



Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta

Kati Valta
TNS Gallup Oy

Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta

Kati Valta, TNS Gallup Oy

ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tehtäviin kuuluu edistää liikenteen ympäristöystävällisyyttä. Trafi on tutkinut vuodesta 2007 suomalaisten asenteita liittyen autoiluun ja ympäristöystävällisyyteen sekä taloudellisen ohjauksen vaikutusta väestön auto- ja autoiluvaihtoihin. Samalla on selvitetty kiinnostusta ja valmiuksia mm. joukkoliikenteen ja sähköisten palveluiden käyttöön.

TNS Gallup on toteuttanut tämän seurantatutkimuksen Trafin toimeksiannosta. Tutkimuksesta on TNS Gallupissa vastannut Kati Valta ja Trafissa Erno Aholampi.

Helsingissä, 30. syyskuuta 2011

Katja Lohko-Soner

Ympäristöjohtaja
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

En av Trafiksäkerhetsverket Trafis uppgifter är att främja trafikens miljövänlighet. Sedan 2007 har Trafi undersökt finländarnas attityder gentemot bilism och miljövänlighet och den ekonomiska styrningens inverkan på befolkningens bil- och trafikval. Samtidigt har vi utrett befolkningens beredskap och intresse bl.a. att använda kollektivtrafiken och elektroniska tjänster.

TNS Gallup har gjort denna undersökning på uppdrag av Trafi. För undersökningen har ansvarat Kati Valta på TNS Gallup och Erno Aholammi på Trafi.

Helsingfors den 30 september 2011

Katja Lohko-Soner

Miljödirektör
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

Promoting environmentally friendly traffic is one of the duties of the Finnish Transport Safety Agency (Trafı). Since 2007, Trafı has been surveying the attitudes of Finns towards motoring and environmental friendliness, as well as the effect of financial steering on citizens' car and motoring choices. The surveys have also involved the charting of Finns' interest and willingness towards using public transport and electronic services.

Commissioned by Trafı, this follow-up survey was carried out by TNS Gallup, with the persons in charge being Kati Valta at TNS Gallup and Erno Aholammi at Trafı.

Helsinki, 30 September 2011

Katja Lohko-Soner

Environmental Director
Finnish Transport Safety Agency Trafı

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1. Tutkimuksen toteutus ja tavoitteet	1
2. Vastaajakunnan taustat.....	2
3. Talouden autoiluun liittyvät taustat.....	4
4. Auton valintaan liittyvät tekijät	10
5. Autoilun kustannukset.....	13
6. Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät.....	14
7. Polttoaineiden hinta ja vaikutus ajosuoritteeseen.....	17
8. Verotusta koskevia mielipiteitä	20
9. Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys	21
10. Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys	25
11. Valmius ympäristöystävällisempään autoiluun.....	27
12. Verkkopalveluiden käyttäminen	33

TIIVISTELMÄ

Suomalaisten keskimääräinen työmatkan pituus ja ajallinen kesto on kasvanut viime edelleen. Kyselyyn vastanneiden ajama vuotuinen kilometrimäärä oli 26 000 kilometriä, mikä oli reilusti aiemmissa tutkimuksissa havaittua enemmän. Toisaalta arvio polttoaineenkulutuksesta on nyt hieman alhaisempi kuin aiempina vuosina. Diesel-autojen osuus autokannasta on hieman noussut bensinikäyttöisten kustannuksella.

Vastaajakunnassa selvä enemmistö omistaa autonsa kokonaan vain alle joka kuudennen hankittua autonsa osamaksulla. Julkisen liikenteen käytössä ei ole tapahtunut muutoksia vuodessa. Vähän yli joka toinen autoilija käyttää sitä harvemmin kuin 1-2 kertaa kuukaudessa, 12 prosenttia ei lainkaan.

Hinta on selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus. Se oli sitä jo vuonna 2008, mutta se on laskenut hieman viimevuodesta. Tällä hetkellä 36 prosenttia uskoo sen vaikuttavan eniten valintaan. Merkki ja malli nousevat seuraavaksi tärkeimmiksi kriteereiksi.

Polttoaineen kulutuksen merkitys valintatekijänä on vaihteeksi hieman noussut. Myös tänä vuonna noin kolmannes (33 %) vastaajista kertoi, ettei ympäristöystävällisyys vaikuta lainkaan heidän auton valintaansa.

Naisille hinnalla on hieman suurempi merkitys kuin miehille, miehillä korostuu ajoneuvon koko ja tila. Merkki ja malli kiinnostavat eniten yli 60 -vuotiaita, koko ja tilat 25 – 49 -vuotiaita. Mitä enemmän taloudessa on perheenjäseniä, sitä merkittävämpään rooliin auton koko ja tilat nousevat valintatilanteessa. Yksin asuvat korostavat keskimääräistä enemmän auton hintaa.

Autoilun arvioidut eri kustannukset ovat kohonneet edellisvuodesta. Vastaajajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 196 € eli jopa 42 euroa suurempi kuin 2010. Toisaalta sekä sopivana pidetty että tietynlainen ”kipurajakustannuskin” arvioitiin nyt hieman suuremmaksi kuin vuosi sitten. Saman voi todeta vakuutusmaksuista.

Myös vastaajien arvioimat maksetut verot ja käsitys sopivasta veron määrästä ovat nousseet. Myös arviot maksimiverosta ovat nyt hieman aiempaa korkeammat. Osamaksuja ollaan yllättäen valmiita maksamaan huomattavasti enemmän kuin aiemmin. Huoltojen ja varaosien suhteen maksimi on jo saavutettu. Jälkimmäisten osalta kulunut vuosi on nostanut kuluja yksitoista prosenttia. Polttoaineen arvioitu hinnannousu on kuitenkin suhteellisesti ottaen huomattavasti suurin.

CO₂ – merkin tunteminen on hieman parantunut aiemmasta. Miehet tuntevat edelleen merkin naisia paremmin.

Sellainen ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista, on noussut. Autoilijoista jo yli puolet (55 %) on valmiita maksamaan ajoneuvoveroa jopa yli 500 € vuositasolla ennen kuin edes harkitsee autoilusta luopumista. Miehet olisivat valmiita korkeampiin maksuihin kuin naiset.

Yksityisautoiluun vaikuttavassa ajoneuvoveron määrässä on selvä ero sukupuolen suhteen. Jo reilusti yli puolet (58 %) miehistä maksaisi 500 euroa tai enemmän. Tosin myös naisista jo puolet (51 %) olisi tähän valmiita. Yhteensä 32 prosenttia miehistä maksaisi yli 1000 euroa vuodessa ajoneuvoveroa ennen kuin luopuisi yksityisautoilusta.

Autoilijoiden mielestä ympäristöystävällisyys tulisi ottaa huomioon ensisijaisesti autojen hinnassa ja ajoneuvoveron porrastamisessa auton ympäristöystävällisyyden perusteella. Julkisen liikenteen tukeminen on kolmas suosittu tapa.

Aiempien vuosien tapaan erityisesti naiset, nuoret sekä pienituloiset suosivat julkisen liikenteen tukemista. Erityisesti yli 60 -vuotiaat kannattavat ajoneuvoveron porrastusta. Tietullit ovat esimerkki keinosta, mikä saa yhtä vähän tukea kaikissa tutkituissa väestöryhmissä.

Polttoaineen tulisi maksaa ainakin 2,48 €/litralta, autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta edelliseen vuoteen on noin +9 senttiä/l. Ajosuoritetta kasvattava litrahinta puolestaan olisi 1,20 €/litralta. Se on noin 5 senttiä korkeampi kuin vuosi sitten.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,211 euroa, kun se vuosi sitten oli 1,065 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis noussut 14,6 senttiä. Dieselle sopiva litrahinta on 97,4 senttiä. Vuosi sitten vastaava summa oli 82,4 senttiä. Sopivana pidettävä diesellitran hinta on siis noussut 15 senttiä.

Useimmat (56 %) kertoivat ajavansa yhtä paljon kuin aikaisemmin. Ajamistaan vähentäneitä (yhteensä 28 %) on kuitenkin enemmän kuin sitä lisänneitä (yhteensä 13 %). Yli 60-vuotiaat ovat vähentäneet autoiluaan keskimääräistä enemmän vuoden aikana. Heistä 34 prosenttia oli ajanut aikaisempaa vähemmän.

Huomattavasti eniten ajosuoritteen muutokseen on vaikuttanut edelleen polttoaineen hinta (53 %), seuraavaksi eniten on vaikuttanut huoli ympäristöstä (12 %). 11 prosenttia autoilijoista on siirtynyt käyttämään julkista liikennettä, jolloin ajosuorite on laskenut.

95E10 polttoaineesta käyty keskustelu ei ole vaikuttanut lähes puoleen vastaajista, tosin 29 prosenttia kertoo, ettei heidän autossaan voi käyttää kyseistä polttoainetta.

