



12.11.2019

Pormestari

209 §**Lausunto ympäristöministeriölle hallituksen esityksestä laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta**

HEL 2019-010368 T 03 00 00

Päätös

Pormestari antoi ympäristöministeriölle hallituksen esityksestä laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta seuraavan lausunnon:

Yleiset kommentit ehdotuksista

Helsingin kaupunki pyrkii kaupunkistrategian mukaisesti luomaan edellytykset sähköautojen määrän voimakkaalle kasvulle mahdollistamalla julkisen latausinfrastruktuurin markkinaehtoinen rakentaminen ja kannustamalla hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman mukaisesti kestäviin kulkumuotoihin. Kaupunki työskentelee jatkuvasti edistääkseen sähköautoilua mutta lakiehdotuksen sähköautojen latauspisteiden ja latauspistevarausten rakentamisen osuus on tarpeeseen nähden ylimitoitettu.

Helsingin kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Liikenteen päästöjen osalta päästövähennystavoite on 69 % vuoden 2005 tasosta. Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa sähköautojen ja ladattavien hybridien yhteenlasketun osuuden tavoitteeksi vuonna 2035 on asetettu 30 %. Tavoite on erittäin kunnianhimoinen. Helsinki tukee sähköautoiluinfran parantamista ja on omassa toiminnassaan toteuttanut latauspisteverkoston täydentämistä.

Liikenteen sähköistymisen edistäminen latausinfrastruktuuria kehittämällä on kaupungin ympäristötavoitteiden näkökulmasta erittäin tärkeää. On tärkeää kehittää latausinfrastruktuuria siinä ympäristössä, jossa suurin osa päivittäisistä matkoista tapahtuu. Tällaisia ovat muun muassa asuinkiinteistöt, työpaikat, päivittäistavaraliikkeet, harrastus- ja liikuntapaikat sekä joukkoliikenteen liityntäpysäköintialueet.

On huolestuttavaa, jos julkisia varoja ohjataan tarpeettomien latauspisteiden ja -varausten rakentamiseen alueilla ja kohteissa, joissa niille ei ole tarvetta lakiehdotuksen mukaisessa laajuudessa. Ehdotus on laadittu puutteellisen vaikutusarvioinnin pohjalta. Kustannusten arviointi ei sisällä sähkökeskusten uusimista eikä sähköliittymien tehojen korotuksia ja niistä aiheutuvia korkeampia kustannuksia.

Lainsäädännössä tulisi pitäytyä rakennusten energiatehokkuusdirektiivin minimitasossa, koska sähköautojen määrän kasvun tukemisessa



12.11.2019

Pormestari

voidaan käyttää myös muita keinoja kuin latauspaikkojen rakentamista sellaisiin kohteisiin, joissa niille ei ole käyttöä. Lisäksi lakiehdotuksessa tulisi huomioida direktiivin mahdollistamat poikkeukset latauspisteiden ja –varausten rakentamismääräykseen (toteutus laajamittaisen saneerauksen yhteydessä, jos kustannus on yli 7 % saneerauksen kokonaiskustannuksista).

Lakiesityksessä ei ole eroteltu toisistaan varsinaisia pysäköintipaikkoja ja saatto- sekä asiointiliikenteen pysäköintipaikkoja, joilla pitkäaikainen pysäköinti ei ole sallittu. Esityksessä ei ole myöskään määritelty, miten pysäköintipaikkojen määrä lasketaan. Huomioidaanko kokonaismäärässä myös saatto- ja asiointiliikenteen pysäköintipaikat.

Rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmää koskevat kohdat tulisi muotoilla siten, että niissä huomioidaan rakennus- ja kiinteistökohtaisten järjestelmien lisäksi kiinteistökantatasoinen ohjaus- ja seurantajärjestelmä, johon rakennuskohtaiset automaatio- ja ohjausjärjestelmät voidaan yhdistää.

Vaikka Helsingin kaupungin tavoitteena on edistää liikenteen välttämättömyyttä sähköistymistä, niin samalla on edistettävä kaupungin yritysmuoneteisyyttä ja varmistettava, että yritysten toimintaedellytykset eivät heikkene. Ei-asuinkäytössä olevien rakennusten yli 20 pysäköintipaikan paikoista yli puoleen pitäisi asentaa latausvalmius ja 10 prosenttiin normaali- tai suuritehoinen latauspiste. Motivan arvioin mukaan kustannukset olisivat pikalatauspisteinä 50 paikan kauppakeskuksessa 125 000–50 000 euroa (viisi pikalatauspaikkaa ilman putkituksia tai kivi- ja liittymäkuluja). Ketjussa kustannukset voivat nousta todella merkittäviksi. Ottaen huomioon kaupan alan merkittävän työllisyysvaikutuksen koko Suomessa ja Helsingissä (yksityisen sektorin työllistäjänä toiseksi tärkein 14 prosentin osuudella heti hallintoja tukipalveluyritysten, 15 %, jälkeen), on tärkeää selvittää velvoitteen ja investointien suuruuden vaikutukset myös kaupan alan elinvoimaan lyhyellä ja pitkällä aikavälillä ja siihen liittyen työllisyyteen. Taloudellisiin vaikutuksiin nämä arviot eivät sisältyneet.

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksessa esitetyt kustannusarviot sisältävät ainoastaan latauspisteen tai -valmiuden rakentamisen hankinnat, eivät kiinteistön sähköjärjestelmiin tarvittavia muutoksia. Kustannusvaikutuksissa ei ole siis huomioitu sähköpääkeskukseen, jakokeskuksiin ja liittymätehoon tarvittavia muutoksia ja niistä aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi joissain tapauksissa kiinteistöihin pitää rakentaa uusi muuntamo, jonka kustannus voi olla satoja tuhansia euroja. Latauspisteiden rakentamisen ja sähköjärjestelmiin tarvittavien investointien lisäksi pysyväksi kustan-



12.11.2019

Pormestari

nukseksi kiinteistölle jää latauspisteiden käyttöön, ylläpitoon ja käyttäjäneuvontaan liittyvät kustannukset sekä sähköalan säännöksiin ja asetuksiin perustuen ylläpidollisia velvoitteita ja kustannuksia sähkölaitteiston huolloista, koestuksista ja pakollisista käytönjohtopalveluista.

Helsingin kaupungin suuressa rakennushankkeessa lakiehdotuksen mukaisen latausjärjestelmän rakentamisen on arvioitu nostavan sähköliittymän laskennallista maksimitehoa 25 % ja johtavan poikkeuksellisen kalliiseen liittämätoteutukseen.

Sähköautoiluun liittyvien selvitysten mukaan sähköautoja ladataan pääsääntöisesti kotona ja työpaikalla. Lakiehdotuksen mukaisen latauspisteinfran rakentamisen riskinä on, että näiden muiden latauspisteiden käyttö jää ajallisesti hyvin vähäiseksi ja näin ollen latauspisteiden kannattavuus jää heikoksi sekä saavutettavien päästövähennyshyötyjen että latauspisteiden rakentamisesta ja ylläpidosta aiheutuvien kustannusten näkökulmasta.

Kaupan toimiala on ilman laissa asetettuja velvoitteita edistänyt merkittävästi sähköautojen latausmahdollisuuksia. Kustannukset ovat olleet investointeja tehneille toimijoille merkittäviä. Ennen lainsäädännössä asetettavien velvoitteiden asettamista tulisi varmistaa, ettei ei-asuinkäytössä oleviin rakennuksiin kohdistuva kustannustaakka nouse yksittäisille toimijoille kohtuuttomaksi.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotuksessa ei ole huomioitu ehdotuksen edellyttämiä viranomaistoinnin lisäresursseja. Rakennusvalvonnalle esitetään lakiesityksessä uusia tehtäviä, mutta lisätehtävien ja niiden toteuttamisessa tarvittavien resurssien aiheuttamia kustannuksia ei ole arvioitu.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Sähköautojen latauspaikkojen ylläpitoa tukee yksityisautoilua joukko liikenteen ja jakamistalouden sijaan.

Kommentit pykäläehdotuksiin ja niiden perusteluihin

2 § Soveltamisala

Kantava peruseriaate on se, että vanhoihin rakennuksiin ei ole tehtävä muutoksia maankäyttö- ja rakennuslain määräysten ja sen alaisten asetusten muuttuessa. Rakennus on rakennuslupaprosessissa hyväksytty käyttöön niiden määräysten nojalla, jotka ovat olleet voimassa rakennuslupahakemuksen vireillä tullessa. Muutoksia olemassa olevaan rakennuskantaan joudutaan tekemään ainoastaan ja vain silloin, kun rakennusta saneerataan tai käyttötarkoitusta muutetaan. Tällöin uudet



12.11.2019

Pormestari

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 sitä, että olemassa olevan rakennuskannan osalta energiatehokkuusdirektiivin implementoinnissa ei säädetä direktiivin minimitasoa ylittäviä vaatimuksia, jotka käytännössä johtaisivat myös kiinteistöllä tehtäviin laajamittaisiin sähköremontteihin.

3 § Määritelmät

4) rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmä

Suurilla kiinteistönomistajilla voi olla käytössään yksittäisten kiinteistöjen rakennusautomaatiojärjestelmien lisäksi ylemmän tason seuranta- ja ohjausjärjestelmiä, joilla voidaan toteuttaa osa tässä lakiehdotuksessa rakennuskohtaisille järjestelmille tarkoitetuista tehtävistä. Helsingin kaupungilla on käytössään järjestelmä, jolla seurataan koko palvelurakennuskannan energiankäyttöä ja energiantuotantoa ja laajenevassa määrin myös rakennusautomaatiojärjestelmien sekä siitä erillisten energiankulutus- ja olosuhdemittausten, läsnäoloantureiden, jne. tuottamaa dataa ja kootaan tietoa yhteen paikkaan niin, että sitä voidaan myös jakaa muiden järjestelmien ja ohjelmien käyttöön avoimen rajapinnan kautta. Näin varaudutaan myös uusiin tapoihin hyödyntää kiinteistöstä ja sen toiminnoista kerättyä tietoa sekä mahdollisia tulevaisuuden uusia palveluja. Erillisen ylätasojärjestelmän hankintaan on päädytty mm. siksi, että perinteiset rakennusautomaatiojärjestelmät eivät sovellu kaikkiin kiinteistönomistajan tarpeisiin ja suuressa kiinteistökannassa niiden uusimissykli on liian hidas kaupungin energiankulutuksen seurantarpeisiin nähden. Lisäksi monen toimittajan suljetut automaatiojärjestelmät eivät helposti mahdollista tiedonsiirtoa muihin järjestelmiin tai niistä automaatiojärjestelmään eivätkä ohjausta järjestelmän ulkopuolelta. Ylemmän tason järjestelmän kautta voidaan myös ohjata rakennuksia ja niiden automaatiojärjestelmiä sekä toteuttaa esimerkiksi kysyntäjoustotoimintoja.

Lain sanamuoto pitää muotoilla niin, että rakennuskohtaisten järjestelmien lisäksi myös ylemmän tason järjestelmät hyväksytään järjestelmiksi, joilla lain tavoitteiden (14§) mukainen ohjaus voidaan toteuttaa. Jos laki rajaa soveltuvan järjestelmän rakennuskohtaiselle tasolle, se rajaa pois älykkäitä ja energiatehokkuutta parantavia ratkaisuja, joita voidaan optimoida laajemman kiinteistökannan tasoisesti eikä ainoastaan yhdessä kiinteistössä. Jos tämän hetkinen lain luonnosversion muotoilu jo mahdollistaa ylemmän tason järjestelmän hyväksymisen tarkoitetuksi rakennuksen automaatio- ja ohjausjärjestelmäksi, se ei käy kuvauksesta kovin yksiselitteisesti ilmi. Lisäksi rakennuksen auto-



12.11.2019

Pormestari

maatio- ja ohjausjärjestelmän ymmärretään melko vakiintuneesti tarkoittavan ainoastaan rakennusautomaatiojärjestelmää.

Määritelmiin tulisi lisätä pysäköintipaikan määritelmä, jolla rajattaisiin lain tarkoittamat pysäköintipaikat niin, että laki ei koskisi saattoliikenteelle tarkoitettuja pysäköintipaikkoja, esimerkiksi päiväkotien, koulujen ja sairaaloiden, joukkoliikenteen asemien ym. saattoliikennepaikkoja, joissa pidempiaikaista pysäköintiä ei sallita lainkaan. Mikäli nämä paikat on varustettava sähköautojen latauspisteillä, niitä tulisi asentaa huomattavasti vähemmän kuin lakiehdotuksessa nyt on ehdotettu.

5 § Uuden rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä ja latausvalmiudella ja 6 § Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä ja latausvalmiudella

Uusiin ja saneerattaviin asuinrakennuksiin (yli 4-pysäköintipaikaa) osalta tulee varautua kiinteistön sähköverkossa asentamaan kaikkiin paikoitusruutuihin vähintään normaalitehoinen latauspiste. Tämä tarkoittaa sitä, että sähköauton latauksen huipputeho on paljon suurempi kuin itse asuinrakennuksen huipputeho. Ongelma on tällä lakiesityksellä kaadettu pelkästään rakennushankkeeseen ryhtyvän niskan. Energialaitoksia ei tässä lakiesityksessä velvoiteta mihinkään. Tällä hetkellä energialaitokset ei anna sellaista liittymää, jossa olisi moninkertainen tehoreservi myöhempää käyttöä varten. Laki pitää muotoilla siten, että rakennukselle on mahdollista saada sähköautolatausta varten myös lisäliittymiä energialaitokselta. Edelleen laki tulisi muotoilla siten, että sähköautolatauksen tehoa ei ole aina pakko kierrättää kiinteistön sähköverkon kautta, vaan sen voi toteuttaa myös energialaitoksen lisäliittymällä suoraan paikoitusalueelle.

Perinteisellä pistotulppaliitännällä varustettuja latauspisteitä ei katsota ehdotuksen mukaan enää sähköauton latauspisteeksi. Pistotulppaliitännällä varustettuja latauspisteitä on kuitenkin rakennettu jo paljon. Maininta siitä, että lataustapahtuma tulee toteuttaa tyyppin 2 pistorasioilla tai ajoneuvon liittimillä, on epämääräinen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 3.10.2019, Ympäristöministeriö
- 2 Lausuntopyyntö 3.10.2019, liite, hallituksen esitys-luonnos



12.11.2019

Pormestari

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet**Ote**

Ympäristöministeriö

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Ympäristöministeriö pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa hallituksen esityksestä laiksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latausmahdollisuuksista ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta. Lausuntoa on pyydetty 8.11.2019 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 13.11.2019 asti.

Luonnos hallituksen esitykseksi sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 18 luvun 126 §:n muuttamisesta

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksessa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmästä. Ehdotetulla lailla pantaisiin osaltaan täytäntöön muutettu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi

Lailla pyritään parantamaan rakennusten energiatehokkuutta, lisäämään älykkään teknologian käyttöä rakennuksissa ja parantamaan sähköajoneuvojen latausmahdollisuuksia. Laissa säädettäisiin velvollisuuksia suunnitella ja rakentaa sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latausvalmiuksia. Direktiiviin perustuvan sääntelyn lisäksi ehdotettuun lakiin sisältyisi myös kansallista sähköajoneuvojen latausinfraa koskevaa sääntelyä sellaisten pysäköintitalojen osalta, joilla järjestetään asuinrakennuksen pysäköintiä. Lailla velvoitettaisiin rakennuksen omistaja järjestämään asukkaille mahdollisuus sähköauton latauspisteeseen ilman tarpeettomia viivytyksiä niissä tilanteissa, joissa latausvalmius olisi jo asennettu.

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristön toimialan lausunto ja Helsingin kaupungin asunnot Oy:n lausunto. Pelastuslaitos ilmoitti, ettei sillä ole

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



12.11.2019

Pormestari

lausuttavaa asiassa. Esitys on laadittu yhdessä elinkeino-osaston kanssa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 3.10.2019, Ympäristöministeriö
- 2 Lausuntopyyntö 3.10.2019, liite, hallituksen esitys-luonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Ympäristöministeriö



12.11.2019

Pormestari

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 209 §.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



12.11.2019

Pormestari

Jan Vapaavuori
pormestari

Päätös on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 12.11.2019.