Ohje sähköautojen latauspisteiden toteuttamiseksi



KIINTEISTÖLIITTO
Kotisi asialla

Sisällys

Mistä liikkeelle? 3

Yhtiön sähköverkon kunto ja kapasiteetti 3

Laki velvoittaa latauspistevalmiuden toteuttamiseen laajan korjaushankkeen yhteydessä 3

Turvalliset latausratkaisut 4

Päätöksentekomenettely sähköautojen latauspisteitä toteutettaessa 4

Latauslaitteita yhtiön hallinnassa oleville autopaikoille 5

Muutokset yhtiön sähköverkkoon ja/tai sähköliittymään 5

Latauspisteiden rakentaminen osakasvähemmistön hankkeena 6

Latauslaite autopaikalle osakkeenomistajan muutostyönä 7

Latauslaitteita osakkaiden hallinnassa oleville autopaikoille 9

Yhtiön hanke 1. 9

Yhtiön hanke 2. 10

Osakasvähemmistön hanke 11

Latauslaite autopaikalle osakkeenomistajan muutostyönä 11

Kun toteutetaan latausjärjestelmä sekä yhtiön että osakkaiden hallitsemille autopaikoille 14

Sähkönkulutuksen korvaaminen 15

Kunnossapitovastuu latauslaitteesta 16

Yhdenvertaisen kohtelun periaate 17

Leasing 17

Tuki latauspistevalmiuden luomiseen 18

Sanasto	
Latauslaite	Fyysinen laite, johon latauskaapeli kiinnitetään tai johon se on kiinteästi asennettu.
Latauspiste	Paikka, jossa voidaan ladata yhtä täyssähkö autoa tai ladattavaa hybridiä kerrallaan.
Latausasema	Yhden tai useamman latauspisteen muodostama kokonaisuus.
Sähköauto	Tässä ohjeessa sähköautoilla tarkoitetaan sekä täyssähköautoja että ladattavia hybridejä.

Mistä liikkeelle?

Yhtiön sähköverkon kunto ja kapasiteetti

Koska taloyhtiöitä on eri-ikäisiä, myös niiden sähköverkkojen kunto ja kapasiteetti vaihtelevat. Tämä liittyy olennaisesti kysymykseen:

- toteutettavien latauspisteiden määrästä
- valittavasta tekniikasta / ratkaisuista

Ensimmäisenä tulee selvittää yhtiön sähköverkon kunto, erityisesti autopaikkojen osalta ja sähköjärjestelmän kapasiteetti. Tämä kartoitus voidaan päättää teettää hallituksen toimesta ja kattaa kustannukset hoitovastikkeilla. Kustannus on yleensä noin 500–1000 euron luokkaa.

Laki velvoittaa latauspistevalmiuden toteuttamiseen laajan korjaushankkeen yhteydessä

Latauspistelain (Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä, 733/2020) mukaan asuinrakennukseen, jonka yhteydessä on enemmän kuin neljä pysäköintipaikkaa, on laajamittaisen korjauksen yhteydessä asennettava latauspistevalmius siten, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa latauspiste. Velvoite koskee myös yhden tai useamman asuinrakennuksen pysäköinnin järjestämiseen tarkoitettua pysäköintitaloa.

Keskinäisiä kiinteistöosakeyhtiöitä koskevat puolestaan lain muuta kuin asuinrakennusta koskevat velvoitteet, joiden mukaan rakennukseen, jonka yhteydessä sijaitsee yli kymmenen pysäköintipaikkaa, on toteutettava latauspistevalmius 50 % paikoista ja lisäksi käyttövalmis latauspiste tai -pisteitä pysäköintipaikkojen lukumäärästä ja lataustehosta riippuen.

Latauspistevalmiudella tarkoitetaan lain mukaan putkitusta tai muita johtoteitä, joihin voidaan myöhemmin asentaa tarvittava kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten. Valmius voidaan toteuttaa myös asentamalla valmis kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten.

"Mikä on laajamittainen korjaushanke?"

Velvoitteen mukaisessa laajamittaisessa korjaushankkeessa on kyse rakennushankkeesta, johon on haettava rakennuslupaa, ja jossa rakennuksen vaippaan tai rakennuksen teknisiin järjestelmiin liittyvien korjausten jälleenrakentamiskustannuksiin perustuvat kokonaiskustannukset ovat yli 25 prosenttia rakennuksen arvosta, rakennusmaan arvo pois lukien. Lisäksi edellytyksenä on, että korjaustoimet kattavat rakennuksen pysäköintipaikat tai rakennuksen sähköjärjestelmän. Jos pysäköintipaikat sijaitsevat rakennuksen ulkopuolella, mutta kuitenkin samalla kiinteistöllä kuin rakennus, vaatimusta sovelletaan vain, jos korjaukset kattavat pysäköintipaikat tai pysäköintipaikkojen sähköjärjestelmän.

Laki tuli voimaan 11.11.2020, ja asuinrakennuksia koskeva velvoite latauspistevalmiuden toteuttamiseen koskee laajamittaista korjaushanketta, jota koskeva lupahakemus on tullut vireille 11.3.2021 tai sen jälkeen.

Turvalliset latausratkaisut

Valittavien ratkaisujen tulee olla turvallisia. Sähköä lataukseen ei koskaan saa ottaa jatkojohdolla. Mitä vanhempi pysäköintialue, sen epätodennäköisempää on, että lämpötolpasta tai muusta kotitalouspistorasiasta lataaminen olisi muutoinkaan turvallista. Kotitalouspistorasioiden ja lämpötolppien Schuko-pistokkeet voivat ylipäätään soveltua vain tilapäiseen lataukseen. Latauksen hitaudesta johtuen ne soveltuvat tilapäisenä ratkaisunakin käytännössä lähinnä lataushybridien lataukseen (Seskon standardi).

"Sähköä lataukseen ei koskaan saa ottaa jatkojohdolla."

Jos yhtiö harkitsee luvan antamista tilapäiseen lataukseen olemassa olevasta Schuko-pistokkeesta, tulee ehdottomasti ensin selvittää latauksen turvallisuus (pistorasioiden ja myös johtojen kunto). Turvallisuudesta voidaan varmistua esimerkiksi teettämällä kunnossapitotarkastus sähköalan ammattilaisella.

Markkinoilla on erilaisia tuotteita. Turvallista lataaminen on erityisesti lataamiseen suunniteltuista pistokkeista, kuten TYPE 2 -pistokkeesta (alan terminologiassa puhutaan peruslatauksesta). Erilaisista latauspistokkeista ja termeistä hidaslataus, peruslataus ja pikalataus on tietoa tarkemmin esimerkiksi Motivan latauspisteoppaassa.

Päätöksentekomenettely sähköautojen latauspisteitä toteutettaessa

Sovellettavien asunto-osakeyhtiölain normien ja menettelyn kannalta on merkitystä seuraavilla seikoilla:

1. Ovatko autopaikat, joille latauslaitteita asennetaan yhtiön vain osakkaan hallinnassa
2. Toteutetaanko hanke yhtiön hankkeena, osakasvähemmistön hankkeena vai osakkeenomistajan muutostyönä
3. Lisäksi päätöksenteossa tulee huomioida osakkeenomistajien yhdenvertaisuus (AOYL 1:10)

Autopaikkoja voidaan siis muuttaa latauspisteiksi asennuttamalla autopaikoille latauslaitteet joko taloyhtiön hankkeena, yksittäisen osakkaan muutostyönä tai niin sanottuna osakasvähemmistön hankkeena (yhtiön hanke, mutta sen kustannukset peritään vain hankkeeseen osallistuvilta osakkailta).
Osakasvähemmistön hankkeen ja osakkeenomistajan muutostyön ero on, että ns. osakasvähemmistön hankkeen toteuttajana on taloyhtiö ja mukana olevat osakkaat maksavat vastikkeena hankkeen kustannukset. Osakkeenomistajan muutostyö on sen sijaan osakkeenomistajan oma hanke, ja osakas maksaa hankkeen kustannukset suoraan latauspisteen rakentavalle sopijakumppanilleen, eivätkä hankkeen kustannukset siis kulje yhtiön kirjanpidon kautta.

Latauslaitteita yhtiön hallinnassa oleville autopaikoille

Latausvalmiuden ja latauspisteiden toteuttaminen taloyhtiön toimesta – kulut vastikeperusteisesti kaikille

Latauspisteiden rakentamisesta taloyhtiön toimesta ja vastikerahoitteisesti yhtiön hallinnassa oleville autopaikoille päätetään yhtiökokouksessa.

Perinteisesti yhtiön toteuttamien lataushankkeiden päätöksentekoa on arvioitu asunto-osakeyhtiölain 6:31.2 mukaan. Säännöksen mukaan yhtiökokous päättää enemmistöllä sellaisesta uudistushankkeesta, joka vastaa ajankohdan tavanomaista tasoa ja josta syntyvä maksurasitus ei muodostu osakkeenomistajalle kohtuuttomaksi. Tapauskohtaisesti tulkinnanvaraista on ollut, millainen hanke on voitu arvioida kunkin ajankohdan tavanomaiset vaateet täyttäväksi.

Maaliskuussa 2023 voimaan tulleen asunto-osakeyhtiölain muutoksen myötä (AOYL 6:31.3) yhtiökokous voi päättää enemmistöpäätöksellä kaikkien osakkaiden rahoittamasta uudistuksesta, jossa kiinteistön tai rakennuksen käytön kestävyyttä muuten merkittävästi parannetaan uusrakentamista vastaavasti. Latausjärjestelmät ovat lain esitöiden (HE 250/2022 vp) mukaan lähtökohtaisesti tällaisia käytön kestävyyttä parantavia uudistuksia.

> **"Päätös latauspisteiden rakentamisesta tehdään yhtiökokouksessa."**

Nykyisin sekä latausvalmiuden että latauspisteiden toteuttamisesta voidaan päättää kummankin säännöksen perusteella. Latausvalmiuden toteuttamista sekä autopaikkojen varustamista peruslatauksen mahdollistavilla latauslaitteilla pidetään siis lähtökohtaisesti paitsi ns. tavanomaisena uudistushankkeena, samalla myös rakennuksen käytön kestävyyttä merkittävästi parantavana uudistuksena. Tällöin uudistushankkeesta voidaan asiasta päättää yhtiökokouksessa enemmistöpäätöksellä, ja kaikki osakkeenomistajat ovat velvolliset maksamaan vastiketta uudistuksen kustannuksiin. Kummankin säännöksen soveltaminen edellyttää, että osakkaalle koituvan kustannusrasituksen tulee kuitenkin pysyä kohtuullisena. Maksurasituksen kohtuullisuuteen vaikuttavat paitsi toteutuskustannukset ja niihin mahdollisesti saatava tuki, myös rahoitusjärjestelyt.

Muutokset yhtiön sähköverkkoon ja/tai sähköliittymään

Jos latausjärjestelmän toteuttaminen edellyttää parannuksia yhtiön sähköverkkoon ja/tai yhtiön sähköliittymäkoon kasvattamista (pääsulake, sähköliittymän kaapelointi) ja sähköverkon uudistustoimet tehdään muun hankkeen (esimerkiksi pihamaan perusparannushankkeen tai yhtiön sähköjärjestelmän muun parantamisen) yhteydessä, voidaan uudistuksesta tällöinkin päättää enemmistöllä, ja kustannukset peritään kaikilta osakkailta vastikkeena.
Näin on myös tilanteessa, jossa sähköverkko on teknisen käyttöikänsä päässä ja jo muutoinkin uudistustarpeessa. Uudistuksesta johtuvan kustannusrasituksen tulee tällöinkin pysyä kohtuullisena.

Jos sähköverkon uudistus sen sijaan tehdään yksinomaan latauspisteiden toteuttamiseksi yhtiön paikoille, on oikeuskäytännön puuttuessa ollut jossain määrin tulkinnanvaraista, voidaanko tätäkin uudistusta pitää tavanomaisena ja periä kustannukset kaikilta osakkailta vastikeperusteisesti. Syksyllä 2018 on aiempaa tulkintalinjausta tarkistettu (Kiinteistöliitto ja Isännöintiliitto yhdessä) ja tästä lukien tulkittu, että myös tässä tilanteessa olisi

kyse tavanomaisesta uudistuksesta. Luonnollisesti tässäkin tilanteessa edellytetään, että kustannusrasituksen tulee pysyä kohtuullisena. Tulkintaa tehtäessä on huomioitu uudistunut EU:n rakennusten energiatehokkuusdirektiivi ja se, että ARA on vuodesta 2018 ryhtynyt tukemaan latausvalmiuden luomista asunto-osakeyhtiöihin. Tätä tulkintaa tukee myös maaliskuussa 2023 voimaan tullut asunto-osakeyhtiölain uudistus koskien rakennuksen käytön kestävyyttä merkittävästi parantavista uudistuksista päättämistä.

Myös yhtiön hallinnassa olevien autopaikkojen varustamista peruslatauksen mahdollistavilla latauslaitteilla (lähtökohtaisesti tyypin 2, type 2), pidetään tässäkin yhteydessä eli sähköverkon uudistustoimien yhteydessä ns. tavanomaisena uudistushankkeena ja samalla myös rakennuksen käytön kestävyyttä merkittävästi parantavana uudistuksena. Toisin sanoen asiasta voidaan päättää yhtiökokouksessa enemmistöpäätöksenä, ja kaikki osakkeenomistajat ovat velvolliset maksamaan vastiketta uudistuksen kustannuksiin. Kustannusrasituksen tulee pysyä kohtuullisena. Ns. pikalatauspisteiden rakentamista taloyhtiöön ei ole kuitenkaan katsottu tavanomaiseksi uudistukseksi.

Latauspisteiden rakentaminen osakasvähemmistön hankkeena

Kaikkien vastikevaroin toteutettaville latauspisteille ei välttämättä saada yhtiökokouksessa enemmistön kannatusta. Osakasvähemmistön hanke on kyseessä tilanteessa, jossa latauspisteitä päätetään rakentaa yhtiön toimesta, mutta osakasvähemmistön aloitteesta ja kustannuksella vain osaan yhtiön hallinnassa olevista autopaikoista. Päätöksentekoon sovelletaan asunto-osakeyhtiölain 6 luvun 33 §:ää, jonka mukaan päätös tehdään määräenemmistöllä (kaksi kolmasosaa yhtiökokouksessa edustetuista osakkeista ja annetuista äänistä). Määräenemmistöpäätöksellä sallitaan yhtiön rakennuksen ja tilojen käyttäminen osaa osakkaista ja huoneistoja palvelevaan uudistukseen. Lisäksi päätös edellyttää, että jokainen hankkeessa mukana oleva osakas suostuu maksamaan vastiketta hankkeen kustannusten kattamiseksi. Kun kustannukset jakautuvat vain latauspisteiden rakentamista haluavien maksettavaksi, voi määräenemmistön saaminen hankkeen taakse olla yhtiökokouksessa helpommin saavutettavissa kuin normaalin enemmistön saaminen kaikkien vastikeveroin toteutettavasta uudistuksesta päättämiseksi.

Asunto-osakeyhtiölain 6 luvun 33 §:n mukaan osakkeenomistajien yhdenvertaisuutta ei saa loukata, mistä seuraa käytännössä, että hankkeesta nyt ulkopuolelle jättäytyvillä osakkailla/huoneistoilla tulisi olla mahdollisuus liittyä järjestelmään myöhemmin. Käytännössä tämä tarkoittaa, että täytyy määritellä jälkiliittymisen ehdot, kuten jälkiliittymismaksu ja sen käyttäminen. Jälkiliittymismaksun tulisi olla osuus alkuperäisistä hankkeen kustannuksista.
Kun autopaikat ovat yhtiön hallinnassa, yhtiö ja osakas sopivat latauslaitteellisen autopaikan vuokrasopimuksessa sopimuksen ehdot (ml. velvollisuus lataussähkön maksamiseen, kunnossapitovastuu, sopimuksen kesto jne.).

Latauslaite autopaikalle osakkeenomistajan muutostyönä

Myös yhtiön hallinnassa oleva paikka voidaan varustaa sähköauton latauslaitteella osakkeenomistajan toimesta tämän muutostyönä. Osakkeenomistaja tarvitsee muutostyölle taloyhtiön luvan.

Kiinteistöliitto suosittelee, että luvan antamisesta päätetään yhtiökokouksessa enemmistöpäätöksenä. Kun yhtiökokous on päätöksellään määrittänyt sen, minkälaisilla ehdoilla yhtiössä sallitaan sähköauton latauspisteen toteuttaminen osakkeenomistajan muutostyönä, voi hallitus jatkossa käsitellä vastaavat muutostyöluvat. Luonnollisesti yhtiökokous voi myös nimenomaisesti valtuuttaa hallituksen muutostyölupien käsittelyyn jatkossa. Jossain tapauksissa hallitus voinee muutoinkin antaa jo ensimmäisellä kerrallakin muutostyöluvan, jos osakkaan hanke on sen luontoinen, ettei se rajoita tai sido yhtiötä tiettyyn tekniikkaa myöhempien latauspisteiden hankinnan osalta eikä ole esteenä yhtiön sähköverkkoon kohdistuville uudistustoimenpiteille jatkossa. (AOYL 5:1–4 ja AOYL 7:2.2)

Osakkeenomistajan yhdenvertaisen kohtelun periaate edellyttää, että jokaisella osakkaalla tulisi olla samoilla ehdoilla ja edellytyksillä oikeus latauspisteen asentamiseen autopaikalleen. Tämä on otettava huomioon lupia myönnettäessä. Tärkeää on selvittää, kuinka monta latauspistettä on olemassa olevan kapasiteetin puitteissa mahdollista perustaa ja ennakoida sähköverkon uudistamisen ajankohtaa.

"Muistakaa osakkaiden tasavertainen kohtelu!"

Osakkaiden kanssa tehdyt sopimukset eivät saa muodostua esteeksi sähköverkon uudistamiselle tilanteessa, jossa latauspisteitä haluavia osakkaita on niin paljon, että sähköverkon kapasiteettia on kasvatettava ja sähköverkkoa uusittava. Tämä tulee huomioida osakkaiden kanssa tehtävissä sopimuksissa. Vaihtoehtoisia varautumiskeinoja ovat toistaiseksi voimassa olevat sopimukset tai osakkaan sitouttaminen sopimuksessa vastaamaan myöhemmistä sähköverkon uudistamisen kustannuksista.

Kun latauspiste toteutetaan osakkaan muutostyönä yhtiön hallinnassa olevalle paikalle:

- Yhtiön ja osakkaan välillä solmittavassa autopaikan vuokrasopimuksessa tulee huomioida erityisesti se, että koska paikka on yhtiön, ko. osakkaan oikeus paikkaan on todennäköisesti tilapäinen (mitä tapahtuu, jos osakas muuttaa pois, miten toimitaan, jos autopaikkoja jonotetaan). Osakkaan investoidessa paikkaan, tulee hänen saada hyöty investoinnista, mutta toisaalta osakkaiden yhdenvertaisuutta ei saisi loukata.
- Kustannusten (mm. sähkönkulutus) periminen yhtiölle voidaan järjestää joko sopimalla asiasta autopaikan vuokrasopimuksessa tai yhtiöjärjestykseen otettavalla käyttökorvausmääräyksellä. Käytännössä edellyttää mittauslaitteen asentamista, jotta latauksen kuluttama sähkö voidaan periä lataajalta.
- Kunnossapitovastuu latauspisteestä: Kun kyse on osakkaan muutostyöstä, vastuu laitteesta on lähtökohtaisesti osakkaalla. Jos osakkaan asennuttamaan latauslaitteeseen kuuluu sähkömittari, joudutaan kuitenkin huomioimaan myös mittauslaitelainsäädännön merkitys kunnossapitovastuun määräytymisen osalta. Mittauslaitelainsäädännön mukaisesti taloyhtiö on toiminnanharjoittaja, kun se käyttää latauslaitteen sähkömittarin mittaustulosta sähkön kulutuksesta syntyneiden kustannusten jakamiseen. Näin ollen vaikka itse latauslaite sähkömittareineen on osakkaan hankkima, niin silti toiminnanharjoittaja (=taloyhtiö) vastaa siitä, että sähkömittari toimii oikein. Mittauslaitelain mukaisesti toiminnanharjoittaja on velvollinen pitämään mittauksen toimivana ja

luotettavana. Jos yhtiö haluaa yhtiön ja osakkaan välisessä suhteessa osakkaan viimekädessä vastaavan myös näistä sähkömittarin toimivuuden varmistamisesta syntyvistä kustannuksista, kunnossapitovastuusta kannattaa sopia nimenomaisesti osakkaan kanssa.

- Tulee huomioida osakkaan vaihtuminen, paikan haltijan vaihtuminen. Jääkö latauslaite paikalle vai ei (onko laite vuokrattu vai ostettu), kuinka pitkän aikaa osakas saa pitää paikkaa, jos yhtiössä on pulaa autopaikoista. Miten tilanne, jossa kapasiteetti tulee vastaan ja on lisää latauspisteen haluavia, mikä on kohtuullinen ratkaisu kaikille. Sopimusehtojen merkitys korostuu.

Taulukko 1.

Yhtiön hallinnassa olevat autopaikat				
Hanke	**Päätöksenteko**	**Kustannustenjako**		
		Rakentaminen	**Korjaus & ylläpito**	**Sähkö**
Yhtiön hanke: latauslaitteet muutamille autopaikoille	Normaali enemmistöpäätös (aoyl 6:31), käytön kestävyyttä edistävä ja tavanomainen uudistus	Kaikki vastikeperusteisesti	Kaikki vastikeperusteisesti	Osakas
Yhtiön hanke: latauslaitteet kaikille autopaikoille	Normaali enemmistöpäätös (aoyl 6:31)	Kaikki vastikeperusteisesti	Kaikki vastikeperusteisesti	Osakas
Osakasvähemmistön hanke: Latauslaitteet vain maksajille	2/3 Määräenemmistö (aoyl 6:33)	Vain hankkeeseen suostuneet maksavat	Sovittava, jos halutaan osakasvähemmistön vastaavan	Osakas
Osakkaan muutostyö: latauslaite muutostyön teettäjälle/teettäjille	Ensimmäiselle lupa yhtiökokoukselta, myöhemmin hallitukselta	Muutostyön teettäjä maksaa suoraan urakoitsijalleen	Suositellaan, että sovitaan, jos halutaan osakkaan vastaavan kaikilta osin	Osakas

Latauslaitteita osakkaiden hallinnassa oleville autopaikoille

Autopaikat voivat olla osakashallinnassa joko erillisinä osakkeina tai siten, että osakkeet, jotka tuottavat oikeuden hallita asuntoja tai liikehuoneistoja, tuottavat oikeuden myös autopaikan hallintaan.