Sähköautojen ajoneuvoverottaminen jakoi mielipiteitä. Runsas kolmasosa vapauttaisi ne kokonaan perusverosta, vain hieman harvemman ollessa sitä mieltä, että veron pitäisi olla pienimmän perusveron määrä. Selvä vähemmistö (18 %) kuitenkin ajattelee, että niiden verottaminen perustuisi nykykäytäntöön (dieselautojen veroon).

Miehistä peräti 47 prosenttia vapauttaisi sähköautot kokonaan ajoneuvoveron perusverosta.

Ajoneuvoveron perusveron muutos ympäristöperustaiseksi tullee vaikuttamaan tulevaisuudessa tehtäviin autovalintoihin. Enemmistön mielestä näin tapahtuu. Tosin melko suuri osa vastaajista (47 %) arveli, että vaikutusta on jonkin verran eli myös muut seikat vaikuttavat valintaa jatkossakin.

Hinta on edelleen selvästi tärkein tekijä vastaajien näkökulmasta, tosin sen merkitys on hieman laskenut vuodentakaisesta. Ympäristöystävällisyys / matalat päästöarvot eivät herätä juuri kiinnostusta myöskään mainonnassa.

Vastaajien mainonnasta etsimät seikat mukailevat vahvasti lopulliseen auton valintaan vaikuttavia ominaisuuksia. Tosin turvallisuus ja polttoaineen kulutus näyttäisivät saavan mainonnan yhteydessä suuremman painoarvon.

Automainonnassa käytetty CO₂ – merkki tuo vajaalle viidennekselle mieleen vähäpäästöisyyden. Noin joka neljännelle merkki kertoo ympäristöystävällisyydestä.

Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on lähes yhtä vähäistä kuin vuosi sitten. Noin kaksi kolmesta tutkimukseen osallistuneesta ei muistanut yhtäkään merkkiä. Yhden merkin mainontaa muisti 18 prosenttia, 17 prosentin kertoessa havainneensa useamman automerkin ympäristöystävällisyyttä korostavaa mainontaa. Automainonnassa vastaajat toivovat erityisesti hinnan korostamista. Autoilijoiden mielestä myös polttoaineen kulutus ja ympäristöystävällisyys ovat aiheita, joiden soisi näkyvän enemmän automainonnassa.

Autoa hankkiessaan yli puolet vastaajista hakee tietoa Internetin hakukoneista. Toisaalta myös ystävillä/tuttavilla/sukulaisilla (36 %), autoalan harrastelehdillä (33 %) sekä sanoma- ja iltapäivälehdillä (29 %) on suuri rooli tiedonhaussa.

Autoilijoiden valmius tehdä jotakin pienentääkseen autoilunsa ympäristökuormitusta on käytännössä muuttumaton.

Heistä moni on edelleen hyvin valmis hankkimaan ympäristöystävällisen / vähän kuluttavan auton. Vastaajat suhtautuvat myönteisesti (tai ainakaan heillä ei ole mitään periaatteellisia esteitä) lohkolämmittimen hankintaan sekä reittivalintojen ja ajotavan muuttamiseen ympäristöystävällisemmiksi. Autoilusta ei juuri haluta maksaa enempää esim. autoilun ympäristöveron muodossa.

Enemmistö ei ole halukas vähentämään yksityisautoilua ja lisäämään julkisen liikenteen käyttöä. Vastaajista 64 prosenttia ei haluaisi siirtyä työmatkoilla julkisen liikenteen käyttöön ja 31 prosenttia ei tekisi niin mistään hinnasta.

Miehiä julkiseen liikenteeseen siirtyminen ei juuri innosta. He suhtautuvat keskimääräistä kielteisemmin myös pienemmän tai pienempitehoisen auton hankkimiseen ympäristösyistä.

Julkisen liikenteen käytön esteiksi koetaan julkisen liikenteen aikataulut ja linjat sekä työajat. Muutokset eri tekijöiden suhteen viimevuoteen nähden ovat hyvin pieniä.

Ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa on harkinnut 14 prosenttia autoilijoista eli täsmälleen yhtä suuri joukko kuin kahtena edellisena vuotena.

Tutkimuksessa esitettiin kaksi verkkopalveluihin liittyvää kysymystä. Kaikkiaan kymmenen prosenttia totesi käyttäneensä viime vuoden aikana mahdolliseksi tullutta tapaa vastaanottaa ajoneuvoverolippu suoraan verkkopankkiin eLaskuna tai Netpostiin, mikä oli hieman enemmän kuin viimevuonna.

8 prosenttia vastaajista on tehnyt rekisteröintitoimenpiteitä Internetissä. 24 prosenttia kertoi olevansa aikeissa käyttää kyseistä palvelua.

Kuten Internetin käyttöön liittyvissä havainnoissa yleensäkin, myös tässä näyttää autoilijan koulutustasolla olevan vaikutusta mielipiteisiin ja kiinnostukseen. Iällä ei näyttänyt olevan merkitystä.

SAMMANFATTNING

Undersökning om miljövänlig bilkörning

Den genomsnittliga sträckan för finländarnas resor till och från arbetet och den tid som går åt till dessa resor har fortsatt att öka. Den genomsnittliga årliga körsträckan för dem som besvarade enkäten var 26 000 kilometer, vilket var betydligt mer än observationerna i de tidigare undersökningarna. Å andra sidan är bilisternas uppskattning av bränsleförbrukningen något lägre än under tidigare år. Dieselbilarnas andel av bilbeståndet har ökat något på de bensindrivna bilarnas bekostnad.

En klar majoritet av alla som deltog i undersökningen äger sin bil själv; färre än var sjätte deltagare har skaffat sin bil på avbetalning. Det har inte skett förändringar i användningen av kollektivtrafiken under året. Något fler än varannan bilist åker kollektivt mer sällan än 1–2 gånger per månad, och 12 procent åker aldrig kollektivt.

Priset är den klart viktigaste egenskapen vid valet av bil. Detta var fallet redan 2008, men prisets betydelse har minskat något från fjolåret. För närvarande anser 36 procent att priset är den viktigaste faktorn vid valet av bil. De näst viktigaste kriterierna är bilens märke och modell.

Bränsleförbrukningen har för omväxlings skull ökat något i betydelse som valkriterium. Även i år angav cirka en tredjedel av de svarande (33 procent) att miljövänlighet inte alls påverkar deras val av bil.

Priset hade en litet större betydelse för kvinnor än för män. Hos män betonas fordonets storlek och utrymmen. Bilens märke och modell intresserar mest personer över 60 år, medan storleken och utrymmena intresserar mest personer mellan 25 och 49 år. Ju fler familjemedlemmar det finns i hushållet, desto viktigare är bilens storlek och utrymmen vid valet av bil. Ensamboende betonar bilens pris mer än genomsnittet.

De uppskattade kostnaderna för bilåkning har ökat från året innan. De svarandes genomsnittliga bränslekostnader per månad är 196 euro, vilket är hela 42 euro mer än 2010. Å andra sidan är både den kostnad som betraktas som lämplig och den s.k. smärtgränsen hos de svarande något högre än för ett år sedan. Detta gäller även försäkringspremierna.

Även de svarandes uppskattning av betalda skatter och uppfattning om ett lämpligt skattebelopp har stigit. Dessutom var de svarandes uppskattningar av maximiskatten något högre än tidigare. En överraskning är att de svarande nu är beredda att betala betydligt högre avbetalningar än tidigare. Vad gäller underhåll och reservdelar har maximinivån redan uppnåtts. Kostnaderna för reservdelar har ökat med elva procent under det gångna året. Den uppskattade höjningen av bränslepriset är dock proportionellt sett klart störst.

Igenkännandet av CO₂-märket har förbättrats något. Män känner fortfarande igen märket bättre än kvinnor.

Det årliga fordonsskattebelopp som får bilister att börja överväga att sluta köra privat bil har blivit större. Mer än hälften (55 procent) av bilisterna är beredda att betala över 500 euro i fordonsskatt om året innan de ens börjar tänka på att sluta köra bil. Män är beredda att betala högre belopp än kvinnor.

Det finns en klar skillnad mellan könen i det fordonsskattebelopp som påverkar privatbilismen. Rejält över hälften av männen (58 procent) skulle betala 500 euro eller mer. Å andra sidan skulle hela hälften (51 procent) av kvinnorna vara beredda till detta. Sammanlagt 32 procent av männen skulle betala över 1 000 euro i fordonsskatt om året innan de slutade köra privatbil.

Bilförarna anser att miljövänlighet i första hand borde beaktas i bilarnas priser och genom gradering av fordonsskatten efter bilens miljövänlighet. Stöd till kollektivtrafiken är det tredje populära sättet.

I likhet med tidigare år förespråkade särskilt kvinnor, unga och låginkomsttagare stöd till kollektivtrafiken. I synnerhet personer över 60 år understöder en graderad fordonsskatt. Vägtullar är ett exempel på metoder som får lika litet stöd i alla undersökta befolkningsgrupper.

Bränslet borde kosta åtminstone 2,48 euro per liter innan bilisterna började minska på sitt bilkörande. Förändringen till året innan är cirka +9 cent per liter. Ett literpris som skulle öka körprestationen vore 1,20 euro per liter. Beloppet är cirka 5 cent högre än för ett år sedan.

Ett lämpligt literpris för bensin är nu 1,211 euro mot 1,065 euro för ett år sedan. Det lämpliga literpriset enligt bilisterna har således stigit med 14,6 cent. Det lämpliga literpriset för diesel är 97 cent. mot 82,4 cent för ett år sedan. Det lämpliga literpriset enligt bilisterna har således stigit med 15 cent.

De flesta (56 procent) meddelade att de kör lika mycket som tidigare. Det finns dock fler som har minskat på sitt körande (sammanlagt 28 procent) än sådana som ökat körandet (sammanlagt 13 procent). Personer över 60 år har minskat på sitt körande mer än genomsnittet under året. Av dem körde 34 procent mindre än tidigare.

Bränslepriset är fortfarande den klart viktigaste faktorn som påverkar förändringen av körprestationen (53 procent). Den näst viktigaste faktorn är oron för miljön (12 procent). Sammanlagt 11 procent av bilisterna har börjat åka kollektivt, vilket har minskat körprestationen.

Debatten om bränslet 95E10 har inte haft någon inverkan på så gott som hälften av de svarande. Sammanlagt 29 procent anger dock att detta bränsle inte kan användas i deras bilar.

Fordonsskatten på elbilar delade åsikterna. Drygt en tredjedel skulle helt befria elbilarna från fordonsskatt, och endast något färre av de svarande ansåg att skatten borde motsvara den lägsta grundskatten. En klar minoritet (18 procent) anser dock att beskattningen av elbilar borde bygga på nuvarande praxis (fordonsskatten på dieslbilar).

Av männen skulle hela 47 procent befria elbilarna helt från fordonsskattens grundskatt.

Förändringen av fordonsskattens grundskatt så att den bygger på miljövänlighet torde komma att påverka bilvalen i framtiden. Majoriteten av de svarande anser att detta kommer att ske. En relativt stor del av de svarande (47 procent) ansåg visserligen att detta endast kommer att påverka valen i viss utsträckning, vilket innebär att även andra faktorer fortsättningsvis påverkar valet.

Ur de svarandes perspektiv är priset fortfarande den klart viktigaste faktorn, även om dess betydelse har minskat något från året innan. Inte heller inom reklamen väcker miljövänlighet och låga utsläppsvärden något större intresse.

De egenskaper som de svarande söker efter i reklamen följer i hög grad de egenskaper som inverkar på valet av bil. Det verkar dock som om säkerhet och bränsleförbrukning skulle få större vikt i reklamen.

CO₂-märket, som används inom bilreklamen, får en knapp femtedel av de svarande att tänka på låga utsläpp. För cirka var fjärde svarande berättar märket om miljövänlighet.

De svarande kom ihåg bilmärken som gjort reklam för miljövänlighet i lika liten utsträckning som för ett år sedan. Cirka två av tre av dem som deltog i undersökningen kom inte ihåg ett enda märke. Sammanlagt 18 procent kom ihåg ett märke, medan 17 procent kom ihåg att de sett reklam som betonade miljövänlighet för flera bilmärken. De svarande önskade särskilt att bilreklamen be-

tonade priset. Enligt bilisterna är också bränsleförbrukning och miljövänlighet teman som skulle få synas mer i bilreklamen.

Över hälften av de svarande söker information med sökmotorerna på internet när de skaffar bil. Å andra sidan har också vänner, bekanta och släktingar (36 procent), tidskrifter i bilbranschen (33 procent) samt dags- och kvällstidningar (29 procent) en viktig roll vid anskaffningen av information.

Bilisternas beredskap att vidta åtgärder av något slag för att minska på miljöbelastningen från sin bilkörning är i praktiken oförändrad.

Många av bilisterna är fortfarande mycket beredda att skaffa en miljövänlig eller bränslesnål bil. De svarande ställde sig positiva till (eller hade åtminstone inga principiella hinder mot) att skaffa en motorvärmare och att göra sina ruttval och sin körstil miljövänligare. De svarande vill inte i någon högre grad betala mer för bilåkningen till exempel i form av miljöskatt.

Majoriteten är inte villig att minska på sitt privata bilkörande och öka sin användning av kollektivtrafiken. Sammanlagt 64 procent av de svarande vill inte börja åka kollektivt till och från jobbet, och 31 procent skulle inte göra det till något pris.

Män hade inget större intresse för att börja åka kollektivt. De hade också en mer negativ inställning än genomsnittet till att skaffa en mindre bil eller en bil med mindre effekt av miljöskäl.

Kollektivtrafikens tidtabeller och linjer samt arbetstiderna betraktades som hinder för att åka kollektivt. Förändringarna i dessa faktorer var mycket små jämfört med året innan.

Sammanlagt 14 procent av bilförarna har övervägt att skaffa ett miljövänligare fordon, dvs. exakt lika många som under de två föregående åren.

I undersökningen ställdes två frågor om webbtjänster. Totalt tio procent av de svarande meddelade att de utnyttjat den i fjol införda möjligheten att få fordonsskattesedel direkt till webbanken som eRäkning eller till Netposti, vilket var något fler än i fjol.

Sammanlagt 8 procent av de svarande har gjort registreringsåtgärder på internet medan 24 procent angav att de har för avsikt att använda denna tjänst.

I likhet med observationer om användningen av internet i allmänhet, verkar det som om bilistens utbildningsnivå har inverkan på åsikterna och intresset. Åldern verkade inte ha någon betydelse.

ABSTRACT

Study on environmentally friendly motoring

The average length and duration of Finnish commuting have continued to increase. The number of kilometres driven by the respondents totalled 26,000, a figure significantly higher than that observed in previous studies. On the other hand, estimates regarding fuel consumption are now slightly lower than in previous years. The share of diesel-fuelled cars has slightly increased at the expense of petrol-fuelled cars.

The clear majority of respondents own their car, with fewer than one in six having purchased their car through hire purchase. There have been no changes in the use of public transport during the year. A little over half of motorists use public transport fewer than 1–2 times per month, while 12 per cent use no public transport at all.

Price is by far the most important criterion when choosing a car. Although it has been so since 2008, it was now slightly less important than last year, with 36 per cent saying it is the most important criterion. Make and model are the second and third most important criteria.

The importance of fuel consumption as a criterion has slightly increased. This year, too, approximately one third (33%) of respondents said that environmental friendliness has no bearing on their choice of car.

Women consider price slightly more important than men, while men emphasise size and spaciousness. Make and model are most important to those over 60, size and spaciousness to 25–49-year-olds. Size and spaciousness increase in importance with the size of the family. Single-person households stress the importance of price more than average.

The estimated costs of motoring have gone up from last year. The average monthly fuel cost among the respondents was €196, which is up to €42 higher than in 2010. On the other hand, both the threshold cost and the cost considered suitable were now higher than one year ago. The same is true of insurance contributions.

Respondents' estimates of taxes paid and of the suitable amount of tax have increased. Estimates of maximum tax are also slightly higher than before. Surprisingly, respondents are considerably more willing than before to pay in instalments. As regards service and spare parts, the maximum level has already been reached. The cost of spare parts went up by eleven per cent last year. However, the estimated price increase of fuel is by far the greatest.

Awareness of the CO₂ label has slightly improved. Men continue to have higher awareness of the label than women.

The amount of vehicle tax per year at which motorists begin considering giving up their private car has gone up. More than half of motorists (55%) are prepared to pay as much as over €500 per year before considering giving up motoring. Men are prepared to pay more than women.

There is a clear difference between men and women as concerns the amount of vehicle tax affecting the use of a private car. Clearly over half of men (58%) would be prepared to pay €500 or more. On the other hand, more than half of women (51%) would also be prepared to do so. Altogether 32 per cent of men would prefer paying €1,000 or more of vehicle tax per year over giving up motoring.

According to motorists, environmental friendliness should primarily be taken into consideration in car price and in the staggering of vehicle tax on the basis of environmental friendliness. Subsidising public transport is the third most popular means.

As in previous years, the subsidising of public transport is favoured by women, young people and those with low income. The staggering of vehicle tax is particularly favoured by over 60-year-olds. Road pricing is an example of a means receiving equally low support across the population groups studied.

Fuel would need to cost at least €2.45 per litre for motorists to start cutting back on motoring, an increase of around 9 cents per litre over the previous year. For motorists to start driving more, fuel would need to cost €1.20 per litre, which is approximately 5 cents more than one year ago.

