Pekka Vuorinen

25.9.2023

Eduskunnan ympäristövaliokunta
YmV@eduskunta.fi

Asia: E 32/2023 vp Valtioneuvoston selvitys: EU:n kestävän rahoituksen taksonomian delegoidut asetukset
Asia: E 33/2023 vp Kestävän rahoituksen delegoidut säädökset

Rakennusteollisuus RT:n lausunto EU-taksonomian delegoituihin asetuksiin liittyviin E-kirjeisiin

Rakennusteollisuus RT (RT) kiittää mahdollisuudesta lausua E 32/2023 vp Valtioneuvoston selvitykseen EU:n kestävän rahoituksen taksonomian delegoiduista asetuksista sekä E 33/2023 vp Kestävän rahoituksen delegoiduista säädöksistä.

RT suhtautuu Euroopan rakennusteollisuuden liiton (European Construction Industry Federation FIEC) tavoin myönteisesti 13. kesäkuuta 2023 julkaistuun kestävän rahoituksen pakettiin, joka sisältää muun muassa uuden tiedonannon kestävän rahoituksen kehyksestä, komission yksiköiden valmisteluasiakirjan EU:n luokitusjärjestelmän käytettävyyden parantamisesta ja suosituksen rahoituksen helpottamisesta kestävään talouteen siirtymiseksi. Kaikki uudet tiedonannot, ohjeasiakirjat tai ilmoitukset, joiden tarkoituksena on tukea yrityksiä ja sijoittajia selventämällä sitä, miten EU:n kestävän rahoituksen luokitusjärjestelmää voidaan käyttää ilmastoystävällisiin liiketoimintamalleihin siirtymisen rahoittamiseksi, ovat hyödyllisiä.

RT on tyytyväinen myös siihen, että 13. kesäkuuta 2023 periaatteessa hyväksyttiin ympäristöä koskeva delegoitu asetus (Environmental Delegated Act), joka on rakentamiseen liittyvien kriteerien osalta paljon tasapainoisempi kuin EU-komission (DG FISMA) kriteerifoorumin Platform on Sustainable Finance (PSF) maaliskuussa 2022 julkaisema raportti. RT, joka asiantuntijana osallistui PSF:n työhön 2020-2022 FIEC:n edustajana, on kannattanut käyttökelpoisten teknisten kriteerien ja "ei merkittävää haittaa" -kriteerien kehittämistä siitä lähtien, kun EU:n taksonomia-asetus ((EU) 2020/852) hyväksyttiin vuonna 2020. RT näkee positiivisena kehityksenä sen, että yleisesti ottaen monet viime vuosina rakennusteollisuuden tekemistä muutosehdotuksista on sisällytetty delegoidun asetuksen lopulliseen versioon.

RT kuitenkin on edelleen huolissaan taksonomian teknisten kriteerien käytettävyydestä ja soveltuvuudesta käytännön rakennustoimintaan sekä siitä raportointiin etenkin asetettujen vaatimustasojen osalta. RT katsoo, että lopulliseen tekstiin

tulisi tehdä muutoksia etenkin seuraavien kohtien osalta ennen ehdotuksen hyväksymistä:

1*) Level(s)-kehys*. FIEC:n ja RT:n kokemuksen mukaan rakennusyritykset (erityisesti pk-yritykset) eivät vielä tunne ja käytä riittävästi Level(s):n kaltaisia rakennusten (rakentamisen) elinkaariarvioinnin EU:n arviointimenetelmiä. On olennaisen tärkeää, että rakennusyritykset voivat "testata" niitä ennen kuin niistä tulee pakollisia menettelyjä, jotka velvoittavat yritykset osoittamaan EU:n kestävän rahoituksen luokitusjärjestelmän ja delegoidun ympäristöä koskevan asetuksen teknisten kriteerien noudattamisen. **Täyteen soveltamiseen tulisi säätää riittävä siirtymäkausi**.

2) *Rakennuksen rakentamisessa tai kunnostamisessa käytettyjen primääriraaka-aineiden enimmäismäärät ("Uudisrakentaminen", "Olemassa olevien rakennusten korjaaminen", "Betonin käyttö maa- ja vesirakentamisessa").* Tarvitaan enemmän aikaa sen arvioimiseksi, ovatko kaikki ehdotetut kokonaismäärät saavutettavissa kaikkialla EU:ssa, koska enimmäismäärien saavuttaminen riippuu uusioraaka-aineiden paikallisesta/alueellisesta saatavuudesta sekä yhteensopivuudesta kansallisten rakennusmääräysten ja -käytänteiden kanssa. Tällä hetkellä joitakin tai useitakin uusiomateriaaleja ei ole riittävästi saatavilla. Liian kunnianhimoiset vaatimukset, jotka koskevat esimerkiksi ja etenkin olemassa olevien rakennusten peruskorjausta, voivat haitata monien energiatehottomien rakennusten kipeästi kaivattua kunnostamista EU:ssa, mikä on rakennusten perusparannusaaltoa koskevan strategian päätavoite. Sama ongelma koskee myös maa- ja vesirakentamista.

3) *Rakennustyömaan ja lähimmän vastaavien primaariraaka-aineiden tuotantolaitoksen välinen etäisyys ("Teiden ja moottoriteiden kunnossapito", "Betonin käyttö maa- ja vesirakentamisessa").* On epäselvää, olisiko mahdollista olla siirtämättä uudelleenkäytettyjä tai kierrätettyjä materiaaleja etäisyyksillä, jotka ovat yli 2,5 kertaa rakennustyömaan ja lähimmän primaariraaka-aineiden tuotantolaitoksen välinen etäisyys kaikissa EU-maissa, esimerkiksi maissa, joissa pinta-ala on suuri.

- RT ja FIEC ovat esittäneet, että uusiomateriaalien prosentuaalisten tavoitteiden rinnalla arvioitaisiin niiden käytön aiheuttamia, käytännössä kuljetuksista aiheutuvia CO2-päästöjä. Tämä siksi, että esimerkkinä 50 %:n kierrätysmateriaaliosuus ei välttämättä ole perusteltua, vaan 30 % voisi olla maksimimäärä, jolla ei pitkien kuljetusten (käytännössä siis paikallisten kierrätysmateriaalien saatavuusongelmien) takia aiheutettaisi korkeampia CO2-päästöjä kuin primääristen (paikallisten) materiaalien käytöstä aiheutuisi.

Lisäksi "teiden ja moottoriteiden kunnossapidon" osalta olisi katettava myös siltojen ja tunneleiden kunnossapito eikä pelkästään sillalla tai tunnelin läpi kulkevan tien kunnossapito.

4) *"Teiden ja moottoriteiden kunnossapito"; lisäysehdotus.* RT esittää FIEC:n jo aiemman tekemän esityksen tavoin, että teiden ja moottoriteiden kunnossapidon kriteereihin lisättäisiin siltojen/siltarakenteiden ja tunneleiden kunnossapito (ks. kohta 3). Tämä olisi loogista, kun liikenneväyläkokonaisuuteen liittyvät niin tierakenteet rakennekerroksineen kuin siltarakenteetkin tierakenteiden kannattajina ylityspaikoissa ja tunnelit.

RT toteaa lopuksi, että se on tyytyväinen EU-komission halukkuuteen tehostaa toimiaan kestävän rahoituksen kehyksen käytettävyyden ja johdonmukaisuuden parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että kehyksen eri osat – myös tulevat eurooppalaiset kestävyysraportointistandardit – ovat helppokäyttöisiä. RT on samaa mieltä komission arviosta, jonka mukaan yritysten – tulevaisuudessa erityisesti pk-yritysten – hallinnollista taakkaa on kevennettävä mahdollisimman paljon.

RT FIEC:n tavoin on painottanut, että käytettävyydeltään rakennussektorille soveltuvien kriteerien kehittäminen vaatii eri sidosryhmien tiivistä yhteistyötä etenkin kriteerien päivityksessä ja jatkokehityksessä. Siinä EU:n eri jäsenvaltioiden alueelliset erityistarpeet olisi huomioitava riittävästi kriteerien yleisen hyväksyttävyyden näkökulmasta. RT lisäksi muistuttaa ja pyytää huomioimaan, että jo voimassa oleva ensimmäinen delegoitu säädös sisältää edelleen teknisiä virheitä ja myös eri jäsenvaltioiden kannalta tulkinnanvaraisuutta, jotka haittaavat kriteerien uskottavuutta ja käyttöä hankkeissa ja niistä raportoinnissa; näiden pikainen korjaaminen tulisi nähdä yhteisenä intressinä taksonomian hyväksyttävyyden näkökulmasta. RT haluaa nostaa esille myös sen tosiasian, että taksonomian kriteerit myös haastavat jäsenvaltiot kehittämään etenkin kiertotalouden sääntelyään sitä paremmin edistäväksi. Jos kynnys, ympäristöturvallisuutta mitenkään vaarantamatta, ei madallu esimerkiksi joustavampien käytänteiden ja kysynnänkin puuttuessa, kierrätysmateriaalien ja uudelleen käytettävien rakennusosien markkinatkaan eivät kehity ja/tai niitä ei synny.

Kunnioittavasti

Rakennusteollisuus RT ry

Aleksi Randell
toimitusjohtaja

Lisätietoja:
Pekka Vuorinen
ympäristö- ja energiajohtaja
pekka.vuorinen@rt.fi
puh. 050 4692021

LIITE
Case: Infra ry:n (Rakennusteollisuus RT ry:n jäsen) huomioita ”Teiden ja moottoriteiden kun-nossapito” -kriteereihin

LIITE

Case: Infra ry:n (Rakennusteollisuus RT ry:n jäsen) huomioita "Teiden ja moottoriteiden kunnossapito" -kriteereihin

Infra ry katsoo lähtökohtaisesti olevan hyvä, että teiden ja moottoriteiden kunnossapito on otettu mukaan taksonomian piiriin.

Nyt käsillä olevassa esityksessä teiden ja moottoriteiden kunnossapidolle asetettavat tekniset vaatimukset ovat kuitenkin liian tiukkoja, jolloin niitä ei pitäisi sellaisenaan hyväksyä. On hyvä, että tavoitteita asetetaan, mutta niiden tulisi olla jo nykytilanteessakin realistisia.

Erityisesti vaatimus, jossa edellytetään, että vähintään 50 prosenttia (kilogrammoina) käytetyistä tien rakenteellisista elementeistä on uudelleenkäytettyjä tai kierrätettyjä materiaaleja tai vaarattomia teollisuuden sivutuotteita, on ongelmallinen. Käytännössä tämä tarkoittaa, että päällysteissä käytetään asfalttirouhetta.

Asfalttirouheen käyttö ei ole kaikissa päällystetyypeissä edes mahdollista (mm. vähäliikenteisten teiden yleisin päällystetyyppi PAB) ja yksirumpuisilla asfalttiasemilla ei tällaisiin rouheenkäyttömääriin päästä. Esitettyä prosenttiosuutta pitäisi laskea. Myös REMIX-menetelmä, jossa asfaltti kierrätetään tien päällä useita kertoja, edellyttää 2-3 kierrätyskerran jälkeen kokonaan neitseellisistä materiaaleista tehtyä päällystekerrosta. REMIX -menetelmässä korostuu yksittäisen päällystystapahtuman sijaan elinkaaritarkastelu. Kierrätysmateriaalin käyttämisestä pitää myös voida joustaa, jos kyseistä materiaalia ei ole saatavissa riittävän läheltä (2,5 kertainen etäisyys neitseellisiin raaka-aineisiin).

Uudelle sidekerrokselle esitetään 20 vuoden käyttöikää. Kyseisen aikamääreen peruste ei ole tiedossa ja yksittäisen urakoitsijalla ei ole aina mahdollista käyttöikään vaikuttaa (esim. huonon tien runkoa ei korjata sidekerroksen uusimisen yhteydessä.). Tämän vaatimuksen todentaminen on myös käytännössä mahdotonta. Tätä vaatimusta ei siten pitäisi hyväksyä.

Edellä mainitun lisäksi on hyvä huomata, että asetetut tavoitteet ovat yksittäisen yrityksen kannalta muutoinkin hankalia saavuttaa yrityksen omin toimenpitein, koska esimerkiksi sallitun kierrätysmateriaalin määrän päättää useimmiten julkinen tilaaja.