

Asia: VN/1872/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi automaatio- ja latauspistelain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Lausuntonne

Haluamme kiittää luonnosten valmistelijaa, että rakennusten energiatehokkuusdirektiivin vaatimukset pannaan toimeen tarkoituksenmukaisesti, kansalliset intressit huomioiden. Näin toteutetaan hallitusohjelman kirjausta, että säädöksiin vaatimustasoa ei lisätä EU-sääntelyn kansallisessa toimeenpanossa. Luonnoksesta välittyy vaikutelma, että toimeenpanossa on pyritty hyödyntämään kattavasti direktiivin mahdollistamat poikkeamisen mahdollisuudet kansallisessa toimeenpanossa.

Säädösten kustannustehokkaaseen toimeenpanoon kuuluu elimellisesti myös säädöksiin tulkinta toteuttamista valvovien viranomaisten toimesta. Esityksen osittain väljällä esitystavalla annetaan säädöksiin voimaantulon jälkeen veloitteita valvovalle viranomaisille mahdollisuus ottaa tapauskohtaisia olosuhteita huomioon. Näin kustannustehokkuus säädösohjauksessa toteutuisi kautta linjan, säädöksiin laatimisesta aina niiden tulkintaan. Tämän ajatuksen tulisi välittyä myös esityksen perusteluista. Perusteluihin tulisikin lisätä tätä kuvastava kohta, joka ohjaisi lain tulkintaa. Nyt esitys viittaa hallitusohjelmakirjaukseen, mutta ei linkitä sitä direktiivin toimeenpanon toteutustapaan.

Sähköautojen latauspisteet:

Sähköautojen latauspisteiden asentaminen etenee Suomessa hyvää vauhtia. Suomeen on syntynyt markkinaehtoisesti erittäin hyvä ja kattava latauspaikkojen verkosto, joka on ylittänyt moninkertaisesti nyt voimassa olevan lain vaatimukset. Toki nyt voimassa ollut laki vaatimuksiin on tukenut asiontilatauspisteverkoston kasvua ei-asuinrakennusten pysäköintialueilla. Lopputulos on jo nyt markkinaehtoisesti, nykylainsäädännön tuella, erinomaisesti sähköisen liikenteen käyttäjätarpeeseen vastaava.

Voimassa olevassa laissa on toki ollut myös tarpeettoman tiukkoja vaatimuksia mm. koskien pysäköintitaloja, joissa ei käytetä energiaa sisäilmaston ylläpitämiseen. Onkin tervetullutta, että esitysluonnoksessa puretaan direktiivin edellisen version toimeenpanossa tehdyt kansallisen lainsäädännön lisävaatimukset kumoamalla nykyisen lain 733/2020 pykälä 7. Erityisen kiitettävää on latauspisteiden asentamista koskevan veloitteen rajausta vain rakennuksen sisäisiin paikkoihin - olemassa olevien ei-asuinrakennusten osalta, joilla on yli 20 pysäköintipaikkaa.

Ehdotamme harkittavaksi seuraavaa latauspisteiden osalta:

Yksittäisen ei-asuinrakennuksen tasolla kustannustehokkain ja sähköistä liikennettä parhaiten tukeva tapa olisi kohdistaa vaatimukset latauspaikoilta vaadittavaan yhteistehoon. Ei latauspaikkojen määrään. Tällöin latauspisteiden teho ja määrä voitaisiin räätälöidä ottaen huomioon käyttäjien lataustarpeet ja asiointiajat rakennuksissa. Ne kun vaihtelevat suurestikin ei-asuinrakennuksen käyttötarkoituksen mukaan. Esimerkkeinä hotelli ja liikekiinteistö.

EPBD:n kansallisessa toimeenpanossa tulisi tarkastella, kuinka direktiiviä ollaan täytäntöön panemassa lähimarkkina-alueillamme. Nyt katsaus toimeenpanon toteutumisesta mm. Saksassa ja Ruotsissa puuttuu esitysluonnoksesta. Suomen näkökulmasta on olennaista, että rakennuskantaamme ei kohdistu kustannustehottomia ja epätarkoituksenmukaisia vaatimuksia, joita ei muissa verrokkimaissa ole. Varsinkin kun tiedetään, että julkinen latausverkosto on jo nyt Euroopan kattavimpia ja parhaimmin käyttäjiä palvelevia.

Polkupyörien pysäköintipaikat:

Suomessa pyöräparkkien tarve vaihtelee suuresti alueiden, paikallisten olosuhteiden ja rakennusten erilaisuuden vuoksi. Direktiivi on väärä paikka säännellä asiasta. Tarkemman määrittelyn tulisi aina tapahtua paikallisella tasolla, jossa ymmärretään paikalliset tarpeet liittyen kiinteistön sijaintiin ja käyttötarkoitukseen, liikenneverkkoihin ja käytettyihin liikkumistapoihin. Direktiivin liikkumavara tulisikin tässä yhteydessä hyödyntää mahdollisimman laajasti. Pyörien pysäköintipaikkoja koskevaa poikkeusta tulee tulkita mahdollisimman laajasti, ei suppeasti, kuten vaikuttaisi nyt luonnoksella olevan.

Esitämme harkittavaksi, että jos kaikki käyttäjät ja liikkumismuodot huomioiden pyörä ei ole tyypillinen tapa saapua kyseiseen rakennukseen, niin silloin asiamukainen pyöräparkkien määrän arviointi tehdään paikallisesti.

Rantanen Jussi-Pekka
Keva