



14.11.2016

Kj/12

## § 1025

### Vähäpäästöisten henkilöautojen kriteerien tarkistaminen

HEL 2013-013689 T 11 00 01

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti tarkistaa kaupunginhallituksen päätöksessä 9.5.2011 § 476 määriteltyjen vähäpäästöisille ajoneuvoille asetettuja kriteereitä siten, että kaupunginvaltuuston 16.2.2011 § 31 hyväksymä 50 %:n alennus voimassaolevista pysäköintimaksuista sekä asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen lunastamismaksusta voidaan 1.1.2017 alkaen antoi ajoneuvolain (1090/2002) mukaisille jäljempänä luetelluille ajoneuvoille ja että, kaupungin autojen hankinnassa on otettava huomioon soveltuvin osin tarkistettavat kriteerit:

1. Vähäpäästöisten bensiinautojen (ml. hybridit) CO<sub>2</sub> -päästöt ovat enintään 100 g/km (energialuokka A).
2. Vähäpäästöisten dieselhenkilöautojen CO<sub>2</sub> - päästöt ovat enintään 50 g/km. Tämän päästövaatimuksen täyttävät autot ovat ladatavia hybridejä.
3. Vähäpäästöisten bifuel- eli kaasuautojen CO<sub>2</sub> -päästöt ovat enintään 150 g/km (energialuokka D).
4. Vähäpäästöisten flexifuel- eli etanoliautojen CO<sub>2</sub> -päästöt ovat enintään 150 g/km (energialuokka D).
5. Kaikkien edellä mainittujen ajoneuvojen Euro -päästoluokka on vähintään Euro 5.
6. Kaikki täyssähköautot ja täyssähkökäyttöiset L-luokan ajoneuvot (moottoripyörät, mopot, kolmi- ja nelipyörät sekä kevyet nelipyörät eli mopoautot) ovat vähäpäästöisiä.
7. Kaupungin kuljetuskäyttöön hankittavien bensiini (ml. hybridit) monikäyttö- ja farmariautojen CO<sub>2</sub> -päästöt ovat enintään 130 g/km (energialuokka C).
8. Kaupungin ajoneuvokaluston kilpailutuksissa uusiutuvia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen (esimerkiksi bifuel- ja flexifuel ajoneuvot, ml. pakettiautot) CO<sub>2</sub> -päästöt lasketaan käyttäen kertomena polttoaineiden sopimustoimittajien varmennettuja, RES-direktiivin (2009/28/EY) mukaisia laskelmia polttoaineen päästövähennyksestä. RES-direktiivin mukaisesti lasketusta päästövähennyksestä poistetaan 10 %-yksikköä varmuusmarginaalina.



14.11.2016

Kj/12

**Esittelijä**

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

**Lisätiedot**

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Ilmansuojeluryhmän esitys, 6.10.2016

**Muutoksenhaku**

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

**Päätösehdotus**

Päätös on ehdotuksen mukainen.

**Esittelijän perustelut**

**Aikaisemmat päätökset**

Kaupunginhallitus päätti vähäpäästöisten ajoneuvojen edistämisestä ja ympäristövyöhykkeen perustamisesta Helsinkiin 31.5.2010 Ilmansuojelutyöryhmän ehdotuksen mukaisesti. Vähäpäästöisten henkilöautojen pysäköintietuus otettiin käyttöön huhtikuussa 2011. Täyssähkökäyttöiset mopoautot otettiin pysäköintietuuden piiriin Khn päätöksellä 9.5.2011. Kriteerejä päätettiin tarkistaa kahden vuoden välein, ja ensimmäinen tarkistus käsiteltiin Ilmansuojelutyöryhmässä 24.4.2013 ja hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 9.6.2014. Ilmansuojelutyöryhmä on tehnyt 6.10.2016 tarkistusesityksen vuosille 2017-2018, joka on pohjana nyt esitettäviin tarkistuksiin.

**Muutokset aikaisempiin kriteereihin**

Kriteerien tarkistusesityksessä vuosille 2017-18 merkittävin muutos nykyisiin kriteereihin on se, että perinteiset dieselautot poistettaisiin kriteerien piiristä eli ne eivät myöskään voisi saada enää pysäköintietuutta. Tähän on vahvat ilmansuojelulliset perusteet. Dieselhenkilöautojen typenoksidi- ja suorat typpidioksidipäästöt ovat hyvin korkeita ja ovat hyvin merkittävässä roolissa siinä, ettei Helsingissä ole päästy typpidioksidin raja-arvon alle.

Dieselautojen vähäpäästöisyyskriteerejä tiukennettaisiin niin, että niiden hiilidioksidipäästöt saavat olla enintään 50 g/km. Tämän rajan täyttävät vain ladattavat dieselhybridiautot, joiden päästöt ovat huomattavasti tavanomaisia dieseleitä pienemmät. Ne voivat myös ajaa pelkällä



sähköllä, jolloin ne eivät aiheuta ollenkaan ilmanlaatua heikentäviä lähipäästöjä.

Uutena ryhmänä etuuden piiriin pääsivät täyssähkökäyttöiset moottoripyörät (ajoneuvoluokat L3e ja L4e) sekä täyssähkökäyttöiset mopot (ajoneuvoluokat L1e ja L2e). Muut L-luokan täyssähkökäyttöiset ajoneuvot (kolmi- ja nelipyörät sekä kevyet nelipyörät eli mopoautot) ovat jo olleet etuuden piirissä vuodesta 2011 lähtien. Sähkökäyttöisiä L-luokan ajoneuvoja on vielä liikenteessä hyvin vähän, mutta niiden määrän ja tarjonnan ennustetaan kasvavan. Tavallisten moottoripyörien ja mopojen korvautuminen sähköisillä toisi etuja paitsi ilmanlaadun myös melun kannalta.

Kaupunginhallituksen 31.5.2010 päätöksen mukaan kaupunki noudattaa omissa ajoneuvohankinnoissaan vähäpäästöisten henkilöautojen kriteerejä, ellei ole perusteltua syytä poiketa säännöstä. Poikkeuksena yleisiin kriteereihin on kuitenkin säädetty kuljetuskäyttöön tarkoitetuille monikäyttö- ja farmarihenkilöautoille hiilidioksidirajaksi enintään 130 g/km.

Dieselhenkilöautoja kaupungilla on melko vähän. Jatkossa kaupunki hankkii muita kuin vähäpäästöisyyskriteerit täyttäviä dieselhenkilöautoja ainoastaan, jos niiden hankinnalle on perustellut syyt.

#### Perustelut

Nykytiedon mukaan tavanomaiset dieselautot eivät pysty todellisessa ajossa täyttämään niille asetettuja typenoksidien päästörajoja, vaan päästöt voivat todellisuudessa olla jopa 4-20-kertaisia sallittuihin verrattuna. Suurimmillaan päästöt ovat kylmässä. Uusimpien dieselhenkilöautojen päästöjen jälkikäsitteilytekniikka on lisäksi nostanut huomattavasti niiden suoraa NO<sub>2</sub>-päästöjä. Tyyppihyväksyntämääräykset rajoittavat vain typenoksidien summaa (NO<sub>x</sub>), eivätkä ilmanlaadun kannalta ongelmallisempaa NO<sub>2</sub>-päästöä. Suoran typpidioksidipäästön osuus kaikista typenoksidien päästöistä vaihtelee hyvin suuresti eri dieselautomerkkien ja -mallien kesken. Suurimpia osuudet ovat VTT:n mittaus-ten mukaan edullisissa, pienissä automalleissa.

Tyyppihyväksynnän päästömittauksessa käytetty NEDC -testisykli kuvaa huonosti todellisen ajon päästöjä ja polttoaineen kulutusta.

Komissio valmistelee parhaillaan säädöspakettia, jolla veloitetaan mitaamaan myös henkilöautojen päästöjä todellisessa ajossa, kuten ras-kaan kaluston osalta jo tehdään. Säädökset tulevat todennäköisesti portaittain voimaan alkaen uusista henkilöautotyypeistä syksyllä 2017.



Hiilidioksidipäästöihin perustuva verotus on suosinut dieselautoja, joiden energiatehokkuus on ollut parempi ja sitä kautta CO<sub>2</sub>-päästöt pienempiä kuin bensiiniautoilla. Dieselautojen osuus tällä hetkellä myytävistä uusista henkilöautoista on noin kolmannes. Heti verouudistuksen jälkeen vuonna 2008 osuus oli jopa 50 %. Helsingin koko henkilöautokannasta noin neljännes on dieseleitä, mutta niillä ajetaan enemmän kuin bensa-autoilla ja ajosuoritteesta dieselien osuus on lähes puolet.

Dieselhenkilöautojen yleistymisen ja niiden korkeiden typenoksidi- ja typpidioksidipäästöjen arvioidaan olevan merkittävä syy siihen, että typpidioksidin vuosiraja-arvo yhä ylittyy Helsingin kantakaupungin katukuiluissa, joissa liikennemäärät ovat suuria ja ilmansaasteiden laimentuminen heikentynyt. Bensiiniautoilla sen sijaan NO<sub>2</sub>-päästöjä ei ole käytännössä lainkaan.

Ilmanlaatuhaittojen takia tavanomaisia dieselautoja ei ole syytä suosia jatkamalla niiden pysäköintialennusta. Nykyään on myytävänä myös ladattavia dieselhybridejä, joiden CO<sub>2</sub>-päästöt ja typenoksidipäästöt ovat huomattavasti tavanomaisia dieselautoja pienemmät. Nämä autot voivat ajaa myös pelkällä sähköllä, jolloin lähipäästöjä ei synny lainkaan. Tästä syystä on perusteltua sallia niille edelleen oikeus pysäköintietuuteen. Uusi dieselautoja koskeva CO<sub>2</sub>-päästöraja on niin tiukka, että sen täyttävät vain ladattavat dieselhybridit. Ensimmäiset ladattavat dieselhybridit tulivat Suomen markkinoille vasta 2012 eikä niiden lukumäärä ole vielä suuri, mutta se on kuitenkin kasvamassa.

Vähäpäästöisyyskriteerien perusteella pysäköintialennuksen saaneita ajoneuvoja oli syyskuun lopulla 2016 yhteensä 2 864 kappaletta. Näistä noin viidennes oli dieselautoja (571 kpl), jotka poistuisivat alennuksen piiristä tarkistuksen jälkeen.

**Esittelijä**

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

**Lisätiedot**

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

**Liitteet**

1 Ilmansuojeluryhmän esitys, 6.10.2016

**Muutoksenhaku**

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

**Tiedoksi**



14.11.2016

Kj/12

Rakennusvirasto  
Stara  
Ympäriskeskus

## Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 09.06.2014 § 673

HEL 2013-013689 T 11 00 01

Päätös

Kaupunginhallitus päätti tarkistaa kaupunginhallituksen päätöksessä 9.5.2011 § 476 määriteltyjen vähäpäästöisille ajoneuvoille asetettuja kriteereitä siten, että kaupunginvaltuuston 16.2.2011 § 31 hyväksymä 50 %:n alennus voimassaolevista pysäköintimaksuista sekä asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen lunastamismaksusta voidaan 1.7.2014 alkaen antaa ajoneuvolain (1090/2002) mukaisille jäljempänä luetelluille ajoneuvoille ja että kaupungin autojen hankinnassa on otettava huomioon soveltuvin osin tarkistetut kriteerit

1. Vähäpäästöisille bensiini- ja dieselautoille (ml. hybridit), joiden hiilidioksidipäästöt ovat enintään 100 g/km (energialuokka A),
2. Vähäpäästöisille bifuel- eli kaasuautoille, joiden hiilidioksidipäästöt ovat enintään 150 g/km (energialuokka D) ja
3. Vähäpäästöisille flexifuel- eli etanoliautoille, joiden hiilidioksidipäästöt ovat enintään 150 g/km (energialuokka D).
4. Kaikkien edellä mainittujen ajoneuvojen Euro -päästöluokka on vähintään Euro 5.
5. Kaikki täyssähköautot ja täyssähkökäyttöiset mopoautot ovat vähäpäästöisiä.
6. Kaupungin kuljetuskäyttöön hankittavien bensiini- ja diesel (ml. hybridit) monikäyttö- ja farmariautojen hiilidioksidipäästöt ovat enintään 130 g/km (energialuokka C).
7. Kaupungin ajoneuvokaluston kilpailutuksissa uusiutuvia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen (esimerkiksi bifuel- ja flexifuel ajo-



14.11.2016

Kj/12

neuvot, ml. pakettiautot) hiilidioksidipäästöt lasketaan käyttäen kertoimena polttoaineiden sopimustoimittajien varmennettuja, RES-direktiivin (2009/28/EY) mukaisia laskelmia polttoaineen päästövähennyksestä. RES-direktiivin mukaisesti lasketusta päästövähennyksestä poistetaan 10 %-yksikköä varmuusmarginaalina.

## Käsittely

09.06.2014 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Vastaehdotus:

Hannu Oskala: Lisätään kohtaan:

6. Kaupungin kuljetuskäyttöön hankittavien bensiini- ja diesel (ml. hybridit) monikäyttö- ja farmariautojen hiilidioksidipäästöt ovat enintään 130 g/km (energialuokka C).

lauselu: "Kaupungin omaan kalustoon hankitaan vain sähkökäyttöisiä henkilöautoja, ellei ole perusteltua syytä poiketa säännöstä."

Eli kokonaisuus:

"6. Kaupungin omaan kalustoon hankitaan vain sähkökäyttöisiä henkilöautoja, ellei ole perusteltua syytä poiketa säännöstä. Kaupungin kuljetuskäyttöön hankittavien bensiini- ja diesel (ml. hybridit) monikäyttö- ja farmariautojen hiilidioksidipäästöt ovat enintään 130 g/km (energialuokka C)."

Perustelu: Turku on jo tehnyt päätöksen että kaupunki hankkii vain sähköautoja. Sähköautojen tekniikka on kehittynyt huikasti viime vuosina ja ne ovat kaupunkiajossa toimiva vaihtoehto polttomoottoriautolle. Julkisen toimijan tehtävä tällaisissa asioissa on näyttää esimerkkiä. Muutosesityksemme jättää kuitenkin yhä mahdollisuuden poiketa säännöstä perustellusta syystä, esim. jos autolla on tarvetta ajaa päivittäin satoja kilometrejä yhtäjaksoisesti.

Kannattaja: Tuomas Rantanen

## Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kohtaan: 6. Kaupungin kuljetuskäyttöön hankittavien bensiini- ja diesel (ml. hybridit) monikäyttö- ja farmariautojen hiili-



14.11.2016

Kj/12

dioksidipäästöt ovat enintään 130 g/km (energialuokka C). lause: "Kaupungin omaan kalustoon hankitaan vain sähkökäyttöisiä henkilöautoja, ellei ole perusteltua syytä poiketa säännöstä." Eli kokonaisuus: "6. Kaupungin omaan kalustoon hankitaan vain sähkökäyttöisiä henkilöautoja, ellei ole perusteltua syytä poiketa säännöstä. Kaupungin kuljetuskäyttöön hankittavien bensiini- ja diesel (ml. hybridit) monikäyttö- ja farmari-autojen hiilidioksidipäästöt ovat enintään 130 g/km (energialuokka C)." Perustelu: Turku on jo tehnyt päätöksen että kaupunki hankkii vain sähköautoja. Sähköautojen tekniikka on kehittynyt huikeasti viime vuosina ja ne ovat kaupunkiajossa toimiva vaihtoehto polttomoottoriautolle. Julkisen toimijan tehtävä tällaisissa asioissa on näyttää esimerkkiä. Muutosesityksemme jättää kuitenkin yhä mahdollisuuden poiketa säännöstä perustellusta syystä, esim. jos autolla on tarvetta ajaa päivittäin satoja kilometrejä yhtäjaksoisesti.

Jaa-äännet: 10

Jorma Bergholm, Juha Hakola, Nina Huru, Arja Karhuvaara, Lasse Männistö, Osku Pajamäki, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen, Tarja Tenkula

Ei-äännet: 4

Tuuli Kousa, Hannu Oskala, Erkki Perälä, Tuomas Rantanen

Tyhjä: 1

Sirpa Puhakka

Poissa: 0

Äänin 10 - 4 (1 tyhjä) kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen.

02.06.2014 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginjohtaja  
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi