

Asia: VN/2193/2019

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta

1. Hallituksen esityksen yleisperustelut

Yleiset kommentit ehdotuksista

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126§:n muuttamisesta koskee RAKLI:n jäseniä kaikkien esityksen nimessä mainittujen kohtien osalta. Valtaosa RAKLI:n kommentteista tähän esitykseen liittyen koskee kuitenkin sähköautojen latauspisteiden ja latausvalmiuksien rakentamista.

RAKLI vastustaa rakennusten energiatehokkuusdirektiivistä seuraavaa sähköajoneuvojen latauspisteiden ja latausvalmiuksien viemistä kansalliseen lainsäädäntöön esityksen kaltaisena.

RAKLI:n näkemyksen mukaan rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimukset sähköautojen latauspisteiden osalta tulisi viedä lainsäädäntöön direktiivin sallimalla minimitasolla, joka on muiden kuin asuinrakennusten puolella 1 latauspiste uudisrakentamisen ja laajojen saneerauksien yhteydessä sekä latausvalmius viidesosaan paikoista (kun kiinteistössä yli 10 pysäköintipaikka). Olemassa olevien muiden kuin asuinrakennusten osalta, silloin kun kiinteistössä on yli 20 pysäköintipaikkaa, vaadittavan määrän vuoden 2025 alkuun mennessä tulisi olla 1 latauspiste. Nähdäksemme ei ole myöskään syytä sille, että asuinrakennuksissa sääntelyn tulisi olla direktiiviä tiukempaa vaan latausvalmiuksien rakentamista tulisi vaatia vain yli 10 pysäköintipaikkaa käsittävissä uudis- ja saneerauskohteissa. Täten edistettäisiin parhaiten kaikkien vastuulliseen kiinteistöliiketoimintaan liittyvien investointien tukemista Suomessa, kun sähköautojen latauspisteiden rakentaminen toteutuisi kiinteistökohtaisten tarpeiden mukaan.

Hallituksen esitys on sähköautojen latauspaikkojen rakentamisvelvoitteen ja sähköautojen latauspaikkavarausten osalta täysin ylimitoitettu, eikä ota huomioon kiinteistöjen ja alueiden

yksilöllisiä tarpeita. RAKLI:n jäsenten omistamiin kiinteistöihin on jo nyt toteutettu sähköautojen latauspisteitä markkinaehtoisesti tarpeen mukaan. Rakennettaessa latauspisteitä tarpeen mukaan, toteutuksessa huomioidaan sähköautojen alueellisen määrän ja kiinteistöjen käyttäjien tarpeen lisäksi kiinteistön asiointiajat eli kuinka kauan autot keskimäärin kiinteistön parkkipaikoilla viipyvät.

Yksityisten kiinteistön omistajien lisäksi latauspaikkoja rakentavat jo nyt julkiset toimijat osana julkisen latausinfraan kehittymistä. Säädosympäristön kautta pakotettuna tapahtuva rakentaminen johtaa suureen määrään latauspisteitä, jotka eivät ole mitoitettuja todellisen lataustarpeen mukaan. Latauspisteet ovat lisäksi todennäköisesti ovat vielä tulevaisuudessa todennäköisesti vääryyksiä teknologisen kehityksen sähköautoilun ja latausteknologioiden osalta mennessä suurin harppauksin eteenpäin.

Hitaaseen lataamiseen (tyyppi 1 ja 2) perustuvat lataushybridit jäävät helposti lyhytaikaiseksi tilapäiseksi ilmiöksi. Akkuteknologian kehittyessä täyssähköautot korvaavat ne, jolloin pikalataus tyyppi 3 ja 4 samalla syrjäyttää nyt esitetyksi rakennettavan teknologian. Näistä syistä hitaita latauspisteitä tullaan todennäköisesti tarvitsemaan vain lyhyeksi jäävä ajanjakso ja sekin ainoastaan Suomen suurimmissa kaupungeissa.

RAKLI näkee, että hallituksen esityksen taustalla olevat vaikutusarvioinnit on sähköautojen latauspaikkojen rakentamisvelvoitteen osalta on esiteyksessä täysin puutteellisesti tehty ymmärtämättä rakentamisvelvoitteesta syntyviä kaikkia kustannuksia ja erittäin haitallisia vaikutuksia, jotka säädännöllä on kiinteistöiden muihin energiatehokkuutta ja vastuullisuutta edistäviin investointeihin. Vaikutusarvioinnissa latauspisteille lasketuissa kustannuksissa ei ole otettu huomioon erityisesti olemassa oleviin kiinteistöihin latauspisteiden rakentamispakosta syntyviä sähkökeskusten ja sähköliittymien uusimistarpeita, joiden kustannusvaikutukset ovat moninkertaiset verrattuna pelkkään latauspisteen asentamiseen. Ymmärrämme että todellisten kustannuksien arviointia vai-keuttaa puuttuvat tiedot kiinteistöjen pysäköintipaikkojen todellisista määristä ja kiinteistöjen sähkökeskusten mitoituksista. Tämä seikka kuitenkin vain korostaa sitä, että ei tule tehdä lainsäädäntöä, jonka todellisia kustannusvaikutuksia ei tiedetä. Tulee pitäytyä direktiivin sallimassa minimitasossa vaatimusten osalta.

RAKLI:n jäsenten kiinteistöihin toteutetaan paljon mm. energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä ja rakenne-taan paikallista uusiutuvan energia tuotantoa. Nyt esitetyllä lakiluonnoksella sähköautojen latauspisteistä vaa-rannetaan kaikki muut kiinteistöjen ilmastotoimenpiteet pakottamalla kohdistamaan suuria resursseja hyvin resurssitehottomasti pelkästään sähköautojen latauspisteisiin.

Vaikutusarvioinnin epäonnistuminen sähköajoneuvojen latauspisteitä koskevan rakentamisvelvoitteen osalta kulminoituu sivulla 50 kuvatuissa aluekehitysvaikutuksissa. Vaikutukset ovat RAKLI:n arvion ja keräämien tietojen mukaan päinvastaiset kuin kappaleessa kuvataan. Velvoitteesta syntyvillä kustannuksilla vaikeutetaan merkittävästi palveluiden tarjoamista muualla kuin kasvukeskuksissa, kun väestökadon vaikutusten kanssa kamppailevia alueilla kiinteistöjä omistavia yksityisiä ja julkisia tahoja pakotetaan toteuttamaan kalliita ja hyödyttömiä sähköautojen latauspisteitä.

Esityksessä sähköistyvän liikenteen kustannukset ollaan vierittämässä kiinteistöjen omistajille, jolloin kustannukset kaatuvat viime kädessä tilojen käyttäjien maksettaviksi. Tämä tehdään lisäksi täysin resurssitehottomasti ymmärtämättä minkä tyyppisiä latauspisteitä kiinteistöissä tulevaisuudessa tarvitaan, jolloin tilojen käyttäjät maksavat palveluista, jotka eivät ole oikein mitoitettuja heidän tarpeisiinsa.

Tulevaisuuden päästöttömän liikenteen ratkaisuihin on monia vaihtoehtoja: biopolttoaineet, vetyautot ja sähköinen liikenne. Vahva investointivelvoite juuri sähköautoihin, jotka keskittyvät kasvukeskuksiin, on pois muiden päästöttömien liikennemuotojen edellyttämistä investoinneista. Siksi ei ole perusteltua vaatia kansallisella sääntelyllä EU:n edellyttämää vähimmäistasoa enempää.

RAKLI:n näkemyksen mukaan Energialaitokset tulisi velvoittaa vahvemmin mukaan kiinteistöjen sähköautojen latauspaikkojen toteuttamiseen ja latausverkoston luomiseen. Mikäli energialaitokset olisivat velvoitettuja tarjoamaan kiinteistölle toisen/uuden sähköliittymän sähköautojen latauspisteiden asentamista varten, olemassa olevien kiinteistöjen osalta olisi mahdollista välttää osa kalliista sähköjärjestelmien uusimiskustannuksista kiinteistöissä. Uuden liittymän teho mitoitettaisiin vain sähköautojen latauspisteitä varten.

RAKLI näkee lisäksi täysin vääränä toimintatapana sen, että lainsäädäntöesitys ei sisällä direktiivin mahdollistamia poikkeuksia sähköautojen latauspisteiden ja latauspistevarausten rakentamispakkoon (muun muassa, jos toteutus laajamittaisen saneerauksen yhteydessä on enemmän kuin 7 % korjauksen kokonaiskustannuksesta). Nämä poikkeukset tulisi ottaa mukaan lainsäädäntöehdotukseen.

Automaatiovelvoitteen osalta yli 290 kW:n ei-asuinrakennuksiin direktiivin implementoinnissa on mahdollistettava järjestelmäkokonaisuudet, joilla toteutetaan direktiivin vaatimat automaation toiminnallisuudet. Innovatioita ei tule kahlita ja turhia kustannuksia aiheuttaa lukitsemalla vaadittu toteutustapa johonkin tiettyyn standardiin tai tekniikkaan. Tämä täytyy myös lakiin myöhemmin tulevassa perustelumuistiossa ja lakia tukevassa ohjeistuksessa selventää.

Nykytilan kuvaukseen liittyvät kommentit (hallituksen esitysluonnoksen kohta 2, s. 6-35)

Itse EU:n rakennusten energiatehokkuusdirektiivin (EPBD) residuaalissa/huomiossa 26 todetaan seuraavaa:

”Kun jäsenvaltiot vahvistavat vuodesta 2025 lähtien sovellettavia vaatimuksiaan latauspisteiden vähimmäismäärän asentamiselle muihin kuin asuinrakennuksiin, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa,

niiden olisi otettava huomioon asiaankuuluvat kansalliset, alueelliset ja paikalliset olosuhteet sekä mahdolliset eriytyneet tarpeet ja olosuhteet, jotka perustuvat alueeseen, rakennustyyppiin, julkisen liikenteen kattavuuteen ja muihin asiaankuuluviin kriteereihin, latauspisteiden oikeasuhteisen ja asianmukaisen käyttöönoton varmistamiseksi”

Nyt lainsäädäntöesitys ei huomioi mitään itse direktiivissä huomioonotettavaksi määritellyistä seikoista, vaan määräykset latauspaikkojen rakentamisesta kohdistuvat täysin ylimitoitettusti kaikille ei-asuinkiinteistöille yksilöllisiä olosuhteita ja käyttöä huomioimatta. Tämä on erityisen haitallista olemassa olevien kiinteistöjen osalta, joissa sähköliittymät ja sähkökeskukset tuovat rajoitteensa toteuttamiselle.

Sähköautojen latauspisteiden rakentamisveloitteen osalta on hallituksen lakiesityksessä täysin jätetty huomiotta valtioneuvoston kirjelmä (U 12/2017 vp), jossa todetaan ” Valtioneuvosto katsoi, että latauspisteiden rakentamisessa tulisi voida ottaa huomioon markkinoiden kehittyminen ja, että latauspisteiden rakentaminen on teknisesti mahdollista ja kustannuksiltaan kohtuullista. Sen sijaan suhtauduttiin varauksellisesti vaatimukseen, jonka mukaan vuoden 2025 alusta lähtien olemassa oleviin rakennuksiin tulisi rakentaa joka kymmenenteen pysäköintipaikkaan hintasignaalin mukaan toimiva sähköautojen latauspiste”

Lausunnoilla olevassa lakiesityksessä asetettu taso sähköautojen latauspisteiden rakentamiselle ei ole kustannuksiltaan kohtuullista. Lakiesityksessä olevalla tasolla asetettuna veloitteet myös selvästi heikentäisivät RAKL:n jäsenten mahdollisuuksia toteuttaa resurssitehokkaampia ja vaikutuksiltaan suurempia energiatehokkuus- ja vastuullisuusinvestointeja. Tältä osalta esitys ei toteuta Hallitusohjelman tavoitetta ”asumisen ja rakentamisen hiilijalanjäljen pienentämistä”. Ylimitoitettut investoinnit sähköautojen latauspisteisiin ovat poissa muusta hiilijalanjäljen pienentämiseen kiinteistöissä tehtävästä työstä.

Huomautamme lisäksi, että valtioneuvosto on jo aiemmin hyväksynyt 2.2.2017 kansallisen ohjelman vuosille 2017-2030 (Liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluverkko). Kansallinen ohjelma on samalla EU:n jakeluinfradirektiivin edellyttämä toimintakehys. Ohjelman tiivistelmässä todetaan, että eri polttoaineiden jakeluasema-verkosto sekä sähköautojen vaatimat julkiset latauspisteet Suomessa rakennetaan markkinaehtoisesti. Rakentamisessa voidaan hyödyntää erilaisia, olemassa olevia EU- ja/tai kansallisia tukia. Rakentajina toimivat pääosin erilaiset energiayhtiöt ja muut kaupalliset toimijat. Ensimmäisenä rakennetaan kannattavimmat alueet eli suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut. Muut alueet ja toimenpiteet niiden rakentamiseksi arvioidaan viimeistään vuonna 2020.

Kansainvälisten selvitysten mukaan Euroopassa ja etenkin Pohjoismaissa selkeästi suurin osa latauksista tapahtuu kotona tai työpaikoilla eli ei julkisilla latauspisteillä. Latausinfraan voi jakeluinfradirektiivin nojalla liittyä mikä tahansa ja koska tahansa. Markkinaehtoinen laajentuminen on paras vaihtoehto myös kuluttajan kannalta. Sähköautojen latauspesterakentaminen pakotettuna ajallisesti etupainotteisesti ilman tietoa missä ja minkälaisia latauspisteitä tulevaisuudessa tarvitaan ei palvele ketään: latauspisteet on kohdistettava sinne missä

sähköautoilija liikkuu ja sen tyyppisenä että ne palvelevat kiinteistön käyttäjiä parhaalla mahdollisella tavalla.

Korostamme vielä, että on välttämätöntä, että sähköautojen latauspisteiden sekä ylipäättänsä vaihtoehtoisten liikenteen käyttövoimien asiaa lähestytään markkinaehtoisesti kustannustehokkuus sekä teknologianeutraalius huomioiden. Pakottamalla lainsäädännön kautta latauspisteitä paikkoihin, joissa niille ei ole käyttöä ajaututaan helposti tilanteeseen, jossa teknologian tarjoamat kustannustehokkaimmat vaihtoehdot, käyttäjien tarpeet ja toteutetut latauspisteet eivät kohtaa.

Mitä tulee olemassa oleviin rakennuksiin niin valmistelussa on huomioitava se, että kantava perusperiaate lainsäädännön kehittämisessä on se, että vanhoihin rakennuksiin ei ole tehtävä muutoksia maankäyttö- ja raken-nuslain määräysten muuttuessa. Rakennus on rakennuslupaprosessi hyväksytty käyttöön niiden määräysten nojalla, jotka ovat olleet voimassa rakennuslupahakemuksen vireille tullessa. Muutoksia olemassa olevaan ra-kennuskantaan joudutaan tekemään ainoastaan ja vain silloin, kun rakennusta saneerataan tai käyttötarkoitus-ta muutetaan. Tällöin uudet määräykset otetaan huomioon tarkoituksenmukaisella tavalla ja soveltuvien osin. Energiatehokkuusdirektiivissä asetettu velvoite asentaa sähköautojen latauspisteitä olemassa olevien ei-asuinrakennusten parkkipaikkojen yhteyteen on omaksutun olemassa olevan rakennuskannan kehittämisen perusperiaatteen vastaista. Tämä korostaa sen tärkeyttä sitä, että olemassa olevan rakennuskannan osalta energiatehokkuusdirektiivin implementoinnissa ei tulisi säätää direktiivin minimitasoa ylittäviä vaatimuksia.

2. Hallituksen esityksen vaikutukset (hallituksen esitysluonnoksen kohta 4, s. 40-50)

Taloudelliset vaikutuksetArvioikaa myös omasta näkökulmastanne ehdotusten taloudellisia vaikutuksia.

Taloudellisia seuraamuksia lainsäädännöllisistä vaikutuksista uusiin ja olemassa oleviin rakennuksiin tulisi käsitellä aina hyvin eriytetysti. Olemassa olevien rakennuksien osalta puhutaan aina rajoitteista toteutetta-vuudessa, jotka vaikuttavat toteutuksen kustannuksiin. Tämän lainsäädäntöesityksen tapauksessa, sekä sähköautojen latauspisteiden ja automaatiovelvoitteiden osalta tulee ottaa huomioon kaikki kustannukset, joita velvoitteesta kiinteistönomistajille syntyy. Näin ei ole nyt vaikutusten arvioinneissa toimittu.

Laki heikentäisi yksityisten ja julkisten toimijoiden toimintaedellytyksiä erityisesti sähköautojen latauspisteiden rakentamisvelvoitteen osalta. Vaikutusten arvioinnissa, joka perustuu Motiva Oy:n Latauspiste – raporttiin ei ole huomioitu kaikkia kustannuksia, jotka syntyvät sähköautojen latauspisteiden rakentamisesta. Vaikutusten arviointi kappaleessa todetaan: ”Motiva Oy:n Latauspiste-raportissa tarkasteltiin kolmea erilaista vaihtoehtoa: suppea, keskitie ja edistyksellinen. Vaihtoehdot poikkesivat toisistaan putkitusmäärän, latauspis-temäärän ja tyyppin perusteella. Laskelmien yksikkökustannuksina (sisältäen työkustannukset ja arvonnäisävero 0 prosenttia) käytettiin

putkitukselle 60–80 euroa per metri, peruslatauspisteelle 1 100– 2 300 euroa per kappale ja pikalatauspisteelle 25 000–50 000 euroa kappale.”

Vaikka Latauspiste – raportissa todetaan, että edellä mainituissa kustannuksissa ei ole otettu huomioon kiinteistön sähköinfran ja liittymätehon päivityksestä syntyviä kustannuksia niin asia on lakiesityksen vaikutusten arvioinnin tiivistelmän osalta unohdettu. Tämä on vaikutusten arvioinnissa selvä puute. Esitetyt luvut eivät kuvasta todellisia kustannuksia, joka lakiesityksestä kiinteistöille syntyisi. Yksittäisen latauspisteen kustannukset ovat erityisesti olemassa olevissa kiinteistöissä moninkertaiset esitettyihin nähden. Kiinteistön liittymätehon ja sähköverkon muutoksien kustannukset riippuvat latauspaikkojen vaatimasta kokonaistehosta ja siten suoraan latauspaikkojen määrästä. Kustannusten osalta puhutaan kuitenkin 5-10 kertaisista kustannuksista verrattuna pelkästään yksittäisen latauspistelaitteen kustannuksiin. Latauspaikkojen vaatimaa tehontarvetta voidaan osittain hillitä älykkäillä latauspaikkojen tehonhallintajärjestelmillä. 10 prosentin vaatimuksella latauspisteiden asentamisesta suhteessa kaikkiin pysäköintipaikkoihin, olemassa olevien kiinteistöjen sähkökeskukset ja liittymätehot joudutaan kuitenkin päivittämään.

Latauspiste – raportissa on otettu lähtökohdaksi keskimääräinen putkituspituus latauspisteille kiinteistöissä. Kun otetaan lähtökohdaksi 10 prosentin vaatimus kaikille latauspaikoille niin mielestämme putkitukselle laskettu kustannus aliarvioi rakentamisen todelliset kustannukset. Kaikkia latauspaikkoja tuolla kokonaismäärällä ei usein voida sijoittaa lähelle rakennusta, joka pidentää putkitusmatkoja. Latauspisteiden rakentamisen yhteydessä erityisesti olemassa olevissa kiinteistöissä varoa muita maanalaisia rakenteita ja johtokaivantoja joudutaan tekemään lähelle rakennuksia, Kustannusvaikutukset ovat selvästi arvioitua suuremmat.

Vaikutusten arvioinnissa sähköautojen osalta ei myöskään ole huomioitu latauspisteiden ylläpidosta kiinteistön omistajille syntyviä kuluja. Vaikka latauspisteille ole olisi käyttöä niin niiden ylläpitokulut juoksevat kasvattaen entisestään kiinteistöjen ylläpitoon kohdistuvaa kustannusrasitusta.

