



# Vastaus eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan selvityspyyntöön vastinekuulemisessa 4.6.2024, HE 52/2024 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta pyysi liikenne- ja viestintäministeriötä 5.6.2024 pidetyssä vastinekuulemisessa selvittämään, missä tilanteissa yhdistyksen voidaan katsoa harjoittavan taloudellista toimintaa ja millä edellytyksillä Suomessa eri yhdistykset olisivat suljettuja rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain (733/2020, jäljempänä *latauspistelaki*) 7 §:n soveltamisalan ulkopuolelle.

Lisäksi pyydettiin selvittämään rakennusten energiatehokkuudesta annetun direktiivin (EU) 2018/844 (jäljempänä *direktiivi*) 8 artiklan 3 kohdan kansallista täytäntöönpanoa ja sen perusteita Saksassa.

Alla on liikenne- ja viestintäministeriön vastaus valiokunnan pyyntöihin. Selvitys on laadittu Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijanjäseniä hyödyntäen.

## 1. Taloudellisen toiminnan määritelmä

Latauspistelain 17 §:n 1 momentin mukaisesti toimivaltainen viranomainen 7 §:n osalta on Liikenne- ja viestintävirasto, joka pykälää soveltaa ja viime kädessä tekee tapauskohtaisen arvioinnin perusteella toimivaltaansa kuuluvat päätökset. Liikenne- ja viestintäministeriö tuo valiokunnan tietoon sen, mitä EU-oikeudessa on yrityksen määritelmästä ja siihen liittyvästä taloudellisen toiminnan käsitteestä sanottu.

Latauspistelain 7 §:n mukaan rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31.12.2024.

Mainitulla pykälällä on kansallisesti täytäntöönpanttu direktiivin 8 artiklan 3 kohta, jonka mukaan jäsenvaltiot säätävät viimeistään 1.1.2025 vaatimukset latauspisteiden vähimmäismäärän asentamisesta kaikkiin sellaisiin muihin kuin asuinrakennuksiin, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa.

Mainitun artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat päättää olla säätämättä tai soveltamatta 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia rakennuksiin, jotka ovat pienten ja keskisuurten yritysten omistuksessa ja käytössä, sellaisina kuin ne on määritelty komission suosituksen 2003/361/EY (\*4) liitteessä olevassa I osastossa.

Tämä poikkeusmahdollisuus on Suomessa täytäntöönpanttu latauspistelain 10 §:llä, jonka mukaan mitä 5 §:n 3 ja 4 momentissa, 6 §:n 3 ja 4 momentissa ja **7 §:ssä** säädetään, ei koske



latauspisteiden eikä latauspistevalmiuden asentamista mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä annetussa komission suosituksessa 2003/361/EY tarkoitettujen **mikroyritysten** omistuksessa ja käytössä olevien rakennusten yhteyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriö tarkentaa vastinekuulemisessa sanottua siltä osin, että Suomessa latauspistelain 10 §:n mukainen poikkeusmahdollisuus on siis rajattu vain mainitun komission suosituksen tarkoittamiin mikroyrityksiin. Direktiivin 8 artiklan 4 kohta sallisi poikkeuksen soveltamisen myös pieniin ja keskisuuuriin yrityksiin.

Latauspistelain 10 §:ssä viitatus komission suosituksen liitteen 1 artiklan mukaan yrityksiksi katsotaan niiden **oikeudellisesta muodosta riippumatta kaikki yksiköt, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa**. Yrityksiksi katsotaan erityisesti yksiköt, jotka harjoittavat käsiteollista toimintaa tai muuta toimintaa yksin tai perheen voimin, henkilöyhtiöt taikka **taloudellista toimintaa säännöllisesti harjoittavat yhdistykset**.

Komission tiedonanto 2016/C 262/01 (jäljempänä *tiedonanto*) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdasta ottaa kantaa yrityksen määritelmään valtiontukisääntöjen näkökulmasta. Tiedonannossa todetaan, että **Euroopan unionin tuomioistuin on määritellyt yritykset taloudellista toimintaa harjoittaviksi yksiköiksi, riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta**. Tietyn yksikön luokittelu yritykseksi riippuu siis sen **toimintojen luonteesta**.

Taloudellisen ja muun kuin taloudellisen toiminnan välisen eron selventämiseksi unionin tuomioistuin on johdonmukaisesti katsonut, **että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan markkinoilla**. Se, onko tietyille palveluille markkinat, voi riippua siitä, kuinka kyseiset palvelut on järjestetty asianomaisessa jäsenvaltiossa, ja voi sen vuoksi vaihdella jäsenvaltiosta toiseen. Lisäksi poliittisten valintojen tai taloudellisen kehityksen seurauksena tietyn toiminnan luokittelu voi muuttua ajan mittaan. Mikä ei ole tänään taloudellista toimintaa, voi muuttua sellaiseksi tulevaisuudessa ja päinvastoin.

Tiedonannon mukaan **ei ole mahdollista antaa tyhjentävää luetteloa toiminnoista, jotka olisi aina katsottavissa taloudelliseksi tai ei-taloudelliseksi toiminnaksi**.

