Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

Eduskunnan ympäristövaliokunnalle

20.5.2020
Lainsäädäntöneuvos Sari Rapinoja
Ympäristöneuvos Maarit Haakana

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

Eduskunnan ympäristövaliokunnan käsiteltävänä on hallituksen esitys HE 23/2020 vp. Hallituksen esitystä käsiteltiin ympäristövaliokunnan skype-kokouksessa 16.4. ja 23.4.2020. Hallituksen esityksestä on antanut ympäristövaliokunnalle lausunnon Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Elintarviketeollisuusliitto ry (ETL), Energiateollisuus ry, Kaupan liitto ry, Kempower Oy, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikennevirta Oy, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry, Motiva Oy, oikeusministeriö, Parkkisähkö Oy, Päivittäistavarakauppa ry, Rakennusteollisuus RT, RAKLI ry, Suomen Kiinteistöliitto ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry, Sähköinen liikenne ry, Talotekninen teollisuus ja valtiovarainministeriö. Ympäristövaliokuntavaliokunta on pyytänyt ympäristöministeriöltä kirjallista vastinetta edellä mainittuihin ympäristövaliokunnan saamiin asiantuntijalausuntoihin.

Vastineenaan ympäristövaliokunnan saamiin lausuntoihin ympäristöministeriö lausuu kunnioittaen seuraavaa. Vastineessa on tarkasteltu lausunnossa esitettyjä seikkoja aihe alueittain ja noudattaen ehdotetun lain rakennetta.

Hallituksen linjaama EPBD 2018-direktiivin toimeenpanon taso liittyen sähköajoneuvojen infrastruktuuriin

Hallitus on linjannut tason, jolla Suomi toimeenpanisi EPBD 2018 –direktiivin. Direktiivi ehdotetaan toimeenpantavaksi ehdotetun lain 2 luvun osalta siten, että olemassa olevien rakennusten vaatimukset olisivat direktiivin perustason mukaisia.

Hallituksen esityksen velvoitteet sähköautojen latauspisteille ja latauspistevalmiudelle ovat osaksi direktiivin vaatimuksia kunnianhimoisempia liittyen uusiin ja laajasti korjattaviin rakennuksiin. Erityisesti uudisrakentamisen ja laajamittaisen peruskorjauksen yhteydessä on kustannustehokasta varmistaa riittävä latauspisteiden määrä. Myös latauspistevalmiuden asentaminen on edullisinta rakennusvaiheessa ja laajamittaisen peruskorjauksen yhteydessä ja lisäksi se säästää merkittävästi tulevaisuuden latauspisteinventoinneissa. Hallitus nosti osan velvoitteista kunnianhimoa direktiivin perustasosta, jotta uusi laki tukisi mahdollisimman hyvin liikenteen sähköistämistä ja sitä kautta ilmastonmuutoksen hillintää. Suomella on erittäin kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet liikennesektorilla. Tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa fossiiliton liikenne vuoteen 2045

mennessä. Käytännössä tavoitteen saavuttaminen edellyttää sähköautojen huomattavaa yleistymistä. Sähköautojen yleistymiseen tulee vaikuttamaan EU:ssa sovitut autonvalmistajille asetetut hiilidioksidin raja-arvot vuosille 2025 ja 2030. Raja-arvojen myötä sähköautojen markkinaosuus kasvaa huomattavasti lähivuosina. Raja-arvojen lisäksi puhtaita ajoneuvohankintoja koskeva direktiivi asettaa tiukat sähköautotavoitteet julkisen sektorin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoille. EPBD 2018 -direktiivin osittain tiukemmat vaatimukset varmistavat riittävän latausinfrastruktuurin kehityksen suhteessa Suomen sähköautotavoitteisiin. Liikenteen sähköistäminen on tärkeä toimi matkalla hiilineutraaliin Suomeen 2035.

EPBD 2018 –direktiivin perustaso liittyen sähköajoneuvojen infrastruktuuriin

EPBD 2018 –direktiivin mukainen perustaso on seuraava:

1) Asuinrakennukset - uudisrakentaminen ja laajamittaiset korjaukset: kun on yli 10 pysäköintipaikkaa, on asennettava putkitus eli putket sähkökaapeleita varten, jotta jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmässä vaiheessa asentaa latauspiste.
2) Muut kuin asuinrakennukset - uudisrakentaminen ja laajamittaiset korjaukset: kun yli 10 pysäköintipaikkaa, vähintään yksi latauspiste ja lisäksi putkitus siten, että vähintään viidesosaan pysäköintipaikoista voi myöhemmin asentaa latauspisteen.
3) Olemassa olevat muut kuin asuinrakennukset: kun yli 20 pysäköintipaikkaa on asennettava yksi latauspiste 1.1.2025 mennessä. (EPBD 2018 –direktiivissä ei säädetä latauspisteiden lukumäärästä, jäsenvaltiot päättävät siitä itse. Euroopan komission mukaan lukumäärä ei voi olla nolla, joten yksi latauspiste on minimivaatimus).

Hallituksen linjaaman direktiivin toimeenpanon tason kustannusten poikkeaminen direktiivin perustason kustannuksista

Hallituksen linjaamalla EPBD 2018 –direktiivin perustasoa kunnianhimoisemmalla toimeenpanolla latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien asentamisesta aiheutuvat kustannukset arvioidaan olevan vuosina 2020–2024 noin 41-49 miljoonaa euroa vuodessa. Vuodesta 2025 eteenpäin kokonaiskustannukset olisivat arvion mukaan noin 26-34 miljoonaa euroa vuodessa. Ehdotetulla lailla arvioidaan syntyvän vuoteen 2030 mennessä noin 73 000–97 000 latauspistettä ja 560 000–620 000 latauspistevalmiutta.

Motiva Oy:n selvitysten lisäksi ympäristöministeriö tarkasteli erilaisten vaihtoehtojen kustannuksia. EPBD 2018 –direktiivin perustason mukaan sähköajoneuvojen latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien asentamisesta aiheutuvat kustannukset arvioidaan olevan vuosina 2020–2024 keskimäärin 36 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä putkituksen osuus olisi keskimäärin 15,5 miljoonaa euroa ja peruslatauspisteiden osuus keskimäärin 20,5 miljoonaa euroa vuodessa. Vuodesta 2025 eteenpäin kokonaiskustannukset arvioidaan olevan keskimäärin 19,5 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä putkituksen osuus olisi keskimäärin 15,5 miljoonaa euroa ja peruslatauspisteiden osuus keskimäärin 4 miljoonaa euroa vuodessa. EPBD 2018 –direktiivin perustason perusteella asennettaisiin 73 000 peruslatauspistettä ja 326 000 latauspistevalmiutta vuoteen 2030 mennessä.

Koronaviruksen vaikutus EPBD 2018 –direktiivin toimeenpanoon

Ympäristöministeriö katsoo, ettei lakiesityksen vaatimustasoa ole syytä muuttaa koronaepidemian takia. Hallituksen linjausta on perusteltu edellä ja perustelut ovat ympäristöministeriön käsityksen mukaan koronaepidemiasta huolimatta edelleen relevantteja.

Olemassa olevaan rakennuskantaan velvoitteet tulee täyttää vasta vuoden 2024 loppuun mennessä ja vaatimukset ovat EPBD 2018 –direktiivin perustason mukaiset.

Uudisrakentamisen ja laajamittaisen korjausrakentamisen yhteydessä on kustannustehokasta varautua sähköautojen latausinfrastruktuurin rakentamiseen. Kun asiaa tarkastellaan pitemmällä aikavälillä, saavutetaan latauspistevalmiuden asentamisella merkittävästi säästöjä tulevaisuuden latauspisteinvestoinneissa.

Uudisrakentamisen ja laajamittaisen korjauksen kohteena olevan muun kuin asuinrakennuksen latauspistevaatimukset ovat EPBD 2018 –direktiivin mukaisia, jos pysäköintipaikkoja on 11-50. Direktiivin perustaso ylittyy vasta sellaisissa rakennuksissa, joissa on yli 50 pysäköintipaikkaa ja tällöinkin maksimivaatimus on kolme normaalitehoista latauspistettä tai yksi suuritehoinen latauspiste. Asuinrakennusten osalta ehdotettua direktiivin toimeenpanon taso on tarkoituksenmukainen ja oikea. Ympäristöministeriö pitää esitystä tasapainoisena myös nykyisessä koronaviruksen aikaisessa taloustilanteessa.

Laki sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä

Pykäläkohtaisia kommentteja

1 luku. Yleiset säännökset

3 § Määritelmät

3 § 3 kohta - *Laajamittainen korjaus*

Kaupan liitto ry näkee potentiaalisena riskinä paikallisen tulkinnan mahdollisuuden viranomaisen määrittäessä, ylittyykö laajamittaisessa korjauksessa 25 prosentin raja. Kaupan liito ry:n mukaan kustannusten laskeminen ei tule olemaan vastuuviranomaiselle helppoa, mikä voi asettaa toimijat epäarvoiseen asetelmaan eri puolella Suomea. Kaupan liitto ry esittää, että laaja joukko keskeisiä toimijoita tekisi yhdessä kunnan valvontaviranomaisen tueksi toiminta/tulkintaohjeen siitä, kuinka 25 prosentin osuus rakennuksen arvosta määritellään.

Suomen Kiinteistöliitto ry:n mukaan erityinen kipupiste pienille, erityisesti omatoimi-isännöinnissä oleville taloyhtiöille saattaa olla laajamittaisen korjauksen käsite, joka on käytännössä uusi asia rakentamisen ohjaamisessa. Isoa epävarmuutta asiaan tuo rakennusvalvontojen paikallinen soveltaminen ja tulkinnat asiasta. Käytännössä pienen taloyhtiön omat mahdollisuudet ja resurssit arvioida laajamittaisen määritelmän täyttymistä ennakkoon ovat heikot, koska esimerkiksi VTT:n käyttämä arviointimenetelmä ei näytä yksinkertaiselta. Kiinteistöliito ry:n mukaan pahimmillaan arviointi ja tulkinnat

soveltamiskynnyksen ylittämisestä hidastavat ja hankaloittavat hankkeita ja aiheuttavat ylimääräisiä kustannuksia. Lisäksi uhkana on osaoptimointi, jossa velvoitteen välttämiseksi pilkotaan hankkeita epätarkoituksenmukaisella tavalla.

