

Vähäpäästöisten ajoneuvojen kriteerien tarkistaminen

Ilmansuojelu- ja meluntorjuntatyöryhmän päätösehdotus kaupunginhallitukselle

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää tarkistaa kaupunginhallituksen päätöksessä 14.11.2016 § 1025 määriteltyjä vähäpäästöisille ajoneuvoille asetettuja kriteereitä siten, että kaupunginvaltuuston 16.2.2011 § 31 hyväksymä 50 %:n 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 tarkistettavat kriteerit otettava huomioon soveltuvin osin.

- 1) Vähäpäästöisten bensiinikäyttöisten henkilöautojen (ml. hybridit) CO₂-päästöt ovat enintään 95 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä ja enintään 126 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä mitattuna
- 2) Vähäpäästöisten dieselikäyttöisten henkilöautojen CO₂-päästöt ovat enintään 50 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä ja enintään 70 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä mitattuna.
- 3) Vähäpäästöisten bifuel- eli kaasuautojen CO₂-päästöt ovat enintään 150 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä ja enintään 180 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä mitattuna
- 4) Kaikkien edellä mainittujen ajoneuvojen osalta CO₂-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 CO₂-päästöt ovat enintään 125 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä ja enintään 156 g/km WLTP-päästömittausmenetelmällä mitattuna
- 8) Kaupungin ajoneuvokaluston kilpailutuksissa uusiutuvia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen (esimerkiksi bifuel-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.

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

Pysäköintietuutta ei myönnetä takautuvasti.

Aikaisemmat päätökset

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 Khs:n päätöksellä 9.5.2011 § 476. Kriteerejä päätettiin tarkistaa kahden vuoden välein. Ensimmäinen tarkistus käsiteltiin Ilmansuojelutyöryhmässä 24.4.2013 ja hyväksyttiin Khs:n päätöksellä 9.6.2014 § 673. Toinen tarkistus käsiteltiin Ilmansuojelutyöryhmässä 6.10.2016 ja hyväksyttiin Khs:n päätöksellä 14.11.2016 § 1025. Ilmansuojelutyöryhmä on 27.8.2019 tehnyt kolmannen tarkistusesityksen, joka on pohjana nyt esitettäviin tarkistuksiin.

Muutokset aikaisempiin kriteereihin

Kriteerien tarkistusesityksessä merkittävin muutos nykyisiin kriteereihin on ajoneuvon aiheuttamia terveydelle haitallisia päästöjä koskevan Euro-päästöluokan vähimmäisvaatimustason nostaminen Euro 5:stä Euro 6:een.

CO₂-kriteerit esitetään vanhan NEDC-mittausmenetelmän mukaisten päästöarvojen lisäksi myös uuden WLTP-mittausmenetelmän mukaisina arvoina. Vähäpäästöisyyskriteerien täyttämiseksi CO₂-päästöjen osalta riittää, että ajoneuvo täyttää vähintään toisen esitetystä CO₂-päästökriteereistä.

Bensiinikäyttöisten henkilöautojen (ml. hybridit) CO₂-kriteeri lasketaan arvosta 100 g/km arvoon 95 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä mitattuna. Kaupungin kuljetuskäyttöön hankittavien bensiinikäyttöisten (ml. hybridit) monikäyttö- ja farmariautojen CO₂-päästörajaa lasketaan vastaavasti arvosta 130 g/km arvoon 125 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä mitattuna.

Korkeaseosetanoli- eli flexfuel-autot poistetaan kriteerien piiristä johtuen tekniikan poistumisesta markkinoilta.

Kriteerimuutosten myötä etuuden piiristä pois jääville pysäköintietuus on voimassa vuoden 2020 loppuun asti.

Pysäköintietuuden yhteyteen lisätään tarkennus siitä, että pysäköintietuutta ei makseta takautuvasti.

Ilmansuojelutyöryhmä päätti kokouksessaan 27.8.2019, että käynnistetään selvitystyöt sekä vähäpäästöisen autoilun kannustimien kehittämisestä että kaupungin omien vähäpäästöisten ajoneuvohankintojen kehittämisestä erikseen. Työryhmä totesi, että kannustimien ja hankintojen kriteerien kehittäminen erikseen on tarpeen, jotta vähäpäästöisyyttä voitaisiin edistää jatkossa entistä tehokkaammin. Hankintojen osalta tarvetta erillisselvitykselle korostaa myös EU:ssa 13.6.2019 hyväksytty muutosdirektiivi (EU) 2019/1161, jonka tarkoituksena on edistää puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen osuutta julkisen sektorin hankkimissa ajoneuvoissa ja kuljetuspalveluissa. Puhtailla henkilö- ja pakettiautoilla tarkoitetaan direktiivissä sellaisia ajoneuvoja, joiden hiilidioksidipäästöt ovat vuoden 2025 loppuun mennessä enintään 50 g/km, ja vuoden 2025 jälkeen 0 g/km. Direktiivin myötä puhtaiden ajoneuvojen osuuden kaikista uusista henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvo- ja palveluhankinnoista tulee olla vähintään 38,5 prosenttia. EU:n jäsenmailla on 24 kuukautta aikaa saattaa direktiivin asettamat vaatimukset voimaan. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää direktiivin täytäntöönpanon. Helsingin kaupungin on syytä osaltaan valmistautua hankintalainsäädännön muuttuviin vaatimuksiin.

Perustelut

Henkilöautojen aiheuttamia terveydelle haitallisia päästöjä rajoittava Euro 6 –päästöluokka on ollut voimassa EU:n alueella uusille tyyppihyväksynnöille 1.9.2014 ja kaikille uusille autoille 1.9.2015 alkaen. Dieselkäyttöisten henkilöautojen osalta Euro 6 –päästöluokka leikkaa typenoksidipäästöjä (NO_x) lähes 56 % Euro 5 –päästöluokkaan verrattuna. Bensiinikäyttöisten henkilöautojen osalta päästöstandardiin sisältyy uutena kriteerinä raja-arvo hiukkaslukumääräpäästölle. Terveydelle haitallisia päästöjä rajoittavan Euro-luokkakriteerin nostaminen Euro 6:een vähäpäästöisyyskriteereissä on perusteltua, koska typpidioksidin (NO₂) pitoisuuden vuosiraja-arvon arvioidaan yhä ylittyvän Helsingissä vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Euro 6 –standardin mukaisten autojen osuus liikenteessä kasvaa jatkuvasti, ja elokuun lopulla 2019 pysäköintietuuden piirissä olevista polttomoottoriautoista 67 % oli jo Euro 6 –standardin mukaisia. Yhteensä pysäköintietuuden piirissä elokuun lopulla 2019 oli 6412 ajoneuvoa, joista 1686 poistuu etuuden piiristä Euro-luokkakriteeriä koskevan tarkistuksen myötä.

WLTP on EU:n alueella uusi autojen päästömittausmenetelmä, joka on kehitetty vastaamaan entistä paremmin todellisen ajon aikaista kuormitusta ja päästöjä. WLTP tuli voimaan uusille tyyppihyväksynnöille

1.9.2017 ja kaikille uusille autoille 1.9.2018. Koska WLTP-mittauksia tehdään vain uusille autoille, on CO₂-kriteerit syytä esittää vielä myös vanhan NEDC-mittaustavan mukaisena. WLTP-raja-arvot on määritetty NEDC-raja-arvoista hallituksen esityksen eduskunnalle laiksi autoverolain liitteen muuttamisesta (276/2018) mukaisesti. Todellisten WLTP-mitattujen autojen lukumäärän ollessa vielä rajallinen, liittyy WLTP- ja NEDC-mittausmenetelmien todelliseen suhteeseen eri henkilöautotyypeissä toistaiseksi joitakin epävarmuuksia, mistä syystä vähäpäästöisyyskriteerien täyttämiseksi CO₂-päästöjen osalta riittää, että ajoneuvo täyttää kriteerin vähintään yhdellä päästötavalla mitattuna.

Bensiinikäyttöisten henkilöautojen CO₂-päästörajan tarkistaminen arvoon 95 g/km NEDC-päästömittausmenetelmällä mitattuna on perusteltua ajoneuvotekniikan, autojen päästökehityksen ja Helsingin ilmastotavoitteiden myötä. Vähäpäästöisyyskriteeriä bensiinikäyttöisten henkilöautojen CO₂-päästöjen osalta ei ole tiukennettu kriteerien käyttöönoton jälkeen vuodesta 2011. Samaan aikaan Helsingissä vuosittain ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräinen CO₂-päästö on laskenut noin 20 % arvosta 144,65 g/km [NEDC] arvoon 114,60 g/km [NEDC] vuoden 2018 loppuun mennessä. Bensiiniautojen osuus ensirekisteröinneistä Helsingissä vuonna 2018 oli noin 63,5 % (10 999 kpl 17 316 ensirekisteröinnistä). Bensiinikäyttöisten henkilöautojen CO₂-päästörajan tarkistamisen myötä pysäköintietuuden piiristä poistuisi 836 autoa (elokuun lopun tilanne 2019).

Korkeaseosetanoli- eli flexfuel-autojen markkinat ovat hiipuneet pääasiassa johtuen polttomoottorien siirtymisestä lähes yksinomaan suoraruiskutustekniikkaan, eikä uusia flexfuel-automalleja enää ole näköpiirissä. Vuonna 2017 Helsingissä ensirekisteröitiin enää yksi flexfuel-auto ja vuonna 2018 ei yhtäkään. Poistuvan tekniikan tukeminen vähäpäästöisyyskriteereillä ja pysäköintietuudella ei ole perusteltua. Pysäköintietuuden piirissä oli elokuun lopulla 2019 yhteensä 64 flexfuel-autoa, joista 61 ei myöskään täytä Euro 6 –päästökriteeriä. Jäljelle jäävät kolme flexfuel-autoa eivät täytä bensiinihybridien nykyrajaa 100 g/km tai esitettyä uutta rajaa 95 g/km.

Edellä kuvatut erilliset tarkistamistoimenpiteet koskevat osittain päällekkäistä joukkoa pysäköintietuuden piirissä olevia autoja. Mikäli kaikki edellä mainitut tarkistamistoimenpiteet toteutuvat, pysäköintietuuden piiristä poistuu yhteensä 2127 autoa (elokuun lopun tilanne 2019).

Kriteerien tarkistamisen myötä pysäköintietuuden piiristä poistuvien autojen poistuma-ajalla vuoden 2020 loppuun kompensoidaan autoalan ja ajoneuvotekniikan kehityksestä johtuvaa vähäpäästöisyyskriteeristön kehittymisen haasteellista ennakoitavuutta ja parannetaan asiakaskokemusta.

Tarkennuksella siitä, että pysäköintietuutta ei makseta takautuvasti, selkeytetään pysäköintietuuskäytäntöä.