det föreskrivs om i 7 § och där laddningspunkten ska installeras krävs inte samma minimimått som i 5 och 6 §. Parkeringsplatsernas antal kan således efter installeringen av laddningspunkten förbli detsamma som före installeringen, vilket kan vara nödvändigt t.ex. på grund av försäljning eller uthyrning av parkeringsplatser.

10 §. *Undantag som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter.* I enlighet med 5 § 3 och 4 mom. och 6 § 3 och 4 mom. i den föreslagna lagen ska skyldigheterna inte gälla byggnader som ägs och används av mikroföretag. Med mikroföretag avses mikroföretag enligt kommissionens rekommendation 2003/361/EG om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag. Enligt definitionen i fråga avses med mikroföretag ett företag som har färre än 10 anställda och en årsomsättning eller en balansomslutning som uppgår till högst 2 miljoner euro.

Enligt artikel 8.4 i EPBD 2018-direktivet har medlemsstaterna möjlighet att avstå från att föreskriva eller tillämpa skyldigheterna enligt artikel 8.2 och 8.3 för byggnader som inte är avsedda för bostäder när det gäller byggnader som ägs och används av små och medelstora företag.

3 kap. System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

11 §. *Utrustande av nya byggnader med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning.* Enligt paragrafen ska den som påbörjar ett byggprojekt se till att det i byggnaden planeras och installeras ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning, om det är fråga om en sådan ny annan byggnad än ett bostadshus för vars uppförande bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen ska sökas. Ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning ska installeras i sådana byggnader där den nominella effekten för uppvärmningssystemet eller utrymmenas kombinerade uppvärmnings- och ventilationssystem överstiger 290 kilowatt och i byggnader där den nominella effekten för luftkonditioneringsystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet överstiger 290 kilowatt.

I fråga om uppvärmning avses med nominell effekt den av tillverkaren fastställda maximala nominella värmeeffekten i kilowatt för uppvärmningssystem i drift. Den värmeeffekt som behövs för varmvatten för hushållsbruk räknas inte med i den nominella värmeeffekten. Enligt markanvändnings- och bygglagen och författningar som utfärdats med stöd av den ska byggnadens värmeeffekt anpassas enligt den dimensionerande utetemperaturen för den ort där byggnaden är belägen. I fråga om luftkonditionering avses med nominell effekt den av tillverkaren fastställda maximala nominella kyleffekten i kilowatt för luftkonditioneringsystem i drift. I allmänhet består systemen av fler än en del som verkar tillsammans. Den nominella effekten motsvarar då summan av de enskilda enheternas nominella effekt. Nominell värme och nominell kylkapacitet beräknas separat och räknas inte samman.

Vid beräkning av den nominella effekten för uppvärmningssystemet i utrymmenas kombinerade uppvärmnings- och ventilationssystem adderas effekten för uppvärmningssystemet i utrymmena och den uppvärmningseffekt som ventilationssystemet behöver. Värmeåtervinning minskar behovet av uppvärmningseffekt. Den nominella effekten för det kombinerade värme- och ventilationssystemet är summan av den nominella effekten för de olika värmegeneratorer som installerats i systemet.

Vid beräkning av luftkonditioneringsystemets nominella kylkapacitet i fråga om det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet räknas den nominella kylkapaciteten för de anordningar som ingår i systemet samman.

Sådana system som hör till industrins processer och vilkas spillvärme används för uppvärmning av byggnader betraktas inte som uppvärmningssystem. Utrustningshöljen för industriella anordningar ska inte heller betraktas som sådana byggnader där energi används för att påverka inomhusklimatet. Skyldigheterna enligt paragrafen gäller inte dessa byggnader.

För nya byggnader är det skäl att fastställa samma krav som framgår av artikel 14.4 och artikel 15.4 i EPBD 2018-direktivet för motsvarande, befintliga byggnader som inte är bostadshus, för att byggnaden inte på nytt ska behöva utrustas med ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning enligt 13 § senast den 31 december 2024.

12 §. *Utrustande av byggnader som är föremål för renoverings- och ändringsarbeten med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning.* Enligt paragrafen föreslås att vid ansökan om i 125 § i markanvändnings- och bygglagen avsett bygglov eller i 126 § i den lagen avsett åtgärdstillstånd för renoverings- och ändringsarbeten i uppvärmnings- eller ventilationssystem i andra byggnader än bostadshus ska den som påbörjar byggprojektet se till att ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning planeras för och installeras i bygganden. Ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning ska installeras i sådana byggnader, där den nominella effekten för uppvärmningssystemet eller utrymmenas kombinerade uppvärmnings- och ventilationssystem överstiger 290 kilowatt och i byggnader, där den nominella effekten för luftkonditioneringssystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet överstiger 290 kilowatt.

Den nominella effekten beräknas på samma sätt som i 11 §.

För byggnader som är föremål för renoverings- och ändringsarbeten är det skäl att fastställa samma krav som framgår av artikel 14.4 och artikel 15.4 i EPBD 2018-direktivet för motsvarande befintliga byggnader som inte är bostadshus, för att byggnaden inte ska behöva utrustas på nytt med ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning enligt 13 § senast den 31 december 2024.

13 §. *Utrustande av befintliga byggnader med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning.* Enligt 1 mom. ska byggnadens ägare se till att en ibrukvarande annan byggnad än ett bostadshus, där den nominella effekten för uppvärmningssystemet eller det kombinerade uppvärmnings- och ventilationssystemet överstiger 290 kilowatt, utrustas med ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning senast den 31 december 2024.

Enligt 2 mom. ska byggnadens ägare se till att en ibrukvarande annan byggnad än ett bostadshus, där den nominella effekten för luftkonditioneringssystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet överstiger 290 kilowatt, utrustas med ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning senast den 31 december 2024.

Den nominella effekten beräknas på samma sätt som i 11 §. Den nominella värmeeffekten för en befintlig byggnad kan bedömas enligt byggnadens ålder, förbrukningen av specifik energi och den konstruktionstemperatur som bestäms på basis av byggnadens läge.

Den tidsfrist som anges i 1 mom. för installation av byggnadens system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning stämmer överens med artikel 14.4 i EPBD 2018-direktivet och den tidsfrist som anges i 2 mom. för installation av byggnadens system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning stämmer överens med artikel 15.4.

14 §. *Krav som gäller system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning.* Enligt paragrafen ska det system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning som avses i 11–13 § kunna 1) fortlöpande övervaka, registrera, analysera och göra det möjligt att anpassa energianvändningen, 2) fastställa riktmärken för en byggnads energieffektivitet, upptäcka effektivitetsförluster i byggnadens installationssystem och informera den person som är ansvarig för anläggning-

arna eller för den tekniska fastighetsförvaltningen om möjligheter till förbättrad energieffektivitet, och 3) möjliggöra kommunikation med anslutna installationssystem i byggnaden och med andra anordningar i byggnaden, och vara driftskompatibla med installationssystem i byggnaden som är baserade på olika typer av äganderättsligt skyddad teknik, som omfattar olika produkter och som kommer från olika tillverkare. Kravet motsvarar artikel 14.4 a–c och 15.4 a–c i EPBD 2018-direktivet.

15 §. Undantag från skyldigheten att installera ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. I paragrafen föreskrivs om de undantagsfall då ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning inte behöver installeras i byggnader i enlighet med 12 och 13 §. Paragrafen medger undantag från skyldigheten att i byggnader installera system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i fråga om reparations- och ändringsarbeten och befintliga byggnader. Installation av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning är i princip tekniskt och ekonomiskt genomförbart vid planering och byggande av en ny byggnad som ska omfattas av den föreslagna lagen.

Enligt 1 mom. *1 punkten* kan man befrias från skyldigheterna enligt 12 och 13 § att installera ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning, om installationen av ett sådant inte är tekniskt eller ekonomiskt genomförbart. En tekniskt genomförbar lösning definieras i 3 § 9 punkten och en ekonomiskt genomförbar lösning definieras i 3 § 10 punkten.

Enligt 1 mom. *2 punkten* ska skyldigheterna enligt 12 och 13 § inte tillämpas, om byggnadens uppvärmnings-, luftkonditionerings- eller ventilationssystem inte går att styra automatiskt.

Enligt 1 mom. *3 punkten* ska skyldigheterna enligt 12 och 13 § inte tillämpas, om kraven enligt 14 § kan uppfyllas med en helhet som består av flera system som också kan hänföra sig till flera byggnader. I en helhet som består av flera system inkluderas ett gemensamt övervaknings- och styrsystem för flera byggnader, till vilket byggspecifika automationssystem kan anslutas.

Genom paragrafen genomförs första meningen i artikel 14.4 och första meningen i artikel 15.4 i EPBD 2018-direktivet.

4 kap. Myndigheter och tillsyn

16 §. Ministeriets uppgifter. Enligt paragrafen hör den allmänna styrnings-, uppföljnings- och utvecklingsbehörigheten i fråga om verksamhet enligt lagen till miljöministeriet, som följer och styr verkställigheten och tillämpningen av lagen.

17 §. Tillsynsmyndighet. Två olika myndigheter, Transport- och kommunikationsverket och kommunens byggnadstillsynsmyndighet, ska övervaka efterlevnaden av den föreslagna lagen. Behörigheten mellan dessa två myndigheter ska fördelas så att Transport- och kommunikationsverket övervakar efterlevnaden av 7 § i den föreslagna lagen och kommunens byggnadstillsynsmyndighet efterlevnaden av 5, 6, 8, 11–13 § i den föreslagna lagen.

I *1 mom.* föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att 7 § i den föreslagna lagen följs. Bestämmelser om de krav som gäller laddningspunkter ingår i 9 §. Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets tillsyn ingår i 4 kap. i den föreslagna lagen.

Enligt *2 mom.* ska kommunens byggnadstillsynsmyndighet ha till uppgift att övervaka efterlevnaden av 5, 6, 8 och 11–13 § i samband med projekt som kräver tillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen. Den föreslagna lagen (5, 6, 8, 10 och 11 §) är länkad till paragrafen som

gäller bygglov (125 §) eller till paragrafen som gäller åtgärdstillstånd (126 §) i markanvändnings- och bygglagen. Kommunens byggnadstillsynsmyndighet ska också övervaka utrustandet av befintliga byggnader med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning (13 §). På tillsynen tillämpas markanvändnings- och bygglagen. Vid tillsynen över efterlevnaden av lagen får kommunens byggnadstillsynsmyndighet emellertid tillämpa det som föreskrivs om tvångsmedel endast i 182 och 183 § i markanvändnings- och bygglagen.

18 §. Rätt att utföra inspektioner. Med stöd av paragrafen har Transport- och kommunikationsverket rätt att för tillsynen över 7 § få tillträde till områden, lägenheter och andra sådana utrymmen till vilka tillträde behövs för tillsynen enligt denna lag samt rätt att där utföra inspektioner i anknytning till tillsynen. På grund av hemfridsskyddet enligt 10 § i grundlagen ska rätten att utföra inspektioner dock inte utsträckas till utrymmen som används för boende av permanent natur. I den föreslagna lagen föreskrivs det inte om åtgärder som ingriper i hemfriden. Vid inspektioner ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

19 §. Tvångsmedel. Om byggnadens ägare inte iakttar skyldigheten enligt 7 § att installera en laddningspunkt, ska Transport- och kommunikationsverket uppmana ägaren att rätta till situationen inom en bestämd tidsfrist. Om laddningspunkten inte installeras inom tidsfristen, ska Transport- och kommunikationsverket ålägga byggnadens ägare att installera en laddningspunkt inom en ny tidsfrist.

I artikel 27 i EPBD 2010-direktivet finns bestämmelser om påföljder. Enligt artikel 27 i EPBD 2010-direktivet ska påföljder för överträdelser av bestämmelserna fastställas och alla nödvändiga åtgärder vidtas för att se till att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

20 §. Vite och hot om tvångsutförande. Transport- och kommunikationsverket kan förena ett åläggande som det meddelat med stöd av 19 § med hot om vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad. Bestämmelser om vite och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990).

21 §. Avgifter. I 1 mom. ingår en informativ hänvisning till lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992), med stöd av vilken de allmänna grunderna för när Transport- och kommunikationsverkets prestationer ska vara avgiftsbelagda och för storleken av avgifterna samt övriga grunder för avgifter bestäms.

Enligt 2 mom. ska på de avgifter som tas ut för kommunens tillsyn med stöd av 17 § tillämpas vad som föreskrivs i 145 § i markanvändnings- och bygglagen.

22 §. Sökande av ändring. I paragrafen konstateras att bestämmelser om sökande av ändring vid förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Vad som föreskrivs i den lagen tillämpas också när ändring söks i ett beslut som en kommunal myndighet har fattat med stöd av denna lag.

5 kap. Särskilda bestämmelser

23 §. Ikraftträdande. Enligt 1 mom. föreslås att lagen ska träda i kraft så snart som möjligt. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa EPBD 2018-direktivet senast den 10 mars 2020.

I 2 mom. finns en övergångsbestämmelse enligt vilken vad som föreskrivs i 5, 6, 8, 11 och 12 § ska tillämpas på byggprojekt för vilka ansökan om bygglov görs anhängig den 11 mars 2021 eller därefter. Skyldigheterna enligt 5, 6, 8, 11 och 12 § ska alltså inte tillämpas på ansökningar om bygglov som blir anhängiga före den 11 mars 2021. Enligt artikel 8.6 a i EPBD 2018-direktivet ”får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa punkterna 2, 3 och 5 på specifika kategorier av byggnader om med beaktande av punkterna 2 och 5, bygglovsansökningar eller motsvarande ansökningar har lämnats in senast den 10 mars 2021”.

1.1 Markanvändnings- och bygglagen

126 §. Åtgärdsstillstånd. Det föreslås att 3 mom. ändras så att åtgärdsstillstånd behövs också för byggande av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. Bestämmelser om detta finns i 11–13 § i lagen om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. För byggande av ett sådant system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning som avses i den ovan nämnda lagen behövs beroende på projektets storlek antingen åtgärdsstillstånd eller bygglov.

Syftet med propositionen är att de byggnader som nämns i 117 g § 2 mom. 1–7 punkten i markanvändnings- och bygglagen också ska omfattas av skyldigheterna enligt 11–13 § i lagen om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning. I övrigt föreslås inga ändringar i momentets innehåll.

2 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft så snart som möjligt, eftersom de lagar och andra författningar som är nödvändiga för iakttagandet av EPBD 2018-direktivet måste träda i kraft senast den 10 mars 2020.

3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Den föreslagna lagen om laddningspunkter för elfordon och om beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning behöver granskas med tanke på grundlagen. I synnerhet behöver de skyldigheter som gäller befintliga byggnader i 7 och 13 § i lagförslaget bedömas med tanke på tryggheten av egendomsskyddet i 15 § och de grundläggande rättigheterna i fråga om miljön i 20 § i grundlagen. Lagförslaget 18 § är av betydelse med tanke på tryggheten av privatliv, heder och hemfrid i enlighet med 10 § i grundlagen.

Egendomsskyddet

Enligt 15 § 1 mom. som gäller egendomsskydd i Finlands grundlag (731/1999) är vars och ens egendom tryggad enligt 2 mom. bestäms angående expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning genom lag. I 15 § 1 mom. i grundlagen ingår en allmän klausul om egendomsskydd, utgående från vilken det bl.a. bedöms i vilken mån olika begränsningar av ägarens frihet att använda sin egendom kan tillåtas. Egendomsskyddet enligt momentet innefattar bl.a. den frihet som ägaren i regel har att använda sin egendom. Frågan har behandlats av grundlagsutskottet t.ex. i utlåtandena GrUU 10/2014 rd, GrUU 24/2012 rd och GrUU 6/2010 rd.

Grundlagens 15 § 2 mom. gäller expropriation, dvs. överföring av äganderätt eller annan förmögenhetsrätt från ett privat rättssubjekt till ett annat rättssubjekt på ett sätt som kan genomföras oberoende av den ursprungliga rättsinnehavarens samtycke och i detta avseende ”genom tvång”. Bestämmelserna om expropriation i 15 § 2 mom. i grundlagen gäller situationer där en förmögenhetsrättslig förmån överförs från ett subjekt till ett annat. Grundlagsutskottet har dock i vissa fall ansett att en begränsning av användningen av egendom är så betydande att den till sina faktiska verkningar har jämförts med expropriation. Frågan har behandlats t.ex. i grundlagsutskottets utlåtanden GrUU 8/2017 rd och GrUU 32/2010 rd. Eftersom propositionen inte innehåller några förslag om expropriation eller motsvarande åtgärder, ska förslaget vad gäller 15 § i grundlagen bedömas endast med avseende på begränsning av utnyttjandet av egendom. I den föreslagna regleringen är det fråga om inskränkningar i användningen av egendom.

Egendomsskyddet omfattar rätt för en ägare att disponera och använda egendom samt även rätt att bestämma över den. Ägarens rättigheter kan begränsas genom lag t.ex. genom olika förbud, begränsningar och skyldigheter som gäller användningen av egendom, förutsatt att bestämmelserna uppfyller de allmänna villkoren för en lag som inskränker en grundläggande rättighet. Bedömningen av vad som är godtagbara grunder för att inskränka egendomsskyddet ska basera sig på grundrättssystemet som helhet, där dessutom i synnerhet kravet på exakt och noga avgränsad reglering, proportionalitetskravet och rättsskyddskravet är centrala.

I lagförslaget ingår flera skyldigheter som gäller byggnadens ägare. Skyldigheterna gäller nybyggen, större renoveringar av byggnader och befintliga byggnader. Den föreslagna lagens skyldigheter i fråga om nybyggen (5, 8 § 1 mom. och 11 §) och större renoveringar (6, 8 § 2 mom. och 12 §) är jämförbara med andra skyldigheter som ska beaktas vid nybyggen och som begränsar ägarens användningsrätt och bestämmanderätt. Den som framöver inleder ett byggprojekt ska se till att utöver de krav som gäller för närvarande även kraven enligt den föreslagna lagen uppfylls. Detta kan inverka på kostnaderna för byggandet. Propositionen innebär inga sådana begränsningar i egendomsskyddet att den påverkar ägarens frihet att använda sin egendom (GrUU 25/2014 rd, GrUU 10/2014 rd, GrUU 36/2013 rd). Av de föreslagna skyldigheterna kan särskilt de som gäller nya byggnader i konstitutionellt hänseende anses innebära sådan reglering av användningen av egendom som inte kan anses vara en begränsning av egendomsskyddet.

Den föreslagna lagen innehåller retroaktiva skyldigheter som gäller befintliga byggnadsbestånd. Av de föreslagna skyldigheterna kan som användningsbegränsningar som tydligt riktar sig mot det egendomsskydd som föreskrivs i 15 § i grundlagen betraktas skyldigheterna i fråga om befintliga byggnader (7 och 13 §) och som kan anses vara av betydelse också med tanke på skyddet för avtalsförhållandenas varaktighet. Bestämmelsen om egendomsskydd i 15 § 1 mom. i grundlagen tryggar lagligen uppkomna rättsförhållanden och deras varaktighet, även om förbudet mot retroaktiva ingrepp i sådana förhållandens integritet inte varit en absolut regel i grundlagsutskottets praxis (GrUU 25/2005 rd, GrUU 31/2006 rd och GrUU 4/2008 rd). Bakom skyddet ligger en tanke om att man ska skydda rättssubjektens berättigade förväntningar i ekonomiska frågor (GrUU 13/2003 rd, GrUU 21/2004 rd, 25/2005 rd och GrUU 4/2008 rd). I skyddet för berättigade förväntningar ingår en rätt att lita på att lagstiftningen om viktiga rättigheter och skyldigheter i verksamheten är bestående och att dessa frågor därför inte kan regleras på ett sätt som urholkar parternas rättsliga ställning i oskälig grad (GrUU 45/2002 rd, GrUU 13/2003 rd, GrUU 21/2004 rd, GrUU 25/2005 rd och GrUU 4/2008 rd). Den reglering som ingriper i egendomsskyddet bedömdes av grundlagsutskottet även med tanke på de allmänna förutsättningarna för att begränsa de grundläggande rättigheterna, t.ex. huruvida lagstiftningens syfte kan godkännas och huruvida lagstiftningen är proportionerlig (t.ex. GrUU 63/2002 rd, GrUU 1/2003 rd, GrUU 13/2003 rd, GrUU 21/2004 rd och GrUU 25/2005 rd).

RP 23/2020 rd

I propositionen föreslås det att byggnadens ägare ska åläggas skyldigheter för att den grundläggande rättigheten till miljön ska kunna tryggas. Det föreslås att byggnadens ägares beslutanderätt begränsas till denna del. Grundlagsutskottet har bedömt sådana inskränkningar i användningen av egendom med avseende på bestämmelsen om egendomsskyddet i 15 § 1 mom. i grundlagen och bestämmelsen om ansvar för miljön i 20 § i grundlagen. Frågan har behandlats av grundlagsutskottet t.ex. i utlåtandena GrUU 55/2018 rd, GrUU 10/2014 rd, GrUU 36/2013 rd, GrUU 32/2010 rd, GrUU 20/2010 rd, GrUU 6/2010 rd, GrUU 38/1998 rd och GrUU 21/1996 rd. Genom propositionen eftersträvas en lagstiftningslösning som främjar balansen mellan människor och miljön.

I 1995 års reform av de grundläggande fri- och rättigheterna inkluderades bestämmelsen om de grundläggande rättigheterna i fråga om miljön i 20 § i grundlagens bestämmelser om de grundläggande fri- och rättigheterna. Därför baserar sig bedömningen av begränsningar i användningen av egendom inte längre till alla delar på samma utgångspunkter som före reformen av de grundläggande fri- och rättigheterna. De grunder för miljö-, natur- och landskapsskydd som återfaller på den grundläggande miljö rättigheten enligt 20 § i grundlagen är särskilt vägande vid bedömningen av det aktuella lagstiftningsförslaget, vars syfte är att minska de koldioxidutsläpp som är skadliga för naturen och miljön samt för människors hälsa och att stävja klimatförändringen. Grundlagsutskottet har påpekat att utlåtandena om forsskydd har getts innan den nuvarande bestämmelsen om grundläggande rättigheter i fråga om miljön infördes (GrUU 61/2010 rd och GrUU 8/2007 rd). I sin bedömning av huruvida inskränkningar i användningsrätten är godtagbara och proportionella har grundlagsutskottet lagt särskild vikt vid de grunder som är förankrade i grundlagens 20 §.

Skyldigheten enligt 7 och 13 § i den föreslagna lagen innebär i praktiken att de begränsar rätten för byggnadens ägare att själv bestämma med vilka egenskaper en befintlig byggnad ska utrustas. Skyldigheterna enligt 7 och 13 § i lagförslaget gäller inte bostadshus. Skyldigheten enligt 7 § gäller inte heller byggnader som ägs och används av mikroföretag. Skyldigheten enligt 7 § är begränsad till byggnader där det finns mer än 20 parkeringsplatser. Skyldigheten gäller i regel juridiska personer och i allmänhet större företag. Installation av laddningspunkter gäller sådana parkeringsplatser som är belägna inuti byggnaden eller på den fastighet på vilken byggnaden är belägen. De skyldigheter i 7 § som gäller befintliga byggnader är inte beroende av tillstånd, utan i fråga om dem uppkommer skyldigheten inom en tidsfrist, eftersom det för dessa byggnader ska installeras en laddningspunkt senast den 31 december 2024. Enligt bedömningen i Motiva Oy:s Latauspiste-rapport finns det 50 200 byggnader som inte är bostadshus och har över 20 parkeringsplatser. Från denna siffra ska dock de byggnader dras av som inte uppfyller EPBD-direktivets definition av byggnad, såsom byggnader utan väggar eller byggnader som inte värms upp. Utifrån statistikcentralens indelning av uppvärmningssätt beräknas det finnas cirka 30 000 uppvärmda byggnader. I Latauspiste-rapporten har som kostnad för en normal laddningspunkt använts 1 100–2 300 euro per styck (moms 0), inklusive arbetskostnader. Troligtvis kommer priset på laddningspunkter att sjunka på 2020-talet.

Skyldigheten enligt 13 § har begränsats till att gälla större andra byggnader än bostadshus där energiförbrukningen vanligen är stor. Byggnader av denna storlek ägs i allmänhet av företag och offentliga samfund, i allmänhet inte av fysiska personer. Det har uppskattats att det finns cirka 8 500 byggnader av denna storleksklass. I praktiken har alla byggnader av denna storlek redan automationssystem och största delen av systemen uppdateras till den nivå som krävs enligt direktivet före år 2025 också utan någon styrning. Styrningen gäller ca 1 440–2 015 byggnader där uppdateringen av systemen för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i praktiken infaller 1–5 år tidigare till följd av styrningen genom EPBD 2018-direktivet. Enligt grundlags-

utskottets praxis har lagstiftaren med avseende på egendomsskyddet som regel större rörelseutrymme i en situation när de bestämmelser som inskränker egendomsskyddet gäller börsnoterade bolag eller andra med avseende på sin förmögenhetsmassa betydande juridiska personer jämfört med situationer när bestämmelserna får direkta konsekvenser för de fysiska personerna bakom den juridiska personen (GrUU 55/2018 rd, GrUU 10/2014 rd, GrUU 21/2010 rd, GrUU 9/2008 rd, GrUU 32/2004 rd, GrUU 61/2002 rd och GrUU 34/2000 rd). Miljöskyddet och stävjandet av klimatförändringen kan anses vara sådana samhällseliga intressen som motiverar att de föreslagna bestämmelserna utfärdas. Begränsningar av nyttjanderätten till befintliga byggnader kan anses vara nödvändiga för att klimatmålen ska kunna uppnås och klimatförändringen begränsas. Ett viktigt allmänt intresse talar för en minskning av koldioxidutsläppen och att trafiken ska bli utsläppsfri för att klimatförändringen ska kunna begränsas. En ökning av laddningsinfrastrukturen för elfordon kan anses nödvändig för att koldioxidutsläppen från trafiken ska kunna minskas och antalet elfordon i trafiken öka. Byggandet av en tillräcklig laddningsinfrastruktur för elbilar i rätt tid är för sin del en förutsättning för att elfordonsbeståndet ska bli avsevärt vanligare. Den föreslagna regleringen gagnar förutom samhället också byggnadernas ägare. I större byggnader som avses i 13 § i den föreslagna lagen finns det i allmänhet flera tekniska system, varvid det är möjligt att de fungerar mot varandra t.ex. så att det ena systemet värmer upp och det andra systemet kyl ned. I och med den reform av systemen för fastighetsautomation och fastighetsstyrning som avses i 13 § i den föreslagna lagen kan man säkerställa att olika system fungerar bättre tillsammans i en byggnad. Om byggnadens energiprestanda är effektivare blir energikostnaderna för byggnaden lägre under byggnadens livscykel och medför på så sätt besparingar för byggnadens ägare. Tack vare systemen för fastighetsautomation och fastighetsstyrning kan man förvänta sig att få god inomhusluft på ett energieffektivt sätt och att reformen därmed också har hälsoeffekter. Även i sådana situationer som avses i 7 § i den föreslagna lagen kommer byggandet av laddningsinfrastruktur att ha en positiv inverkan på befintliga byggnaders värde och samtidigt för sin del indirekt påverka luftkvaliteten, när man i och med den eldrivna trafiken kan minska på koldioxidutsläppen.

I 7 och 13 § i lagförslaget föreslås att byggnadens ägare får en tid på nästan fem år för att förbereda sig för att fullgöra skyldigheten. Det är alltså fråga om en relativt lång tid under vilken byggnadens ägare ska kunna förbereda sig för att fullgöra skyldigheten innan den blir förpliktande.

När det gäller ersättningskyldigheten i anslutning till användningsbegränsningar har grundlagsutskottet ansett att det av 15 § 1 mom. i grundlagen inte följer något krav på att ersätta ägaren för vilken inskränkning av användningen som helst och inte något krav på full ersättning när ersättningar beviljas. Enligt utskottets tolkningspraxis är ersättning för inskränkning i användningen av egendomen bara en delfaktor som inverkar på den samlade bedömningen och som tas i beaktande vid bedömningen av om en begränsning i rätten att använda egendom är tillåten eller inte med avseende på grundlagsskyddet för egendom (t.ex. GrUU 10/2014 rd, GrUU 24/2012 rd, GrUU 20/2010 rd och GrUU 6/2010 rd).

De föreslagna bestämmelserna är exakta och noggrant avgränsade. De kan anses stå i rätt proportion till uppnåendet av klimatmålet. För nybyggen och byggnader som renoveras i stor skala har det föreslagits mer ambitiösa krav än den grundläggande nivån enligt EPBD 2018-direktivet, men för befintliga byggnader föreslås krav i enlighet med den grundläggande nivån enligt EPBD 2018-direktivet. De föreslagna bestämmelserna kan anses nödvändiga för att EPBD 2018-direktivet ska kunna genomföras fullt ut.

Ansvar för miljön

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Ansvar för miljön enligt bestämmelsen konkretiseras genom materiell lagstiftning. Bestämmelsen tillämpas såväl på åtgärder för att hindra att miljön förstörs eller förorenas som på aktiva åtgärder som gynnar naturen. Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön.

Syftet med propositionen är att främja spridningen av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning och öka mängden infrastruktur för laddningspunkter för elfordon i anslutning till byggnader för att begränsa den tilltagande klimatförändringen. Dessa mål är väl förenliga med den grundläggande rättigheten till miljö enligt 20 § i grundlagen, eftersom det föreslagna lagförslaget för sin del tryggar tillgodoseendet av den grundläggande miljörätten.

I propositionen ingår skyldigheter som gäller byggnadens ägare och som har betydelse vid bedömningen av skyldigheten enligt grundlagens 20 § 2 mom., enligt vilken det allmänna ska verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Syftet med de föreslagna bestämmelserna är att tillförsäkra alla en sund miljö så att det för byggnadens ägare föreslås obligatoriska skyldigheter att bygga laddningsinfrastruktur för elfordon och system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i syfte att begränsa klimatförändringen.

Propositionen tryggar å ena sidan den grundläggande rättigheten till miljö och begränsar å andra sidan den grundläggande rättigheten till egendomsskydd. Närmare bestämmelser om äganderättsligt skydd finns i föregående avsnitt "Egendomsskyddet".

Skydd för privatlivet

Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter utfärdas genom lag.

I 18 § i lagförslaget föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets rätt att utföra inspektioner. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska ha rätt att för tillsynen över lagen få tillträde till områden, lägenheter eller andra sådana utrymmen till vilka tillträde behövs för tillsynen enligt den föreslagna lagen samt rätt att där utföra inspektioner som anknyter till tillsynen. Med beaktande av grundlagsutskottets tidigare tolkningspraxis har inspektionsrätten inte utsträckts till utrymmen som används för boende av permanent natur. Frågan har behandlats t.ex. i grundlagsutskottets utlåtanden GrUU 6/2010 rd och GrUU 65/2010 rd. I 18 § i lagförslaget har tagits in en sådan hänvisning till 39 § i förvaltningslagen som grundlagsutskottet förutsätter. Grundlagsutskottet har ansett (GrUU 5/2010 rd, GrUU 32/2010 rd, GrUU 5/2013 rd) att när det är fråga om inspektioner som har karaktären av tillsyn ska tillsynsbestämmelsen innehålla en hänvisning till 39 § i förvaltningslagen för att fullgoda processer och rättssäkerhetsgarantier för detta ska säkerställas. Den föreslagna regleringen bedöms inte vara problematisk med tanke på 10 § i grundlagen.

Regeringen anser att det i propositionen inte föreslås sådana ändringar som skulle medföra att den inte kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Med tanke på de författningsrättsliga aspekter som är förknippade med propositionen anser regeringen ändå att ett utlåtande om propositionen bör begäras av grundlagsutskottet.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Genom denna lag genomförs vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet.

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning.

Denna lag tillämpas endast på sådana byggnader där energi används för att påverka inomhusklimatet.

Bestämmelserna i 8, 9, 16, 17 och 21–23 § tillämpas emellertid även på parkeringshus som är avsedda för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus, även om det i parkeringshuset inte används energi för att påverka inomhusklimatet.

Denna lag tillämpas inte på byggnader som används av försvarsförvaltningen.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *beredskap för laddningspunkter* kanaler eller andra ledningsvägar i vilka senare kan installeras kablage som behövs för laddningspunkter för elfordon, samt kablage för laddningspunkter för elfordon

2) *bostadshus* en byggnad som är avsedd för boende där minst hälften av våningsytan används för boende,

3) *större renovering* en renovering där de på återuppbyggnadskostnaderna baserade totala kostnaderna för renoveringen av klimatskalet eller byggnadens installationssystem överstiger 25 procent av byggnadens värde, exklusive värdet av den mark där byggnaden är belägen,

4) *system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning* ett system som omfattar produkter, programvara och tekniskt underhåll som kan stödja en energieffektiv, ekonomisk och säker drift av byggnadens installationssystem genom automatisk styrning och genom att underlätta den manuella hanteringen av byggnadens installationssystem,

5) *uppvärmningssystem* en kombination av de komponenter som krävs för att åstadkomma en form av behandling av inomhusluft genom vilken temperaturen kan höjas,

6) *luftkonditioneringssystem* en kombination av de komponenter som krävs för att åstadkomma en form av behandling av inomhusluft, genom vilken temperaturen kan kontrolleras eller sänkas,

7) *nominell effekt* den maximala värmeeffekt, uttryckt i kilowatt, som tillverkaren fastställt och garanterar vid kontinuerlig drift om de av tillverkaren angivna verkningsgraderna respekteras,

8) *byggnadens installationssystem* teknisk utrustning för rumsuppvärmning, rumskylning, ventilation, varmvatten för hushållsbruk, fast belysning, fastighetsautomation och tillhörande reglering, platsbaserad elproduktion, eller en kombination därav, inklusive sådana system som utnyttjar energi från förnybara energikällor, i en byggnad eller en byggnadsenhet,

9) *tekniskt genomförbar lösning* en lösning som kan genomföras utan att väsentliga ändringar genomförs i byggnaden eller dess uppvärmnings-, kylnings- eller ventilationssystem eller en kombination därav,

10) *ekonomiskt genomförbar lösning* en lösning där den förväntade totala nyttan av investeringarna är större än investerings- och driftskostnaderna.

4 §

Förhållande till annan lagstiftning

Bestämmelser om tillsyn över bygglov och åtgärdstillstånd utfärdade av kommunens byggnadstillsynsmyndighet finns i markanvändnings- och bygglagen (132/1999).

Bestämmelser om krav på för allmänheten tillgängliga laddningsstationer finns i lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017).

2 kap.

Laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader

5 §

Utrustande av nya byggnader med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter

Den som påbörjar ett byggprojekt ska se till att det planeras och installeras laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter i byggnaden i enlighet med denna lag, om det är fråga om en sådan ny byggnad för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen.

I ett nytt bostadshus med mer än 4 parkeringsplatser ska det installeras beredskap för laddningspunkter så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt.

I en sådan ny byggnad som inte är ett bostadshus och som har mer än 10 parkeringsplatser ska det installeras en laddningspunkt för snabbladdning eller alternativt

- 1) minst en laddningspunkt för normalladdning om det finns 11–50 parkeringsplatser,
- 2) minst två laddningspunkter för normalladdning om det finns 51–100 parkeringsplatser,
- 3) minst tre laddningspunkter för normalladdning om det finns mer än 100 parkeringsplatser.

Utöver vad som föreskrivs i 3 mom. ska det i sådana nya byggnader som inte är bostadshus och som har 11–30 parkeringsplatser installeras beredskap för laddningspunkter på minst 50 procent av parkeringsplatserna. Om det finns mer än 30 parkeringsplatser ska beredskap för laddningspunkter installeras på minst 20 procent av parkeringsplatserna, dock så att det finns beredskap för laddningspunkter på minst 15 parkeringsplatser. Om det installeras en laddningspunkt på en parkeringsplats, uppfylls kravet på beredskap för laddningspunkter för den parkeringsplatsen.

Skyldigheterna enligt 2–4 mom. gäller parkeringsplatser som är belägna inuti byggnaden eller på den fastighet på vilken byggnaden är belägen.

6 §

Utrustande av byggnader som genomgår större renoveringar med laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter

Den som påbörjar ett byggprojekt ska se till att det planeras och installeras laddningspunkter för elfordon eller beredskap för sådana laddningspunkter i byggnaden i enlighet med denna lag, om det är fråga om en större renovering för vilken det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen.

I ett sådant bostadshus där det görs en större renovering och där det finns mer än 4 parkeringsplatser ska det installeras beredskap för laddningspunkter så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt.

I en sådan byggnad som inte är ett bostadshus, där det görs en större renovering och där det finns mer än 10 parkeringsplatser ska det installeras en laddningspunkt för snabbladdning eller alternativt

- 1) minst en laddningspunkt för normalladdning om det finns 11–50 parkeringsplatser,
- 2) minst två laddningspunkter för normalladdning om det finns 51–100 parkeringsplatser,
- 3) minst tre laddningspunkter för normalladdning om det finns mer än 100 parkeringsplatser.

RP 23/2020 rd

Utöver vad som föreskrivs i 3 mom. ska det i sådana byggnader som inte är bostadshus och som har 11–30 parkeringsplatser installeras beredskap för laddningspunkter på minst 50 procent av parkeringsplatserna. Om det finns mer än 30 parkeringsplatser ska beredskap för laddningspunkter installeras på minst 20 procent av parkeringsplatserna, dock så att det finns beredskap för laddningspunkter på minst 15 parkeringsplatser. Om det har installerats en laddningspunkt på en parkeringsplats, uppfylls kravet på beredskap för laddningspunkter för den parkeringsplatsen.

Vad som i 2–4 mom. föreskrivs gäller sådana byggnader där

- 1) parkeringsplatserna är belägna inuti byggnaden och renoveringen omfattar byggnadens parkeringsplatser eller byggnadens elsystem, eller
- 2) parkeringsplatserna är belägna på den fastighet på vilken byggnaden är belägen och renoveringen omfattar parkeringsplatserna eller parkeringsplatsernas elsystem.

7 §

Utrustande av befintliga byggnader med laddningspunkter för elfordon

Byggnadens ägare ska se till att ibrukvarande byggnader som inte är bostadshus och som har mer än 20 parkeringsplatser inuti byggnaden eller på fastigheten har minst en laddningspunkt senast den 31 december 2024.

8 §

Utrustande av parkeringshus med beredskap för laddningspunkter för elfordon

Den som påbörjar byggandet av ett nytt parkeringshus som är avsett för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus ska se till att det planeras och installeras beredskap för laddningspunkter för elfordon i parkeringshuset så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt, om det är fråga om ett sådant projekt för vilket det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen.

Den som påbörjar en större renovering av ett parkeringshus som är avsett för ordnande av parkering för ett eller flera bostadshus ska se till att det planeras och installeras beredskap för laddningspunkter för elfordon i parkeringshuset så att det på varje parkeringsplats senare kan installeras en laddningspunkt, om det är fråga om ett sådant projekt för vilket det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen.

9 §

Krav som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter

De laddningspunkter som avses i 5–8 § ska till sina tekniska egenskaper utgöra sådana normala eller snabba laddningsstationer som avses i de tekniska specifikationerna i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Den beredskap för laddningspunkter som avses i 5, 6 och 8 § ska vara sådan att det på parkeringsplatsen senare kan installeras en laddningspunkt som överensstämmer med de tekniska specifikationer som avses i 1 mom.

De laddningspunkter som avses i 5–7 § kan också vara sådana för allmänheten tillgängliga laddningsstationer som avses i lagen om distribution av alternativa trafikbränslen.

Bland de laddningspunkter som avses i 5 § 3 mom. och 6 § 3 mom. ska det finnas minst en laddningspunkt som är tillgänglig för alla på en parkeringsplats som är minst 3,6 meter bred och minst 5,0 meter lång.

10 §

Undantag som gäller laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter

Vad som föreskrivs i 5 § 3 och 4 mom. och 6 § 3 och 4 mom. gäller inte installation av laddningspunkter eller beredskap för laddningspunkter i byggnader som ägs och används av sådana mikroföretag som avses i kommissionens rekommendation 2003/361/EG om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

3 kap.

System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

11 §

Utrustande av nya byggnader med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Den som påbörjar ett byggprojekt ska se till att det planeras och installeras ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i byggnaden, om det är fråga om en sådan ny byggnad som inte är ett bostadshus och för vilket det ska ansökas om bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen. Ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning ska installeras i byggnader där den nominella effekten hos uppvärmningssystemet eller utrymmenas kombinerade uppvärmnings- och ventilationssystem överstiger 290 kilowatt och i byggnader där den nominella effekten hos luftkonditioneringssystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet överstiger 290 kilowatt.

12 §

Utrustande av byggnader som är föremål för renoverings- och ändringsarbeten med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Vid ansökan om i 125 § i markanvändnings- och bygglagen avsett bygglov eller i 126 § i den lagen avsett åtgärdstillstånd för renoverings- och ändringsarbeten som gäller uppvärmnings- eller ventilationssystem i en byggnad som inte är ett bostadshus, ska den som påbörjar byggprojektet se till att det planeras och installeras ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i byggnaden. Ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning ska installeras i sådana byggnader där uppvärmningssystemet eller det kombinerade rumsuppvärmnings- och ventilationssystemet har en nominell effekt som överstiger 290 kilowatt och i byggnader där luftkonditioneringssystemet eller det kombinerade luftkonditionerings- och ventilationssystemet har en nominell effekt som överstiger 290 kilowatt.

RP 23/2020 rd

13 §

Utrustande av befintliga byggnader med system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Byggnadens ägare ska se till att en ibrukvarande byggnad som inte är ett bostadshus och som har ett uppvärmningssystem eller kombinerat rumsuppvärmnings- och ventilationssystem med en nominell effekt som överstiger 290 kilowatt har utrustats med ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning senast den 31 december 2024.

Byggnadens ägare ska se till att en ibrukvarande byggnad som inte är ett bostadshus och som har ett ventilationssystem eller kombinerat luftkonditionerings- och ventilationssystem med en nominell effekt som överstiger 290 kilowatt har utrustats med ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning senast den 31 december 2024.

14 §

Krav som gäller system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

System för fastighetsautomation och fastighetsstyrning som avses i 11–13 § ska kunna fylla följande funktioner:

- 1) fortlöpande övervaka, registrera, analysera och göra det möjligt att anpassa energianvändningen,
- 2) fastställa riktmärken för en byggnads energiprestanda, upptäcka effektivitetsförluster i byggnadens installationssystem och informera den person som är ansvarig för anläggningarna eller för den tekniska fastighetsförvaltningen om möjligheter till förbättrad energiprestanda, och
- 3) möjliggöra kommunikation med anslutna installationssystem i byggnaden och med andra anordningar inuti byggnaden, och vara driftskompatibla med installationssystem i byggnaden som är baserade på olika typer av äganderättsligt skyddad teknik, som omfattar olika produkter och som kommer från olika tillverkare.

15 §

Undantag från skyldigheten att installera ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning

Vad som föreskrivs i 12 och 13 § ska inte tillämpas, om

- 1) installationen av ett system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning inte är tekniskt eller ekonomiskt genomförbart,
- 2) byggnaden har ett sådant uppvärmnings- eller luftkonditioneringsystem som inte går att styra automatiskt, eller
- 3) kraven enligt 14 § kan uppfyllas genom en helhet bestående av flera system, som också kan hänföra sig till flera byggnader.

4 kap.

Myndigheter och tillsyn

16 §

Ministeriets uppgifter

Miljöministeriet svarar för den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av verksamheten enligt denna lag.

17 §

Tillsynsmyndighet

Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av 7 §.
Kommunens byggnadstillsynsmyndighet ska utöva tillsyn över efterlevnaden av 5, 6, 8 och 11–13 § i samband med övervakningen av projekt som kräver tillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen. På tillsynen tillämpas markanvändnings- och bygglagen. Av de tvångsmedel som anges i den lagen får kommunens byggnadstillsynsmyndighet dock endast använda sig av de som avses i 182 och 183 § i den lagen vid tillsynen över efterlevnaden av denna lag.

18 §

Rätt att utföra inspektioner

Transport- och kommunikationsverket har rätt att för tillsynen över 7 § få tillträde till områden, lägenheter och andra utrymmen till vilka tillträde behövs för tillsynen samt rätt att där utföra inspektioner i anknytning till tillsynen. Inspektionsrätten omfattar dock inte utrymmen som används för boende av permanent natur. Vid inspektionen ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

19 §

Tvångsmedel

Om byggnadens ägare inte iakttar skyldigheten enligt 7 § att installera en laddningspunkt, ska Transport- och kommunikationsverket uppmana ägaren att avhjälpa situationen inom en tidsfrist som verket bestämmer. Om laddningspunkten inte installeras inom denna tidsfrist, ska Transport- och kommunikationsverket förordna byggnadens ägare att installera en laddningspunkt inom en ny tidsfrist som verket bestämmer.

RP 23/2020 rd

20 §

Vite och hot om tvångsutförande

Transport- och kommunikationsverket kan förena ett förordnande som meddelas med stöd av 19 § med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad. Bestämmelser om vite och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990).

21 §

Avgifter

Bestämmelser om de allmänna grunderna för när Transport- och kommunikationsverkets prestationer enligt denna lag ska vara avgiftsbelagda och för storleken av de avgifter som tas ut för prestationerna samt om övriga grunder för avgifterna finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

På avgifter som tas ut för den tillsyn enligt 17 § som utövas av kommunen tillämpas vad som föreskrivs i 145 § i markanvändnings- och bygglagen.

22 §

Sökande av ändring

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Vad som föreskrivs i den lagen ska också tillämpas när ändring söks i ett beslut som en kommunal myndighet har fattat med stöd av denna lag.

5 kap.

Särskilda bestämmelser

23 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Vad som föreskrivs i 5, 6, 8, 11 och 12 § tillämpas på byggprojekt för vilka ansökan om bygglov blir anhängig den 11 mars 2021 eller därefter.

2.

Lag

om ändring av 126 § i markanvändnings- och bygglagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) 126 § 3 mom., sådant det lyder i lag 958/2012, som följer:

126 §

Åtgärdsstillstånd

Åtgärdsstillstånd behövs också för att ändra en byggnads fasad samt för byte av byggnadsdelar eller installationssystem när detta kan ha stor inverkan på byggnadens energiprestanda. I fråga om en byggnad vars energiprestanda inte behöver förbättras på det sätt som föreskrivs i 117 g § 2 mom. behövs emellertid inget åtgärdsstillstånd, om det inte är fråga om byggande av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i enlighet med 11–13 § i lagen om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 19 mars 2020

Statsminister

Sanna Marin

Miljö- och klimatminister Krista Mikkonen

2.

Lag

om ändring av 126 § i markanvändnings- och bygglagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) 126 § 3 mom., sådant det lyder i lag
958/2012, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

126 §

Åtgärdsstillstånd

Åtgärdsstillstånd behövs också för att ändra en byggnads fasad samt för byte av byggnadsdelar eller installationssystem när detta kan ha stor inverkan på byggnadens energiprestanda. *Åtgärdsstillstånd behövs dock inte i fråga om en byggnad vars energiprestanda inte behöver förbättras på det sätt som föreskrivs i 117 g § 2 mom.*

126 §

Åtgärdsstillstånd

Åtgärdsstillstånd behövs också för att ändra en byggnads fasad samt för byte av byggnadsdelar eller installationssystem när detta kan ha stor inverkan på byggnadens energiprestanda. *I fråga om en byggnad vars energiprestanda inte behöver förbättras på det sätt som föreskrivs i 117 g § 2 mom. behövs emellertid inget åtgärdsstillstånd om det inte är fråga om byggande av system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning i enlighet med 11–13 § i lagen om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning (/).*

Denna lag träder i kraft den 20 .