RAKLI ry pitää riskitekijänä korjausrakentamisen hankkeiden käynnistymisen kannalta laajamittaiselle korjaukselle asetetun 25 prosentin kustannusrajavelvoitteen tulkinnanvaraisuutta. Tämä todennäköisesti johtaa toimijoiden osalta epätasa-arvoiseen asemaan eri puolella Suomea.

Vastaus: Rakentamiseen ryhtyvän on rakennuslupaa hakiessaan osoitettava, että rakentamista koskevat vaatimukset täyttyvät. Velvoite osoittaa se, että kyseessä ei ole laajamittainen korjaus, on siten rakennushankkeeseen ryhtyvällä, jos tarkoitus ei ole noudattaa esitetyn lain velvoitteita. Laajamittaisen korjauksen käsite on käytössä jo voimassa olevassa lainsäädännössä. Määritelmä on sama kuin ympäristöministeriön asetuksessa rakennuksen energiatehokkuuden parantamisesta korjaus- ja muutostöissä annetun ympäristöministeriön asetuksen muuttamisesta (2/17).Ympäristöministeriön rakentamismääräyskokoelman verkkosivuilla on VTT:n selvitys, jossa VTT on tarkastellut korjausrakentamisen energiatehokkuusmääräysten valmistelun yhteydessä laajamittaisen korjauksen määrittelyä ja sitä mitkä rakennuksen ulkovaipan ja teknisten järjestelmien korjaustoimenpideyhdistelmät ylittävät laajamittaisen korjauksen määritelmän mukaisesti ”25 prosenttia rakennuksen arvosta, maan arvo pois lukien”. Selvityksessä tarkastelun kohteena olivat asuinrakennukset, liike- ja toimistorakennukset sekä hoito- ja opetusalan rakennukset. Laajamittaisen korjauksen määritelmän täyttyminen edellyttää VTT:n selvityksen mukaan kaikissa tarkastelluissa rakennustyypeissä ulkovaipan korjausta eli vähintään julkisivun ja ikkunoiden uusimista sekä yhden tai useamman teknisen järjestelmän korjausta.

2 luku. Sähköajoneuvojen latauspisteet ja latauspistevalmius rakennuksissa

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MARA ry, Päivittäistavarakauppa ry, Rakennusteollisuus RT ja RAKLI ry ehdottavat, että lakiehdotuksen 2 luku toimeenpantaisiin EPBD 2018 –direktiivin perustason mukaisesti.

Vastaus: Hallitus on linjannut EPBD 2018 –direktiivin toimeenpanon tason.

5 § *Uuden rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella*

Suomen Luonnonsuojeluliitto ry esittää, että uusin muihin kuin asuinrakennuksiin tulisi edellyttää vähintään 50 prosentin latauspistevalmiutta kaikille yli 10 pysäköintipaikan rakennuksille. Itse latauspisteiden määrää tulisi myös lisätä.

Vastaus: Hallitus on linjannut EPBD 2018 –direktiivin toimeenpanon tason.

6 § *Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella*

Suomen Kiinteistöliitto ry ehdottaa, että laajamittaisen korjauksen kohteena oleva asuinrakennus toimeenpantaisiin EPBD 2018 -direktiivin perustason mukaisesti.

Elintarviketeollisuusliitto ry ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry katsovat, että ei-asuinrakennusten laajamittaisissa korjauksissa tulisi vielä harkita sitä, että latauspisteiden asentamisvelvoite säädettäisiin EPBD 2018 –direktiivin perustason mukaisena tai vähintään niin, että pysäköintipaikkojen ylärajaa nostettaisiin kaikissa esitetyissä latauspistekategorioissa (1-3 latauspistettä). Lisäksi latauspistevalmiuden osalta tulisi harkita palaamista direktiivin perustasoon.

RAKLI ry esittää ensisijaisena vaihtoehtona 2 luvun osalta EPBD 2018 –direktiivin perustasoa. Toissijaisena vaihtoehtona RAKLI ry esittää erityisesti laajojen saneerauksien osalta, että lakiesityksen porrasmallin pysäköintipaikkojen ylärajoja nostettaisiin kaikissa latauspistekategorioissa.

Kaupan Liitto ry kysyy lausunnossaan olisiko mahdollista muuttaa laajasti korjattavien ei-asuinrakennusten sähköautojen latauspisteiden sekä -valmiuden rakentamisvelvoitteen porrastusta? Porrastus on tiukennus direktiivin perustasoon nähden.

Vastaus: Hallitus on linjannut EPBD 2018 –direktiivin toimeenpanon tason.

Suomen Kiinteistöliitto ry esittää, että lakiehdotuksen 6 §:n 5 momentin 2 kohtaa tulee muuttaa siten, että siinä pitäydytään direktiivin mukaisessa vaatimuksessa, jonka mukaan ”pysäköintialue sijaitsee fyysisesti rakennuksen yhteydessä”. Suomen Kiinteistöliitto ry:n mukaan lakiesitys on määritelty EPBD 2018 –direktiiviä tiukemmin, kun kaikki rakennuksen kanssa samalla kiinteistöllä sijaitsevat pysäköintipaikat otetaan huomioon riippumatta siitä, kuinka etäällä ne ovat sähköpääkeskuksesta. Suomen Kiinteistöliitto ry toteaa, että direktiivin muotoilu on tarkoin mietitty, sillä latausvalmiuden toteuttaminen on kustannustehokkainta sellaisille pysäköintipaikoille, joilta on lyhin etäisyys rakennuksen sähköpääkeskukseen. Suomen Kiinteistöliitto ry:n mukaan velvoitteiden ulottamisella koskemaan sellaisia autopaikkoja, jotka eivät ole rakennuksessa tai välittömästi sen yhteydessä, vaan esimerkiksi samalla kiinteistöllä viheralueen takana, on huomattava kustannusvaikutus putkituksen ja ennen kaikkea kaivuutöiden metrimäärien kasvaessa. Tämä kustannusvaikutus korostuu pienten taloyhtiöiden tapauksessa.

Vastaus: Euroopan komissio on antanut suuntaviivoja EPBD 2018 –direktiivin täytäntöönpanoon 7.6. 2019 antamassaan suosituksessa rakennusten nykyaikaistamisesta (EU)2019/1019. Komissio toteaa suosituksessaan, että rakennusten energiatehokkuutta koskevassa direktiivissä ei anneta nimenomaista määritelmää termille ” fyysisesti rakennuksen yhteydessä sijaitseva”. Pääasiassa viitataan epäsuorasti siihen, että pysäköintialueen alue koskettaa rakennuksen aluetta vähintään yhdessä kohdassa. Komissio toteaa, että kun jäsenvaltiot määrittävät kansallisessa lainsäädännössään latauspisteiden ja putkituksen käyttöönottoa rakennuksissa, kun pysäköintialue sijaitsee fyysisesti rakennuksen yhteydessä, koskevan velvoitteen laajuutta, jäsenvaltiot voivat myös ottaa kansallisessa lainsäädännössään huomioon esimerkiksi täydentävät perusteet, jotka liittyvät siihen onko pysäköintialueen ja rakennuksen välillä fyysinen/tekninen yhteys, onko pysäköintialue ainoastaan tai pääasiassa rakennuksen käyttäjien käytössä sekä onko pysäköintialue ja rakennus jossain määrin yhteisessä omistuksessa. Jäsenvaltioita kannustetaan ottamaan nämä kolme tekijää huomioon velvoitteiden osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamisen ja täytäntöönpanon yhteydessä.

Komissio toteaa myös, että esiin voi tulla erityisesti tilanteita, joissa pysäköintialue ei tarkkaan ottaen sijaitse fyysisesti rakennuksen yhteydessä, (se sijaitsee esimerkiksi kadun toisella puolella tai sen ja rakennuksen välissä on viheralue) mutta sen ja rakennuksen välillä on selvä yhteys, joka liittyy esimerkiksi omistajuuteen ja/tai käyttöön. Tällaisissa tapauksissa velvoitteiden soveltaminen olisi merkityksellistä ja asianmukaista (esimerkiksi pysäköintialue on monta asuntoa käsittävien rakennusten käyttäjien omistuksessa ja käytössä).

Hallituksen esityksessä on todettu 5 §:n perusteluissa seuraavaa: ”Pysäköintipaikkojen sijainti kiinteistöllä, jossa rakennus sijaitsee, vastaisi EPBD 2018 –direktiivin 8 artiklan mukaista termiä ”fyysinen läheisyys”. Näihin pysäköintipaikkoihin liittyvien päätösten tulisi kuulua rakennuksen omistajalle. Velvollisuudet eivät ulottuisi rakennuksen pysäköintipaikkoihin, jotka rakennetaan esimerkiksi kadun varteen tai toiselle kiinteistölle.”

7 § Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä

Suomen Luonnonsuojeluliitto ry esittää, että olemassa olevaan muuhun rakennukseen kuin asuinkäytössä olevaan rakennukseen, jossa on yli 20 pysäköintipaikkaa tulisi asentaa enemmän kuin yksi latauspiste vuoden 2024 loppuun mennessä.

Vastaus: Hallitus on linjannut EPBD 2018 –direktiivin toimeenpanon tason.

10 § *Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskeva poikkeus*

Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry ja Sähköinen liikenne ry lausuivat, että mikroyritysten helpotuksen tulisi ulottua myös lakiehdotuksen 7 §:ään.

Vastaus: Hallitus on linjannut, että helpotus koskisi vain mikroyrityksiä. Ympäristöministeriö ehdottaa, että eduskuntaa tekisi lakiehdotuksen 10 §:ään muutoksen niin, että mikroyritysten helpotuksen ulottuisi myös lakiehdotuksen 7 §:ään. Pykälän 10 muutosehdotus on tämän vastineen lopussa kohdassa ”Korjaavia huomioita lakiehdotukseen”.

Yksittäisiä kysymyksiä liittyen 2 lukuun

Kempower Oy esittää lausunnossaan, että viittaukset putkituksiin kannattaisi kaikissa kohdissa muuttaa yksinomaan määritelmäksi: ”johtotie, johon voidaan myöhemmin asentaa tarvittava kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten.

Vastaus: Lakiehdotuksessa on valittu EPBD 2018 –direktiivin tekstin mukainen sanavalinta. Oikeisiin termeihin ympäristöministeriö on pyytänyt näkemyksiä alan asiantuntijoilta jo direktiivin käännösvaiheessa ja lausuntovaiheen jälkeen. Lausunnoissa ei puututtu putkitustermiin.

Suomen Kiinteistöliitto ry halusi kiinnittää huomiota taloudellisten arvioiden osalta siihen, että kustannusten arviointi on tehty arvonlisäverottomin hinnoin, vaikka asunto-osakeyhtiöt eivät pääsääntöisesti ole arvonlisäverovelvollisia, ja joutuvat siten maksamaan lisäkustannuksena 24 prosentin arvonlisäveron.

Vastaus: Hallituksen esityksen taloudelliset vaikutukset perustuvat Motiva Oy:n selvitykseen, jossa tarkastelun kohteena olivat rakennusten latauspistevalmiudet ja latauspisteet. Vaikutusarvioinnit kohdistuivat rakennuksiin ja niiden pysäköintipaikkoihin, eikä rakennusten omistustapa, omistajien mahdollinen liiketoiminta tai sen taso ollut tarkasteluissa mukana. Kaikki yksikkökustannukset esitettiin selvityksessä arvonlisäverottomin hinnoin, mikä mahdollistaa jatkotarkastelut arvonlisäverollisin tai –verottomin hinnoin tarpeen mukaan.

Suomen Kiinteistöliitto ry:n mukaan direktiiviä tiukempi pysäköintipaikkavaatimus aiheuttanee sen, että 5-10 autopaikkaa käsittävät taloyhtiöt eivät pystyisi enää sisällyttämään mahdollisesti tarjolla olevaan ARA:n latausinfra-avustukseen lainsäädännön edellyttämiä toimenpiteitä. Näin ollen esimerkiksi lakisääteisen latauspistevalmiuden toteuttamiseen liittyvät maanrakennustyöt rajautuisivat kokonaisuudessaan pois avustusten piiristä. Maanrakennustyöt ovat kustannuksiltaan tyypillisesti useita tuhansia euroja, eli merkittävä osa pienelle taloyhtiölle latausinfraan liittyvää parannushanketta.

Vastaus: Lainsäädännön edellyttämät toimenpiteet koskevat taloyhtiöiden osalta vain rakennusten laajamittaisia korjauksia, joiden yhteydessä myös pysäköintipaikkoja tai pysäköintipaikkojen sähköjärjestelmiä korjataan (silloin kun kyseessä on maanrakennustöitä edellyttävät kiinteistöllä sijaitsevat pysäköintipaikat). Tyypillisesti latauspisteitä asennetaan ilman rakennuksen laajamittaista korjausta, joka on erittäin harvoin tapahtuva korjaus, joten riski maanrakennustöiden rajautumisesta pois avustuksen piiristä tuskin toteutuu.

Liikennevirta Oy esittää eurooppalaisen yhteisen pistokestandardin asettamista vähimmäisvaatimuksena latausratkaisuille sekä kaikkiin kiinteistöihin teknisenä vähimmäisvaatimuksena älykästä latauslaitetta, jotta sähköautoja kyettäisiin hyödyntämään energiajärjestelmässä säätövoiman lähteenä.

Vastaus: Hallituksen esityksessä pyritään teknologianeutraaliin säätelyyn ja rakennuksen omistajalle annettaviin valintamahdollisuuksiin sekä välttämään turhia normeja, kuitenkin niin että EU-säädöksissä latauspisteille asetetut tekniset vaatimukset toteutetaan. Lakiehdotuksen 9 §:ssä säädetään, että latauspisteiden tulee olla teknisiltä ominaisuuksiltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU liitteen II teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä. Kyseisissä teknisissä eritelmissä kuvataan tarkemmin latauspisteiden teknisten ominaisuuksien vähimmäistaso. Rakennuksen latauspisteisiin on aina mahdollista asentaa teknisiltä ominaisuuksiltaan edistyneempiä laitteita.

Hallituksen esityksen 5 ja 6 §:n perusteluissa todetaan sekä uudisrakentamisessa että laajamittaisissa korjauksissa olennaisia tarkasteltavia asioita olevan sähkön huipputehon tarpeen pienentäminen ja sähkötehon ohjattavuuden parantaminen.

Ympäristöministeriö sai vastattavaksi seuraavat kysymykset: Miksi velvoitetaan rakentamaan muutamia teholtaan melko isoja 3.7 kW ja siitä ylöspäin olevia latauspisteitä, kun nykyään pääosa autoista ladataan omakotitaloissa 1.8-3.6 kW teholla ja se riittää aivan hyvin, kun auto kuitenkin seisoo valtaosan päivästä? Olisiko järkevää tavoitella teholtaan matalampia, mutta useampia latauspisteitä lämmitystolpallisiin parkkipaikkoihin taloyhtiöihin ja työpaikoille?

Vastaus: EPBD 2018 –direktiivin 8 artiklan 2 kohta edellyttää Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU mukaisen latauspisteen rakentamista.

Lisäksi komissio on antanut suuntaviivoja rakennusten energiatehokkuusdirektiivin täytäntöönpanoon 7 päivänä kesäkuuta 2019 antamassaan suosituksessa rakennusten nykyaikaistamisesta (EU)2019/1019 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32019H1019 Kyseisen suosituksen kohdassa 3.3.5 todetaan muun muassa seuraavaa: Vaikka direktiivi 2014/94/EU koskee pääasiassa ”julkisia latauspisteitä”, siinä on myös useita säännöksiä, joita sovelletaan kaikkiin, niin julkisiin kuin yksityisiin, latauspisteisiin (julkisesti saatavilla olevat ja muut latauspisteet). Näitä vaatimuksia on sovellettava, kun kyseessä on rakennusten energiatehokkuutta koskevan direktiivin mukaisesti asennettu latauspiste. Direktiivin 2014/94/EU 4 artiklan 4 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikki normaalitehoiset ja suuritehoiset latauspisteet ovat direktiivin 2014/94/EU liitteessä II vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisia.

