

Hyväksytty ilmansuojelutyöryhmässä 6.10.2016

Vähäpäästöisten henkilöautojen kriteerien tarkistaminen

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää 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 antaa ajoneuvolain (1090/2002) mukaisille jäljempänä luetelluille ajoneuvoille ja että, kaupungin autojen hankinnassa on otettava huomioon soveltuvin osin tarkistettut kriteerit.

- 1) Vähäpäästöisten bensiiniautojen (ml. hybridit) CO₂ -päästöt ovat enintään 100 g/km (energialuokka A)
- 2) Vähäpäästöisten dieselhenkilöautojen CO₂ - päästöt ovat enintään 50 g/km. Tämän päästövaatimuksen täyttävät autot ovat ladattavia hybridejä.
- 3) Vähäpäästöisten bifuel- eli kaasuautojen CO₂ -päästöt ovat enintään 150 g/km (energialuokka D)
- 4) Vähäpäästöisten flexifuel- eli etanoliautojen CO₂ -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 CO₂ -päästöt ovat enintään 130 g/km (energialuokka C)
- 8) Kaupungin ajoneuvokaluston kilpailutuksissa uusiutuvia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen (esimerkiksi bifuel- ja flexifuel ajoneuvot, ml. pakettiautot) CO₂ -päästöt lasketaan käyttäen kertoimena polttoaineiden sopimustoimittajien varmennettuja, RES-direktiivin (2009/28/EY) mukaisia laskelmia polttoaineen päästövähennyksestä. RES-direktiivin mukaisesti lasketusta päästövähennyksestä poistetaan 10 %-yksikköä varmuusmarginaalina.

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 Khs:n 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 jälkikäsittelytekniikka on lisäksi nostanut huomattavasti niiden suoria NO₂-päästöjä. Tyyppihyväksyntämääräykset rajoittavat vain typenoksidien summaa (NO_x), eivätkä ilmanlaadun kannalta ongelmallisempaa NO₂-päästöä. Suoran typpidioksidipäästön osuus kaikista typenoksidien päästöistä vaihtelee hyvin suuresti eri dieselautomerkkien ja -mallien kesken. Suurimpia osuudet ovat VTT:n mittausten mukaan edullisissa, pienissä automalleissa.

Tyyppihyväksynnän päästömittauksessa käytetty NEDC -testisykli kuvaa huonosti todellisen ajon päästöjä ja polttoaineen kulutusta. Komissio valmistelee parhaillaan säädöspakettia, jolla veloitetaan mittaamaan myös henkilöautojen päästöjä todellisessa ajossa, kuten raskaan 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 CO₂-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 NO₂-päästöjä ei ole käytännössä lainkaan.

Ilmanlaatuhaittojen takia tavanomaisia dieselautoja ei ole syytä suosia jatkamalla niiden pysäköintialennusta. Nykyään on

myytävänä myös ladattavia dieselhybridejä, joiden CO₂-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 CO₂-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.