

22.4.2020

Eduskunnan ympäristövaliokunnalle
Teams-kuuleminen 23.4.2020 klo 10

Aihe: HE 23/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttamisesta

LAUSUNTO

RAKLI ry kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä. RAKLI:n jäsenet ovat asuntojen, toimitilojen ja infrastruktuurin omistajia, rakennuttajia ja käyttäjiä tai näiden ammattimaisia edustajia. Jäsenemme investoivat rakennetun ympäristön uudis- ja korjaushankkeisiin vuosittain 5 -10 mrd €. RAKLI:n jäsenten omistamien rakennusten pinta-ala on arviolta 97,7 milj. m².

Hallituksen esityksellä sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa pannaan täytäntöön rakennusten energiatehokkuusdirektiivi eli EPBD (EU 2018/844), jossa säädetään sähköautojen latauspisteiden perustamisesta uusiin ja saneerattaviin rakennuksiin sekä jo olemassa oleviin ei-asuinrakennuksiin, joiden yhteydessä on yli 20 pysäköintipaikkaa.

Yleiset kommentit sähköautojen latauspisteiden rakentamisvelvoitteisiin

RAKLI lausui marraskuussa 2019 hallituksen esitysluonnoksesta ja toteaa, että RAKLI:n esille nostamia seikkoja on otettu huomioon nyt käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä. On erittäin hyvä, että olemassa olevien ei-asuinrakennusten osalta, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa, on esitykseen tuotu vaatimustasoksi rakennusten energiatehokkuusdirektiivinmäärittelemä taso. On myös hyvä, että hallituksen esitysluonnoksessa (3.10.2019, 10 §) mukana ollut asukkaan oikeus vaatia latauspistettä toteutettavaksi latausvalmiuden perusteella, on poistettu. Tämä olisi toteutuessaan aiheuttanut lukuisia ongelmia.

Olemassa olevien ei-asuinrakennusten osalta tämä vastaa myös maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön kantavaa peruseriaa. Sen mukaan vanhoihin rakennuksiin ei vaadita tehtäväksi muutoksia maankäyttö- ja rakennuslain määräysten muuttuessa. Rakennus on rakennuslupaprosessi hyväksytty käyttöön niiden määräysten nojalla, jotka ovat olleet voimassa rakennuslupahakemuksen vireillä tullessa. Muutoksia olemassa olevaan rakennuskantaan on tehtävä vain ja ainoastaan silloin, kun rakennusta saneerataan tai käyttötarkoitusta muutetaan rakennusluvan mukaisesti. Tällöin uudet määräykset otetaan huomioon tarkoituksenmukaisella tavalla ja soveltuvin osin.

RAKLI ry työstää parhaillaan hiilineutraalisuuden tiekarttaa osana Työ- ja elinkeinoministeriön (TEM:n) koordinoimaa kokonaisuutta. Tiekarttatyö pohjaa hallitusohjelman kirjaukseen. Tiekarttojen asettamisessa suuntaviivoissa samoin kuin yleisestikin ilmastotyössä on tärkeää, että toimet ja tehdyt panokset kohdistuvat sinne, missä niillä on suurin vaikutus päästöihin. Sähköisen liikenteen osalta näin tapahtuu silloin, kun sähköautojen yleistymisen luo kysyntää latauspaikoille. Näin markkinaehtoisesti etenevä latauspaikkojen rakentaminen ottaa huomioon sähköautokannan ja tekniikan kehittymisen myötä jatkuvasti kehittyvät lataustekniikat. Mikäli säädöksillä pakotetaan tekemään latauspisteitä, on riski, että ne syntyvät autokanta huomioiden väärään paikkaan ja väärin tekniikoin. Tämä olisi erittäin huono tilanne, sillä näin investoidut resurssit ovat poissa paljon tehokkaammin päästöjä vähentävistä toimenpiteistä kuten esimerkiksi energiatehokkuusinvestoinneista kiinteistöihin. Pakottavalla lainsäädännöllä latauspisteitä tulisi paikkoihin, joissa niille ei ole käyttöä ja ajaututaan helposti tilanteeseen, jossa teknologian tarjoamat kustannustehokkaimmat vaihtoehdot, käyttäjien tarpeet ja toteutetut latauspisteet eivät kohtaa.

22.4.2020

RAKLIn jäsenilleen syksyllä 2019 tekemän kyselyn mukaan RAKLIn ammattimaisista kiinteistönomistajista useat ovat jo toteuttaneet latauspaikkoja kiinteistöjensä yhteyteen ja lisäksi useilla on jo suunnitelmia, miten sähköautojen latauspaikkoja markkinaehtoisesti edistetään. Tällä hetkellä suurin syy sähköautojen harvinaisuuteen on niiden hankintahinta. Ammattimaisille kiinteistönomistajille on olennaista pitää huolta kiinteistöjensä vuokrattavuudesta ja ne toteuttavat markkinaehtoisesti latauspaikkoja sitä mukaan, kun niiden kysyntä kasvaa.

Tärkeä tieto on, että markkinaehtoisestikin sähköautojen latauspisteet ovat lisääntyvät nopeasti. Julkisissa latauspaikoissa (vai tiloissa) olevien peruslatauspisteiden määrä on sähköisen liikenteen viimeisimmän tilannekatsauksen (4/2019) mukaan kasvanut vuodessa 57 prosenttia. Julkisia peruslatauspisteitä on Q4/2018 ollut yhteensä 1986 ja vuoden 2019 aikana niiden määrä on kasvanut 3113:een.

Toteamme että rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimukset kiinteistöjen sähköautojen latauspaikoille tulisi laittaa toimeen direktiivin vaatiman tason mukaisesti. Kansallisessa lainsäädännössä ei pidä asettaa lisävaatimuksia, joita nyt hallituksen esityksessä ehdotetaan uusien ja laajasti saneerattavien asuinrakennusten sekä ei asuinrakennusten osalta.

Yleiset kommentit koronaviruksen vaikutuksista sähköisen liikenteen kehittämiseen

Säädöksiä asetettaessa on lisäksi huomioitava, että tällä hetkellä käsillä oleva koronaviruksen aiheuttama maailmanlaajuinen pandemia vaikuttaa sekä Suomen valtion että yritysten taloustilanteeseen lähiaikoina ja tulevina vuosina. RAKLI pitää tärkeänä, että kriisin jälkeistä jälleenrakennusta suunniteltaessa panostuksien tulee kohdistua ympäristön kannalta kestäväan talouteen. Tällöin on kuitenkin entistäkin olennaisempaa, että panostukset kohdistuvat sinne, missä niillä saadaan aikaan mahdollisimman suuri päästöjen vähennys. Säädösten kautta tapahtuva sähköautojen latauspisteiden rakentamisvelvoite ei ota huomioon kiinteistöjen sijainnista ja käyttötarkoituksesta seuraavia yksilöllisiä tarpeita.

Säädösympäristön kehittämistä harkittaessa on tässä muuttuneessa tilanteessa otettava huomioon talouden reunaehdot ja erityisesti, miten ne vaikuttavat mm. rakentamisen volyymiin. Korjausrakentaminen on viimeiset vuodet vastannut noin puolta koko rakentamisen 33 miljardin euron volyymistä. Ennen nykyistä koronavirusta oli näköpiirissä, että korjausrakentamisen volyymi kasvaa ohi uudisrakentamisesta seuraavien vuosien aikana perustuen kiinteistöjemme ja infrastruktuurimme ikään ja korjaustarpeisiin.

Nykyisessä tilanteessa epävarmojen näkymien pahimmat vaikutukset kohdistuvat kuitenkin ensisijaisesti juuri korjausrakentamiseen, jonka yhteydessä useasti muutenkin puhutaan suuremmasta määrästä riskitekijöitä ja reunaehdot kuin uudisrakentamisessa. On erityisen tärkeää, että haastavassa tilanteessa ei aseteta kohtuuttomia rajoituksia hankkeiden käynnistymisen esteeksi. Korjaustoimintaa tulee pikemminkin tukea ei asettaa sille esteitä. Hallitusohjelman mukaisesti tehtävien toimialojen tiekarttojen laskelmat ovat osoittaneet, että lyhyellä aikavälillä korjausrakentamisen mahdollisimman suuri volyymi ja sitä myöten kiinteistökannan energiatehokkuuden nopea parantuminen on rakennetun ympäristön osalta paras keino hiilidioksidipäästöjen pienentämiseen. Siksi olemme erityisen huolissamme saneerauksille asetettavista uusista vaatimuksista varsinkin, kun ne ylittävät vaaditun EU-direktiivin tason. Jokainen uusi vaatimus korjaushankkeille nostaa kynnyksen niiden aloittamiseen.

Mikäli pandemian talousvaikutukset pitkittyvät, tilanteella on nähdäksemme vaikutusta myös ennusteisiin autokannan uusiutumisesta ja sen johdosta latauspisteiden tarpeisiin.

Kommentit esitykseen laeiksi sähköautojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista

EU-direktiivin kansallisessa toimeenpanossa tulee ehdottomasti pitäytyä direktiivin vaatimustasolla, eikä tule säätää tämän yli meneviä velvoitteita. Kannatamme hallituksen esitystä olemassa olevien rakennuksien osalta, joissa

22.4.2020

on yli 20 pysäköintipaikkaa. Näille kiinteistöille on direktiivin ja hallituksen esityksen mukaisesti asennettava yksi normaalitehoinen latauspiste vuoden 2024 loppuun mennessä.

Hallituksen esityksessä näemme erityisenä riskinä ei-asuinrakennusten laajoihin saneerauksiin (6 §) kohdistuvan direktiiviä laajemman velvoitteen erityisesti korjaustoiminnan volyymin kannalta. Näkemyksemme mukaan erityisesti laajoihin saneerauksiin tulisi olemassa olevien rakennusten osalta noudattaa direktiivin perustason vaatimaa linjaa sekä latauspaikkojen että latausvalmiuden osalta hallituksen esityksessä ehdotetun porrastusmallin sijaan. Vaihtoehtoisesti vaatimuksia tulisi ainakin lieventää niin, että pysäköintipaikkojen ylärajoja nostettaisiin kaikissa latauspistekategorioissa. Hallituksen esityksessä ehdotetun porrastusmallin riskinä on korjausrakentamisen volyymin pieneneminen uusien velvoitteiden seurauksena, joista nyt käsiteltävä sähköautojen latauspaikkojen kokonaisuus ei valitettavasti ole ainoa esimerkki.

Pidämme riskitekijänä korjausrakentamisen hankkeiden käynnistymisen kannalta myös laajalle saneeraukselle asetetun 25 prosentin kustannusrajavelvoitteen tulkinnanvaraisuutta. Yhdenmukainen menettely asiassa ei tule olemaan helppoa ja mitä enemmän ylimääräisiä kustannuksia rajan ylittymisestä seuraa, sitä kiistanalaisempi asiasta tulee. Tämä todennäköisesti johtaa toimijoiden osalta epätasa-arvoiseen asemaan eri puolella Suomea.

Kommentit esitykseen laeiksi automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 126§:n muuttamisesta

Hallituksen esityksessä ehdotetaan suoraan direktiivistä seuraavaa sellaisiin ei-asuinrakennuksiin kohdistuvaa automaatiovelvoitetta rakennuksille, joiden ilmastointi- tai yhdistetyn ilmastointi- ja ilmanvaihtojärjestelmän nimellisteho on yli 290 kilowattia. Näiden toteuttamisessa on mahdollistettava järjestelmäkokonaisuudet, joilla voidaan saada aikaan direktiivin vaatimat automaation toiminnallisuusvelvoitteet. Innovaatioita ei tule estää ja turhia kustannuksia aiheuttaa lukitsemalla vaadittu toteutustapa johonkin tiettyyn standardiin tai tekniikkaan. Pidämme hallituksen esitystä onnistuneena tältä osin ottaen huomioon rakennusten energiatehokkuusdirektiivistä seuraavat velvoitteet. Mikäli laista laaditaan myöhemmin soveltamista tukevaa ohjeistusta, tulee ohjeistuksessa kiinnittää huomiota ratkaisu- ja teknologianeutraaliuden varmistamiseen.

Muuta huomioitavaa

Latauspisteiden kustannustehokas toteuttaminen on niiden yleistymisen edistämisen kannalta ensiarvoisen tärkeää. Joissakin tilanteissa olisi huomattavaa etua siitä, että kiinteistönomistajan olisi mahdollista saada erillinen sähköliittymä tontille paikoitusalueiden sähköntarpeita varten. RAKLI ehdottaa, että ympäristöministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö valmistelisivat yhteistyössä ohjauskeinoja ja ohjeistusta, joiden perusteella voitaisiin edistää kiinteistöomistajan mahdollisuutta saada edellä mainittu erillinen sähköliittymä. Tämä vähentäisi latausjärjestelmien rakentamisesta syntyviä turhia kustannuksia useissa tapauksissa.

RAKLI ry



Mikko Somersalmi

Tekninen johtaja

mikko.somersalmi@rakli.fi, p. 040 720 7645