Lakiehdotuksen 9 §:ssä esitetäänkin että 5—8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU liitteen II teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä. Direktiivissä 2014/94/EU määritellään normaalitehoinen latauspiste: 3,7-22 kW ja suuritehoinen latauspiste: yli 22 kW.

Sähköajoneuvojen lataamiseen on käytettävä niiden lataamiseen suunniteltuja tai muutoin latauskäyttöön sopiviksi todettuja latauspisteitä. Sähköajoneuvon lataaminen vaatii suuren tehon ja se voi kestää pitkän aikaa. Sähköautoja ladataan myös kesähelteillä. Tämän takia olemassa olevat sähköasennukset eivät yleensä sovellu kunnolliseen sähköajoneuvon lataamiseen ilman muutoksia (Lähde: Sesko ry:n verkkosivut).

Kotitalouspistorasioiden kunto vaihtelee ensiluokkaisesta turvattomaan. Kuluttajan on vaikea tietää varmuudella, mikä pistorasia on ensiluokkainen ja mikä taas turvaton. Ensiluokkainen pistorasia saattaa kestää jopa nimellisvirran 16 ampeeria, kun taas turvaton pistorasia ylikuumenee jo puolella siitä. Turvattomasta pistorasiasta ei kuitenkaan välttämättä aiheudu vaaraa, jos sitä käytetään hyvin pienellä virralla ja lyhyitä aikoja, jota valtaosa sähkönkäytöstä on. Sen sijaan, kun suurivirtainen laite kytketään pitkäksi aikaa turvattomaan pistorasiaan, voi pistorasia ylikuumentua ja sulaa. Äärimmäisessä tapauksessa tästä voi aiheutua jopa tulipalo, vaikka sellaiset ovat hyvin harvinaisia (Lähde: Sesko ry:n verkkosivut).

Koska lakiesityksen vaatimukset koskevat vain asuinrakennusten uudisrakentamista ja laajamittaisia korjauksia, niin ei ole järkevää tavoitella teholtaan matalampia kuin normaalitehoiset latauspisteet. Lakiehdotuksen mukaisiin latauspisteisiin voidaan liittää älykästä ohjausta ja lisäksi latauspisteet ovat silloin suunniteltu latauskäyttöön ja ovat turvallisia. Olemassa olevissa asuinrakennuksissa voidaan edetä latauspisteiden kohdalla sen mukaan, mikä on tarve.

3 luku. Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä

Talotekninen teollisuus ja kauppa ry / Rakennusteollisuus RT ry ehdottaa, että automaatiota koskevat velvoitteet säädettäisiin koskemaan myös asuinrakennuksia, joiden tehontarve on yli 70 kW ja ei-asuinrakennuksia, joiden tehontarve asettuu välille 70 kW-290 kW. Näitä rakennuksia koskevat rakennusautomaation vaatimukset pohjautuisivat Talotekninen teollisuus ja kauppa ry:n ja Rakennusteollisuus RT ry:n ehdotuksessa EPBD 2018 –direktiivin 14.5 ja 15.5 kohdan vapaaehtoisiin vaatimuksiin ja olisivat siten lievempiä kuin EPBD 2018 –direktiivin 14.4 ja 15.4 kohtien velvoittavat vaatimukset ei-asuinrakennuksille, joiden tehontarve on yli 290 kW.

Vastaus: Hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa Suomen ympäristökeskus arvioi automaatiovelvoitteiden taloudellisia ja ympäristövaikutuksia. Suomen ympäristökeskuksen mukaan suurten asuinrakennusten automaatiovelvoite olisi rakennusten omistajien kannalta kannattava toimenpide. Tehokkaampaa teknologiaa voidaan ottaa kustannustehokkaasti käyttöön uusiin rakennuksiin tai lämmitysjärjestelmien uusimisen yhteydessä. Ohjaus parantaisi järjestelmien tasoa. Suomen ympäristökeskuksen mukaan kansallisella toimeenpanolla ei ole kuitenkaan käytännössä suurta merkitystä suurten ei-asuinrakennusten tai suurten asuinrakennusten osalta, koska automaatio kehittyy markkinaehtoisestikin saavutettavissa olevien hyötyjen ja automaatioon kohdistuvien tarpeiden ansiosta. Hallituksen esityksessä päädyttiin siten esittämään lakisääteisesti automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentamisvelvoitetta olemassa oleviin tehontarpeeltaan yli 290 kW:n ei-asuinrakennuksiin, kuten EPBD 2018 –direktiivi edellyttää. Kansallista lisäsäätelyä esitetään vain siltä osin, että vaatimukset koskivat tällaisten rakennusten uudisrakentamista sekä lämmitys- tai ilmanvaihtojärjestelmien korjaus- tai muutostöitä, jotta rakennusta ei tarvitsisi alkaa uudelleen varustamaan automaatio- ja ohjausjärjestelmällä lakiesityksen 13 §:n mukaisesti 31.12.2024 mennessä.

4 luku. Viranomaiset ja valvonta

Valvontaviranomaiset

Lakiehdotuksen valvontaviranomaisina toimisivat kuntien rakennusvalvontaviranomaiset ja Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi valvoa olemassa olevien muiden kuin asuinrakennusten sähköajoneuvojen latauspisteitä. Muutoin lakia valvoisi kunnan rakennusvalvontaviranomainen.

Lakiehdotuksen valvonnan jakamista kahdelle viranomaiselle perustellaan seuraavasti. Ympäristöministeriötä oli ohjeistettu, ettei kunnan rakennusvalvontaviranomaisille saisi säätää uusia tehtäviä. Nyt ehdotetut tehtävät kunnan rakennusvalvontaviranomaiselle voidaan katsoa luontevasti liittyvän maankäyttö- ja rakennuslain rakennuslupa- ja toimenpidelupaprosessiin. Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen valvoisivat maankäyttö- ja rakennuslain perusteella luvanvaraisten hankkeiden yhteydessä ehdotetun lain noudattamista. Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen valvontakeinot olisivat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset ja luvituksen yhteydessä tapahtuvan valvonnan osalta mahdollisesti kasvava työmäärä voitaisiin huomioida lupamaksussa.

Olemassa olevien muiden kuin asuinrakennusten latauspisteiden valvonta ei sen sijaan ole yhteydessä maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen luvitusprosessiin, sillä näiden rakennusten kohdalla velvoitteen laukaisee pelkästään ajankuluminen. Olemassa olevien rakennusten valvonta olisi siten aivan uudentyyppinen valvontatehtävä kunnan rakennusvalvontaviranomaiselle. Tehtävä ei luontevasti sovi kunnan rakennusvalvontaviranomaiselle ja näistä syistä myös Suomen Kuntaliitto ry vastusti valvontatehtävän säätämistä kuntien rakennusvalvontaviranomaisille. Kuntien rakennusvalvontaviranomaisilla on jo nykyisin hyvin monenlaisia tehtäviä. Nämä hyvin moninaiset tehtävät on koettu jo nykyisin ongelmana ja haittaavan kuntien rakennusvalvontaviranomaisen mahdollisuutta keskittyä päätehtävien hoitoon.

Olemassa olevien muiden rakennusten kuin asuinrakennusten sähköajoneuvojen latauspisteiden valvonta ehdotetaan annettavaksi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Liikenne- ja viestintävirasto toimii tällä hetkellä jakeluinfralain mukaisena valvontaviranomaisena valvoen julkisia latauspisteitä koko maan osalta. Siten olemassa olevien rakennusten latauspisteiden valvonta vahvistaisi Liikenne- ja viestintäviraston asemaa latauspisteiden valvovana viranomaisena. Valvontaa Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä esimerkiksi muun valvontatoimensa yhteydessä tai keskittää latauspisteiden valvonnan kokonaan yhdelle henkilölle. Arvion mukaan noin 30 000 rakennusta olisi Liikenne- ja viestintäviraston valvottavana. Valvonnan arvioidaan työllistävän Liikenne- ja viestintävirastoa vuosina 2024-2030 noin 0,5—1 henkilötyövuotta. Liikenne- ja viestintävirasto oli halukas ottamaan itselleen ehdotetun valvontatehtävän ja uskoi myös suoriutuvan valvontatehtävän hoitamisesta hyvin. Myös liikenne- ja viestintävirasto suhtautuu tähän myönteisesti.

Automaatio- ja ohjausjärjestelmän valvonta on ehdotettu kokonaisuudessaan kunnan rakennusvalvontaviranomaiselle, koska niihin liittyvä valvonta liittyisi maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen rakennuslupa- ja toimenpidelupaprosessiin.

Muuta huomioitavaa hallituksen esityksestä

Vaihtoehtoinen neuvontamenettely

Talotekninen teollisuus ja kauppa ry / Rakennusteollisuus RT ry kannattavat lausunnossaan vaihtoehtoisen neuvontamenettelyn käyttöä. Lausunnossa esitetään, että neuvontamenettelyä rahoitettaisiin nyt esitettyä huomattavasi isommalla rahoituksella, niin että neuvonnan koordinoinnin lisäksi rahoitettaisiin jatkossa myös neuvontatyötä tekeviä tahoja, varsinaista neuvontaa ja siinä tarvittavan materiaalin valmistamista.

Lausunnon mukaan nyt perusteluissa viitattu taso alle 1 miljoonaa euroa vuodessa, josta valtion osuus 365 000 euroa, on liian pieni, varsinkin kun pakollisista tarkastuksista olisi aiheutunut 12 miljoonan kustannukset rakennusten omistajille. Neuvontamenettelyyn käytettävän summan tulisi olla moninkertainen, suuruusluokaltaan 5 miljoonaa euroa vuodessa. Rahoituksen ehtona tulisi olla aikaisempaa selvempi neuvonnan tulosten seuranta. Lausunnossa esitetään neuvonnan sisältöön, vaikutusten arviointiin, tulosten seurantaan sekä koulutuksen lisäämiseen liittyviä huomioita ja ehdotuksia sekä rahoituksen kohdistamista myös oppilaitoksille koulutus- ja neuvontamateriaalin tuottamista varten.

Vastaus: Hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa Motiva Oy:n tekemässä selvityksessä arvioitiin Suomessa käytettävän yleisesti lämmitysjärjestelmiä ja ilmastointijärjestelmiä koskevaan neuvontaan vuonna 2017 yhteensä noin 867 000 euroa. Tästä valtion rahoitusosuus oli noin 365 000 euroa, mihin sisältyivät EPBD 2010 –direktiivin mukaiseen vaihtoehtoiseen menettelyyn (artikla 14 ja 15) liittyvät kustannukset, yhteensä 92 650 euroa. EPBD 2010 –direktiivin vaihtoehtoisen menettelyn kustannuksista vastasi ympäristöministeriö.

Jatkossa vaihtoehtoisen menettelyn tulisi EPBD 2018 –direktiivin mukaan kattaa kaikki lämmitysjärjestelmät, kun voimassa olleen direktiivin mukaan vaihtoehtoinen menettely kattoi lämmitysjärjestelmien osalta vain öljy- kaasu- ja biopolttoainetta käyttävät lämmitysjärjestelmät. Laajemman kohderyhmän johdosta ja myös, jos neuvontamenettely kohdennettaisiin jatkossa lähes koko rakennuskantaan eikä pelkästään tarkastusvelvoitteen kohderyhmään, tulisi neuvontamenettelyn koordinointiin lisätä aiempaa enemmän valtion rahoitusta.

EPBD 2018 –direktiivin muut lainsäädännölliset toimenpiteet

Rakennusteollisuus RT toivoi hallituksen esityksen perusteluihin kuvattavaksi kattavasti EPBD 2018 –direktiivin muutoksesta lainsäädäntöön jo aiheutetut muutokset sekä muutokset, jotka ovat vielä vireillä. RT tiedusteli, miten direktiivin artikla 8 ensimmäinen kohta, joka liittyy teknisten järjestelmien vaatimuksiin ja itsesäätyviin laitteisiin, on huomioitu kansallisessa lainsäädännössä.

Vastaus: EPBD 2018 –direktiivin muutoksen johdosta ei ole tähän mennessä annettu muita säädöksiä. Ehdotettu laki ei sisällä asetuksenantovaltuuksia, joten ehdotetun lain nojalla ei ole tarkoitus antaa asetuksia. Nyt ehdotettavien lakiesitysten lisäksi on valmisteltavana uusi ympäristöministeriön asetus, jossa tullaan antamaan teknisiä järjestelmiä ja itsesäätyviä laitteita koskevia vaatimuksia EPBD 2018 –direktiivin 8 artiklan 1 ja 9 kohdan muutoksesta johtuen. Asetus tullaan antamaan maankäyttö- ja rakennuslain nojalla.

Asunto-osakeyhtiölain muutostarpeen tarkastelutyö

Ehdotuksen mukaan uusiin ja laajasti korjattaviin asuinrakennuksiin, joissa on yli neljä pysäköintipaikkaa, tulee asentaa latauspistevalmius kaikille pysäköintipaikoille. Latauspistevalmius tarkoittaa pysäköintipaikan putkitusta tai kaapelointia niin, että siihen voidaan asentaa latauspiste myöhemmin.

Lakiesityksessä ei esitä vaatimuksia asentaa sähköajoneuvojen latauspisteitä asunto-osakeyhtiöön. Lakiesityksen edellyttämät toimenpiteet koskevat olemassa olevien asunto-osakeyhtiöiden osalta vain latauspistevalmiuden asentamista rakennusten laajamittaisen korjauksen yhteydessä, jolloin myös pysäköintipaikkoja tai pysäköintipaikkojen sähköjärjestelmiä korjataan tai rakennuksen sähköjärjestelmiä (kun pysäköintipaikat sijaitsevat rakennuksessa). Käytännössä asunto-osakeyhtiössä laajamittaisen korjauksen määritelmä täytyy hyvin harvoin ja siten lakiehdotuksen velvoitteet koskevat käytännössä asuinrakennusten osalta yleensä vain uudisrakentamista.

Oikeusministeriössä on tänä vuonna aloitettu asunto-osakeyhtiölain muutostarpeiden kartoittaminen, jonka yhteydessä on tarkoitus ottaa huomioon myös sähköautojen latauspisteiden asentamiseen liittyvät asunto-osakeyhtiön oikeudelliset kysymykset.

Edellä esitetyn perusteella ympäristöministeriö katsoo, että mahdolliset sähköajoneuvojen latauspisteiden asentamisesta johtuvat muutostarpeet asunto-osakeyhtiölakiin, on perusteltua rajata käsiteltävän hallituksen esityksen ulkopuolelle.

Korjaavia huomioita lakiehdotukseen

Lakiehdotus 1: Laki sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä

Ympäristöministeriö ehdottaa, että eduskunta tekisi 10 §:ään seuraavat muutokset:

10 § *Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskeva poikkeus*

Mitä 5 §:n 3 ja 4 momentissa**, ja** ~~ja~~ 6 §:n 3 ja 4 momentissa **ja 7 §:ssä** säädetään, ei koske latauspisteiden eikä latauspistevalmiuden asentamista mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä annetussa komission suosituksessa 2003/361/EY tarkoitettujen mikroyritysten omistuksessa ja käytössä oleviin rakennuksiin.

Perustelut: Ympäristöministeriö katsoo, että mikroyritysten helpotuksen olisi tarkoituksenmukaista ulottua myös lain 7 §:n mukaisiin olemassa oleviin muihin rakennuksiin kuin asuinrakennuksiin.