

19.4.2022

Ympäristövaliokunnalle

U-kirjelmä (U 26/2022 vp) rakennusten energiatehokkuusdirektiivin uudistamisesta

Valtioneuvosto on antanut kirjelmän eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rakennusten energiatehokkuudesta (uudelleenlaadittu). Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry toteaa komission ehdotuksesta ja U-kirjelmästä seuraavaa:

1. Yleistä

EU:n komission ehdotus rakennusten energiatehokkuusdirektiivin tarkistamiseksi on osa komission laajempaa 55-valmiuspakettia, joka sisältää runsaasti velvoitteita, joilla on tarkoitus saada vuoden 2030 päästövähennystavoitteet linjaan vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa.

Ehdotus heijastaa yleisemminkin komission halua määrätä tarpeettomasti niistä keinoista, joissa paras tietotaito on jäsenmailla. EU:n olisi keskityttävä vain EU-laajuisten päästövähennystavoitteiden asettamiseen, jäsenvaltioiden energia- ja ilmastotyön tukemiseen sekä tavoitteiden seurantaan ja arviointiin. **Keinojen valinta ja käytännön toteuttaminen tulee jättää jäsenvaltioiden tehtäväksi kustannustehokkaalla, materiaali- ja teknologianeutraalilla ja kansalliset olosuhteet huomioon ottavalla tavalla.**

2. Sähköautojen latauspisteitä koskevasta sääntelystä

Komissio ehdottaa kiristystä sähköautojen latauspistevaatimuksiin ei-asuinrakennuksia koskien. Olemassa olevien ei-asuinrakennusten kohdalla sääntely kiristyy huomattavasti. Voimassa olevan direktiivin perustason nojalla yli 20 pysäköintipaikan parkkipaikoille on rakennettava yksi peruslatauspiste vuoden 2025 alkuun mennessä. Komission ehdotuksen mukaan olemassa oleviin ei-asuinrakennuksiin, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa, tulee asentaa yksi latauspiste jokaista 10 pysäköintipaikkaa kohden vuoden 2027 alkuun mennessä.

Valtioneuvosto kiinnittänyt kriittistä huomiota komission ehdotukseen ja sääntelyn voimaantulon aikatauluun olemassa olevien ei-asuinrakennusten osalta ja siihen, että jäsenvaltioiden olisi merkittävästi poikettava kansalliseen omistusoikeus- ja vuokralainsäädäntöön perustuvista omistajan tai vuokranantajan suostumusvaatimuksista.

MaRa toteaa, että komission ehdotus on erityisen kohtuuton olemassa olevien ei-asuinrakennusten osalta. Uusien rakennusten sääntelyn kiristämiseen ei ole myöskään tarvetta.

MaRa katsoo, että Suomen tulee suhtautua kielteisesti komission ehdotukseen latauspisteitä koskevan sääntelyn kiristämisestä.

Toimivalla latausinfraalla on merkitystä liikenteen sähköistymisessä. Latausinfraan kehittämisessä keskeistä on markkinaehtoisuus ja toimialaneutraalisuus. Latauspisteiden markkinaehtoista lisääntymistä vauhditetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurituella. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin nojalla säädetyn lain¹ nojalla Suomeen rakennetaan latauspisteitä kymmeniätuhansia vuoteen 2025 mennessä, mikä on suuri investointi sähköautojen latauspisteverkostoon.

Komission ehdotus perustuu Keski-Euroopan sähköautokantaan ja olosuhteisiin, jotka poikkeavat olennaisesti Suomesta. Suomessa autokanta on Länsi-Euroopan vanhinta ja sähköistyy muuta Eurooppaa hitaammin, joten sähköautojen latauspisteitäkin tarvitaan vähemmän. Autokanta Suomessa ei uudistu sillä, että Suomeen rakennettaisiin ylimitoitettu määrä latauspisteitä ei-asuinrakennusten parkkipaikoille eri puolelle Suomea.

Komission ehdotus on Suomen olosuhteet, rakennuskanta ja parkkipaikkojen suuri määrä huomioiden kohtuuton. Olemassa olevaa rakennuskantaa koskeva ehdotus loukkaa myös selkeästi yritysten perustulaisissa säädettyä omaisuudensuojaa.