-----

**Liikenne- ja viestintäviraston tulkin (5.6.2024) mukaan taloudellista toimintaa on ainakin kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluita tarjotaan markkinoilla**. Liikenne- ja viestintävirasto tuo lisäksi esille, että latauspistelain 10 §:ssä viitatus suosituksen mukaan yrityksinä ovat kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta. Suosituksen mukaan yrityksiksi katsotaan erityisesti myös yksiköt, jotka harjoittavat käsiteollista toimintaa tai muuta toimintaa yksin tai perheen voimin, henkilöyhtiöt taikka taloudellista toimintaa säännöllisesti harjoittavat yhdistykset. Mikroyritys määritellään yritykseksi, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 10 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 2 miljoonaa euroa.

Liikenne- ja viestintävirastoon on tullut tiedusteluja latauspistelain 10 §:n mikroyrityksiä koskevan poikkeusmahdollisuuden soveltamiseen liittyen. Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan useissa tapauksissa latauspisteen asentamisvelvoite ratkeaisi jo **latauspisteen asentamisvelvoitteeseen liittyvien perusedellytysten huolellisella selvittämisellä**, eikä



poikkeussäännöksen soveltamiselle ole välttämättä tarvetta. Perusedellytyksillä tarkoitetaan tässä yhteydessä latauslain 7 §:n soveltamiseen liittyviä edellytyksiä, kuten esimerkiksi kiinteistön rajojen selvittämistä; sen selvittämistä, onko kiinteistöllä käytössä oleva rakennus ja mikä on kiinteistölle osoitettujen parkkipaikkojen lukumäärä jne. Usein esimerkiksi yhtenäiseltä alueelta vaikuttava alue (esimerkiksi urheilukentät ympäristöineen) koostuvatkin useista eri kiinteistöistä ja parkkipaikat saattavat sijaita eri kiinteistöllä kuin rakennus, jolloin latauspisteen asentamisvelvoitetta ei ole.

Mikäli kiinteistön osalta ei puolestaan ole saatavilla selvitystä kunnan vaatimista parkkipaikoista, on Liikenne- ja viestintävirasto katsonut, ettei latauspisteen asentamisvelvoitetta voida välttämättä edes edellyttää. Tällaisia tilanteita voi tulla vastaan esimerkiksi erityisen vanhojen kiinteistöjen osalta. Liikenne- ja viestintävirasto ei anna latauspisteen asentamisvelvoitteesta ennakkoratkaisuja, sillä latauspistelaki ei tätä mahdollista.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että ratkaisut latauspistelain 10 §:n soveltamisesta ja siitä, katsotaanko yhteisön harjoittavan säännöllistä taloudellista toimintaa, voidaan tehdä tapauskohtaisesti vasta sen jälkeen, kun käsiteltävään tapaukseen on kuultu asianosaisia ja saatu tarvittavat selvitykset.

## 2. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin 8.3 artiklan täytäntöönpanon Saksan malli

Liikenne- ja viestintäministeriötä pyydettiin selvittämään, miten rakennusten energiatehokkuudesta annetun direktiivin (EU) 2018/844, jäljempänä *direktiivi*) 8 artiklan 3 kohta on täytäntöön pantu Saksassa.

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että direktiivin täytäntöönpano kuuluu kansallisesti ympäristöministeriön hallinnonalalle. Liikenne- ja viestintäministeriö tuo valiokunnan pyynnöstä valiokunnalle tiedoksi seuraavaa:

Direktiivin 8 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltiot säätävät viimeistään 1.1.2025 vaatimukset latauspisteiden vähimmäismäärän asentamisesta kaikkiin sellaisiin muihin kuin asuinrakennuksiin, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa. Vaatimus on siten artiklan tekstin perusteella rakennuskohtainen.

Saksassa mainittu kohta on pantu kansallisesti täytäntöön omistajakohtaisesti eli siten, että jos samalla omistajalla on useita mainitussa kohdassa tarkoitettua velvoitteen alaisia kiinteistöjä, Saksan lainsäädäntö antaa mahdollisuuden tarkastella näitä kiinteistöjä kokonaisuutena. Tällöin omistaja voi asentaa joko yhden latauspisteen jokaiselle kiinteistölle tai asentaa niitä keskitetysti vain osalle velvoitteen alaisista kiinteistöistä, kunhan asennettavien latauspisteiden kokonaismäärä ei laske.<sup>1</sup>

Komission suosituksen (EU) 2019/1019 rakennusten nykyaikaistamisesta<sup>2</sup> alaluvussa 3.3.4 käsitellään latauspisteiden vähimmäismäärän asentamista koskevat vaatimukset rakennusten energiatehokkuutta koskevan direktiivin 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Suosituksen mukaan jäsenvaltioita edellytetään säätämään vaatimukset latauspisteiden vähimmäismäärän

<sup>1</sup> Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität\* (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG) § 10, [https://www.gesetze-im-internet.de/geig/\\_10.html](https://www.gesetze-im-internet.de/geig/_10.html), käyty 5.6.2024.

<sup>2</sup> EUR-Lex - 32019H1019 - EN - EUR-Lex (europa.eu), käyty 5.6.2024.



asentamisesta *kaikkiin* sellaisiin muihin kuin asuinrakennuksiin, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa. Jäsenvaltioiden direktiivin 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti säätämiä vaatimuksia sovelletaan erikseen kuhunkin muuhun kuin asuinrakennukseen, jotka ovat olemassa 1.1.2025 ja joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa.