

Maija Rantamäki

4.11.2019

66/19/L/A

Ympäristöministeriö  
lausuntopalvelu.fi

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/2193/2019, ympäristöministeriö, 4.11.2019

**Metsäteollisuus ry:n lausunto luonnokseen hallituksen esitykseksi 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**Kohta: Yleiset kommentit ehdotuksista

Lakiesityksessä ehdotetaan säädettävän direktiiviä huomattavasti tiukemmasta sähköautojen latauspisteiden rakentamisveloitteesta. Ehdotus, että latauspaikkoja tulisi olla 10 % pysäköintipaikkojen kokonaismäärästä ei-asuinrakennuksilla on täysin kohtuuton ja ylimitoitettu. Suomessa energiatehokkuusdirektiivin velvoite tulee säätää direktiivin perustason mukaisena. Tähän riittää yksi latauspiste.

Lakiluonnoksen sisältämä vaikutustenarviointi (Motiva Oy:n Latauspiste-raportti) sähköautojen latauspisteiden rakentamiskustannusten osalta on puutteellinen ja se aliarvioi vanhaan kiinteistöön latauspisteen rakentamisen hinnan.

Metsäteollisuus ry katsoo, että latauspisteiden rakentamisen tulee perustua markkinaehtoisuuteen ja todelliseen tarpeeseen. Markkinaehtoisesti toteutettuna latauspisteet tehdään tarpeen mukaisiksi suhteuttamalla latauspisteen teho autojen keskimääräiseen pysäköintiin aikaan kohteessa. Lisäksi on tärkeää huomioida kustannustehokkuus ja teknologianeutraalius sekä välttää turhien latauspisteiden rakentamista.

Metsäteollisuus ry nostaa esille, että latauspisteiden rakentaminen ei itsessään riitä vielä lisäämään sähköautoilun määrää. Sähköautojen vähäisen määrän syy ei ole julkisten tai yksityisten latauspisteiden liian vähäinen määrä, vaan ennen kaikkea sähköauton kokonaishinta sekä auton akkujen kapasiteetti.

Kohta: Nykytilan kuvaukseen liittyvät kommentit (hallituksen esitysluonnoksen kohta 2, s. 6–35)

Direktiivin 2018/844 resitaali 26 mukaan: "Kun jäsenvaltiot vahvistavat vuodesta 2025 lähtien sovellettavia vaatimuksiaan latauspisteiden vähimmäismäärän asentamiselle

Maija Rantamäki

4.11.2019

66/19/L/A

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."

Metsäteollisuus pitää tärkeänä, että direktiivin täytäntöönpanossa otetaan huomioon direktiivin resitaalin 26 kirjaus. Nyt annettu luonnos hallituksen esitykseksi ei ota huomioon lainkaan kansallisia erityispiirteitä.

Latauspisteiden toteuttaminen olemassa olevaan rakennuskantaan tulisi käsitellä eri tavalla kuin uusiin rakennuksiin. Lakiesitys on tulkinnaltaan erittäin epäselvä olemassa olevien rakennusten osalta. Vanhoissa kaavoissa pysäköintinormit joko puuttuvat kokonaan, ne ovat vaikeasti tulkittavissa tai kaavatontin eri osilla joko on tai ei ole määräyksiä pysäköinnistä. Esimerkiksi erään tehdasalueen 90-luvun alkupuolelta oleva asemakaava määrää, että autopaikkoja pitää olla 1 autopaikka / 3 työntekijää. Työntekijämäärässä on kuitenkin tapahtunut muutoksia, mikä on vähentänyt pysäköintitarvetta. Minkä hetken henkilömäärä määrittäisi siis pysäköintipaikkojen määrän? Toinen kysymys liittyy tilanteeseen, jossa 70-luvulta olevassa kaavassa autopaikkojen määrä on sidottu tontilla sijaitsevien rakennusten kerrosalaan. Tulisiko tällöin rakennettavien latauspisteiden määrä sitoa tontin rakennusoikeuden mukaiseen määrään parkkipaikkoja vai käytetyn rakennusoikeuden mukaiseen määrään?

Metsäteollisuus muistuttaa, että myös lakiesityksen vaikutustenarvioinnissa todetaan, että autopaikkojen määrä Suomessa ei ole tiedossa. Koska lähtötiedot ovat erittäin puutteelliset, tulisi asiasta säätää maltillisesti.

Latauspisteiden lukumäärä on kehittynyt markkinaehtoisesti hyvin suhteessa sähköautojen lukumäärään, vaikka julkista latauspisteiden rahoitusta ei ole ollut merkittävässä määrin.

Valtioneuvosto on hyväksynyt 2.2.2017 kansallisen ohjelman vuosille 2017-2030 (Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko). Ohjelmassa todetaan, että eri polttoaineiden jakeluasemaverkosto sekä sähköautojen vaatimat julkiset latauspisteet Suomessa rakennetaan markkinaehtoisesti. Ohjelmassa sähköautojen latauspisteitä ja muita vaihtoehtoisia polttoaineita kohdellaan tasapuolisesti (teknologianeutraalisuus). Metsäteollisuus ry näkee, että energiatehokkuusdirektiivi tulee kansallisen toimintakehyksen perusteella panna täytäntöön kansallisesti niin, että markkinaehtoisuusperiaatetta noudatetaan ja kansallisesti ei säädetä pakkoa asentaa sähköautojen latauspisteitä direktiivin minimitasoa ylittävästi.

Maija Rantamäki

4.11.2019

66/19/L/A

## 2 Hallituksen esityksen vaikutukset

### Kohta: Taloudelliset vaikutukset

Vaikutustenarviointi sisältää puutteellista sekä osittain virheellistä dataa. Arvio yli 20 autopaikan ei-asuinkäytössä olevista kiinteistöistä ja niiden autopaikoista teollisuusrakennusten osalta näyttää metsäteollisuuden näkökulmasta aliarvioidulta. Lisäksi luonnoksessa esitetyt latauspisteiden rakentamisen kustannukset ovat alimitoitettut erityisesti peruslatauspisteiden rakentamisen osalta. Metsäteollisuus ry on laskenut, että hallituksen esityksen mukaisesti latauspisteiden rakentaminen voisi maksaa toimialalle 15-60 miljoonaa euroa kertainvestointina ja tämän lisäksi pisteiden ylläpitokustannukset. Arvion suuruus määräytyy sen mukaan, rakennettaisiinko peruslatauspisteitä vai suuritehoisia latauspisteitä.

Yksittäisten tuotantolaitosten osalta latauspisteiden rakentamisen kustannukset voisivat nousta sietämättömiksi. Tuotantolaitoksilla parkkipaikkojen tarve on vähentynyt ajan myötä, mutta sillä ei ole välttämättä ollut suoraan vaikutusta parkkipaikkojen vähenemiseen. Esimerkkinä voidaan ottaa tuotantolaitos, jossa henkilöstön lukumäärä on aiemmin ollut yli 1400 henkilöä, mutta nykyään alueella työskentelee 320 henkilöä. Parkkipaikkojen lukumäärä on säilynyt ennallaan. Parkkipaikka on tällöin yli 1000 autopaikan yksikkö, jossa pysäköi noin 150 autoa samaan aikaan. Sähköautojen latauspisteiden rakentamisen kannalta tämä tarkoittaisi hallituksen esityksen mukaisesti 100 kpl latauspaikkoja. Kustannuksiltaan tämä olisi yhdelle tuotantolaitokselle noin puolen miljoonan investointikustannus sähköautojen latausmahdollisuuteen ja lisäksi ylläpitokustannukset.

Toinen esimerkki metsäteollisuudesta on prosessin vuosihuoltoon varattu alue, jota voidaan suurimman osan vuotta käyttää pysäköintialueena, mutta vuosihuollossa alueen tulee olla vapaa ja rakentamaton. Velvoite latauspisteiden rakentamisesta olisi tällaisella alueella paitsi tarpeeton, mutta myös haitta.

Monella kiinteistön omistajalla on maakunnissa rakennuksia, jotka ovat vajaakäytössä tai tyhjiillään ja näin ollen odottavat purkupäätöstä tai uutta mahdollista käyttöä. Näihin rakennuksiin vanhan kaavan mukaisesti latauspisteiden rakentaminen parkkipaikoille tarkoittaisi hukkainvestointeja ja turhaa rakentamista.

### Kohta: Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Valvonta on esitetty järjestettäväksi siten, että olemassa olevien parkkipaikkojen valvonnasta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Valvottavia toimipaikkoja on kymmeniä tuhansia, joten se aiheuttaa turhia kustannuksia.

### Kohta: Ympäristövaikutukset

Esityksen uhkana on hukkainvestoinnit latauspisteisiin, joita ei käytetä. Pahimmillaan esityksellä heikennetään muiden energiatehokkuusinvestointien toteuttamista.

Maija Rantamäki

4.11.2019

66/19/L/A

Kohta: Yhteiskunnalliset vaikutukset

Jos Suomessa säädetään kansallisesti hallituksen esityksen mukaisesti huomattavasti direktiivin perustasoa tiukemmin, heikennetään samalla suomalaisten yritysten kilpailuasetelmaa. Lisäksi asetetaan eriarvoiseen asemaan muut vaihtoehtoiset käyttövoimat. Hallituksen esitys heikentää vaihtoehtoiseen käyttövoimaan liittyvän teknologian käyttöönottoa.

Sähköautoja hankitaan ennen kaikkea kaupunkiseuduilla. Kaupunkien keskustoissa pysäköintialueet ovat huomattavasti pienempiä kuin maaseudulla. Hallitukseen esitys ohjaa latauspisteiden rakentamista harvaan asutulle alueille, joissa liikkuminen perustuu yksityisautoiluun ja väestömäärän kehityksen suhteen on jo nyt haasteita.

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

Vaikutustenarviointi on tehty aivan liian suppeasti eikä se kuvaa asian oikeaa tilaa.

**3 Kommentit pykäläehdotuksiin ja niiden perusteluihin (laki sähköautojen latauspisteistä ja latausvalmiuksista rakennuksessa sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmästä)**

1 luku Yleiset säännökset

Kohta: Lain tarkoitus (1 §)

Metsäteollisuus esittää, että velvoite säädetään direktiivin perustason mukaisena.

Kohta: Soveltamisala (2 §)

Metsäteollisuus ry nostaa esille, että kantava peruseriaate on se, että vanhoihin rakennuksiin ei tarvitse tehdä 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.

Energiatehokkuusdirektiivissä asetettu velvoite asentaa sähköautojen latauspisteitä olemassa olevien ei-asuinrakennusten parkkipaikkojen yhteyteen on omaksutun peruseriaatteen vastaista. Tämä korostaa sen tärkeyttä, että olemassa olevan rakennuskannan osalta energiatehokkuusdirektiivin implementoinnissa ei säädetä direktiivin minimitasoa ylittäviä vaatimuksia, jotka käytännössä johtaisivat myös kiinteistöillä tehtäviin laajamittaisiin sähköremontteihin.

Maija Rantamäki

4.11.2019

66/19/L/A

Kohta: Määritelmät (3§)

Pysäköintialuetta ei ole määritelty.

Metsäteollisuus ehdottaa, että mikäli pysäköintialue määritellään, tulisi määritelmän olla sellainen, että kiinteistöllä sijaitsevan rakennuksen omistajalla on mahdollisuus valita omasta näkökulmasta vähiten kustannuksia aiheuttava ratkaisu.

2 luku Sähköajoneuvojen latauspiste ja latausvalmius rakennuksessa

Kohta: Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä (7§)

Vaatus on kohtuuton. Hallituksen esitys on huomattavasti direktiiviä tiukempi. Kansallisessa täytäntöönpanossa tulee ehdottomasti pitäytyä direktiivin perustasossa. Direktiivi edellyttää yhden latauspisteen rakentamista ei-asuinrakennuksiin, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa. Hallituksen esityksessä taas ehdotetaan latauspisteiden rakentamisen minimivaatimukseksi 10% pysäköintipaikoista.

4 luku Valvonta

Valvonta on mahdotonta olemassa olevien kiinteistöjen osalta. Valvonta aiheuttaa turhia kustannuksia.

Metsäteollisuus ry

Timo Jaatinen  
toimitusjohtaja