



Ympäristöministeriö
Lainsäädäntöneuvos Sari Rapinoja
Ympäristöneuvos Maarit Haakana
Rakennusneuvos Pekka Kalliomäki

Viite: VN/2193/2019

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

Suomen opiskelija-asunnot SOA ry kiittää mahdollisuudesta lausua sähköautojen latausvalmiuksia ja latauspisteitä koskevasta lakiluonnoksesta.

Suomen opiskelija-asunnot SOA ry on opiskelija-asuntoyhteisöjen valtakunnallinen edunvalvonta- ja yhteistyöjärjestö. SOA:n jäsenenä on 22 opiskelija-asuntoyhteisöä sekä opiskelijajärjestöt Suomen ylioppilaskuntien liitto (SYL) ja Suomen opiskelijakuntien liitto - SAMOK. Jäsenenä olevat opiskelija-asuntoyhteisöt toimivat tärkeimmillä opiskelupaikkakunnilla ja ne omistavat yhteensä noin 45 000 vuokra-asuntoa, joista valtaosa on rakennettu valtion tuella. Opiskelija-asuntoyhteisöt ovat yleishyödyllisiä yhteisöjä, joko säätiöitä, kaupunkien omistamia yhtiöitä, ylioppilaskuntia tai yhdistyksiä. Ne eivät jaa osinkoa tai muuta etuutta perustajilleen tai omistajilleen. SOA:n jäsenyhteisöjen tavoitteena on tarjota opiskelijoiden toiveita ja tarpeita vastaavia asuntoja kohtuulliseen hintaan.

Yleiset kommentit ehdotuksista

SOAn näkemyksen mukaan energiatehokkuuden parantaminen ja vähäpäästöinen liikenne ovat tärkeitä tavoitteita. Silti perusteltujenkin tavoitteiden edistämiseksi tulisi valita tehokkaimmat ja tarkoituksenmukaisimmat keinot, jottei ilmastonmuutoksen torjuntaan tarvittavia resursseja käytetä tehottomasti. SOAn näkemyksen mukaan lakiluonnos ohjaisi käyttämään tarpeettomasti resursseja



autoilua tukevaan infrastruktuuriin, kun sen sijaan pitäisi pyrkiä vähentämään autoilun tarvetta.

Autoilun määrä ei ole vakio, vaan siihen voi vaikuttaa. Yhteiskäyttöautot voivat vähentää auton omistamisen ja pysäköintipaikkojen tarvetta. Tiivis kaupunkirakenne ja hyvät joukkoliikenneyhteydet voivat mahdollistaa autottoman elämäntavan. Direktiivi ohjaa investoimaan yksityisautoilijoiden infrastruktuuriin näiden ratkaisujen sijaan. Vaikka sähköautoilu on ilmastonäkökulmasta perinteistä polttomoottorikäyttöistä autoa parempi, ei tämä siltikään ole perusteltua

Opiskelijat ovat erittäin pienituloisen ryhmä: alle 30-vuotiaiden päätoimisten opiskelijoiden mediaanitulo on 990 euroa kuukaudessa¹. Yhä harvempi nuori omistaa ajokortin. Opiskelija-asunnot sijaitsevat pääasiassa keskeisillä paikoilla hyvien liikenneyhteyksien äärellä. Jo nyt monella paikkakunnalla kaavat velvoittavat rakentamaan enemmän pysäköintipaikkoja, kuin mille on kysyntää. Jos pysäköintipaikat joudutaan toteuttamaan kalliina rakenteellisena pysäköintinä, niistä perittävät maksut harvoin riittävät kattamaan kustannuksia, jolloin erotus on katettava kaikkien asukkaiden vuokrilla. Lisäinvestoinnit sähköautoiluun voisivat lisätä tätä maksutaakkaa.

Opiskelijat ovat ympäristötietoisia. Tästä huolimatta on epätodennäköistä, että sähköautojen omistus lisääntyisi merkittävästi opiskelijoiden parissa lähitulevaisuudessa. Sähköautot ovat tyypillisesti polttomoottoriajoneuvoja kalliimpia ja niiden käytettyjen sähköautojen markkinat ovat vasta kehitysmässä. Näin ollen monen opiskelijan talous ei mahdollista sähköautoilua, vaikka ympäristönäkökulmasta sitä pidettäisiinkin haluttavana. Todennäköisempi ympäristötietoinen valinta on luopua auton hankinnasta. Sen sijaan yhä useampi opiskelija käyttää tulevaisuudessa yhteiskäyttöistä sähköautoa. Nämä ovat viime vuosina yleistyneet opiskelija-asuntokohteissa, ja todennäköisesti yleistyvät jatkossakin sähköautoiluun liittyvästä sääntelystä riippumatta.

Opiskelija-asunto on monelle ensimmäinen itsenäinen koti, jossa opitut elämäntavat voivat jatkua pitkään poismuuton jälkeen. Näin ollen opiskelija-asunnoilla on myös kestävään elämäntapaan liittyvä kasvatustehtävä. Siksi on olisikin nurinkurista, jos opiskelija-asunnoissa satsataan yksityisautoilun edistämiseen esimerkiksi yhteiskäyttöautojen sijaan. Lakiluonnos on tiukennus suhteessa direktiivin vähimmäistasoon, mikä voisi johtaa opiskelija-asumisen kohdalla juuri tähän.

Direktiivissäkin edellytetään, että sen käytäntöön panossa kansalliseen lainsäädäntöön on otettava huomioon mahdolliset erilaiset olosuhteet, kuten rakennusten omistajuus. Siksi SOAn näkemyksen mukaan kansallisessa lainsäädännössä tulisi pitäytyä direktiivin vähimmäistasossa, tai vaihtoehtoisesti huomioida opiskelija-asuminen erityispiirteineen erikseen lainsäädännössä.

Taloudelliset vaikutukset

Opiskelija-asunnot ovat pääasiassa arava- ja korkotukilainoilla rahoitettuja ja niiden vuokrissa noudatetaan omakustannusperiaatetta. Näin ollen kaikki lisäkustannukset päätyvät viime kädessä pienituloisten asukkaiden maksettavaksi sekä toisaalta valtion kustannuksiksi asumistuen kautta.



Lakiluonnoksen sisältämät tiedot eivät mahdollista aiheutuvien kustannusten arviointia. Kustannukset riippuvat siitä, mitä latausvalmiudella tarkemmin tarkoitetaan sähköjärjestelmän osalta ja paljonko latauspisteitä lopulta asennettaisiin.

SOA esittää, että lakiluonnosta täydennetään huomioimaan kustannusten alueellisen jakautumisen. Suurimmissa kaupungeissa ja niiden keskusta-alueilla ollaan asteittain luopumassa opiskelija-asuntojen pysäköintinormista. Todennäköisesti vaikutus olisi suurin pienempien paikkakuntien opiskelija-asunnoissa, mikä on nurinkurista, sillä enemmistö sähköautoista keskittyy suurimpiin kasvukeskuksiin. Lakiesityksessä olisi myös perusteltua arvioida, missä latausmahdollisuudet kehittyvät sääntelystä riippumatta, ja missä vain sääntelyn seurauksena ja miten tämä vaikuttaa sähköautojen määrään alueittain.

Määritelmät

Latausvalmius määritellään lakiluonnoksessa myöhemmän kaapeloinnin mahdollistavaksi putkitukseksi tai valmiiksi asennetuksi kaapeloinniksi. Tämä määritelmä jättää avoimeksi, mitä latausvalmius tarkoittaa kohteen sähköjärjestelmän kannalta. Jos asuintalokohteen sähköjärjestelmä on mitoitettava niin, että jokaiseen pysäköintipaikkaan voidaan asentaa latauspiste, syntyy merkittäviä ja useimmiten tarpeettomia lisäkustannuksia. Latausvalmiuden vaikutukset sähköjärjestelmään ovat merkittävä kustannuskysymys, eikä sitä siksi voi jättää lain tasolla avoimeksi ja viime kädessä rakennusvalvontojen tulkittavaksi.

SOAn näkemyksen mukaan lainsäädännössä ei tule edellyttää, että sähköjärjestelmä mitoitetaan kattamaan enempää kuin yhtä latauspistettä kohdetta kohden, mutta tämä tulisi kirjata selvästi lakiin tai sen esitöihin. Tämä vähimmäistaso olisi perusteltu esimerkiksi opiskelija-asunnoissa, joissa asukkaiden omia sähköautoja on todennäköisesti tulevaisuudessakin niukasti. Yksittäinen paikka sen sijaan mahdollistaisi yhteiskäyttöisen sähköauton ja kiinteistöhuollon liikkumisen sähköautolla.

Uuden rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä ja latausvalmiudella

Lakiluonnoksessa esitetään, että asuinrakennuksen pysäköintipaikat olisi varustettava latausvalmiudella, kun paikkoja on enemmän kuin neljä. Direktiivissä vastaava vähimmäistaso on kymmenen paikkaa. Tiukennus kansallisessa lainsäädännössä ulottaisi latausvalmiuden rakentamisvelvoitteen direktiiviä pienempiin asuntokohteisiin. SOA näkee, että tämän vaikutuksia erilaisiin asuinrakennuksiin ja omistusmuotoihin olisi arvioitava tarkemmin.

Laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvon latauspisteellä ja latausvalmiudella

SOA näkee perustelluksi, että latausvalmius on asennettava laajamittaisten korjausten yhteydessä vain, jos korjaus koskee pysäköintipaikkoja tai pysäköintipaikkojen tai rakennuksen sähköjärjestelmää.

Sähköajoneuvon latausvalmiutta ja latauspistettä koskevat vaatimukset

SOA edellyttää, että lain tasolla otetaan kantaa latausvalmiuden vaikutuksiin kiinteistön sähköjärjestelmään. Tällä on potentiaalisesti merkittävä vaikutus lainsäädännön aiheuttamiin kustannuksiin, joten sitä ei tule jättää rakennusvalvontojen tulkintojen varaan.



Aasukkaan mahdollisuus sähköauton latauspisteeseen

Opiskelija-asunnoissa on nopea asukasvaihtuvuus. Keskimääräinen asumisaika on 1,9 vuotta, mutta moni asuu asunnossaan tätäkin lyhyemmän ajan. Asukasvaihtuvuus johtuu opiskelijoiden nopeasti muuttuvista elämäntilanteista. Kun asukkaat muuttavat nopeasti, latauspisteen asentaminen yhden asukkaan tarpeiden takia ei välttämättä ole perusteltua, vaikka latauspisteiden määrää lisääkin.

SOA pitää perusteltuna, ettei laissa oteta kantaa siihen, kenen omistuksessa latauspiste on tai miten hankinta toteutetaan. Lakiluonnoksen pykäläkirjauksesta voi kuitenkin saada sen virheellisen kuvan, että laki antaa asukkaalle subjektiivisen oikeuden latauspisteeseen pelkällä ilmoituksella. Tämä olisi opiskelija-asuntokohteissa erittäin ongelmallista ja kallista nopean asukasvaihtuvuuden takia. SOA esittää, että pykäläkirjausta tarkennetaan niin, että siitä käy selvästi ilmi, ettei tämä velvoita kiinteistön omistajaa asentamaan omalla kustannuksellaan latauspistettä pelkän ilmoituksen perusteella.

Suomen opiskelija-asunnot SOA ry:n puolesta,

Lauri Lehtoruusu
Toiminnanjohtaja

¹ Potila, A. K., Moisio, J., Ahti-Miettinen, O., Pyy-Martikainen, M., & Virtanen, V. (2017). Opiskelijatutkimus 2017. Saatavissa: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/80534/okm37.pdf?sequence=3&isAllowed=y>