

VÄHÄPÄÄSTÖISYYSKRITEERIT JAKELULIIKENTEEN PYSÄKÖINTITUNNUKSELLE

1) KUORMA-AUTOT (N2, N3): Euro VI, lisäksi täyssähköajoneuvo

- ***Pysäköintialennuksen Euro VI -kriteerillä kannustetaan jakeluliikennettä uudistamaan kalustoaan siten, että ennen vuotta 2014 hankittujen kuorma-autojen osuus pieneneisi.***
- ***Täyssähköajoneuvo saa alennuksen.***
- ***Raskaalle liikenteelle ei ole tällä hetkellä olemassa CO₂-päästörajoja, joten niitä ei voida sisällyttää pysäköintialennuksen kriteereihin. Helsinki kannustaa kuitenkin vähäpäästöisen kuorma-autokaluston käyttöönottoon. Vaihtoehtoisten käyttövoimilla voidaan vähentää jakeluliikenteen CO₂- ja lähipäästöjä ja parantaa lähiympäristön laatua***

Perustelut:

Ajoneuvojen terveydelle haitallisista päästöistä säädetään EU:n tyyppihyväksyntädirektiivissä Euro-päästöluokituksilla. Euro-luokitukset kuvaavat terveydelle haitallisten päästöjen määrää, joihin kuuluvat muun muassa häkä, typenoksidit, pienhiukkaset ja hiilivedyt.

Tällä hetkellä paras raskaan ajokaluston päästöluokka on Euro VI. Kuorma-autoille Euro VI -taso tuli voimaan vuonna 2014. Kaikki ensirekisteröidyt raskaat ajoneuvot ovat siis täyttäneet Euro VI -normin tästä vuodesta lähtien.

EU:n vihreän kehityksen ohjelmassa on tehty aloite päästönormien kiristämiseksi Euro VII -luokkaan. Päätöstä kriteerien voimaantulosta ei ole kuitenkaan vielä tehty.

Myös hiilidioksidipäästövaatimukset ovat tärkeä osa liikenteen ympäristökriteereitä. Raskaalle liikenteelle ei kuitenkaan ole tällä hetkellä olemassa CO₂-päästörajoja, joten niitä ei voida sisällyttää pysäköintialennuksen kriteereihin.

Kriteereitä tarkistetaan säännöllisin väliajoin.

Ajosuoritteella on kuitenkin myös merkittävä vaikutus CO₂-päästöihin: jos jakeluliikenteen ylimääräistä ajoa voidaan pienentää, vähenevät samalla myös CO₂- ja lähipäästöt. Pysäköintitunnuksen ehdoissa on mainittu mahdollisuus ottaa käyttöön kuormauspaikkojen varaustilannetta osoittava sovellus. Tämä voi helpottaa jakelupaikan löytymistä sekä vähentää ylimääräistä ajoa ja sitä kautta jakeluliikenteen CO₂-päästöjä. Toisaalta kaupunkiliikenteessä jakelun keston arvioiminen on vaikeaa, mikä voi vähentää varaussovelluksen toimivuutta. Ympäristöpalvelut kannustaa sovelluksen käyttöönottoon ilmastopäästöjen vähentämisen näkökulmasta. Varaussovellusta ei oteta käyttöön pysäköintitunnuksen käyttöönoton yhteydessä, mutta sen käyttöönotto on mahdollista myöhemmin.

2) PAKETTIAUTOT (N1): Euro 6, lisäksi täyssähköajoneuvot

- ***Pysäköintialennuksen Euro 6 -kriteerillä kannustetaan jakeluliikennettä uudistamaan kalustoaan siten, että ennen vuotta 2015 hankittujen autojen osuus pienehenisi.***
- ***Täyssähköajoneuvot saavat alennuksen.***
- ***Rekisteritietojen puutteen takia Helsinki ei tässä vaiheessa aseta muille käyttövoimille CO2-kriteereitä. Helsinki kannustaa kuitenkin muun vähäpäästöisen pakettiautokaluston käyttöönottoon. Vaihtoehtoisten käyttövoimilla voidaan vähentää jakeluliikenteen CO2- ja lähipäästöjä ja parantaa lähiympäristön laatua.***

Perustelut:

Ajoneuvojen terveydelle haitallisista päästöistä säädetään EU:n tyyppihyväksyntädirektiivissä Euro-päästöluokituksilla. Euro-luokitukset kuvaavat terveydelle haitallisten päästöjen määrää, joihin kuuluvat muun muassa häkä, typenoksidit, pienhiukkaset ja hiilivedyt.

Tällä hetkellä paras raskaan ajokaluston päästöluokka on Euro 6. Pakettiautoille Euro 6 -taso tuli voimaan vuonna 2015. Kaikki ensirekisteröidyt pakettiautot ovat siis täyttäneet Euro 6 -normin tästä vuodesta lähtien.

EU:n vihreän kehityksen ohjelmassa on tehty aloite päästönormien kiristämiseksi Euro 7 -luokkaan. Päästöistä kriteerien voimaantulosta ei ole kuitenkaan vielä tehty.

Myös hiilidioksidipäästövaatimukset ovat tärkeä osa liikenteen ympäristökriteereitä. Pakettiautoille on ollut saatavissa myös CO2-päästötiedot vuodesta 2009 alkaen.

Päästöluokituksessa ajoneuvon kokoluokalla on kuitenkin merkitystä ja kriteerien käyttöönottamiseen tarvittaisiinkin päästötason lisäksi tieto pakettiauton kokoluokasta. Esimerkiksi Motiva luokittelee tilavuudeltaan 2-4m³ ajoneuvon vähäpäästöiseksi, kun hiilidioksidipäästö alittaa 160 g/km -tason (WLTP-mittaustekniikalla mitattuna). Vastaavasti 5-10m³:n pakettiautoilla raja on 200 g/km ja yli 10m³:n kokoisella 210 g/km.

Tällä hetkellä pakettiautojen kokoluokille ei ole kuitenkaan olemassa virallista määritelmää tilavuuden tai massan mukaan. Koska pakettiauton kokoluokka ei selviä ajoneuvon rekisteröintitiedoista, ei eri kokoluokille voida asettaa omia päästörajoja. Toisaalta yhden kaikkia kokoluokkia koskevan CO2-rajan asettaminen päätyisi suosimaan vain tietyn kokoluokan ajoneuvoja, mikä ei vastaa alennuskriteerien tarkoitusta.

Rekisteritietojen puutteen takia Helsinki ei aseta tässä vaiheessa jakeluliikenteen pysäköintitunnukselle CO2-kriteeriä. Täyssähköajoneuvot kuitenkin saavat alennuksen.

Ajosuoritteella on myös merkittävä vaikutus CO2-päästöihin: jos jakeluliikenteen ylimääräistä ajoa voidaan pienentää, vähenevät samalla myös CO2- ja lähipäästöt. Pysäköintitunnuksen ehdoissa on mainittu mahdollisuus ottaa käyttöön kuormauspaikkojen varaustilannetta osoittava sovellus. Tämä voisi vähentää ylimääräistä ajoa ja sitä kautta

jakeluliikenteen CO₂-päästöjä. Toisaalta kaupunkiliikenteessä jakelun keston arvioiminen on vaikeaa, mikä voi vähentää varussovelluksen toimivuutta. Ympäristöpalvelut kannustaa sovelluksen käyttöönottoon ilmastopäästöjen vähentämisen näkökulmasta. Varussovellusta ei oteta käyttöön pysäköintitunnuksen käyttöönoton yhteydessä, mutta sen käyttöönotto on mahdollista myöhemmin.

Kriteerejä tarkistetaan säännöllisin väliajoin.

3) Kriteerien lisäksi Helsinki kannustaa jakeluliikenteen toimijoita:

- ***Uusiutuvan energian käyttöön*** ilmastopäästöjen vähentämiseksi. Näihin kuuluvat uusiutuva diesel (HVO), biokaasu, sähkö ja vety.
- ***Kitkarenkaiden käyttöön*** ilmanlaadun parantamiseksi.