

HE 23/2020 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksessa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 2 ja 126 §:n muuttamisesta

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) muutoksen toimeenpanemiseksi laaditusta hallituksen esityksestä (jäljempänä ”HE”).

Latauspisteet ja latausvalmiudet

Kunta-alalla on noin 39 000 kunnan, kuntayhtymän tai kunnan liikelaitoksen omistamaa rakennusta, joista noin kaksi kolmasosaa on ei-asuinrakennuksia. Kuntaomisteisia tytäryhteisöjä (kiinteistöyhtiöt, vuokratiloyhtiöt ym.) on lisäksi noin 7 000. Yli 20 autopaikan olemassa olevia ei-asuinrakennuksia on kuntakonserneissa arviolta 16 000. Pysäköintipaikkojen tarkkaa kokonaismäärää ei tiedetä, mutta yhteensä kuntaomisteisilla rakennuksilla lienee noin 0,5 miljoonaa autopaikkaa.

Kuntaliitto esitti lakiluonnosta (3.10.2019) koskevassa lausunnossaan (9.11.2019) direktiivin vaatimusten perustason mukaista toimeenpanoa. Tällöin mm. ei-asuinrakennuksille syntyisi mahdollisimman vähän tarpeettomia latauspisteitä. Lausunnossa tuotiin esille erityisen tärkeänä asiana esteiden poistaminen kotilatauksen tieltä, koska suurin osa latauksista tapahtuu yön aikana autojen säilytyspaikoissa. Lisäksi toivottiin, että latauspisteiden ja -järjestelmien tekniikan kehittyessä ei sitouduttaisi liaksi nykyiseen tekniikkaan.

HE sisältää merkittäviä parannuksia lakiluonnokseen verrattuna. Erityisesti olemassa olevien ei-asuinrakennusten (yli 20 autopaikkaa) latauspistevaatimuksissa muutos EPBD:n perustasolle ja mikroyritysten rajaaminen pois velvoitteista on ollut tervetullutta, sillä lakiluonnoksen mukaisilla vaatimuksilla olisi monin paikoin päädytty kohutuuttomuuksiin ja hukkainvestointeihin. Asukkaan oikeutta latauspisteeseen koskevan pykälän (3.10. luonnoksen § 10) poistaminen on myös lukuisten ongelmien takia ollut hyvä muutos.



HE on kuitenkin uusien ja laajasti korjattavien rakennusten osalta direktiivin perustaso vaativampi. Yhteensä HE:n mukaisista latauspisteistä ja -valmiuksista aiheutuu vuosina 2020–2029 kuntasektorille Kuntaliiton oman laskelman mukaan yhteensä noin 75 M€ kustannukset (n. 8 M€/vuosi), joista noin 60 M€ tulee latauspisteistä ja 15 M€ latausvalmiuksista. EPBD:n perustason mukaiseen kansalliseen toimeenpanoon verrattuna lisäkustannus on kuntasektorille noin 9 M€ (n. 1 M€/vuosi).

Polttokennoautojen (vetyautojen) yleistymisestä on vuosikymmenten kuluessa tehty systemaattisesti ylioptimistisia ennusteita, joskin samaa on tapahtunut myös sähköautoennusteissa. Nykyään polttokennoauton valmistus on jo taloudellisesti kilpailukykyistä, mutta suurin ongelma on vetyinfrastruktuurissa. Jos uusiutuvaan energiaan perustuva vedyn valmistus ja jakelu onnistutaan ratkaisemaan 10–15 vuoden aikana teknis-taloudellisesti järkevästi, polttokennoauton kilpailukyky muuttuu ratkaisevasti 2030- ja 2040-luvuilla. Polttokennoauton epäselvä tulevaisuus on yksi hyvä syy edetä latausinfrastruktuurin rakentamisessa hallitulla, markkinaehtoisella tavalla.

HE:n valmistelun aikana alkanut koronaviruspandemia on lisäämässä kuntien taloudellista taakkaa noin 1,5 miljardilla eurolla. Säästöjä joudutaan kunnissa etsimään nyt kaikkialta, myös latausinfrastruktuurin rakentamisesta, minkä vuoksi kuntien uusista velvoitteista aiheutuvien kustannusten kattamisessa rahoitusperiaatteen noudattaminen on nyt erityisen tärkeää.

Kuntaliiton mielestä HE ottaa 3.10. lakiluonnosta huomattavasti paremmin huomioon etenkin olemassa olevien ei-asuinrakennusten kirjon. Toimeenpano merkitsee kuitenkin kunta-alalle noin 75 M€ lisäkustannuksia vuoden 2029 loppuun mennessä. EPBD:n perustason vaatimusten ylittäminen HE:n mukaisesti nostaa kunta-alan kustannuksia noin 15 %.

Kuntaliitto toteaa lisäksi, että sähköisen liikenteen edistäminen on kaiken kaikkiaan myönteinen ja kuntien ilmastotyötä palveleva asia, joka onnistuu parhaiten yhdistämällä realistisesti laadittu kansallinen lainsäädäntö valtiovallan kannustaviin toimiin, kuten taloudellinen tuki ja informaatio-ohjaus (viestintä ja neuvonta). Ladattavien autojen yleistyminen riippuu autojen tarjonnan lisäksi erityisesti kotilatauspisteiden riittävydestä, johon on syytä kiinnittää huomiota myös valtiovallan taholla.

Rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmä

Kuntaliiton mielestä HE:ssä on varsin hyvin otettu huomioon direktiivin sallimia joustoja. Vaikutusarviossa esitetty automaatiojärjestelmien luontainen uusimis- ja korjaussyklit vaikuttavat kuitenkin liian optimistisilta (automaatiojärjestelmät: 10–15 v; ohjausjärjestelmät 10 v). Lain toimeenpano aiheuttaa siksi myös järjestelmien pakko-tahtista uusimista, josta syntyy rakennusten omistajille lisäkustannuksia.



Direktiivin mukaisen automaatio- ja ohjausjärjestelmän käyttöönotto nostaa myös vuotuisia ylläpitokustannuksia kiinteistöautomaation valvontakulujen takia. Kaikki nykyiset automaatio-ohjelmistot eivät vielä ole direktiivin teknisten vaatimusten (14 § a-c) tasolla. Toimijoiden rajallisen määrän takia kustannukset saattavat myös nousta lain toimeenpanovaiheessa.

Kuntaliiton mielestä hallituksen lakiesitys on rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmien osalta toimiva, mutta toimeenpanoa olisi tarpeen edistää taloudellisilla tukitoimilla ja muilla kannustimilla. Toimeenpanon onnistumiseksi on myös varmistettava riittävä suunnittelijoiden osaaminen ja laitetoimittajien kyky vastata järjestelmien kysyntään ja asetettaviin teknisiin vaatimuksiin.

Valvonta

Kunnan rakennusvalvontaviranomainen olisi toinen esitetyn lain esitetyn lain noudattamista valvovista kahdesta viranomaisesta Liikenne- ja viestintäviraston ohella. Kunnan rakennusvalvontaviranomainen valvoisi lakiehdotuksen velvoitteiden huomioon ottamista maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa lupamenettelyissä. Luvituksen yhteydessä tapahtuva valvonta ei todennäköisesti tule aiheuttamaan kohtuutonta työtaakkaa. Luvituksen yhteydessä tapahtuvan valvonnan osalta mahdollisesti kasvava työmäärä voidaan huomioida tarvittaessa lupamaksussa.

Olemassa olevien rakennusten ohjausjärjestelmien osalta kunnan rakennusvalvontaviranomaisen valvontatehtävä jäi lausunnolla olleen hallituksen esityksen luonnoksen perusteella jossain määrin epäselväksi. Velvoitteen tosiasiallinen ja asianmukainen valvonta tarkoittaisi uutta, esitettyä huomattavasti suurempitöistä, tehtävää kunnan rakennusvalvontaviranomaiselle (velvoitteen piirissä olevien kohteiden selvittäminen, kohteiden tilanteen selvittäminen, kohteiden saattaminen lailliseen tilaan jälkivalvonnan keinoin).

Luonnoksessa todettiin myös, että velvoitteen soveltamisalaa voitaisiin laajentaa kattamaan asuinrakennukset, jolloin velvoitteen piiriin tulisi huomattavasti suurempi määrä rakennuksia. Ympäristöministeriöstä saadun tiedon mukaan valvonta on tarkoitettu toteutettavaksi nimenomaisesti lupamenettelyn kautta ja mahdollisuuksien mukaan ilmiantojen perusteella eikä valvonta tulisi edellyttämään aktiivista kohteiden kartoittamista. Lisäksi on todettu, että velvoitteen mukaiset toimenpiteet olisivat ajankohtaiset vuonna 2025 arviolta alle 2000 rakennuksen osalta. **Huomioiden esitetyn valvontatehtävän luonteesta saatu lisäselvitys voitaneen todeta, ettei muutaakaan tarkoituksenmukaisempaa tahoa ole olemassa, jolle tehtävän voisi osoittaa.**

Kuntaliitto huomauttaa kuitenkin, että esitetty lupamenettelyn yhteydessä suoritettavat valvontatehtävät ja niihin liittyvät soveltamismääräykset ovat luonteeltaan osin uudentyyppisiä. Velvoitteiden soveltamisala on sidottu osin jälleenrakentamiskustannusten laskentaan tai rakennuksen omistajan mikroyritysluonteeseen, mikä edellyttää



erityistä arviointia ja selvityksiä. **Näiden osalta lain soveltamista koskeva tarkempi ohjeistus on tarpeen sekä viranomaisten että rakentajien näkökulmasta.**

Lakiesityksen mukaan olemassa olevien rakennusten vuoteen 2025 sidottua latauspistevelvoitetta valvoo liikenne- ja viestintävirasto (Traficom). **Kuntaliitto kiinnittää huomiota siihen, että Traficom tarvitsee omassa valvontatehtävässään kunnilta tietoja, joiden antaminen työllistää kuntia tai kunnan rakennusvalvontoja.**

Yhteenveto

Kuntaliiton mielestä rakennusten energiatehokkuusdirektiivin kansallinen toimeenpano hallituksen esityksen (HE) mukaisesti on verrattain hyvin toteutettavissa ottaen huomioon edellä olevat huomautukset. Toimeenpanosta aiheutuvat lisävelvoitteet ja investoinnit edellyttävät kuitenkin rahoitusperiaatteen noudattamista.

Lisätietoja: energia-asiantuntija Vesa Peltola

SUOMEN KUNTALIITTO

