



14.03.2022

Asia/10

§ 205

Vähäpäästöisten ajoneuvojen kriteerien tarkistaminen

HEL 2022-000352 T 11 00 01

Päätös

Kaupunginhallitus muutti kaupunginhallituksen päätöksessä 25.11.2019 § 807 määriteltyjä vähäpäästöisille ajoneuvoille asetettuja kriteereitä siten, että kaupunginvaltuuston 16.2.2011 § 31 hyväksymä 50 % alennus voimassa olevista pysäköintimaksuista sekä asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen lunastamismaksusta voidaan 15.3.2022 alkaen antaa ajoneuvolain (1090/2002) mukaisille ajoneuvoille seuraavien kriteerien täytyessä:

1. Vähäpäästöisten henkilö- ja pakettiautojen (ml. hybridit) CO₂-päästöt ovat enintään 50 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä ja enintään 37 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä mitattuna.
2. Kaikkien ajoneuvojen CO₂-päästökriteerin täyttymiseksi riittää, että päästöarvo täyttää edellä asetetut ehdot vähintään toisella päästömittausmenetelmällä.
3. Kaikkien ajoneuvojen Euro-päästöluokka on vähintään Euro 6.
4. Kaikki täyssähköautot ja täyssähkökäyttöiset L-luokan ajoneuvot (moottoripyörät, mopot, kolmi- ja nelipyörät sekä kevyet nelipyörät eli mopoautot) ovat vähäpäästöisiä.

Tarkistuksen myötä pysäköintietuuden piiristä poistuville ajoneuvoille pysäköintietuus on voimassa vuoden 2022 loppuun asti.

Pysäköintietuutta ei myönnetä takautuvasti.

Kriteereitä päivitetään kahden vuoden välein. Hiilidioksidiraja kiristyy jatkossa markkinatilanteen mukaan kohti täyssähkövaatimusta eli päästörajaa 0 g/km.

Esittelijä

vs. kansliapäällikkö
Tuula Saxholm

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

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

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunginhallitus päätti vähäpäästöisten ajoneuvojen edistämisestä ja ympäristövyöhykkeen perustamisesta Helsinkiin 31.5.2010 § 697 ilmansuojelutyöryhmän ehdotuksen mukaisesti. Vähäpäästöisten henkilöautojen pysäköintietuus otettiin käyttöön huhtikuussa 2011. Täyssähkökäyttöiset mopoautot otettiin kriteerien piiriin kaupunginhallituksen päätöksellä 9.5.2011 § 476. Kriteerejä päätettiin tarkistaa kahden vuoden välein. Ensimmäinen tarkistus käsiteltiin ilmansuojelutyöryhmässä 24.4.2013 ja hyväksyttiin kaupunginhallituksen päätöksellä 9.6.2014 § 673. Toinen tarkistus käsiteltiin ilmansuojelutyöryhmässä 6.10.2016 ja hyväksyttiin kaupunginhallituksen päätöksellä 14.11.2016 § 1025. Kolmas tarkistus käsiteltiin ilmansuojelun ja meluntorjunnan työryhmässä 27.8.2019 ja hyväksyttiin kaupunginhallituksen päätöksellä 25.11.2019 § 807. Ilmansuojelu- ja meluntorjuntatyöryhmä on tehnyt neljännen tarkistusesityksen, joka on pohjana nyt esitettäviin tarkistuksiin.

Kriteerien tarkistusesityksessä merkittävin muutos nykyisiin kriteereihin on yhden CO₂-päästörajan asettaminen kaikille ajoneuvoille käyttövoimasta riippumatta. Päästöraja on siis teknologianeutraali, ja ajoneuvo saa käyttövoimasta riippumatta alennuksen, jos sen päästöt ovat enintään eli 50 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä tai 37 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä mitattuna. Käytännössä tämän kriteerin täyttävät ajoneuvot ovat pääasiassa täyssähköautoja ja ladattavia hybridejä.

Toinen merkittävä muutos kriteereihin on kaupungin omien vähäpäästöisten ajoneuvojen poistaminen pysäköintialennuksen vähäpäästöisyyskriteereiden soveltamisen piiristä. Ilmansuojelu- ja meluntorjuntatyöryhmässä on päätetty, että kaupungin omia ajoneuvohankintoja koskevat jatkossa erilliset velvoittavat ympäristökriteerit. Työryhmä tekee keväällä 2022 esityksen kaupunginhallitukselle ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankintojen ympäristökriteerien käyttöönotosta. Tämä kriteerikonaisuus ottaa huomioon vaatimukset, jotka 2.8.2021 voimaan tullut laki tieliikenteen puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen hankinnoista (740/2021) asettaa Helsingin kaupungille. Lailla on pantu täytäntöön puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1161. Direktiivi edellyttää vähimmäisvaatimuksia puhtaalle kalustolle julkisissa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa.



CO₂-kriteerien esitystapa muuttuu niin, että käytössä oleva WLTP-mittaustapa esitetään ensimmäisenä ja vanha NEDC-mittaustapa toisena kriteeriesityksessä.

Kriteerimuutosten myötä etuuden piiristä pois jääville ajoneuvoille pysäköintietuus on voimassa vuoden 2022 loppuun asti.

Kriteereitä päivitetään kahden vuoden välein. Hiilidioksidiraja kiristyy jatkossa markkinatilanteen mukaan kohti täyssähkövaatimusta eli päästörajaa 0 g/km.

Yhden CO₂-rajan asettaminen on perusteltua ajoneuvotekniikan, auton päästökehityksen ja Helsingin kiristyneiden ilmastotavoitteiden myötä. Yksi raja myös selkeyttää pysäköintietuuskäytäntöä ja siitä tiedottamista.

Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025 on nostanut liikenteen sähköistymisen tärkeään rooliin kaupungin kiristyneen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa. Hiilineutraali Helsinki -ohjausryhmä on tämän lisäksi 10.12.2021 linjannut, että Helsingin tavoitteena on liikennesektorin sähköistyminen ja vetyistyminen.

CO₂-tason kiristäminen tasolle 50 g/km (WLTP) ohjaa vähäpäästöisyysalennusta voimakkaammin kohti Hiilineutraali Helsinki -ohjelman tavoitetta kasvattaa sähköautojen osuus 30 % Helsingin ajoneuvokannasta vuoteen 2035 mennessä. Kyseinen päästöraja on myös linjassa EU:n puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen direktiivin (EU 2019/1161) vähäpäästöisyyden määritelmän kanssa, jota sovelletaan esimerkiksi kaupungin omissa hankinnoissa.

Tähän asti vähäpäästöisyysalennuksessa on asetettu bensiini-, diesel- ja kaasuautoille eri tasoiset CO₂-kriteerit erilaisen päästökehityksen takia. Syynä on ollut terveydelle haitallisia päästöjä rajoittavan Euro-luokan eroavaisuudet typenoksidipäästöissä, erityisesti dieselajoneuvoilla. Edellisessä päivityksessä tehty Euro-luokan nosto tasolle Euro 6 tasasi näitä eroja merkittävästi. Tämän myötä käyttövoimia ei tarvitse enää eriyttää CO₂-kriteerillä typenoksidipäästöjen rajoittamisen näkökulmasta.

Sähköisten ajoneuvojen markkinat ovat lisäksi kehittyneet merkittävästi. Tämän kehityksen on arvioitu kiihtyvän seuraavan kahden vuoden aikana. Vuonna 2021 ladattavien autojen markkinaosuus ensirekisteröinneistä oli Suomessa yli 30 %, josta täyssähköautojen osuus oli 10 %. Helsingissä ladattavien autojen osuus ensirekisteröinneistä oli vuonna 2021 n. 41 % kaikista ensirekisteröinneistä, josta täyssähköautoja oli n. 15 %. Henkilöautoissa sähköautomalleja on hyvin laajasti tarjolla ja Euroopassa markkinoille on odotettavissa yli 100 uutta mallia



vuoteen 2024 mennessä. Pysäköintialennus koskee myös pakettiautoja, joiden kohdalla sähköautomarkkinat ovat vasta kehitymässä. Etuudella halutaan kuitenkin ennakoivasti kannustaa myös pakettiautokannan sähköistymiseen.

Sähköautojen ja ladattavien hybridien pienemmät käyttökustannukset tasoittavat hintaeroa suhteessa polttomoottoriautoihin, vaikka ladattavat ajoneuvot ovatkin vielä keskimäärin kalliimpia kuin polttomoottoriautot. Markkinoilta löytyy kuitenkin jo polttomoottoriautojen hintaa vastavia sähköautoja. Markkinoiden kehitys laskee todennäköisesti hintoja voimakkaasti seuraavan kahden vuoden aikana. Valtio kompensoi sähköautojen kustannuksia mm. hankintatuella. Valtion ja kaupungin kannustimet kehittävät myös osaltaan käytettyjen sähköautojen markkinoita.

Päästörajan 50 g/km (WLTP) rajan piirissä markkinoilla on tällä hetkellä käytännössä eniten täyssähköautoja ja ladattavia hybridejä. Rajan asettaminen tasolle 50 g/km rajaa isot ladattavat katumaasturit pois alennuksen piiristä. Näiden ajoneuvojen CO₂- ja terveydelle haitalliset päästöt ovat merkittävät, kun ajetaan ilman sähköä ja ne rajataan päästösyistä pois etuuden piiristä.

CO₂-päästörajan tarkistamisen myötä pysäköintietuuden piiristä poistuisi 8 784 ajoneuvoa (lokakuun 2021 tilanne). Etuuden piirissä olevien ajoneuvojen määrä on kasvanut merkittävästä viime vuosina. Tällä hetkellä alennus on myönnetty 18 388 ajoneuvolle (lokakuun 2021 tilanne), kun vuonna 2019 alennuksen piirissä oli n. 15 000 ja vuonna 2017 n. 2 900 ajoneuvoa. Vähäpäästöisyyskriteereitä on näin syytä kiristää myös kannustimen ohjaavuuden kannalta.

Esittelijä

vs. kansliapäällikkö
Tuula Saxholm

Lisätiedot

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

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Tiedoksi

Ympäristöpalvelut
Pysäköinninvalvonta ja pysäköintipalvelut



14.03.2022

Asia/10

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 07.03.2022 § 188

HEL 2022-000352 T 11 00 01

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

07.03.2022 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Silja Borgarsdottir Sandelin ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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