Korostamme vielä että latauspisteitä jouduttaisiin säädösesityksen mukaisesti pakottamalla rakentamaan etupainotteisesti. Tällöin ei voida tietää mitä teknologia on, kun sähköautot ovat yleistyneet GASELLihankkeen ennusteen mukaisesti. Tämä johtaisi todennäköisesti täysin turhiin investointeihin. Kun latauspisteitä toteutetaan markkinaehtoisesti, niin toteutuksessa huomioidaan aina soveltuvin teknologinen ratkaisu.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Taloudellisia vaikutuksia viranomaistoiminnasta ja sen vaatimista resursseista ei ole otettu missään las-kelmissa huomioon. Rakennusvalvontojen resursseja ja osaamista haastetaan jatkuvasti uusilla määräyksillä. Tällä on väistämättä kustannusvaikutuksia, jotka tulisi vaikutuksenarvioinneissa ottaa huomioon

Kunnissa ei osaamista eikä resursseja olemassa olevien kiinteistöjen latauspaikkojen rakentamisen val-vontaan. Tästä johtuen tulkinat tulevat eroamaan eri puolilla Suomea, mikä asettaa yritykset eriarvoiseen asemaan suhteessa toisiinsa. Lakiesityksen säädösten käytännössä mahdoton valvonta vaikeuttaa niiden vastuullisten toimijoiden kilpailullista asemaa, jotka lähtökohtaisesti hoitavat moitteettomasti yhteiskunnalliset velvoitteensa.

Ympäristövaikutukset

Lainsäädäntöesityksen sähköautojen latauspisteitä koskevalla osuudella heikennetään kaikkien muiden vastuullisuusinvestointien toteuttamista. Sähköautojen latauspisteisiin käytetyt turhat eurot ovat pois muun muassa uusiutuvan energian tuotantolaitosten hankkimisesta/laajentamisesta ja/tai kiinteistön/toiminnan energiatehokkuuden parantamisesta. Ylipäättänsä resurssitehokkaasta oikeisiin asioihin kohdistuvasta kiinteistökehittämisestä. Todennäköiset vaikutukset ovat esimerkiksi energiatehokkuustavoitteiden saavuttamisen vaikeutuminen ja kiinteistöjen korjausvelan kasvu.

Ilmastonmuutoksen torjumiseksi on käytettävä resurssitehokkaimpia ja vaikuttavimpia keinoja. Sitä tämän lainsäädäntöesityksen ylimitoitettu sähköautojen latauspisteiden rakentamisvelvollisuus ei ole, vaan pikemminkin suuresti vaikeuttaa muiden vaikuttavampien keinojen toteuttamista.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Lainsäädäntöesityksellä heikennetään suomalaisten yritysten kilpailuasetelma, jos Suomessa säädetään latauspistevelvoitteen osalta huomattavasti direktiiviä tiukemmin.

Lainsäädäntöesityksellä lisätään alueellista eriytymistä. Alueelliset vaikutukset ovat täysin päinvastaiset kuin säädösesityksessä esitetään. Sähköautojen latauspiste velvoitteilla asetetaan todella vaikeaan asemaan kasvavien kaupunkien ulkopuolisten seutujen yksityiset ja julkiset toimijat. Palveluiden tarjoaminen vaikeutuu entisestään, kun kiinteistöille tuodaan säädösten kautta täysin tarpeettomia ja kohtuuttomia kustannuksia.

Lainsäädäntöesitys asettaa eriarvoiseen asemaan muut vaihtoehtoiset käyttövoimat sähköautoihin verrattuna. Heikennetään muihin käyttövoimiin liittyvien innovaatioiden mahdollisuuksia.

Kaupunkien keskustoissa pysäköintialueilla on useasti tilan puutteen sekä joukkoliikenteen palveluiden johdosta, jopa suhteellisesti harvempia pysäköintipaikkoja kuin kaupunkien ulkopuolisilla alueilla. Hallituksen esitys jopa painottaa latauspisteiden rakentamista harvaan asutuille seuduille, jotka kärsivät muuttotappioista, ja joissa muutenkin on haasteita palveluiden järjestämisessä ja liiketoimintojen kannattavuudessa.

Kyselytutkimukset osoittavat selvästi, kuinka omistamisen merkitys varsinkin nuorten ihmisten kohdalla vähenee. Sähköautojen latauspaikkojen ylisuurilla rakentamisvelvoitteilla itse asiassa tuetaan vanhakantaista yksityisautoiluajattelua kiertotalouden ja jakamistalouden sijaan.

Onko esityksessä jäänyt joitakin olennaisia vaikutuksia huomioimatta? Jos on, niin mitä?

Vaikutustenarviointi on tehty lainsäädäntöesityksessä aivan liian suppeasti. Nyt ollaan tekemässä sää-döksiä, joiden todelliset kustannusvaikutukset ovat arvioitua paljon suuremmat ja aiheuttavat merkittäviä ongelmia kiinteistökannan vastuulliselle kehittämiselle.

1 luku Yleiset säännökset

Lain tarkoitus (1 §)

Lain tarkoitus on implementoida rakennusten energiatehokkuusdirektiivi. Tämä tulisi ehdottomasti tehdä tukeutumalla direktiivin mahdollistamiin minimivaatimuksiin ja ottamalla kansallisesti tarvittavat helpotukset käyttöön

Soveltamisala (2 §)

RAKLI huomauttaa, että kantava peruseriaate on se, että vanhoihin rakennuksiin ei ole tehtävä muutoksia maankäyttö- ja rakennuslain määräysten ja sen alaisten asetusten muuttuessa. Rakennus on rakennuslupaprosessissa hyväksytty käyttöön niiden määräysten nojalla, jotka ovat olleet voimassa rakennuslupahakemuksen vireille tullessa. Muutoksia olemassa olevaan rakennuskantaan joudutaan tekemään ainoastaan ja vain silloin, kun rakennusta saneerataan tai käyttötarkoitusta muutetaan. Tällöin uudet määräykset otetaan huomioon tarkoituksenmukaisella tavalla ja soveltuvien osin. Energiatehokkuusdirektiivissä asetettu velvoite asentaa sähköautojen latauspisteitä olemassa olevien ei-asuinrakennusten parkkipaikkojen yhteyteen on omaksutun peruseriaatteen vastaista. Tämä korostaa sen tärkeyttä sitä, että olemassa olevan rakennuskannan osalta energiatehokkuusdirektiivin implementoinnissa ei säädetä direktiivin minimitasoa ylittäviä vaatimuksia, jotka käytännössä johtaisivat myös kiinteistöllä tehtäviin laajamittaisiin sähkösaneerauksiin

Määritelmät (3 §)

Lakiehdotuksessa ei määritellä pysäköintialuetta. Muutenkin epäselvää mitä pysäköintioaikoja latauspaikkojen rakentamisvelvoite koskee. Tämä tulee aiheuttamaan tulkintoihin todella haitallista kirjavuutta.

Latausvalmiuden käsite suhteessa latauspisteen toteuttamiseen viipymättä on lisäksi epäselvä ja kirjavia tulkintoja aiheuttava.

Suhde muuhun lainsäädäntöön (4 §)

RAKLI huomauttaa, että kantava peruseriaate lainsäädännössä on se, että vanhoihin rakennuksiin ei ole tehtävä muutoksia maankäyttö- ja rakennuslain määräysten muuttuessa. Rakennus on rakennuslupaprosessissa hyväksytty käyttöön niiden määräysten nojalla, jotka ovat olleet voimassa rakennuslupahakemuksen vireille tullessa. Muutoksia olemassa olevaan rakennuskantaan joudutaan tekemään ainoastaan ja vain silloin, kun rakennusta saneerataan tai käyttötarkoitusta muutetaan. Tällöin uudet määräykset otetaan huomioon tarkoituksenmukaisella tavalla ja soveltuvin osin. Energiatohokkuusdirektiivissä asetettu velvoite asentaa sähköautojen latauspisteitä olemassa olevien ei-asuinrakennusten parkki-paikkojen yhteyteen on omaksutun peruseriaatteen vastaista. Tämä korostaa sen tärkeyttä sitä, että olemassa olevan rakennuskannan osalta energiatohokkuusdirektiivin implementoinnissa ei tule säätää direktiivin minimitasoa ylittäviä vaatimuksia, jotka käytännössä johtaisivat myös kiinteistöllä tehtäviin laajamittaisiin sähköjärjestelmäsaneerauksiin.

2 luku Sähköajoneuvojen latauspiste ja latausvalmius rakennuksessa

Uuden rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä ja latausvalmiudella (5 §)

Lainsäädäntöesitys on kohtuuton ollessaan huomattavasti direktiivissä asetettua minimitasoa tiukempi. Asiasta tulee säätää direktiivin vaatiman minimitason mukaan. Uudisrakennuksien puolella markkina ohjaa parhaiten rakentamaan tarpeenmukaisia sähköajoneuvojen latauspaikkoja. RAKLIn jäsenistössä on tästä lukuisia esimerkkejä.

Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä ja latausvalmiudella (6 §)

Lainsäädäntöesitys on kohtuuton ollessaan huomattavasti direktiivissä asetettua minimitasoa tiukempi. Asiasta tulee säätää direktiivin vaatiman minimitason mukaan. Myös saneeraus-ten osalta markkina ohjaa parhaiten rakentamaan tarpeenmukaisia sähköajoneuvojen latauspaikkoja sinne missä niitä tarvitaan. Tästä on lukuisia uudisrakennuksia esimerkkinä RAKLIn jäsenistössä.

Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä (7 §)

Lainsäädäntö esitys erittäin haitallinen järkevälle olemassa olevan kiinteistökannan kehittämiselle. Vaikeuttaa energiatohokkuus ja muita vastuullisuusinvestointeja sekä lisää korjausvelkaa

Pysäköintitalon varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä ja latausvalmiudella (8 §)

-

Sähköajoneuvon latausvalmiutta ja latauspistettä koskevat vaatimukset (9 §)

-

Asukkaan mahdollisuus sähköauton latauspisteeseen (10 §)

-

3 luku Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä

Uuden rakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä (11 §)

-

Korjaus- ja muutostyön kohteena olevan rakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä (12 §)

Automaatiovelvoitteen osalta yli 290 kW:n ei-asuinrakennuksiin direktiivin implementoinnissa on mahdollistettava järjestelmäkokonaisuudet, joilla toteutetaan direktiivin vaatimat automaation toiminnallisuudet. Innovaatioita ei tule kahlita ja turhia kustannuksia aiheuttaa lukitsemalla vaadittu toteutustapa johonkin tiettyyn standardiin tai tekniikkaan. Tämä täytyy myös lakiin myöhemmin tulevassa perustelumuiistiossa ja ohjeistuksessa selventää.

Olemassa olevan rakennuksen varustaminen rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmällä (13 §)

-

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän vaatimukset (14 §)

-

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentamisvelvollisuutta koskeva poikkeus (15 §)

-

4 luku Valvonta

Valvontaviranomainen (16 ja 17 §)

Valvonta on erittäin vaikeaa olemassa olevien kiinteistöjen osalta ja todennäköistä on, että tulkinnat tulevat eroamaan eri puolilla Suomea. Tämän kaltaisen lainsäädännön suuri haaste on, että ne, jotka toteuttavat kuuliaisesti lainsäädännön mukaisesti kärsivät suhteessa niihin, jotka eivät latauspisteitä rakenna tai täytä yli 290 kW teholtaan oleviin muihin kuin asuinrakennuksiin kohdistuvaa automaatiojärjestelmien päivitysvelvollisuutta.

Tiedonsaantioikeus ja oikeus tehdä tarkastuksia (18 ja 19 §)

-

Pakkokeinot (20 §)

-

Uhkasakko ja teettämishukka (21 §)

-

Perittävät maksut (22 §)

-

Muutoksenhaku valvontaviranomaisen päätökseen (23 §)

-

5 luku Erinäiset säännökset

Voimaantulo ja siirtymäsäännös 24 §

-

4. Kommentit pykäläehdotuksiin ja niiden perusteluihin (Laki maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta)

Kommentit

-

5. Muut kommentit

Kommentit

-

6. Lisäkysymys

Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutos (2018/844) mahdollistaa pieniä- ja keskisuuria yrityksiä koskevan poikkeuksen. Direktiivin 8 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltioilla on mahdollisuus jättää säätämättä tai soveltamatta ei-asuinrakennuksia koskevat 8 artiklan 2 ja 3 kohdan velvoitteet rakennuksille, jotka ovat pienten ja keskisuurten yritysten omistuksessa ja käytössä. Tämä tarkoittaisi sitä, että pienten- ja keskisuurten yritysten omistuksessa ja käytössä olevat rakennukset voitaisiin jättää kokonaan sähköajoneuvojen latausvalmiutta ja latauspisteitä koskevien lain velvoitteiden ulkopuolelle. Lakiluonnoksessa ei poikkeusta ole käytetty, joten näille rakennuksille sovelletaan lain velvoitteita kuten muihin rakennuksiin.

En ota kantaa

Somersalmi Mikko
Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry