



02.03.2020

Asia/11

## § 148

### Oikaisuvaatimus vähäpäästöisten ajoneuvojen kriteerien tarkistamisesta koskevasta päätöksestä

HEL 2019-000175 T 11 00 00

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti hylätä vähäpäästöisten ajoneuvojen kriteerien tarkistamisesta tekemäänsä päätökseen 25.11.2019 § 807 kohdistuvan oikaisuvaatimuksen, sillä oikaisuvaatimuksessa esitetyt perusteet eivät anna aihetta päätöksen muuttamiseen.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

#### Lisätiedot

Jorma Lamminmäki, hankintajohtaja, puhelin: 310 31500  
jorma.lamminmaki(a)hel.fi

#### Liitteet

1 Oikaisuvaatimus 16.12.2019

#### Muutoksenhaku

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

#### Otteet

##### Ote

Asianosaiset

##### Otteen liitteet

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Liite 1

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Esittelijän perustelut

\*\*\*\*\*

on tehnyt oikaisuvaatimuksen kaupunginhallituksen päätöksestä 25.11.2019 § 807, jolla kaupunginhallitus päätti vähäpäästöisten ajoneuvojen kriteerien tarkistamisesta.



Kuntalain 134 §:n 1 momentin mukaan kunnanhallituksen, lautakunnan ja valiokunnan, niiden jaoston sekä niiden alaisen viranomaisen päätökseen tyytymätön saa hakea siihen oikaisua. Kuntalain 137 §:n mukaan oikaisuvaatimuksen ja kunnallisvalituksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

\*\*\*\*\*

on toimittanut oikaisuvaatimuksen Helsingin kaupungin kirjaamoon 17.12.2019. Oikaisuvaatimus on osoitettu oikealle viranomaiselle ja se on saapunut säädetyssä määräajassa.

Oikaisuvaatimuksen mukaan kaupunginhallituksen päätös tulee ensisijaisesti kumota tai toissijaisesti muuttaa päätöskohdan viisi (5) osalta siten, että nykyistä bensiinikäyttöisten ajoneuvojen euroluokkakriteeriä ei muuteta.

Oikaisuvaatimuksessa esitetyt perusteet koskien päästökriteerien määrittämiä ja niiden arviointi

Oikaisuvaatimuksen mukaan bensiiniautojen osalta Euro 5- ja Euro 6 -päästökriteerit eivät eroa toisistaan.

Oikaisuvaatimuksessa viitataan kaupunginhallituksen aikaisempiin päätöksiin ja niissä esitettyihin perusteluihin, joissa käsitellään dieselkäyttöisten ajoneuvojen päästöjä ja toisaalta toteamukseen, että ”bensiiniautojen ilmanlaatua heikentävät päästöt ovat jo Euro 5 -päästöluokassa hyvin alhaiset, eikä Euro 6 -päästöluokka muuta kriteerejä.”

Kaupunki katsoo, että tuoreemman tutkimuksen valossa hiukkaslukumäärän rajoittamisella näyttää olevan alati kasvava merkitys terveellisen ilmanlaadun kannalta, jolloin kriteerien tarkistaminen näiltä osin on perusteltua.

Bensiiniautojen osalta Euro 5 ja Euro 6 –päästökriteerit tosiasiallisesti eroavat toisistaan. Päästökriteerinä on jo Euro 5 -tasolla ollut hiukkasmassaa rajoittava kriteeri PM (yksikkö g/km). Uutena päästökomponenttina hiukkasmassan rinnalle Euro 6 –päästökriteeristöön on tullut hiukkaslukumäärää kuvaava indikaattori PN (yksikkö kpl/km). Muut päästökomponentit ja näiden raja-arvot ovat yhtä suuret Euro 5- ja Euro 6 -tasoissa. Uusi päästökomponentti PN yhdessä PM:n kanssa rajoittaa erityisesti hiukkaspäästöjen kokojakaumaa. Tällä pyritään rajoittamaan kooltaan pienimpien hiukkasten määrää hengitysilmassa. Pienhiukkasten (PM 2.5, aerodynaaminen halkaisija < 2,5 mikrometriä)



ja erityisesti nk. ultrapientien tai nanohiukkasten (halkaisija luokkaa 10 nm tai alle) terveysvaikutuksista on viime vuosina saatu paljon uutta tutkimustietoa. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos on luokitellut ulkoilman pienhiukkaset tautitaakaltaan merkittävimmäksi ympäristöaltisteeksi. Ultrapientien hiukkasten kertymisestä elimistöön ja pienen kokonsa ansiosta jopa verenkierron mukana aivoihin julkaistaan jatkuvasti uutta tutkimustietoa. Ultrapientien hiukkasten kertyminen on yhdistetty mm. Alzheimerin taudin ja muiden muistisairauksien esiintyvyyteen. Rönkkö & Tuomisen (2019) artikkelin mukaan nanohiukkasten pitoisuudet tiilikennepäristössä ovat hyvin korkeita. Hiukkasten merkittäviksi päästölähteiksi tunnistetaan kaikki erilaisia polttoaineita käyttävät moottoriajoneuvot. Edellä kuvatun nojalla Euro 6 -päästökriteeri on perusteltu myös bensiinikäyttöisten henkilöautojen osalta.

Oikaisuvaatimuksessa nostetaan esiin dieselhenkilöautojen typenoksidipäästöt (NOx) ja verrataan niitä bensiiniautojen vastaaviin päästöihin. Kuitenkin bensiiniautojen Euro-päästöluokan korottaminen on perusteltua ennen kaikkea pienhiukkaspäästöjen vähenemisen perusteella.

Oikaisuvaatimuksen yhteenvedossa esitetään väite, jonka mukaan Helsingin kaupunki tukisi päätöksellään Euro 6 -päästöluokan dieselhenkilöautojen hankintaa, joiden lähipäästöt ovat selkeästi haitallisemmat kuin Euro 5 -luokan bensiinikäyttöisten henkilöautojen. Kuitenkin päätöksessä dieselhenkilöautoille on Euro-luokan lisäksi asetettu varsin tiukka CO<sub>2</sub>-päästökriteeri (50 g/km NEDC-mittaustavalla mitattuna). Vastaava CO<sub>2</sub>-raja-arvo bensiinikäyttöisille henkilöautoille on 95 g/km. Käytännössä kriteerit täyttävän dieselhenkilöauton tulee olla ladattava dieselhybridi. Ladattavalle hybridille ominaisen osittaisen sähkökäytön vuoksi ajoneuvon terveydelle haitalliset pakokaasupäästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin pelkästään polttomoottorikäyttöisen dieselhenkilöauton.

Oikaisuvaatimuksen yhteenvedossa todetaan, että ”Lisäksi kaupungin käyttöön hankittavat ajoneuvot ovat päätöksen mukaan pääasiassa muita kuin vähäpäästöisiä”. Väitteen ei voida katsoa pitävän paikkaansa. Helsingin kaupunki hankkii vain uusia ajoneuvoja. Uudet henkilöautot ovat Euro 6 -päästöstandardin voimaantulon jälkeen lakisääteisesti Euro 6 -tasoa. CO<sub>2</sub>-päästöjen osalta kaupunki on aiempien päätösten mukaisesti pääosin hankkinut kriteerit täyttäviä autoja. Poikkeukset liittyvät ajoneuvojen erityisiin käyttötarkoituksiin tai varusteluvaatimuksiin, joiden myötä päästökriteerejä vastaavaa tarjontaa ei ole ollut markkinoilta saatavilla.

Hyvän hallinnon periaatteiden toteutumisen arviointi



Oikaisuvaatimuksen mukaan päätöskohta viisi (5) on epä johdonmukainen. Oikaisuvaatimuksessa todetaan, että päätös vähäpäästöisten kriteerien tarkistamisesta bensiiniajoneuvojen osalta, jotka täyttävät Euro 5 päästövaatimukset, on hallinto-oikeudellisten periaatteiden vastainen. Lisäksi päätöksen todetaan tältä osin olevan suhteellisuus-, yhdenvertaisuus-, tarkoitussidonnaisuuden- ja luottamuksensuojan periaatteiden vastainen.

Kaupunki on jo vuonna 2008 linjannut vähäpäästöisten ajoneuvojen edistämistä koskevat päämäärät useissa kaupungin hyväksymissä ohjelmissa ja strategioissa. Näin ollen kaupungilla on jo vuonna 2008 ollut selkeä visio positiivisten ympäristö- ja terveysvaikutusten edistämisestä koskien koko kaupunkia ja kuntalaisia. Ilmansuojelun toimintaohjelman (khs 19.5.2008), meluntorjunnan toimintasuunnitelman (khs 17.11.2008) ja pääkaupunkiseudun ilmastostrategian 2030 (khs 11.2.2008) puitteissa on nimenomaisesti mainittu toimet koskien vähäpäästöisten ajoneuvojen edistämistä.

Kaupungilla on Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelma, jossa päästöjen vähentäminen on yhtenä tavoitteista. Helsingin kaupunki tukee Valtioneuvoston asettamia kansallisia päästövähennystavoitteita toimenpideohjelmassaan. Päästöt ovat yleinen ympäristöongelma, jonka torjumiseksi tulee linjauksia ja veloituksia aina EU-tasolta asti.

Oikaisuvaatimuksen kohteena on kaupungin vapaaehtoisesti kannustintarkoituksessa myönnetty alennus asukaspysäköintiin. Alennuksen saavuttamiseksi kaupunki on asettanut ajoneuvojen ilmastopäästöihin sekä terveyden ja hyvinvoinnin edistämiseen asetetut kriteerit, jotka tarkistetaan aina uuden ja päivittyneen tiedon, tekniikan tai muun viranomaista velvoittavan seikan vuoksi pääsääntöisesti kahden vuoden välein (khs 9.5.2011 § 476).

Viranomaistoiminnan yksi keskeisimmistä piirteistä on yhdenvertaisuuden edistäminen. Yhdenvertaisuusperiaatteen mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Viranomaistoiminnassa hallinnon asiakkaita tulee kohdella tasapuolisesti ja syrjimättä.

Luottamuksensuojaperiaatteen keskeisenä sisältönä on oikeusjärjestyksen ja siihen perustuvan päätöksenteon ennakoitavuuden vaatimus.

Viranomaisen suhteellisuusperiaatteen keskeisenä piirteenä pidetään toimien oikeasuhteisuutta tavoiteltuun päämäärään nähden. Suhteellisuusperiaatteen mukaan hallinnollisten toimien on oltava tarpeellisia ja välttämättömiä tavoitteiden saavuttamiseksi.



Tarkoitussidonnaisuuden periaate puolestaan sisältää yleisen velvollisuuden käyttää toimivaltaa vain siihen tarkoitukseen, johon se lain mukaan on määritelty tai tarkoitettu käytettäväksi.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen kriteerien tarkistamisessa on kyse vapaaehtoisen alennuksen myöntämisestä. Kyse ei ole sellaisesta avustuksesta, johon olisi lakisääteinen oikeus. Näin ollen asukaspysäköinnin alennuksen ei voida katsoa olevan oikeus tai saavutettu etuus, johon ei voisi tulla muutoksia. Edellä mainitusta johtuen kaupunginhallituksen päätöstä ei voida pitää luottamuksensuojan periaatteen vastaisena.

Asukaspysäköinnin alennukseen on asetettu kriteerit, jotka tukevat yleishyödyllisesti koko kaupunkia ja kuntalaisia. Tavoitteilla pyritään vähentämään päästöjä ja meluhaittoja, mitkä ovat tutkitusti terveydelle haitallisia. Kriteerit ovat yksiselitteiset ja samat kaikille, ja ne on mahdollista täyttää kenen tahansa asukaspysäköinnin alennuksen piiriin kuuluvan autonomistajan toimesta. Näin ollen kriteerit ovat yhdenvertaisia eivätkä täytä syrjinnän määritelmää.

Asukaspysäköinnin alennus koskee muutamia tuhansia Helsingin kaupungin yksityisautoilevia asukkaita. Suhteessa satojen tuhansien asukasmäärään Helsingin kaupungissa, tämä on verrattain pieni määrä. Kaupunki on kuitenkin katsonut, että kannustamalla parempiin valintoihin eli valitsemaan vähäpäästöisempi auto, saadaan sillä kaikkien kuntalaisten ilmanalaan vaikuttavia terveyshyötyjä. Tältäkään osin ei voida katsoa, että kaupunki olisi toiminut syrjivästi osoittaessaan oikeuden kannustimeen vain osalle kaupungin asukkaista (asukaspysäköinnin alennuksen piirissä olevat yksityisautoilijat). Tältäkään osin ei voida katsoa syrjinnän määritelmän täyttyvän.

Suhteellisuus- ja tarkoituksensidonnaisuuden periaatteiden osalta voidaan todeta, että kaupunki on joutunut punnitsemaan yksityisautoilun aiheuttamien päästö- ja meluhaittojen aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia ympäristöön ja kunnan asukkaiden terveyteen nähden. Päätös tukee kaupungin tavoitteita ja edistää julkisen toimijan vastuuta edesauttaa hyvinvoinnin lisäämistä kannustamalla yksityisautoilijoita kuntalaisten kannalta parempiin vaihtoehtoihin. Tehtyä päätöstä voidaan pitää suhteellisuus- ja tarkoituksensidonnaisuuden periaatteiden mukaisena.

## Yhteenveto

Viranomaisella on aina harkintavaltaa myöntämässään etuuksissa. Viranomaisella on oikeus muuttaa päätöstään ja kriteereitään etuuden saavuttamiseksi uuden tutkimustiedon ja uudistuneen tekniikan tultua markkinoille. Oikaisuvaatimuksessa esitetyt viittaukset aiempiin pää-



02.03.2020

Asia/11

töksiin eivät ole relevantteja uuden päätöksen osalta. Jokainen päätös ja sen perustelut on tehty sen hetkisen tiedon valossa. Ottaen huomioon, että ympäristö- ja terveyshaittojen minimoimiseen liittyvä tieto ja teknologia kehittyvät, kaupungin tulee päätöksenteossa ottaa huomioon uusi ja alati päivittyvä informaatio.

Kaupunki julkisena toimijana on suunnannäyttäjänä päästövähennyksiin kohdistuvien toimien osalta niin omassa toiminnassaan kuin tuemalla kuntalaisia ympäristöystävällisimpiin valintoihin.

Helsingin kaupunki on päätöksessään § 807 noudattanut kaikkia hyvän hallinnon periaatteita.

Oikaisuvaatimus tulee hylätä, sillä siinä ei ole esitetty sellaisia laillisuus- tai tarkoituksenmukaisuusperusteita, joiden johdosta kaupunginhallituksen päätös olisi kumottava tai joiden johdosta päätöstä olisi muutettava.

**Esittelijä**

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

**Lisätiedot**

Jorma Lamminmäki, hankintajohtaja, puhelin: 310 31500  
jorma.lamminmaki(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Oikaisuvaatimus 16.12.2019

**Muutoksenhaku**

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

**Otteet**

**Ote**

Asianosaiset

**Otteen liitteet**

Esitysteksti

Kunnallisvalitus, oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös

Liite 1

**Päätöshistoria**

Kaupunginhallitus 25.11.2019 § 807

HEL 2019-000175 T 11 00 00

Päätös

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

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

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566



Kaupunginhallitus päätti tarkistaa kaupunginhallituksen päätöksessä 14.11.2016 § 1025 määriteltyjä vähäpäästöisille ajoneuvoille asetettuja kriteereitä siten, että kaupunginvaltuuston 16.2.2011 § 31 hyväksymä 50 % alennus voimassaolevista pysäköintimaksuista sekä asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen lunastamismaksusta voidaan 18.11.2019 alkaen antaa ajoneuvolain (1090/2002) mukaisille jäljempänä luetelluille ajoneuvoille. Lisäksi kaupungin ajoneuvojen hankinnassa on tarkistettut kriteerit otettava huomioon soveltuvin osin.

1. Vähäpäästöisten bensiinikäyttöisten henkilöautojen (ml. hybridit) CO<sub>2</sub>-päästöt ovat enintään 95 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä ja enintään 126 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä mitattuna
2. Vähäpäästöisten dieselikäyttöisten henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöt ovat enintään 50 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä ja enintään 70 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä mitattuna.
3. Vähäpäästöisten bifuel- eli kaasuautojen CO<sub>2</sub>-päästöt ovat enintään 150 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä ja enintään 180 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä mitattuna
4. Kaikkien edellä mainittujen ajoneuvojen osalta CO<sub>2</sub>-päästökriteerin täyttymiseksi riittää, että päästöarvo täyttää edellä asetetut ehdot vähintään toisen päästömittausmenetelmän osalta
5. Kaikkien edellä mainittujen ajoneuvojen Euro-päästöluokka on vähintään Euro 6
6. Kaikki täyssähköautot ja täyssähkökäyttöiset L-luokan ajoneuvot (moottoripyörät, mopot, kolmi- ja nelipyörät sekä kevyet nelipyörät eli mopoautot) ovat vähäpäästöisiä
7. Kaupungin kuljetuskäyttöön hankittavien bensiinikäyttöisten (ml. hybridit) monikäyttö- ja farmarihenkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöt ovat enintään 125 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä ja enintään 156 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä mitattuna

Tarkistuksen myötä pysäköintietuuden piiristä poistuville pysäköintietuus on voimassa vuoden 2020 loppuun asti.

Pysäköintietuutta ei myönnetä takautuvasti.

18.11.2019 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna



02.03.2020

Asia/11

---

Lisätiedot

Jorma Lamminmäki, hankintajohtaja, puhelin: 310 31500  
jorma.lamminmaki(a)hel.fi

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

**Käyntiosoite**

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

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566