Yhtiön hanke 1.

Kun kaikki osakeryhmät (jotka tuottavat oikeuden asuntojen tai liikehuoneistojen hallintaan) oikeuttavat myös autopaikan hallintaan

Latausvalmiuden ja latauspisteiden toteuttaminen taloyhtiön toimesta – kulut vastikeperusteisesti kaikille

Latauspisteiden rakentamisesta taloyhtiön toimesta ja vastikerahoitteisesti kaikkien osakkaiden hallinnassa oleville autopaikoille päätetään yhtiökokouksessa. Asunto-osakeyhtiölain (AOYL 6:31. kohdat 2 ja 3) mukaan yhtiökokous päättää enemmistöllä sellaisesta uudistushankkeesta, joka vastaa ajankohdan tavanomaista tasoa ja toisaalta parantaa merkittävästi rakennuksen käytön kestävyyttä. Uudistuksesta syntyvä maksurasitus ei muodostu osakkeenomistajalle kohtuuttomaksi.

Autopaikkojen varustamista latauslaitteilla pidetään yhtä lailla käytön kestävyyttä parantavana ns. tavanomaisena uudistushankkeena, josta voidaan päättää yhtiökokouksessa enemmistöpäätöksenä, ja kaikki osakkeenomistajat ovat velvolliset maksamaan vastiketta uudistuksen kustannuksiin. Uudistuksesta osakkaalle syntyvän kustannusrasituksen tulee kumpaakin säännöstä soveltaen pysyä kohtuullisena.

Kun yhtiön sähköverkkoon ja/tai sähköliittymään tarvitaan muutoksia

Jos sähköverkon uudistustoimet tehdään muun hankkeen, esimerkiksi pihamaan peruspparannushankkeen yhteydessä, tai muun uudistushankkeen, jonka yhteydessä se on järkevää ja tarkoituksenmukaista tehdä, voidaan uudistuksesta tällöinkin päättää enemmistöllä, ja kustannukset peritään kaikilta osakkailta vastikkeena. Samoin on tilanteessa, jossa sähköverkko on teknisen käyttöikänsä päässä ja jo muutoinkin uudistustarpeessa. Uudistuksesta johtuvan kustannusrasituksen tulee pysyä kohtuullisena.

"Onko sähköverkon/ liittymän muutos tavanomainen uudistus?"

Jos sähköverkon uudistus sen sijaan tehdään yksinomaan latauspisteiden toteuttamiseksi, on oikeuskäytännön puuttuessa ollut jossain määrin tulkinnanvaraista, voidaanko tätäkin uudistusta pitää tavanomaisena ja periä kustannukset kaikilta osakkailta vastikeperusteisesti.
Syksyllä 2018 on aiempaa tulkintalinjausta tarkistettu (Kiinteistöliitto ja Isännöintiliitto yhdessä) ja tästä lukien tulkittu, että myös tässä tilanteessa olisi kyse tavanomaisesta uudistuksesta. Luonnollisesti tässäkin tilanteessa edellytetään, että kustannusrasituksen tulee pysyä kohtuullisena. Tulkintaa tehtäessä on huomioitu uudistunut EU:n rakennusten energiatehokkuusdirektiivi ja se, että ARA on vuodesta 2018 ryhtynyt tukemaan

latausvalmiuden luomista asunto-osakeyhtiöihin. Tätä tulkintaa tukee myös maaliskuussa 2023 voimaan tullut asunto-osakeyhtiölain uudistus koskien rakennuksen käytön kestävyyttä merkittävästi parantavista uudistuksista päättämistä.

Myös autopaikkojen varustamista peruslatauksen mahdollistavilla (lähtökohtaisesti tyypin 2, type 2) latauslaitteilla pidetään tässäkin yhteydessä eli sähköverkon uudistustoimien yhteydessä ns. tavanomaisena uudistushankkeena ja samalla myös rakennuksen käytön kestävyyttä merkittävästi parantavana uudistuksena. Toisin sanoen asiasta voidaan päättää yhtiökokouksessa enemmistöpäätöksenä, ja kaikki osakkeenomistajat ovat velvolliset maksamaan vastiketta uudistuksen kustannuksiin. Kustannusrasituksen tulee pysyä kohtuullisena. Ns. pikalatauspisteiden rakentamista taloyhtiöön ei ole kuitenkaan katsottu tavanomaiseksi uudistukseksi.

Yhtiön hanke 2.

Kun autopaikat ovat erillisinä osakkeina tai kaikki osakeryhmät eivät oikeuta paikan hallintaan.

Päätöksentekomenettely AOYL 6:32.5 -kohdan mukaisesti, kun on kyse yhtiön uudistushankkeesta, joka kohdistuu vain osaan osakkeista ja joka tuottaa etua (arvonnousua) vain kyseisille osakkeille, vastiketta maksavat vain ne osakkaat, joiden osakkeisiin hanke kohdistuu. Tässä tapauksessa latauspisteiden rakentamisesta päätetään yhtiökokouksessa niin sanotulla tuplaenemmistöpäätöksellä. Tarvitaan siis yhtiökokouksen normaalienemmistö (yli puolet annetuista äänistä), mutta lisäksi vaaditaan enemmistö myös niiden osakkaiden antamista äänistä, joiden osakkeisiin uudistus liittyy (autopaikkaosakkaat). Kustannukset jaetaan vastikeperusteiden mukaisessa suhteessa niiden osakkaiden maksettavaksi, joiden osakkeisiin uudistus liittyy.

On huomioitava, että infran (yhtiön sähköverkon uudistus ja/tai liittymäkoon suurennus) osalta päätöksenteko voi joissakin tapauksissa tapahtua yhtiökokouksessa normaalina enemmistöpäätöksenä (ei tuplaenemmistöä), ja kaikkien osakkaiden osallistuessa näihin uudistuksen kustannuksiin. Näin toimitaan silloin, kun uudistus ei tuota merkittävää arvonnousua pelkästään autopaikkaosakkaille vaan palvelee laajemmin koko yhtiötä. Näin voi olla esimerkiksi silloin, jos yhtiössä ollaan muutoinkin uudistamassa sähköjärjestelmää tai lisätylle kapasiteetille on tarvetta yhtiössä muutoinkin (esimerkiksi jos yhtiössä on myös yhtiön hallinnassa olevia autopaikkoja, joille toteutetaan tai varaudutaan toteuttamaan latausjärjestelmiä).

Osakasvähemmistön hanke

Myös osakashallintaisia paikkoja voidaan muuttaa latauspisteiksi osakasvähemmistön hankkeena AOYL:n 6:33 mukaisesti. Tähän ratkaisuun voidaan päätyä esimerkiksi siksi, että autopaikkaosakkaiden äänitenenemmistöä ei yhtiökokouksessa saada sen taakse, että kaikki osakeautopaikat muutettaisiin latauspisteiksi. Osakasvähemmistön hanke on kyseessä tilanteessa, jossa latauspisteitä päätetään rakentaa yhtiön toimesta, mutta osakasvähemmistön aloitteesta ja kustannuksella vain osaan osakkaiden hallinnassa olevista autopaikoista.

Päätöksentekoon sovelletaan asunto-osakeyhtiölain 6 luvun 33 §:ää, jonka mukaan päätös tehdään määräenemmistöllä (kaksi kolmasosaa yhtiökokouksessa edustetuista osakkeista ja annetuista äänistä). Määräenemmistöpäätöksellä sallitaan yhtiön rakennuksen ja tilojen käyttäminen osaa osakkaista ja huoneistoja palvelevaan uudistukseen. (Vaikka autopaikka itsessään onkin osakashallintainen, johdotuksia ja kaapelointeja joudutaan yleensä tekemään yhtiön hallinnassa olevalla pihalla tai esimerkiksi autohallissa.) Lisäksi päätös edellyttää, että jokainen hankkeessa mukana oleva osakas suostuu maksamaan vastiketta hankkeen kustannusten kattamiseksi. Kun kustannukset jakautuvat vain latauspisteiden rakentamista haluavien maksettavaksi, voi määräenemmistön saaminen hankkeen taakse olla yhtiökokouksessa helpommin saavutettavissa kuin normaalin enemmistön saaminen kaikkien vastikeveroin toteutettavasta uudistuksesta päättämiseksi.

Asunto-osakeyhtiölain 6 luvun 33 §:n mukaan osakkeenomistajien yhdenvertaisuutta ei saa loukata, mistä seuraa käytännössä, että hankkeesta nyt ulkopuolelle jättäytyvillä osakkailla/huoneistoilla tulisi olla mahdollisuus liittyä järjestelmään myöhemmin. Käytännössä tämä tarkoittaa, että täytyy määritellä jälkiliittymisen ehdot, kuten jälkiliittymismaksu ja sen käyttäminen. Jälkiliittymismaksun tulisi olla osuus sellaisista kaikkia latauspisteitä hyödyttävistä kustannuksista, joita hankkeeseen alun perin ryhtyneet osakkaat ovat joutuneet maksamaan. Jälkiliittymismaksu voidaan maksaa yhtiölle (tai joissakin tapauksissa myös kustannuksia aiemmin kattaneille osakkaille). Yhtiölle maksetut varat (jotka ylittävät yhtiölle latausjärjestelmästä mahdollisesti muodostuneet kustannukset) olisi tarkoituksenmukaista käyttää latausjärjestelmän kunnossapitokustannuksiin. Kun autopaikat ovat osakkaiden hallinnassa, tulee huomioida myös yhtiöjärjestyksen muutostarve lisäämällä yhtiöjärjestykseen vastikepykälä, jossa huomioidaan velvollisuus lataussähkön maksamiseen sekä kunnossapitovastuuta koskeva määräys.

Latauslaite autopaikalle osakkeenomistajan muutostyönä

Osakkeenomistaja tarvitsee muutostyölle taloyhtiön luvan, vaikka on kyse osakashallinnassa olevasta autopaikasta, koska latausjärjestelmässä joudutaan tekemään muutoksia yhtiön sähköjärjestelmään ja useimmiten tekemään asennustöitä myös yhtiön hallinnassa olevissa tiloissa.

Kiinteistöliitto suosittelee, että luvan antamisesta päätetään ensimmäisen kerran yhtiökokouksessa enemmistöpäätöksenä. Kun yhtiökokous on päätöksellään määrittänyt sen, minkälaisilla ehdoilla yhtiössä sallitaan sähköauton latauspisteen toteuttaminen osakkeenomistajan muutostyönä, voi hallitus jatkossa käsitellä vastaavat muutostyöluvat. Luonnollisesti yhtiökokous voi myös nimenomaisesti valtuuttaa hallituksen muutostyölupien käsittelyyn jatkossa. Jossain tapauksissa hallitus voinee muutoinkin antaa jo ensimmäisellä kerralla muutostyöluvan, jos osakkaan hanke on sen luontoinen, ettei se rajoita tai sido yhtiötä tiettyyn tekniikkaa myöhempien latauspisteiden hankinnan osalta eikä ole esteenä yhtiön sähköverkkoon kohdistuville uudistustoimenpiteille jatkossa. (AOYL 5:1–4 ja AOYL 7:2.2)

Osakkeenomistajan yhdenvertaisen kohtelun periaate edellyttää, että jokaisella osakkaalla tulisi olla samoilla ehdoilla ja edellytyksillä oikeus latauspisteen asentamiseen autopaikalleen. Tämä on otettava huomioon lupia myönnettäessä. Tärkeää on selvittää, kuinka monta latauspistettä on olemassa olevan kapasiteetin puitteissa mahdollista perustaa ja ennakoida sähköverkon uudistamisen ajankohtaa.

Osakkaiden kanssa tehdyt sopimukset eivät saa muodostua esteeksi sähköverkon uudistamiselle tilanteessa, jossa latauspisteitä haluavia osakkaita on niin paljon, että sähköverkon kapasiteettia on kasvatettava ja sähköverkkoa uusittava. Tämä tulee huomioida osakkaiden kanssa tehtävissä sopimuksissa, joissa on hyvä todeta, että myös muutostyön jo toteuttanut osakas on velvollinen vastaamaan osaltaan myöhemmistä sähköverkon uudistamisen tai kehittämisen kustannuksista. Vaihtoehtona voidaan tehdä osakkaan kanssa lyhyehkö määräaikainen sopimus.

Kun latauspiste toteutetaan osakkaan muutostyönä osakashallinnassa olevalle paikalle:

- Koska osakkeilla hallittava paikka ”kulkee” osakkeenomistajan mukana, on kokonaisuus helpommin hallittavissa. Osakkaan investointi hyödyttää häntä itseään tai paikan uutta omistajaa
- Yhtiölle perittävät kustannukset voidaan kattaa lataus- tmv. erillisvastikkeella, joka edellyttää yhtiöjärjestyksen muutosta. Jos peruste on mitattu kulutus, ei muutos vaadi suostumusta vaan voidaan tehdä 2/3 määräenemmistöllä (sähkön mittaus, mittauslaitelain mukainen mittari) ellei yhtiöjärjestyksestä muuta johdu.
- Kunnossapitovastuu latauspisteestä: Kun kyse on osakkaan muutostyöstä, vastuu laitteesta on lähtökohtaisesti osakkaalla. Jos osakkaan asennuttamaan latauslaitteeseen kuuluu sähkömittari, joudutaan kuitenkin huomioimaan myös mittauslaitelainsäädännön merkitys kunnossapitovastuun määräytymisen osalta. Mittauslaitelainsäädännön mukaisesti taloyhtiö on toiminnanharjoittaja, kun se käyttää latauslaitteen sähkömittarin mittaustulosta sähkön kulutuksesta syntyneiden kustannusten jakamiseen.
  Näin ollen vaikka itse latauslaite sähkömittareineen on osakkaan hankkima, silti toiminnanharjoittaja (=taloyhtiö) vastaa siitä, että sähkömittari toimii oikein. Mittauslaitelain mukaisesti toiminnanharjoittaja on velvollinen pitämään mittauksen toimivana ja luotettavana. Jos yhtiö haluaa yhtiön ja osakkaan välisessä suhteessa osakkaan viimekädessä vastaavan myös näistä sähkömittarin toimivuuden varmistamisesta syntyvistä kustannuksista, kunnossapitovastuu kannattaa määritellä yhtiöjärjestyksessä. Yhtiön kannattaa joka tapauksessa osakkaan muutostyötä valvoessaan varmistua siitä, että mittauslaite on mittauslaitedirektiivi (MID) 2014/32/EU mukainen.

"Kuka huolehtii mahdollisen sähkömittarin kunnosta?"

Taulukko 2.

Osakkaan hallinnassa olevat autopaikat				
Hanke	**Päätöksenteko**	**Kustannustenjako**		
		Rakentaminen	**Korjaus & ylläpito**	**Sähkö**
Yhtiön hanke: kun kaikki asunto-osakkeet tuottavat oikeuden hallita myös autopaikkaa	Normaali enemmistö-päätös (AOYL 6:31), käytön kestävyyttä edistävä ja tavanomainen uudistus	Kaikki vastike-perusteisesti	Kaikki vastikeperus-teisesti	Osakas
Yhtiön hanke: erilliset autopaikkaosakkeet tai autopaikka kuuluu vain osaan huoneistoja	Tuplaenemmistö (AOYL 6:32.5)	Autopaikka-osakkaat maksavat	Suositellaan määrät-täväksi yhtiöjärjes-tyksessä, jos halutaan osakkaan vastuulle	Osakas
Osakasvähemmistön hanke: erilliset auto-paikkaosakkeet tai auto-paikka kuuluu vain osaan huoneistoja	2/3 määräenemmistö (AOYL 6:33)	Vain hankkeeseen suostuneet maksavat	Suositellaan määrättäväksi yhtiöjärjestyksessä, jos halutaan osakkaan vastuulle	Osakas
Osakkaan muutostyö: latauslaite muutostyön teettäjälle/teettäjille	Ensimmäiselle lupa yhtiö-kokoukselta, myöhemmin hallitukselta	Muutostyön teettäjä maksaa suoraan urakoitsijalleen	Suositellaan, että sovitaan, jos halutaan osakkaan vastaavan kaikilta osin	Osakas

Kun toteutetaan latausjärjestelmä sekä yhtiön että osakkaiden hallitsemille autopaikoille

Joissakin tapauksissa taloyhtiössä on sekä yhtiön että osakkaiden hallinnassa olevia autopaikkoja. Jos hankkeessa on tarkoitus toteuttaa latausjärjestelmä sekä yhtiön hallinnassa oleville paikoille että osakaspaikoille, on asiasta päätettävä yhtiönkokouksessa kahdessa vaiheessa. Ensinnäkin päätetään AOYL 6:31 mukaisesti yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä siitä, että yhtiön paikoille toteutetaan tavanomaisena uudistukena käytön kestävyyttä parantava latausjärjestelmä ja mahdollisesti latauspisteet. Samalla päätetään myös mahdollisista parannuksista tai laajennuksista sähköjärjestelmään. Näistä muodostuvat kustannukset katetaan kaikkien osakkaiden maksamilla vastikkeilla heidän yhtiöjärjestyksensä mukaisten vastikeperusteiden suhteessa.

Osakashallintaisten paikkojen osalta päätös tehdään AOYL 6:32.5:n mukaisella ns. tuplaenemmistöllä vain joillekin osakkaille etua (arvonnousua) tuottavasta uudistuksesta. Tämän päätöksen mukaan kustannukset vain osakashallintaisia paikkoja palvelevasta latausinfrasta sekä mahdollisista latauslaitteista kohdennetaan autopaikkaosakkaiden maksettaviksi.

Mikäli yhtiökokoukseen osallistuneiden autopaikkaosakkaiden antamista äänistä yli puolet ei kannata uudistusta, voidaan osakashallintaisille autopaikoille tarvittaessa toteuttaa latausjärjestelmä myös ns. osakasvähemmistön hankkeena tai osakasmuutostyönä.

Taulukko 3.

Autopaikkoja sekä yhtiön että osakkaiden hallinnassa				
Hanke	**Päätöksenteko**	**Kustannustenjako**		
		Rakentaminen	**Korjaus & ylläpito**	**Sähkö**
Yhtiön hanke: yhtiön hallinnassa olevat paikat	Normaali enemmistöpäätös (aoyl 6:31), käytön kestävyyttä edistävä ja tavanomainen uudistus	Kaikki vastikeperusteisesti • Sähköjärjestelmän uudistus / parantaminen • Yhtiön paikkoja palveleva infra ja mahdolliset latauslaitteet	Kaikki vastikeperusteisesti	Osakas
Yhtiön hanke: osakashallinnassa olevat paikat	Tuplaenemmistö (aoyl 6:32.5)	Autopaikkaosakkaat maksavat vain autopaikkoja palvelevan infran osuuden ja mahdollisten latauslaitteiden kustannukset	Suositellaan määrättäväksi Yhtiöjärjestyksessä, jos halutaan osakkaan vastuulle	Osakas
Osakasvähemmistön hanke:jos enemmistö autopaikkaosakkaista ei kannata hanketta	2/3 Määräenemmistö (aoyl 6:33)	Vain hankkeeseen suostuneet maksavat	Suositellaan määrättäväksi yhtiöjärjestyksessä, jos halutaan osakkaan vastuulle	Osakas
Osakkaan muutostyö: latauslaite muutostyön teettäjälle/teettäjille	Ensimmäiselle lupa yhtiökokoukselta, myöhemmin hallitukselta	Muutostyön teettäjä maksaa suoraan urakoitsijalleen	Suositellaan, että sovitaan, jos halutaan osakkaan vastaavan kaikilta osin	Osakas

Sähkönkulutuksen korvaaminen

Sähköauton lataamisen kuluttaman sähkön kustannukset kuuluvat ajoneuvon lataajan korvattaviksi. Korvauksen perusteen tulee olla mitattu sähkön kulutus ja latauslaite on varustettava sähkönkulutuksen mittauslaitteella, joka täyttää mittauslainsäädännön asettamat vaatimukset.

Ladatun sähkön korvaaminen voi perustua yhtiön ja osakkeenomistajan väliseen autopaikan vuokrasopimukseen tai yhtiöjärjestykseen otettavaan latausvastikkeeseen. Sopimuksen ja yhtiöjärjestysmuutoksen ero on, että sopimus sitoo vain osapuoliaan, kun taas yhtiöjärjestyksessä määrätty vastikkeenmaksuvelvollisuus velvoittaa automaattisesti myös osakkeen mahdollisia uusia omistajia.

> **"Ladatun sähkön korvaaminen voi perustua autopaikan vuokrasopimukseen tai yhtiöjärjestykseen otettavaan latausvastikkeeseen."**

Kun kyse on osakepaikoista, suosittelemme yhtiöjärjestyksen muuttamista siten, että yhtiöjärjestykseen otetaan määräys latausvastikkeesta, jota ko. osakkeiden omistaja on velvollinen maksamaan mitatun kulutuksen mukaan. Muutos tehdään yhtiöjärjestykseen yhtiökokouksen määräenemmistöpäätöksellä (kaksi kolmasosaa yhtiökokouksessa annetuista äänistä ja edustetuista osakkeista), ellei yhtiöjärjestys määrää tiukempaa menettelyä.

Sähkön laskutukseen voi tietyissä tilanteissa liittyä myös arvonlisäverovelvollisuutta koskeva näkökulma.

Keskusverolautakunnan 14.6.2019 ajalle 14.6.2019–31.12.2020 antama ennakkoratkaisu nro 28/2019 sähköauton latauksen arvonlisäverokohtelusta on selkeyttänyt tilannetta.

Ennakkoratkaisussa saatiin vastaukset seuraaviin kysymyksiin:
Onko asunto-osakeyhtiö arvonlisäverovelvollinen välittäessään sähköä asunto-osakeyhtiön kiinteistöverkon sisällä ja kiinteistön sähkömittarin kautta osakkaan sähköajoneuvon latauspisteeseen, jos

a. osakas maksaa sopimuksensa mukaisesti palveluntarjoajalle latauspistepalvelusta ja sähköstä yhden kuukausittaisen kiinteän maksun, jolloin latauspistepalvelun tarjoava yritys tilittää mittaustietojen perusteella asunto-osakeyhtiölle lataussähkön kulut osakkaan puolesta

b. osakas maksaa sopimuksensa mukaisesti palveluntarjoajalle latauspistepalvelusta kiinteän maksun ja sähköstä kulutuksen mukaisesti vaihtelevan maksun, jolloin latauspistepalvelun tarjoava yritys tilittää mittaustietojen perusteella asunto-osakeyhtiölle lataussähkön kulut osakkaan puolesta

c. osakas maksaa asunto-osakeyhtiölle sähkö- ja mahdolliset muut latauksesta aiheutuneet kaapelointi- ja remonttikulut itse takaisin asunto-osakeyhtiölle ns. sähköajoneuvon latausvastikkeena

d. asunto-osakeyhtiön kiinteistömittarin sähkösopimus siirretään sähköauton latauspalvelun tarjoajalle. Palveluntarjoaja maksaa kiinteistömittarin sähkölaskut sekä laskuttaa sen jälkeen asunto-osakeyhtiötä sekä sähköauton lataajia heidän omien kulutustensa perusteella

e. jakeluverkkoyhtiön alamittarilla mitataan sähköauton latauspisteen kulutus. Jakeluverkkoyhtiö jyvittää sähköajoneuvon sähkönkulutuksen hyvityslaskennalla suoraan osakkaan sähkölaskulle, jolloin taloyhtiön ja asukkaiden laskuilla näkyy suoraan omat sähkökulut.

Kaikkien näiden kysymysten (a–e) osalta Keskusverolautakunta katsoi ennakkoratkaisussaan, että asunto-osakeyhtiölle ei synny arvonlisäverovelvollisuutta lataussähkön myynnistä osakkaille. Ratkaisu on tältä osin lainvoimainen.

Keskusverolautakunnan ennakkoratkaisu perustuu verottoman kiinteistöluovutuksen yhteydessä tapahtuvaan energian myyntiin, eikä lataussähkön myynnistä näin ollen synny asunto-osakeyhtiölle arvonlisäverovelvollisuutta silloinkaan, kun lataussähköä myydään yhtiössä asuvalle vuokralaiselle.

Ennakkoratkaisua ei sen sijaan ole tilanteesta, jossa useammalla taloyhtiöllä on yhteiskäytössään autohalli, jonne sähkö tulee yhden taloyhtiön liittymän kautta. On siis epäselvää, syntyykö asunto-osakeyhtiölle, jonka liittymän kautta sähkö autohalliin on järjestetty, arvonlisäverovelvollisuus lataussähköstä, jota myydään näiden muiden autohallia käyttävien taloyhtiöiden osakkaille.

Kunnossapitovastuu latauslaitteesta

Kunnossapitovastuukysymys tulee pohdittavaksi seuraavissa tilanteissa:

- Osakkaan muutostyö
- Osakasvähemmistön hanke (AOYL 6:33)
- Vain tietyille osakkeille etua tuottava hanke (AOYL 6:32.5)

Etenkin osakasvähemmistön hankkeen ja vain tietyille osakkeille etua tuottavien hankkeiden osalta on epäselvää, kuinka kunnossapitovastuuta arvioidaan, ellei asiaan ole otettu päätöksenteossa millään tavalla kantaa. Tästä syystä suosittelemme yhtiöjärjestykseen otettavaa kunnossapitovastuumääräystä (riippumatta siitä, onko kyse yhtiön hallinnassa vai osakashallinnassa oleville paikoille asennetuista latauslaitteista) jos yhtiössä edellytetään, että osakkaat vastaavat latauslaitteiden kunnossapidosta tai vähintään sen kustannuksista. Yhtiökokous voi siis halutessaan päätöksenteon ehtona edellyttää osakasvähemmistön / osakasryhmän ottavan latauslaitteet kunnossapitovastuulleen.

Osakkaan muutostyön kohdallakin voi suositella autopaikan vuokrasopimukseen / yhtiöjärjestykseen otettavaksi kunnossapitovastuumääräystä. Kunnossapitovastuusta sopimisen tarve korostuu, kun kyseessä on osakkaan itse hankkima latauslaite, jossa on sähkömittari. Sähkömittarin tulee täyttää mittauslaitelainsäädännön vaatimukset. Kuten edellä on todettu, taloyhtiö on mittauslaitelainsäädännön mukainen toiminnanharjoittaja, kun yhtiö käyttää sähkön mittaustulosta kustannusten jakamiseen. Näin ollen vaikka itse latauslaite sähkömittareineen on osakkaan hankkima, silti toiminnanharjoittajana taloyhtiö vastaa siitä, että latauslaitteen sähkömittari toimii oikein. Taloyhtiö on siis velvollinen pitämään mittauksen toimivana ja luotettavana. Vastuu ei ole riippuvainen mittarin omistuksesta (eikä siitä,

onko kyse osakkaan muutostyöstä, osakasvähemmistön hankkeesta vai yhtiön hankkeesta) (Mittauslaitelaki, luku 3:13, vastuu mittauslaitteen toiminnasta.) Jos yhtiö haluaa yhtiön ja osakkaan välisessä suhteessa osakkaan viimekädessä vastaavan myös näistä sähkömittarin toimivuuden varmistamisesta syntyvistä kustannuksista, kunnossapitovastuusta kannattaa vastuiden selkeyttämiseksi sopia nimenomaisesti osakkaan kanssa vuokrasopimuksissa, silloin, kun kyse on yhtiön hallinnassa olevista paikoista, ja määritellä vastuu yhtiöjärjestyksessä silloin, kun on kyse osakashallintaisista paikoista.

Yhdenvertaisen kohtelun periaate

Osakkeenomistajia on kohdeltava yhdenvertaisesti (AOYL 1:10). Autopaikkaratkaisut vaihtelevat, mutta riippumatta siitä, miten autopaikkojen hallinta on yhtiössä ratkaistu, yhtiön on kohdeltava samassa asemassa olevia osakkaita samalla tavalla. Latauspisteiden osalta yhdenvertaisen kohtelun periaate on huomioitava esimerkiksi muutostyölupia annettaessa sekä yhtiön hallinnassa olevia latauspisteitä osakkaille vuokrattaessa.

Jos autopaikat ovat yhtiön hallinnassa ja paikkoja on vähemmän kuin paikan tarvitsijoita, voidaan latauspisteiksi muutetuille paikoille muodostaa oma autopaikkajono (vrt. joissakin yhtiöissä erilliset autopaikkajonot katospaikoille, pihapaikoille, autotalleille). Näkemyksemme mukaan tämä ei ole yhdenvertaisen kohtelun vastaista.

> **"Yhdenvertaisen kohtelun periaatteesta seuraa velvollisuus selvittää, ketkä kaikki haluavat latauspisteitä toteuttaa."**

Jos autopaikkoja halutaan muuttaa latauspisteiksi osakkaiden muutostöinä tai osakasvähemmistön hankkeina, latauspisteitä voidaan toteuttaa, vaikka kaikkia autopaikkoja ei pystyttäisikään muuttamaan latauspisteiksi olemassa olevan sähkökapasiteetin puitteissa. Yhdenvertaisen kohtelun periaatteesta seuraa velvollisuus selvittää, ketkä kaikki haluavat latauspisteitä toteuttaa. Jos muutostyölupa kaikille halukkaille voidaan myöntää, yhdenvertaisen kohtelun periaate ei ole este hankkeen toteuttamiselle. Lisäksi kuitenkin edellytetään, että myös nämä osakkaat maksavat vastiketta (kuten muutkin osakkaat) myöhemmin latauspisteiden toteuttamiseksi yhtiössä mahdollisesti tarvittavan sähköjärjestelmän uusimisesta ja sähkökapasiteetin lisäämisestä syntyvien kulujen kattamiseksi.

Leasing

Latauslaitteita ei välttämättä osteta, vaan ne voidaan myös vuokrata palveluntarjoajalta. Vuokraus on mahdollista sekä yhtiön hallinnassa oleville että osakkaiden hallinnassa oleville autopaikoille. Vuokraus on lähtökohtaisesti mahdollista myös riippumatta siitä, onko kyse yhtiön hankkeesta, osakasvähemmistön hankkeesta vai osakkaan muutostyöstä. Vuokrasopimuksen ehdot määräytyvät palveluntarjoajan kanssa tehtävän sopimuksen ehtojen mukaisesti.

1. Jos latauslaitteiden vuokraaja on osakas, ja kyse on osakkaan muutostyöstä, tarvitsee osakas vuokraukseen yhtiön luvan edellä muutostyö kohdissa esitetyn mukaisesti. Vuokrasopimuksen tekee, sopimuksen ehdoista palveluntarjoajan kanssa neuvottelee ja sopimuksen allekirjoittaa osakas. Jotkut palveluntarjoajat voivat kuitenkin edellyttää, että myös yhtiö allekirjoittaa sopimuksen.
2. Jos latauslaitteiden vuokraaja on osakasvähemmistö, päätöksentekomenettely tapahtuu aina edellä osakasvähemmistön hankkeiden osalta esitetyn AOYL:n 6:33 pykälän mukaisesti. (Nähdäksemme 6:32.5 pykälän soveltaminen ei tule kyseeseen, koska tulkintamme mukaan vuokrauksen kohdalla osakasvähemmistölle ei synny kyseisessä momentissa tarkoitettua merkittävää etua vuokrauksesta.) Vuokrasopimuksen tekee, sopimuksen ehdoista palveluntarjoajan kanssa neuvottelee ja sopimuksen allekirjoittaa osakasvähemmistö. Jotkut palveluntarjoajat voivat kuitenkin edellyttää, että myös tai pelkästään yhtiö allekirjoittaa sopimuksen.
3. Jos latauslaitteiden vuokraaja on yhtiö, joko yhtiön hallinnassa oleville autopaikoille tai kaikille osakashallinnassa oleville autopaikoille, vuokrauksesta päätetään yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä (AOYL 6:31). Tämän jälkeen vuokrasopimuksen tekee, sopimuksen ehdoista palveluntarjoajan kanssa neuvottelee ja sopimuksen allekirjoittaa yhtiön hallitus tai taho, jolla on yksin yhtiön nimenkirjoitusoikeus (isännöitsijä tai esimerkiksi hallituksen puheenjohtaja).

Tuki latauspistevalmiuden luomiseen

ARA myöntää avustusta asuinrakennuksen omistaville yhteisöille sähköautojen latauspisteiden edellyttämiin kiinteistöjen sähköjärjestelmiin kohdistuviin muutoksiin. Avustusta voivat hakea asuinrakennuksen omistavat yhteisöt (esim. taloyhtiöt, vuokrataloyhteisöt) sekä niiden omistamat pysäköintiyhtiöt.

Kesäkuussa 2023 (19.6.2023) käsittelyä odottavia hakemuksia on jonossa noin 700 kpl. Käsittelyaika uudelle hakemukselle on arviolta noin 4–6 kuukautta. Uusille hakemuksille on vapaana alle 1,5 miljoonaa euroa.

Avustuksen jatkosta ja ehdoista vuodelle 2024 sekä mahdollisesta lisämäärärahasta kuluvalle vuodelle päättää hallitus. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan ennakoitavissa on leikkausta ARA-tukiin.

Avustusta myönnetään vuonna 2023 35 % toteutuneista kustannuksista (sis. alv.), kuitenkin enintään 90 000 euroa. Latausvalmistuskohtainen yläraja on 1 400 euroa. Edellytyksenä avustukselle on, että yhteisö rakentaa latausvalmiuden vähintään viidelle autopaikalle, mutta avustusta voidaan myöntää myös yhteisölle, joka toteuttaa latausvalmiuden kaikille

autopaikoille lukumäärän jäädessä alle viiden. Edelleen latausvalmius on toteutettava niin, että se mahdollistaa vähintään 11 kW lataustehon hyödyntämisen.

Avustettavia kustannuksia ovat tarvekartoitus ja hankesuunnittelu, mikäli hanke toteutuu, sähköpääkeskukseen tarvittavat muutostyöt, putkitukset ja kaapeloinnit sekä niihin liittyvät tavanomaiset maanrakennustyöt. Latauslaitteet voivat sisältyä tuen piiriin vain, jos ne ovat tuen saajan omistuksessa. tarkemmin: www.ara.fi

ARA:sta on varmistettu, että tukea saa myös pelkän valmiuden rakentamiseen. *Valmiudella tarkoitetaan, että tehtävät työt mahdollistavat jatkossa vähintään viiden (tai yhtiön kaikilla autopaikoilla tapahtuvan) sähköauton latauksen toteutuksen.* Tuen saaminen ei siten edellytä esimerkiksi latauslaitteen toteuttamista, ja tukea saa hankkeisiin, joissa yhtiö tuo kaapeloinnit autopaikalle.

Taulukko 4.

ARA:n tuki (2023), kun rakennetaan latausvalmius vähintään viidelle autopaikalle		
Mitä tuetaan	**Paljonko tukea saa**	**Ehdot**
Tarvekartoitus	35% toteutuneista kustannuksista (sis. alv.)	Tuetaan vain, jos hanke toteutuu.
Hankesuunnittelu	35 % toteutuneista kustannuksista (sis. alv.)	Tuetaan vain, jos hanke toteutuu.
Muutostyöt sähköpääkeskuksessa	35 % toteutuneista kustannuksista (sis. alv.)	
Putkitukset ja kaapeloinnit	35 % toteutuneista kustannuksista (sis. alv.)	
Tavanomaiset maanrakennustyöt	35 % toteutuneista kustannuksista (sis. alv.)	
Latauslaitteet	35 % toteutuneista kustannuksista (sis. alv.)	Tuetaan vain, jos latauslaitteet tulevat yhtiön omistukseen.

KIINTEISTÖLIITTO
Kotisi asialla

Ohjeen tarkoitus

Taloyhtiössä kannattaa keskustella latauspisteiden toteuttamisen tarpeesta ja toteuttamisen edellytyksistä osakkaiden sekä asukkaiden kanssa etukäteen, jo ennen kuin asukkaat hankkivat sähkö- tai hybridiautoja. Taloyhtiöllä on velvollisuus, tiettyjen edellytysten täyttyessä, toteuttaa latausvalmius autopaikoille.

On useita erilaisia tapoja toteuttaa sähkö- ja hybridiautojen latauspisteitä taloyhtiössä niin hallinnollisesti kuin teknisesti. Tämän ohjeen tarkoitus on selventää niitä toimia, mitä taloyhtiössä vaaditaan sähköautojen latauspisteiden toteuttamiseksi taloyhtiön hankkeena, yksittäisen osakkaan muutostyönä tai osakasvähemmistön hankkeena.

Tarkista tarvittaessa tuoreimmat tiedot latauspisteisiin liittyen Kiinteistöliiton sivuilta osoitteesta:
www.kiinteistoliitto.fi/taloyhtio/ajassa/latauspiste.

facebook.com/suomenkiinteistoliitto
twitter.com/kiinteistoala
linkedin.com/company/kiinteistoliitto
instagram.com/taloyhtiokupla_podcast