Suomi on pinta-alaltaan suuri maa, jossa ihmiset asuvat hajallaan ja käyttävät liikkumiseen paljon omia autoja. Suomessa on ei-asuinrakennusten yhteydessä laajoja paikoitusalueita työpaikkojen ja toimistojen, teollisuuskiinteistöjen, palvelukiinteistöjen ja harrastuspaikkojen yhteydessä ympäri maata. Monilla yrityksillä on isoja asiointiparkkipaikkoja sesonkeja ja vilkasta lyhyttä asiointiaikaa varten ja parkkipaikat ovat suurimman osan aikaa vähäisellä käytöllä.

Komission ehdotuksen nojalla latauspisteitä jouduttaisiin rakentamaan Suomeen satoja tuhansia ja latauspisteiden rakentamisesta aiheutuisi satojen miljoonien eurojen kustannukset. Esimerkiksi jo kymmenen latauspisteen rakentaminen yrityksen parkkipaikalle maksaisi kymmeniä tuhansia euroja. Tällaisia kiinteistöjä Suomessa on tuhansia. Tämän lisäksi kiinteistön omistajille aiheutuisi huomattavia kustannuksia sähköverkon laajentamisesta. Laajempien paikoitusalueiden kohdalla asentamiskustannukset olisivat vähintään useita satoja tuhansia euroja.²

¹ Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020)

² Yhden peruslatauspisteen (Type2) hankinta- ja asennushinta on ollut välillä 3 000–5 000 euroa (hintaa sisältää laitteen hankintahinnan, suunnittelun, valvonnan ja rakentamisen). Tämän lisäksi huomattavia kustannuksia tulee kiinteistön sähköverkon laajentamisesta. Suurimpaan osaan olemassa olevia kiinteistöjä ei pystytä rakentamaan muutamaa useampaa sähköauton latauspistettä ilman kiinteistöllä tehtävää sähköremonttia ja kaapelointia.

Ehdotus koskisi valtavaa määrää matkailu- ja ravintola-alan yritysten omistuksessa tai hallinnassa olevia rakennuksia. Maaliskuusta 2020 alkanut koronavirüs on runnellut toimialan yrittäjiä ennennäkemättömällä tavalla. Yritykset ovat velkaisia ja kassat ovat tyhjiä. Toimialan palautuminen koronavirüsistä kestää normaalioloissa 5–10 vuotta eikä toimialan yrityksillä ole mahdollisuutta käyttää varoja sellaisiin lain pakottamiin hankkeisiin, jotka eivät ole liiketaloudellisesti perusteltuja useisiin vuosiin. Venäjän aloittama hyökkäyssota Ukrainaan ja sen vaikutukset ovat heikentäneet myös matkailu- ja ravintola-alan näkymiä ja investointimahdollisuuksia. **Toimiala ei kestä lainsäädännöstä tulevia uusia pakkovelvoitteita ja -kustannuksia.**

Esimerkit komission ehdotuksen vaikutuksista matkailu- ja ravintola-alalta:

Hiihtokeskuksen ala-asemarakennuksen vieressä on pysäköintipaikat 700–800 autolle. Pysäköintipaikka on rakennettu näin laajaksi, jotta huippusezonkina kaikki asiakkaat löytävät parkkipaikan pysäköintipaikalta. Muun aikaa sesonkinakin vain murto-osa parkkipaikoista on käytössä ja sesongin ulkopuolella täysin käyttämättä.

Hiihtokeskuksen pysäköintialueelle täytyisi komission ehdotuksen mukaan asentaa 70–80 latauspistettä vuoteen 2027 mennessä. Kiinteistöllä jouduttaisiin tekemään tämän lisäksi kalliita sähköremontteja.

Huvipuistoyrityksellä on kolmen huvipuiston yhteydessä laajat paikoitusalueet asiakkaitaan varten. Pysäköintialueiden koot ovat arviolta 2 000 autopaikkaa, 1 000–1 500 autopaikkaa ja 1 000 autopaikkaa. Pysäköintipaikat ovat käytössä vain kesäkauden huvipuiston ollessa auki. Pysäköintialueet joudutaan mitoittamaan mahdollisimman suureksi, jotta parhaana huvipuistopäivänä (kaunis ja lämmin kesäsää) kaikki asiakkaat löytävät vaivatta tai pienellä odotuksella pysäköintipaikan huvipuiston yhteydestä. **Huvipuistoyritys joutuisi asentamaan kolmelle pysäköintialueelle 400–450 latauspistettä 2027 mennessä** ja tämän lisäksi tekemään kalliita sähköremontteja.

Kokoushotellilla on 300 pysäköintipaikkaa. **Hotellin tulisi asentaa pysäköintialueelleen 30 latauspistettä vuoteen 2027 mennessä** ja tekemään rakennuksessa kalliita sähköremontteja.

Ehdotus merkitsisi valtavaa hukkainvestointia ilman positiivisia ympäristövaikutuksia. Hukkainvestointeihin menevät rahat olisivat pois muista vaikuttavimmista ympäristö- ja ilmastoimista. **Ehdotettuun sääntelyyn sisältyy myös merkittävä riski teknologian vanhentumisesta, kun tulevaisuuden uusi tekniikka – ja käyttövoimat muuttavat lataamisen tarvetta ja tapoja.**

U-kirjelmässä todetaan, että erityisesti kotilataamisen puute on Suomessa tunnistettu yhdeksi liikenteen sähköistymiskehityksen pahimmaksi pullonkaulaksi. Sähköautojen käyttäjät lataavat autojaan kotona yön yli ja tarvit-

sevat nopeaa latausta tiellä liikkueessaan. Sähköautojen käyttäjiä palvelevat pikalataus- ja suurteholatauspisteet maksavat kymmeniä / satojätuhansia euroja. Niitä rakennetaan Suomessa markkinaehtoisesti lisää valtion infrastruktuurituen vauhdittamana. Parhailaan käsittelyssä olevalla komission AFIR-ehdotuksella myös Suomeen tullaan rakentamaan nopeaa latausta mahdollista latausasemia ydinverkon ja kattavan verkon varrelle.

3. Pyöräparkkeja koskevasta sääntelystä

Komission ehdotuksen mukaan kaikissa ei-asuinrakennuksissa, joissa on yli 20 autopysäköintipaikkaa, polkupyörän pysäköintipaikkoja tulisi olla yksi jokaista autopysäköintipaikkaa kohden vuoden 2027 alkuun mennessä. Jäsenvaltiot voisivat muuttaa ei-asuinrakennuksien kohdalla polkupyörien pysäköintipaikkamäärää koskevia vaatimuksia sellaisten rakennustyyppien osalta, joissa polkupyöriä käytetään tyypillisesti vähemmän kulkuneuvoina. U-kirjelmässä valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti ehdotukseen ja joutomahdollisuuksiin.

MaRa katsoo, että direktiivissä ei tulisi säätää lainkaan pyöräparkeista. Pyöräparkit eivät liity rakennusten energiatehokkuuteen.

Vaatus pyöräparkista jokaista auton parkkipaikkaa kohden johtaa kohtuuttomiin velvoitteisiin ja kustannuksiin. Ehdotus tarkoittaisi, että esimerkiksi kiinteistöön, jonka pihassa on 200 auton asiointiparkkipaikkaa, pitäisi rakentaa 200 pyörän parkkipaikkaa riippumatta todellisesta pyöräparkkien määrän tarpeesta. Pyöräilyä tulee edistää järkevillä ja kustannustehokkailla toimenpiteillä eikä tehdä pakkoon perustuvaa tarpeetonta ylisääntelyä.

Suomessa pyöräparkkien tarve vaihtelee suuresti alueiden erilaisuuden vuoksi. Siksi asian ohjaaminen täytyy tapahtua kansallisesti ja paikallisella tasolla (maankäytön suunnittelu, tonttien luovutukseen liittyvät ehdot), jossa ymmärretään kunkin kiinteistön tarpeet liittyen paikallisiin liikenneverkkoihin ja käytettyihin liikkumistapoihin.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Kai Massa
lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä