



12

Vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintietuuden kriteerien tarkistaminen

HEL 2024-007926 T 11 00 00

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää tarkistaa kaupunginhallituksen päätöksessä 14.03.2022 § 205 määriteltyjä vähäpäästöisille ajoneuvoille asetettuja kriteereitä siten, että kaupunginvaltuuston 16.2.2011 § 31 hyväksymä vähäpäästöisten ajoneuvojen alennus voimassa olevista pysäköintimaksuista sekä asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen lunastamismaksusta voidaan 1.1.2025 alkaen antaa ajoneuvolain (1090/2002) mukaisille ajoneuvoille seuraavien kriteerien täytyessä:

1. Täyssähkökäyttöiset henkilö- ja pakettiautot.
2. Täyssähkökäyttöiset L-luokan ajoneuvot (moottoripyörät, mopot, kolmi- ja nelipyörät sekä kevyet nelipyörät eli mopoautot).

Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten osalta vähäpäästöisyysalennus koskee vain niitä ajoneuvoluokkia, joille tunnus myönnetään. Tarkistuksen myötä pysäköintietuuden piiristä poistuville ajoneuvoille pysäköintietuus on voimassa vuoden 2024 loppuun asti. Pysäköintietuutta ei myönnetä takautuvasti.

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. Neljäs tarkistus käsiteltiin ilmansuojelun ja meluntorjunnan työryhmässä 10.11.2021 ja hyväksyttiin kaupunginhallituksen päätöksellä 14.03.2022 § 205. Ilmansuojelu- ja meluntorjuntatyöryhmä on tehnyt viidennen tarkistusesityksen, joka on pohjana nyt esitettäviin tarkistuksiin.



Muutokset aikaisempiin kriteereihin

Kriteerien tarkistusesityksessä muutos nykyisiin kriteereihin on CO₂-päästörajan asettaminen aiemman 50 g/km (WLTP-päästömittausten menetelmä) sijaan 0 g/km. Käytännössä tämän kriteerin täyttävät ajoneuvot ovat täyssähköautoja. Muutos noudattelee kaupunginhallituksen päätöksen 14.03.2022 § 205 linjausta, jonka mukaan vähäpäästöisten ajoneuvojen kriteereiden hiilidioksidiraja kiristyy markkinatilanteen mukaisesti kohti täyssähkövaatimusta.

Perustelut

Kaupunginhallituksen päätöksessä 14.03.2022 § 205 linjattiin, että vähäpäästöisten ajoneuvojen kriteereiden hiilidioksidiraja kiristyy markkinatilanteen mukaan kohti täyssähkövaatimusta. Ladattavien hybridien rajaaminen pois pysäköintialennuksen piiristä on perusteltua, koska kaupunki ei voi niiden osalta todentaa todellisia ajonaikaisia päästöjä. CO₂-rajan kiristäminen päästötasolle 0 g/km eli täyssähkövaatimukseen on perusteltua Helsingin ilmastotavoitteiden, ilmanlaatu- ja meluntorjuntatavoitteiden, sähköautomarkkinan viimeaikaisen kehityksen sekä pysäköintialennuskannustimen ohjaavuuden myötä.

Helsingin kaupunkistrategiassa 2021–2025 liikenteen sähköistyminen on nostettu tärkeään rooliin kaupungin kiristyneen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa. Kaupunkistrategian ja Hiilineutraali Helsinki 2030 -päästövähennysohjelman tavoitteena on polttomoottoriautojen määrän väheneminen kaupunkialueella. Kaupungin arvioiden sekä kaupungin tilaaman selvityksen (2023) mukaan liikenteen päästövähennysten kannalta tehokkaita toimia olisivat esimerkiksi päästörajotusvyöhykkeet ja siirtymäajan jälkeen luopuminen ilmastopäästöjä tuottavasta henkilöautoliikenteestä. Pysäköintimaksujen vähäpäästöisyysalennuksen kriteereiden kiristäminen täyssähkövaatimukseen ohjaa voimakkaammin kohti kaupungin ilmastotavoitteita.

Ladattavien hybridien rajaaminen pois pysäköintialennukseen oikeuttavista vähäpäästöisyyskriteereistä tukee myös kaupungin ilmansuojelu- ja meluntorjuntatavoitteita. Täyssähköön ohjaaminen on tehokkaampaa sekä pakokaasupäästöjen että ajoneuvoista aiheutuvan moottorimelun vähentämisen näkökulmasta.

Täyssähköisten ajoneuvojen markkinat ovat kehittyneet viime vuosina ennätyskellisesti, ja tämän kehityksen on arvioitu jatkossa entisestään kiihtyvän. Vuonna 2023 täyssähköautojen osuus ensirekisteröinneistä ylitti ensimmäistä kertaa ladattavien hybridien osuuden. Suomessa kaikkien ladattavien autojen markkinaosuus ensirekisteröinneistä oli 54 % vuonna 2023. Täyssähköautojen osuus kaikista ensirekisteröinneistä koko maassa oli lähes 34 %. Helsingissä ladattavien autojen yhteiso-



suus ensirekisteröinneistä vuonna 2023 oli noin 64 %. Täyssähköautojen osuus kaikista ensirekisteröinneistä oli noin 38 %. Kokonaisuudessaan ladattavien autojen osuus Helsingin ajoneuvokannassa on kasvanut lähes 17 prosenttiin (joulukuun 2023 tilanne). Täyssähköautojen osuus Helsingin autokannasta oli vuoden 2023 lopussa lähes 7 %, kun vielä vuoden 2021 lopussa vastaava luku oli 2 %.

CO₂-päästörajan kiristämisen myötä pysäköintietuuden piiristä poistuisi noin 9 800 ajoneuvoa (helmikuun 2024 tilanne). Etuuden piirissä olevien ajoneuvojen määrä on kasvanut merkittävästi viime vuosina. Tällä hetkellä alennus on myönnetty noin 27 500 ajoneuvolle (helmikuun 2024 tilanne), kun vuonna 2021 alennuksen piirissä oli noin 19 000, vuonna 2019 noin 15 000 ja vuonna 2017 noin 2 900 ajoneuvoa. Vähäpäästöisyyskriteereitä on näin syytä kiristää myös kannustimen ohjaavuuden kannalta.

Pysäköinnin vähäpäästöisyyskriteerien kiristäminen kasvattaa kaupungin pysäköinnin maksutuloja. Karkean arvion mukaan muutoksen seurauksena asukas- ja yrityspysäköintitunnusten vuosittainen maksutulo kasvaa noin 1,4 % eli 170 000 euroa (alv 0 %). Vyöhykepysäköinnin maksutulo kasvaa noin 2,7 %, mikä vuositasolla tarkoittaa noin 540 000 euroa (alv 0 %). Oletuksena laskelmissa on, että asukas- ja yrityspysäköintitunnusten sekä vyöhykepysäköinnin osalta vähäpäästöisten osuus tunnuksista tai maksutulosta vähenee samassa suhteessa kuin pysäköintietuuden piiristä poistuu ajoneuvoja.

Täyssähköautojen pienemmät käyttökustannukset tasoittavat hintaeroa suhteessa polttomoottoriautoihin, vaikka sähköautot ovatkin vielä keskimäärin kalliimpia kuin polttomoottoriautot. Markkinoiden kehittyessä sähköautojen hinnat ovat jo taittuneet laskuun, ja niiden ennustetaan edelleen laskevan. Tulevaisuudessa myös käytettyjen sähköautojen markkinan on ennustettu kasvavan ja käytettyjenkin sähköautojen hintojen laskevan.

Kaupunki valmistautuu sähköisten ajoneuvojen kasvavaan määrään muun muassa kaupungin latausverkostoa kehittämällä. Kaupunginhallituksessa 24.10.2022 hyväksytyssä Helsingin pysäköintipolitiikassa on toimenpiteenä laatia toimenpidekokonaisuus sähköautoiluinfran vahvistamiseksi. Vuoden 2023 aikana kaupunki rakennutti noin 140 latauspistettä yli 50 eri sijaintiin. Lähitulevaisuudessa sähköautojen latauspisteiden määrän kasvua vauhditetaan huomattavasti. Lisäksi kaupungissa on kaupallisten toimijoiden ylläpitämiä latauspisteitä muun muassa kauppakeskuksissa ja pysäköintilaitoksissa sekä yksityisiä latauspisteitä esimerkiksi taloyhtiöissä ja yritysillä.



26.08.2024

Asia/12

Vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevat kannustimet on tarkoitettu väliaikaisiksi, ja tulevaisuudessa pysäköintimaksujen alennus tulee poistumaan myös täyssähköajoneuvojen osalta. Kaupunki kannustaa jatkossa muilla keinoin siirtymää päästöttömään liikenteeseen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus