

Ympäristöministeriö

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/2193/2019

Lausuntopyynnön taustatiedot

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksessa sekä rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmästä. Ehdotetulla lailla pantaisiin osaltaan täytäntöön muutettu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi (EU 2018/844). Direktiivi annettiin osana Euroopan unionin puhtaan energian pakettia, jonka tavoitteena on hillitä ilmastonmuutosta.

Laissa säädettäisiin velvollisuuksia suunnitella ja rakentaa sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latausvalmiuksia. Lisäksi laissa säädettäisiin velvollisuuksia suunnitella ja rakentaa isoihin, ei-asuinrakennuksiin automaatio- ja ohjausjärjestelmiä. Esitykseen sisältyy myös ehdotus maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamiseksi.

Esityksen keskeisenä tarkoituksena on panna EPBD 2018 -direktiivin velvoitteet kansallisesti täytäntöön mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla. Esityksen tavoitteena on edistää rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmien lisääntymistä rakennuksissa ja lisätä sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latausvalmiuksia rakennuksissa. Tavoitteena on myös helpottaa asukkaan mahdollisuutta ladata sähköautoaan asuinrakennuksen pysäköintipaikoilla tai asuinrakennuksen pysäköintitalossa. Esityksellä pannaan toimeen hallitusohjelman tavoitteita, jotka liittyvät asumisen ja rakentamisen hiilijalanjäljen pienentämiseen, hiilineutraalin yhteiskunnan rakentamiseen ja rakentamisen laadun parantamiseen sekä vähäpäästöiseen liikenteeseen.

Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry:n lausunto

STUL ry:n lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta

Alla oleva kysymysjaottelu osoitteesta:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=6ff40743-860b-49d5-a322-88cdeb329f69>

Yleiset kommentit ehdotuksista

Kiitämme mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta.

Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry edustaa yli 3000 sähkö- tai erikoisurakointiyritystä ja STULin jäsenet vastaavat yli 90 prosentista Suomessa tehtävistä sähkö-, tele-, turva- ja automaatioasennuksista.

Lausunnolla oleva luonnos on pääsääntöisesti erittäin onnistunut ja tukee liikenteen ja rakennuskannan energiatehokkuutta ja vähähiilisyteen siirtymistä. Pidämme hyvänä, että Suomi toimeenpanee EPBD 2018 -direktiivin monella tasolla kunnianhimoisemmin kuin mitä direktiivin perustaso edellyttää.

Kiitämme myös avoimuuden lisäämisestä lainsäädäntöprosessiin ja mahdollisuudesta kommenttien antoon jo valmisteluvaiheessa.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Olemme samaa mieltä automaatio- ja ohjausjärjestelmien monipuolistuessa myös osaamistarpeiden ja ammattitaitovaatimusten kasvusta ja kiitämme tämän huomioimisesta vaikutusarvioinnissa. Pidämme tärkeänä, että rakennusten automaatiojärjestelmien käyttöön, hankintaan, suunnitteluun, asentamiseen, huoltoon ja tuotekehitykseen suunnattua koulutusta kehitetään ja lisätään Suomessa.

Kommentit pykäläehdotuksiin ja niiden perusteluihin (Laki sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksessa sekä rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmästä)

1 luku Yleiset säännökset

Määritelmät (3 §)

Muutosehdotus:

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) latausvalmiudella sähkönjakelun teknisiä laitteistoja tai teknisten laitteistojen tilavarauksia sekä kaapelointia tai tarvittavia putkituksia sähköliittymästä lähtien sähköajoneuvojen latauspisteiden asennuspaikalle asti. Putkituksella tarkoitetaan myös muita johtoteitä, joita pitkin kaapelit on tarkoitettu asennettavaksi.

Perustelut muutosehdotukselle:

Luonnoksen määritelmäehdotuksessa huomioidaan latausvalmiuteen kuuluvaksi vain kaapelointi tai johtotiet latauspisteitä varten. Tämän voi tulkita niin, että lähinnä pysäköintialueen tekninen valmius olisi riittävä sähköajoneuvojen latauksen toteuttamisessa. Latausvalmiudessa on kuitenkin otettava huomioon koko sähkönjakelu kiinteistön sähköliittymästä sähköajoneuvon latauspisteelle asti.

Kiitämme, että asia on huomioitu pykälien 5 ja 6 perusteluissa: ”Putkituksen tai kaapeloinnin tulisi mahdollistaa myöhemmässä vaiheessa normaalitehoisten tai suuritehoisten latauspisteiden asennus. Latauspisteiden tulisi olla jakeluinfradirektiivi liitteen II teknisten eritelmien mukaisia.” ja ”Rakentamiseen ryhtyvän tulisi arvioida rakentamiseen ryhtyessään millaisia latauspisteitä rakennuksen pysäköintipaikkoihin myöhemmin asennetaan, jotta

sähköjärjestelmän mitoituksessa ja tilavarauksissa huomioitaisiin riittävästi tulevat tarpeet.” Pidämme kuitenkin tärkeänä, että asiaa viedään myös lakitekstiin asti.

Riittävä mitoitus on aina kohdekohtaista. Sähkönjakelun parantaminen jälkikäteen johtaa merkittäviin lisäkustannuksiin, jos niitä ei ole alun perin mitoitettu ja rakennettu riittäviksi.

Määritelmässä ehdotettu termi kaapelointi on sähköteknisesti ymmärrettynä rajaava termi. Sähkönsyöttö latauspisteille voidaan toteuttaa myös esimerkiksi virtakiskoilla. Perusteluissa todetaan, että ”Kaapelointi voisi sisältää sekä sähkö- että tietoliikennekaapeloinnin.” Sähköteknisesti vähiten rajaava termi kaikille näille toteutuksille olisi johto, koska niin sähkö- kuin tietoliikennekaapelit kuin vaikkapa virtakiskot ovat johtoja.

Muita huomioita pykälästä 3:

Esitämme huolemme, että kohdat ”9) teknisesti toteutettavissa oleva ratkaisu” ja ”10) taloudellisesti toteutettavissa oleva ratkaisu” eivät ole tarpeeksi selkeästi ilmaistu.

Komission suosituksessa (EU) 2019/1019 rakennusten nykyaikaistamisesta kohdassa 2.3.4 todetaan ”On otettava huomioon, että jäsenvaltioiden on määritettävä yksityiskohtaisesti, missä tietyissä tilanteissa vaatimusten täyttäminen ei ole teknisesti, taloudellisesti ja/tai toiminnallisesti toteutettavissa. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että nämä tapaukset tunnistetaan, määritellään ja perusteellaan selkeästi (27). Teknisen, taloudellisen ja toiminnallisen toteutettavuuden tulkintaa ei pidä jättää pelkästään asianosaisten tahojen (esim. omistajat tai järjestelmän asentajat (28)) tehtäväksi. ...”

Kannattavuuden rajat ovat kohdekohtaiset, joten tarkkojen lukujen määrittäminen lakiin ja asetuksiin ei ole järkevää. On kuitenkin tärkeää, että investoinnin kannattavuutta tutkii oikeasti alan ammattilaiset ja päätökset sijoitukseen tehdään parhaan tiedon valossa. Näin ollen on tärkeää kehittää alan ohjeistusta ja rakennusvalvonnan osaamista.

2 luku Sähköajoneuvojen latauspiste ja latausvalmius rakennuksessa

Sähköajoneuvon latausvalmiutta ja latauspistettä koskevat vaatimukset (9 §)

Lisäysehdotus 3. momentiksi:

Lain 5, 6 ja 8 §:ssä säädetyn latausvalmiuden ja lain 5—8 §:ssä säädetyn latauspisteen suunnittelussa ja mitoituksessa on otettava huomioon mahdollisuuksia sähkön huipputehon tarpeen pienentämiseksi ja sähkötehon ohjattavuuden parantamiseksi.

Perustelut lisäysehdotukselle:

Sähkön kulutuslaitteiden lisääntyessä on tärkeää huomioida sähkönkulutuksen ajallinen hallinta. Sähköajoneuvon latausjärjestelmän suunnittelussa ja mitoituksessa tulee siis

tulevaisuudessa ottaa huomioon myös kulutusjousto ja kuormien ohjaamisen tarve. Kun kuormien hallinta otetaan huomioon, voidaan jakeluinfra rakentaa kevyemmin. Kuormien hallinta mahdollistaa myös nykyisten vajaakäyttöisten sähköliittymien tehokkaamman hyödyntämisen. Esimerkiksi useissa kohteissa ei sähköliittymän kokoa tarvitse kasvattaa, koska ajoneuvoja voitaisiin ladata yöllä, kun muut kuormat ovat pieniä.

Nämä seikat vähentävät investointikustannuksia ja parantavat kannattavuutta. Lisäksi pidemmällä tähtäimellä ne vaikuttavat koko energiajärjestelmän (kantaverkot mukaan lukien) toimintaan kuten muun muassa sähköenergian tuotannon (varsinkin säästä riippuva tuotanto) ja kulutuksen teho- ja tasapainohallintaan.

Muita huomioita pykälästä 9:

Pidämme hyvänä, että pykälän momenteissa 1 ja 2 esitetään latauspisteiden teknisiksi ominaisuuksiksi jakeluinfradirektiivin liitteen II teknisten eritelmien mukaisen normaalitehoisen tai suuritehoisen latauspisteen ominaisuuksia.

Liitteessä määritellyissä ominaisuuksissa latauspiste on varustettava vähintään standardissa EN 62196-2 kuvailluilla tyyppin 2 pistorasioilla tai ajoneuvon liittimillä, mikä on hyvä tuoda velvoitteeksi. Tyyppin 2 pistorasiat ja liittimet ovat käyttövarmuudeltaan ja turvallisuudeltaan huomattavasti perinteisempiä pistorasioita parempi vaihtoehto. Etenkin pidemmän ajan kuluessa niiden nähdään ehkäisevän merkittäviä omaisuusriskejä ja säästävän ylimääräisiä huoltokustannuksia.

Tyyppin 2 pistorasioiden ja liittimien tekninen toteutus mahdollistaa jatkuvan tehonsyötön ja niitä voidaan käyttää myös älykkäiden kuormitusta hallitsevien latausten kanssa. Tyyppi 2 on jo muotoutunut pääasialliseksi toteutustavaksi.

Schuko-tyypin pistorasiat ja liittimet sekä yleensä niille sähköä syöttävä kaapelointi eivät ole suunniteltu sähköajoneuvojen vaatimaan jatkuvaan rasitukseen. Pidemmän päälle näiden suunnittelematon lämpeneminen aiheuttaa tulipalon vaaraa ja ylimääräisiä huoltokuluja. Perinteisestä schukosta johdetun super-schukon standardointi on kesken, eikä sen julkaisusta ole tällä hetkellä varmuutta.

Asukkaan mahdollisuus sähköauton latauspisteeseen (10 §)

Pidämme pykälän vaatimusta hyvänä, selkeyttävänä ja turhaa eripuraa vähentävänä.

3 luku Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän vaatimukset (14 §)

Kiitämme vaatimusten kirjaamisesta luonnokseen ja toivomme selkeyttäviä asetuksia tai ohjeistuksia, millaisilla raameilla vaatimukset halutaan toteutettavan. Esimerkiksi kohdan c yhteentoimivuuden vastuunjako kohteen suunnittelijoiden, rakentajien, käyttöönottajien, huollon ja ylläpidon välillä voi aiheuttaa haasteita. Lisäksi haasteita aiheuttaa selkeän ohjeistuksen ja toimintatavan puuttuminen, jotta voidaan varmistaa teknologia- ja valmistajariippumattoman viestintä ja yhteentoimivuus.

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

Pidämme hyvänä, että perusteluihin on kirjattu ”Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmän asentaminen on lähtökohtaisesti teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa

sellaisen uuden rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa, mitä ehdotettava laki koskisi.”
On myös hyvä, että näin ollen pykälän 15 poikkeus ei koske pykälässä 11 säädettyjä asioita.

Pykälään 15 liittyvä huoli on ilmaistu pykälän 3 kommentteissa.

5 luku Erinäiset säännökset

3. 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.

Kannatan lakiluonnosta

Pk-yrityksiä koskeva poikkeus tulisi ottaa käyttöön

En ota kantaa

Lisätiedot

Lausuntoamme koskevia lisätietoja antaa järjestöpäällikkö Alexandre Zaitsev
alexandre.zaitsev@stul.fi
puhelin 09 5476 1441

Osallistumme mielellämme asian mahdolliseen jatkovalmisteluun.

Kunnioitavasti
Espoossa 6. marraskuuta 2019
Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry



Kai Puustinen, toimitusjohtaja