The suitable price per litre for petrol is now €1.211, compared to €1.065 a year ago. The price per litre deemed suitable by motorists has therefore gone up by 14.6 cents. The suitable price per litre for diesel is now 97.4 cents, while the same figure last year was 82.4 cents. The suitable price per litre for diesel has gone up 15 cents.

Most respondents (56%) said that they drive as much as before. However, there were more respondents who now drive less (altogether 28%) than there were those who now drive more (altogether 13%). Over 60-year-olds cut back on driving more than average last year, with 34 per cent driving less than before.

The greatest changes in kilometreage were again brought about by fuel price (53%), followed by concern over the environment (12%). Eleven per cent of motorists have switched to using public transport, lowering total kilometreage.

The public debate on the 95E10 fuel had no impact on nearly half of respondents; 29 per cent said that their vehicle does not run on 95E10.

The taxation of electric vehicles is greeted with mixed opinion. A little over one third would exempt electric vehicles from the basic tax altogether, with slightly fewer than that saying they should be taxed in the lowest bracket. A clear minority (18%) think that their taxation should be based on the current practice (diesel car tax).

Of men, as many as 47 per cent would exempt electric vehicles from basic vehicle tax altogether.

Changes in vehicle taxation towards environment-based taxation is likely to have an impact on car choice in future. The majority think this is likely to happen. Many respondents (47%) agreed that this will have some impact, while other factors will also continue to affect car choice.

Price remains the most important factor for the respondents, although its importance is slightly lower than last year. Environmental friendliness / low emissions are also not of great interest in the field of car advertisements.

The factors that respondents look for in advertisements have a strong correlation to the criteria affecting car choice, although safety and fuel consumption appear to be given more weight in advertisements.

One in five associate the CO₂ label used in car advertisements with low emissions. Around one in four associate the label with environmental friendliness.

Respondents' recollection of car manufacturers using environmental friendliness in advertising is nearly as weak as one year ago. Around two in three respondents could not recall a single car manufacturer that had advertised their cars as being environmentally friendly, with 18 per cent recalling one manufacturer and 17 per cent recalling several manufacturers. Respondents would like to see price in particular emphasised in car advertisements. Motorists would also like to see more emphasis placed on fuel consumption and environmental friendliness.

More than half of respondents search for information on the Internet when looking for a new car. Friends/acquaintances/relatives (36%), car magazines (33%) and newspapers and magazines (29%) are also important sources of information.

The willingness of motorists to make an effort towards reducing the environmental load of their motoring has remained practically unchanged.

Many are still prepared to buy a car that is environmentally friendly or has low fuel consumption. Respondents are positive (or have no objection in principle) towards buying a block heater and towards more environmentally friendly route selection or driving habits. Few motorists are willing to pay more in the form of an environmental tax, for example.

The majority are not willing to increase their use of public transport at the expense of motoring. Of the respondents, 64 per cent would prefer not to switch over to public transport for commuting; 31 per cent would not do so at any cost.

Men are not keen on switching over to public transport. They also have more negative attitudes towards buying a smaller or less efficient car for environmental reasons.

Obstacles to using public transport include timetables, routes and working hours. Changes over the previous year as concerns the various factors are minor.

The purchase of a more environmentally friendly vehicle was considered by 14 per cent of motorists, a figure unchanged compared to the previous two years.

The study also contained two questions relating to online services. Altogether ten per cent of respondents said they had taken advantage of the opportunity introduced last year to receive vehicle tax invoices directly in their online bank (eLasku) or through Netposti, a slight increase over last year.

Eight per cent of respondents had performed registration-related tasks on the Internet, while 24 per cent said that they intend to use the service.

As with observations relating to Internet use in general, here, too, the educational level of the motorist appears to have an impact on opinions and interests. Age is of no apparent significance.

1 Tutkimuksen toteutus ja tavoitteet

TNS Gallup Oy on tehnyt tämän tutkimuksen Liikenteen turvallisuusvirasto Trafifin toimeksiannosta. Kyseessä on seurantatutkimus vuosina 2007 – 2010 toteutetuille vastaaville hankkeille.

Tutkimuksen tarkoitus

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää väestön autoiluun ja ympäristöystävällisyyteen liittyviä asenteita ja mielipiteitä.

Tutkimuksen tuloksia verrataan soveltuvin osin aiemmin tehtyyn tutkimukseen.

Tutkimuksen keskeisinä tavoitteina oli:

- selvittää asiakkaiden perustietämystä päästöistä,
- selvittää auton valintaan vaikuttavia seikkoja,
- selvittää, paljonko ympäristöystävällisyys vaikuttaa ostopäätökseen,
- selvittää autoilun hyväksyttävät kuukausikustannukset,
- selvittää hyväksyttävä hiilidioksidipohjaisen ajoneuvoveron määrä eri päästöarvoilla,
- selvittää eri hinnannuutosten vaikutuksia auton käyttöön,
- selvittää, paljonko kansalaiset olisivat valmiita maksamaan ympäristöystävällisestä autosta verrattuna vastaavanlaiseen, mutta ei niin ympäristöystävälliseen,
- verrata tuloksia kolmen edellisen vuoden tulokseen.

Kohderyhmä, otanta- ja tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen kohderyhmän muodostavat mannersuomalaiset 18–65-vuotiaat autoilevat henkilöt. Tutkimus toteutettiin Gallup ja Forumissa kesäkuussa 2011. Gallup Kanava on valtakunnallisesti edustava vastaaja-paneeli, jossa 1.300 vastaajataloutta vastaa viikoittain tutkimuksiin. Gallup Forum on aktiiviväestöä edustava Internet-paneeli. Tuloksia tarkastellaan kokonaistasolla sekä taustamuuttujittain.

Tutkimukseen osallistui 1.045 vastaajaa. Tilastollinen virhemarginaali on keskimäärin n. + 3,0 prosenttiyksikköä suuntaansa.

2 Vastaajakunnan taustat

Alla olevassa ja seuraavan sivun taulukoissa on esitelty vuosien 2008, 2009, 2010 ja kyseessä olevan vuoden 2011 tutkimuksen vastaajakunnan rakennetta. Vastaajajoukossa on tänä vuonna tasaisemmin eri ikäluokat edustettuina, 25 - 34 -vuotiaat hieman aliedustettuina. Enemmistö vastaajista kuuluu yhden tai kahden hengen talouksiin. Pääpiirteissään aineiston rakenne on varsin samantyyppinen kuin aikaisemmissa tutkimuksissa.

	v. 2011 N=1045	v. 2010 N=1154	v. 2009 N=1022	v. 2008 N=1050
<u>SUKUPUOLI</u>				
<i>Nainen</i>	46%	48%	47%	49%
<i>Mies</i>	54%	52%	53%	51%
<u>IKÄ</u>				
<i>18-25 v</i>	7%	6%	5%	8%
<i>25-34 v</i>	13%	14%	18%	20%
<i>35-49 v</i>	31%	34%	33%	40%
<i>50-60 v</i>	31%	31%	30%	25%
<i>60+</i>	19%	15%	14%	7%
<u>TALOUDEN KOKO</u>				
<i>1 henkilö</i>	18%	15%	17%	15%
<i>2 henkilöä</i>	43%	42%	43%	38%
<i>3 henkilöä</i>	15%	18%	15%	16%
<i>4 henkilöä</i>	15%	16%	16%	21%
<i>5 tai enemmän</i>	9%	9%	9%	10%
<u>LAPSIA</u>				
<i>1 lapsi</i>	14%	16%	15%	16%
<i>2-3 lasta</i>	19%	21%	20%	27%
<i>4+</i>	2%	2%	3%	2%
<i>Ei lapsia</i>	65%	60%	62%	55%
<u>KOULUTUS</u>				
<i>Peruskoulu, kansakoulu, keskikoulu</i>	10%	10%	10%	8%
<i>Ammatillinen perustutkinto, ammattikoulu</i>	22%	20%	20%	21%
<i>Ylioppilas</i>	10%	9%	9%	11%
<i>Opistoasteen ammatillinen tutkinto</i>	24%	26%	26%	21%
<i>Ylempi opistoaste, AKK-tutkinto, alempi korkeakoulututkinto</i>	20%	19%	19%	20%
<i>Yliopiston ja korkeakoulun ylempi akateeminen tutkinto</i>	15%	16%	16%	17%
<i>Muu</i>	%	1%	1%	1%

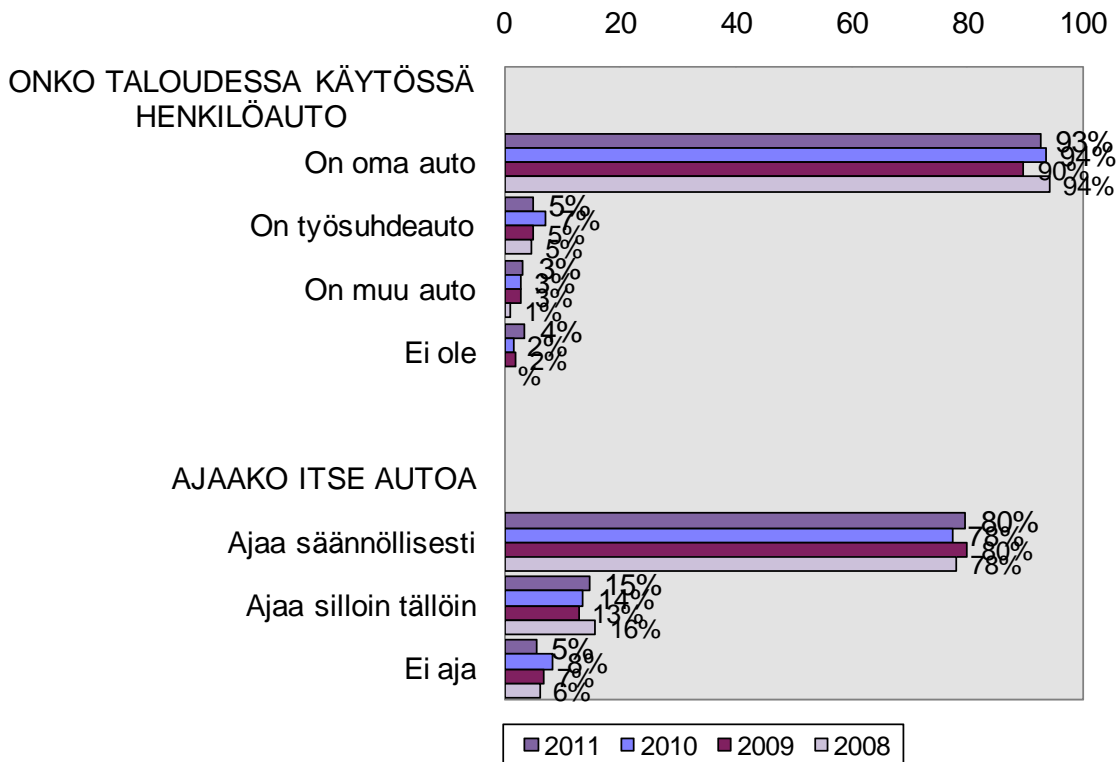
	v. 2011 N=1045	v. 2010 N=1154	v. 2009 N=1022	v. 2008 N=1050
<u>ONKO TÖISSÄ</u>				
<i>Kyllä, olen ansiotyössä tai tilapäisesti poissa</i>	68%	78%	78%	81%
<i>En</i>	31%	22%	21%	18%
<i>En halua vastata</i>	1%	%	1%	1%
<u>AMMATTIRYHMÄ</u>				
<i>Johtavassa asemassa toisen palveluksessa</i>	4%	4%	4%	2%
<i>Ylempi toimihenkilö</i>	15%	17%	18%	20%
<i>Alempi toimihenkilö</i>	15%	16%	20%	18%
<i>Työntekijä</i>	26%	26%	28%	33%
<i>Yrittäjä tai yksityinen ammatinharjoittaja</i>	5%	6%	6%	4%
<i>Maatalousyrittäjä</i>	2%	1%	1%	%
<i>Työtön</i>	7%	6%	3%	2%
<i>Koululainen tai opiskelija</i>	4%	%	5%	7%
<i>Eläkeläinen</i>	17%	13%	11%	8%
<i>Kotiäiti tai koti-isä</i>	1%	1%	1%	2%
<i>Muu</i>	5%	3%	2%	3%
<u>Talouden bruttotulot / vuodessa</u>				
<i>alle 15.000 euroa</i>	5%	4%	4%	6%
<i>15.001-25.000 euroa</i>	7%	7%	7%	8%
<i>25.001-35.000 euroa</i>	13%	13%	12%	13%
<i>35.001-45.000 euroa</i>	14%	14%	17%	16%
<i>45.001-55.000 euroa</i>	16%	14%	18%	16%
<i>55.001-85.000 euroa</i>	24%	23%	23%	23%
<i>Yli 85.000 euroa</i>	11%	13%	10%	10%
<i>En osaa sanoa/halua sanoa</i>	9%	11%	9%	9%
<u>Lääni</u>				
<i>Etelä-Suomi</i>	40%	39%	41%	46%
<i>Länsi-Suomi</i>	34%	36%	33%	33%
<i>Itä-Suomi</i>	13%	12%	11%	10%
<i>Oulu</i>	9%	8%	10%	8%
<i>Lappi</i>	4%	3%	4%	3%

3 Talouden autoiluun liittyvät taustat

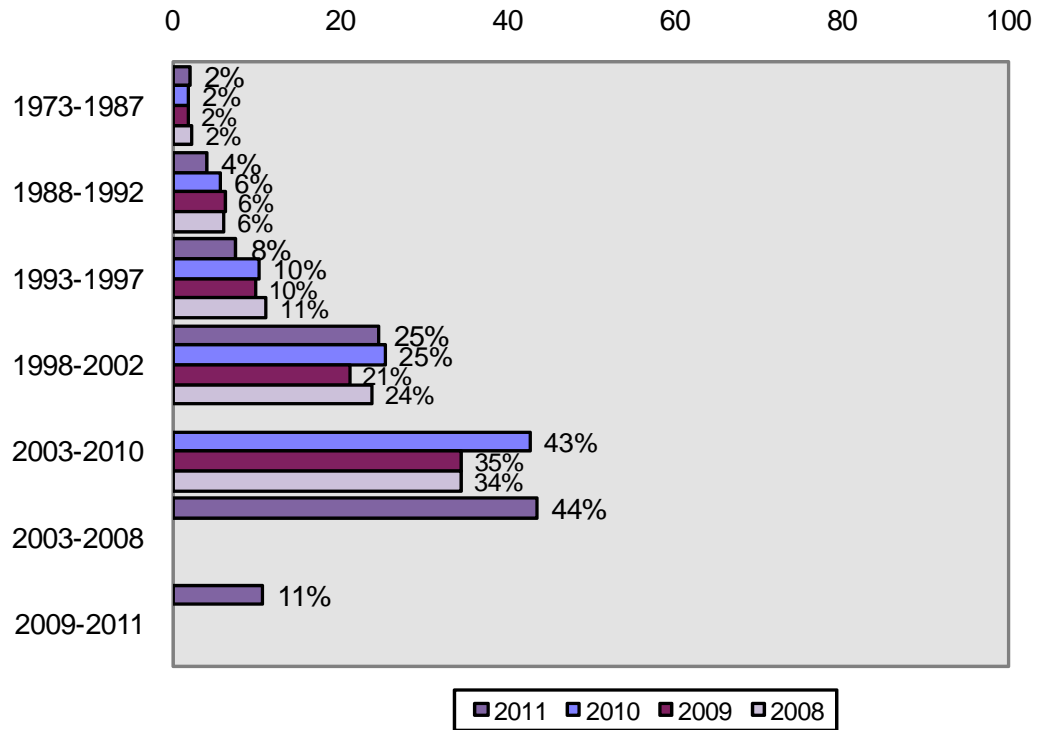
Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoiluun liittyvät taustat. Useammassa kuin yhdeksässä vastaajataloudessa kymmenestä on käytössä oma auto. Työsuhdeautojen osuus on nyt pysynyt koko lailla ennallaan, vaikka onkin nyt jälleen 5 prosenttia, kun osuus kävi viimevuonna 7 prosentissa (muutokset mahtuvat virhemarginaaliin).

Keskimääräinen työmatkan pituus on edelleen noussut hieman aiemmista vuosista: Samalla keskimääräinen työmatkan kesto on pidentynyt. Kyselyyn vastanneiden ajama vuotuinen kilometrimäärä oli 26 000 kilometriä, mikä oli reilusti aiemmissa tutkimuksissa havaittua enemmän. Vastaajien arvioima ajoneuvon keskimääräinen kulutus (6,89 l/100 km) on alhaisempi kuin aiempina vuosina.

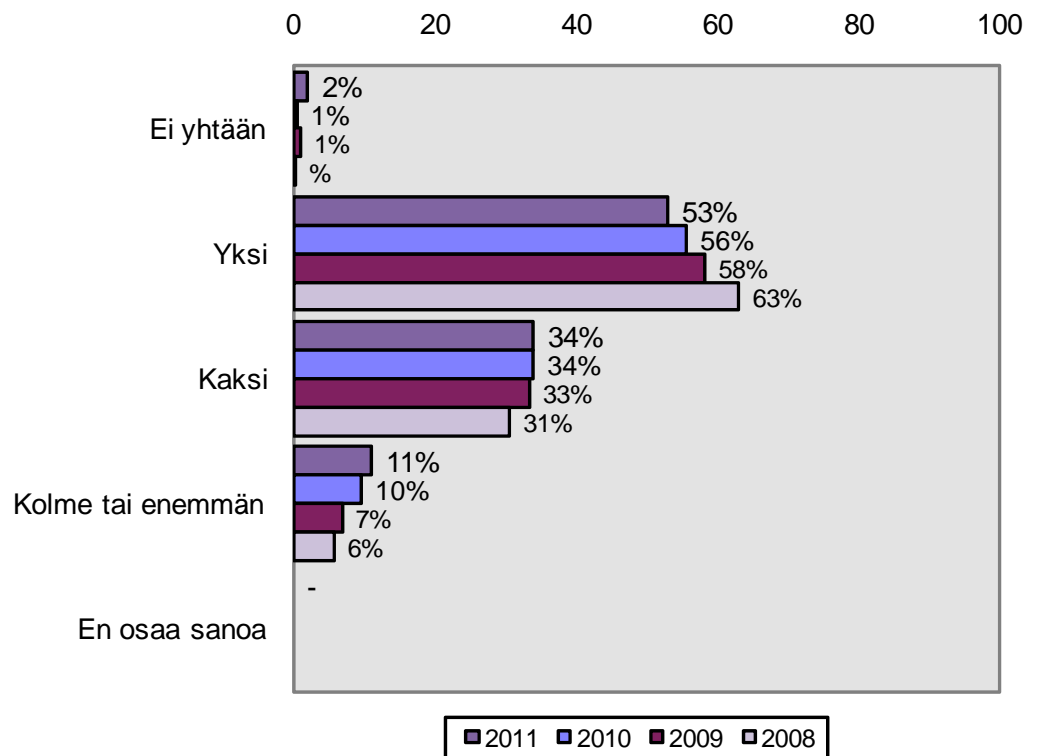
Diesel-autojen osuus autokannasta on jatkuvasti hieman kasvanut bensiinikäyttöisten autojen kustannuksella. Tällä hetkellä jo noin kolmannes autoista on dieselkäyttöisiä. Hybrideiden osuus on edelleen erittäin marginaalinen. Vastaajakunnassa selvä enemmistö omistaa autonsa kokonaan. Kaikkiaan 15 prosenttia eli vähän harvempi kuin vuosi sitten on hankkinut autonsa osamaksulla. Julkisen liikenteen käyttö on kokonaisuudessaan samalla tasolla kuin 2010.



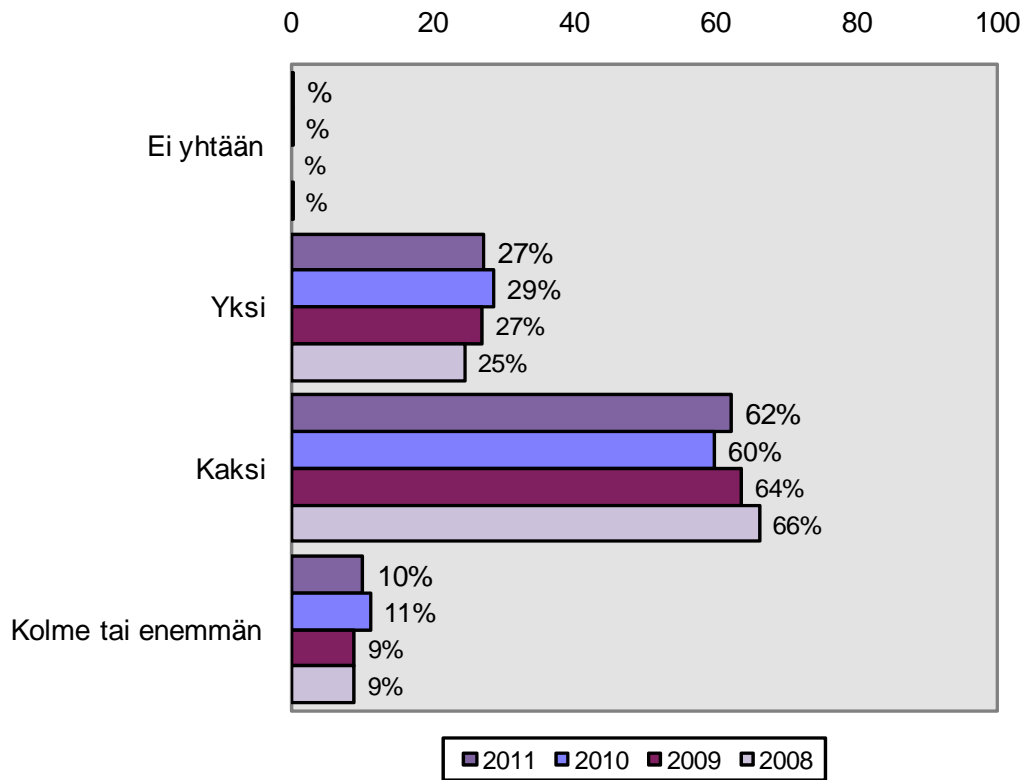
Auton vuosimalli, jolla ajat yleensä?



Kuinka monta henkilö- tai pakettiautoa taloudella on?

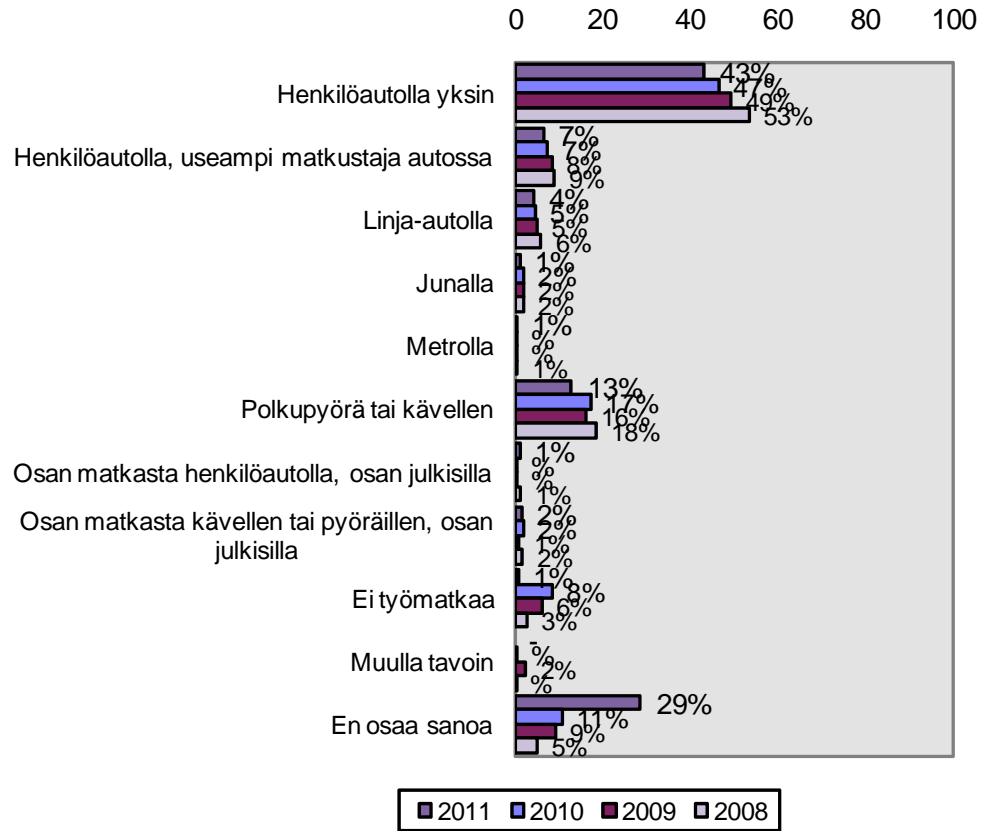


Kuinka monta ajokortin omistavaa henkilöä taloudessanne on?

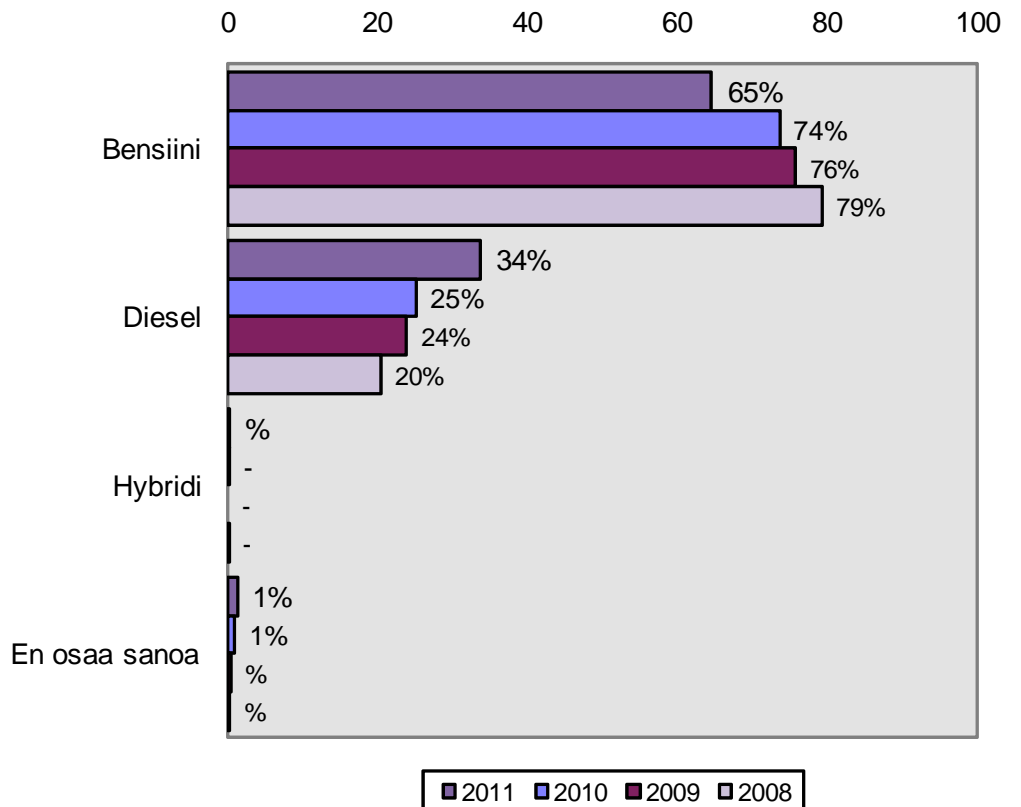


	2011	2010	2009	2008	
Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne pituudeltaan? (km)	36,73	32,76	29,56	26,09	km
Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne kestoltaan? (min)	39,93	36,16	32,48	32,36	minuuttia
Kuinka monta kilometriä ajat vuodessa?	25832	18911	18334	17928	km
Paljonko arvoisitte oman autonne kulutuksen olevan?	6,89	7,35	7,27	7,43	dl / 100 km

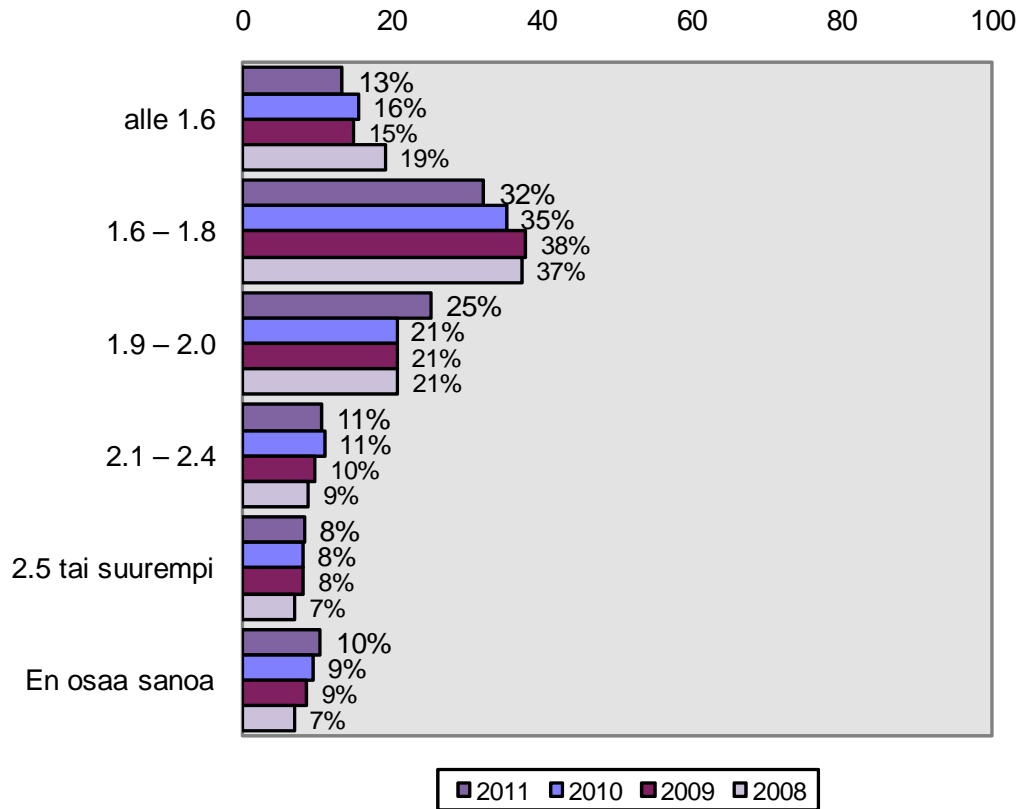
Miten yleensä kuljette työmatkanne?



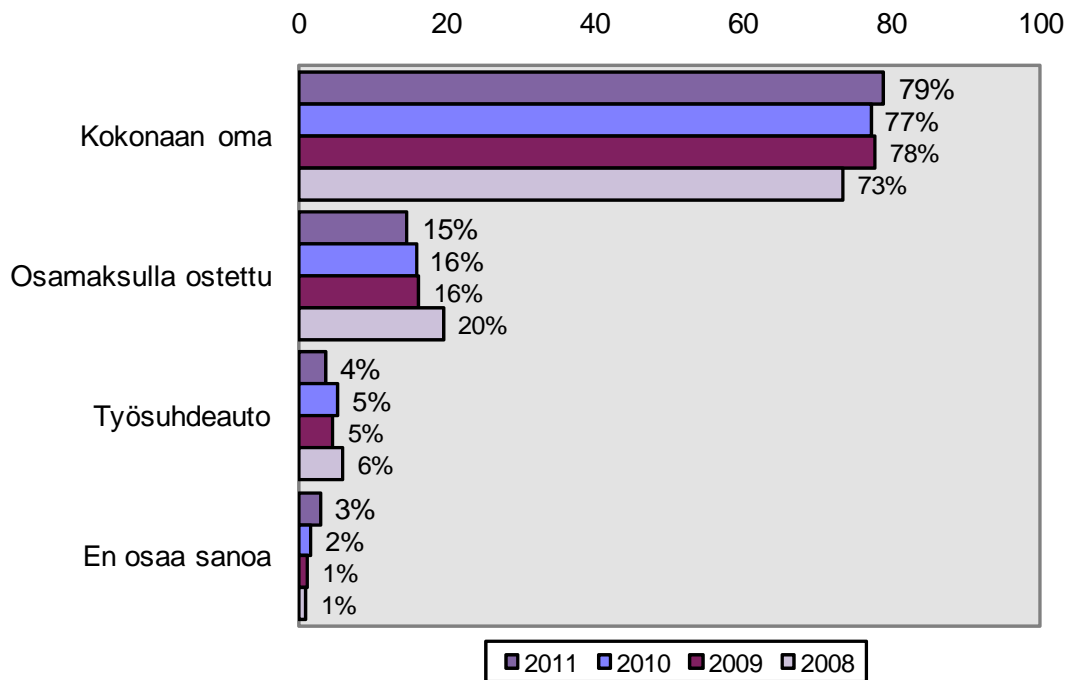
Mikä on eniten käyttämäne auton polttoaine...



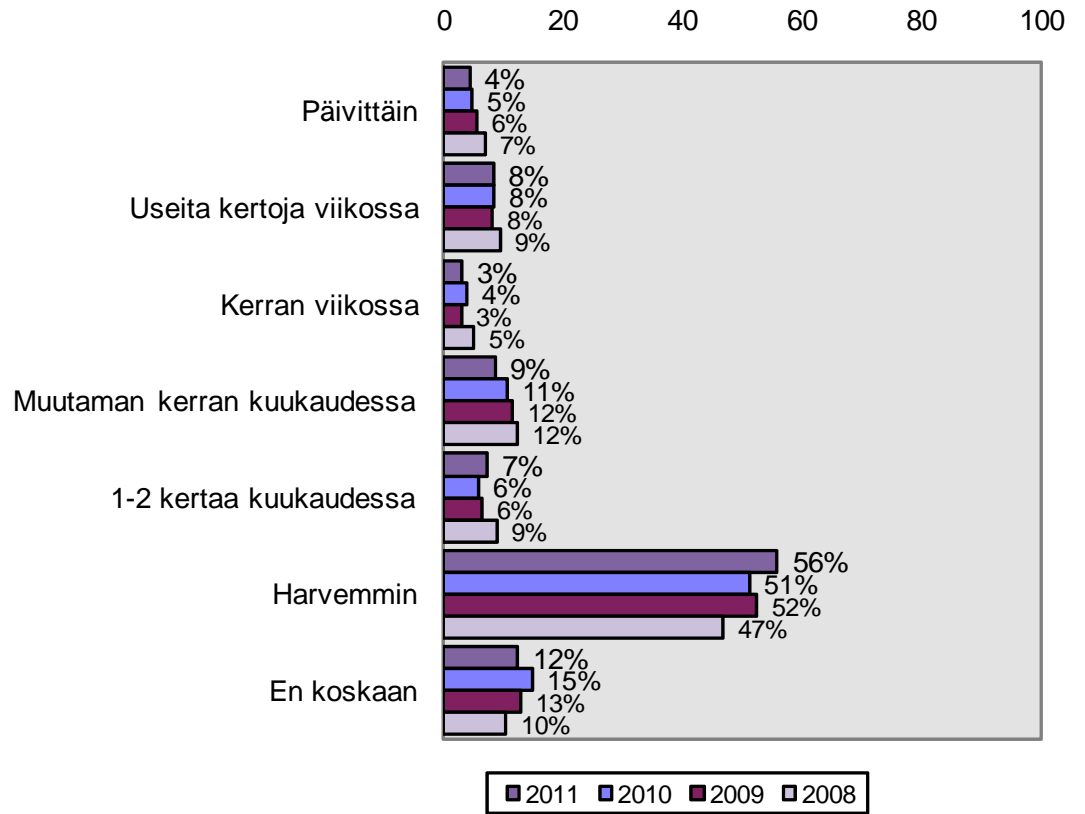
Mikä on eniten käyttämäne auton moottorilavuus... (litraa)



Onko taloutenne pääasiallisesti käyttämäne ajoneuvo...



Paljonko/kuinka usein käyttää julkista liikennettä?



4 Auton valintaan liittyvät tekijät

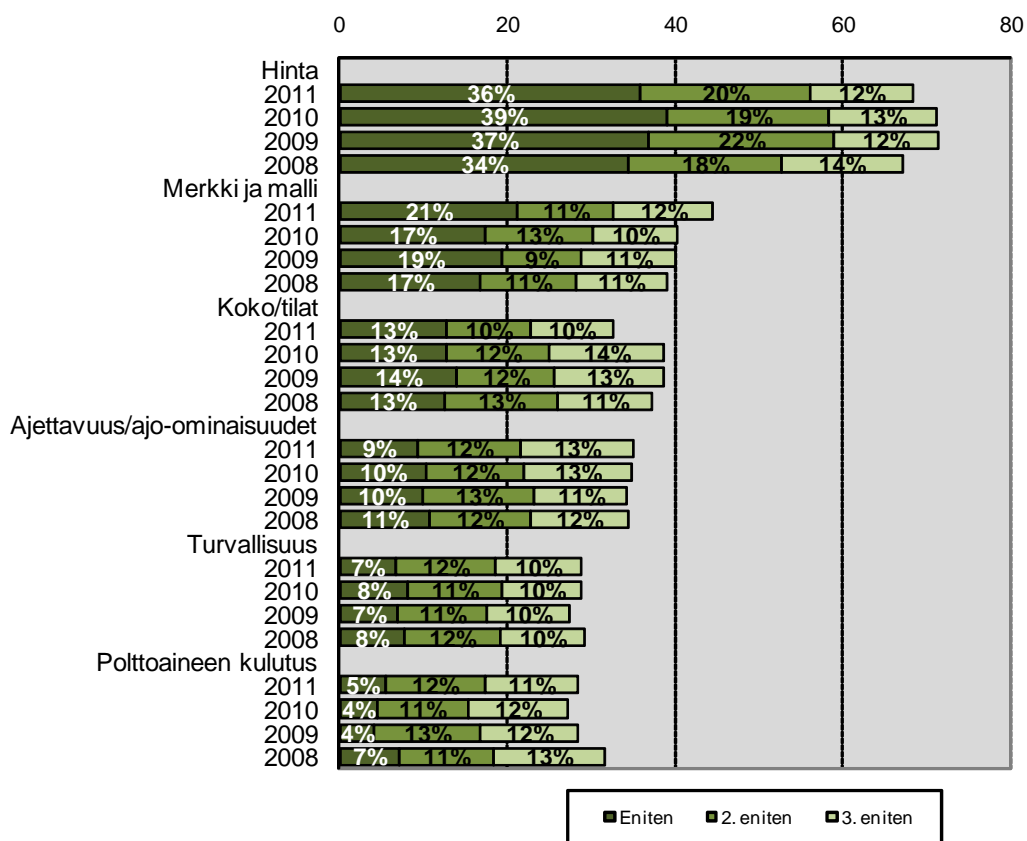
Hinta on selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus. Se oli sitä jo vuonna 2008, mutta se on hieman laskenut viimevuodesta. Tällä hetkellä 36 prosenttia vastaajista uskoo sen vaikuttavan eniten valintaan.

Merkki ja malli nousevat seuraavaksi tärkeimmäksi, kun tarkastellaan eniten vaikuttavia asioita. Kun ottaa huomioon myös toisen ja kolmannen valinnan, auton koko ja tilat saavat melkein yhtä suuren painoarvon. Myös ajettavuuden ja ajo-ominaisuuksien merkitys on kohtalainen asiaa tällä tavalla tarkasteltuna.

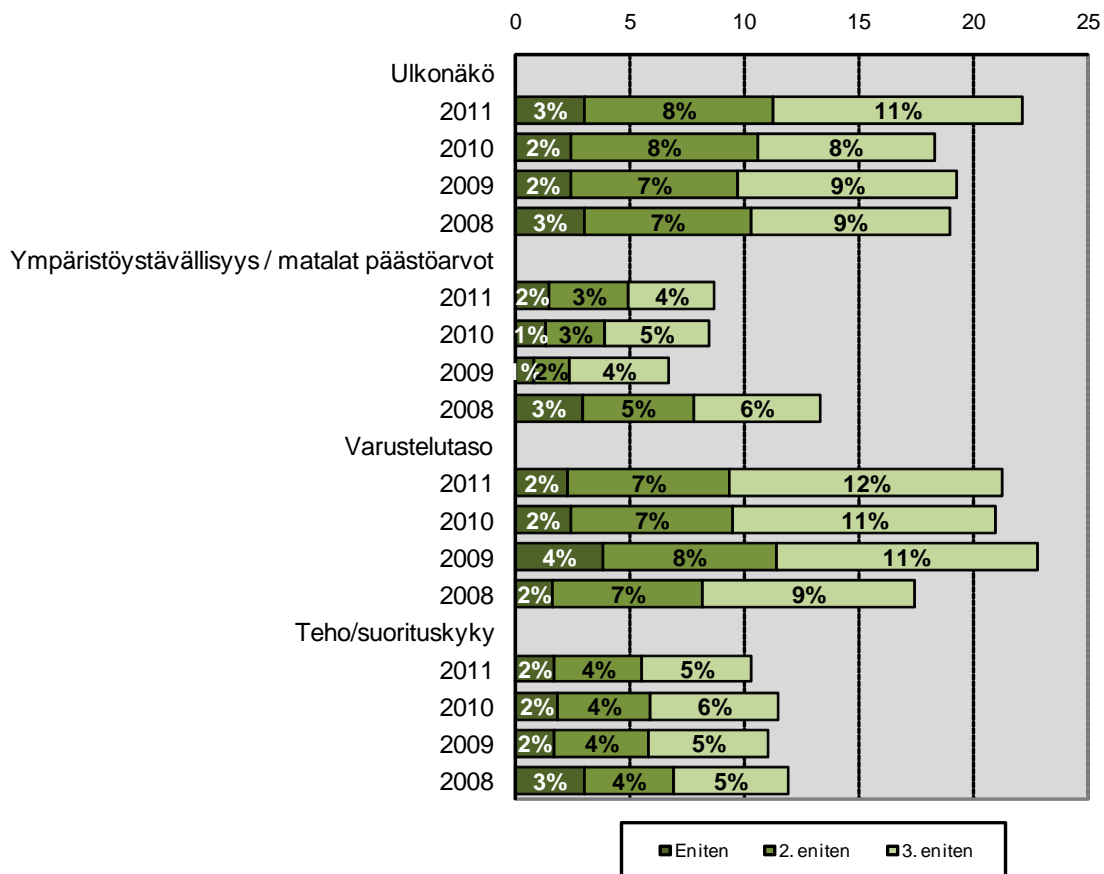
Polttoaineen kulutuksen merkitys valintatekijänä on vaihteeksi hieman noussut. Myös tänä vuonna noin kolmannes (33 %) vastaajista kertoi, ettei ympäristöystävällisyys vaikuta lainkaan heidän auton valintaansa.

Naisille hinnalla on hieman suurempi merkitys kuin miehille, miehillä korostuu ajoneuvon koko ja tila. Merkki ja malli kiinnostavat eniten yli 60 -vuotiaita, koko ja tilat 25 – 49 -vuotiaita. Mitä enemmän taloudessa on perheenjäseniä, sitä merkittävämpään rooliin auton koko ja tilat nousevat valintatilanteessa. Yksin asuvat korostavat keskimääräistä enemmän auton hintaa.

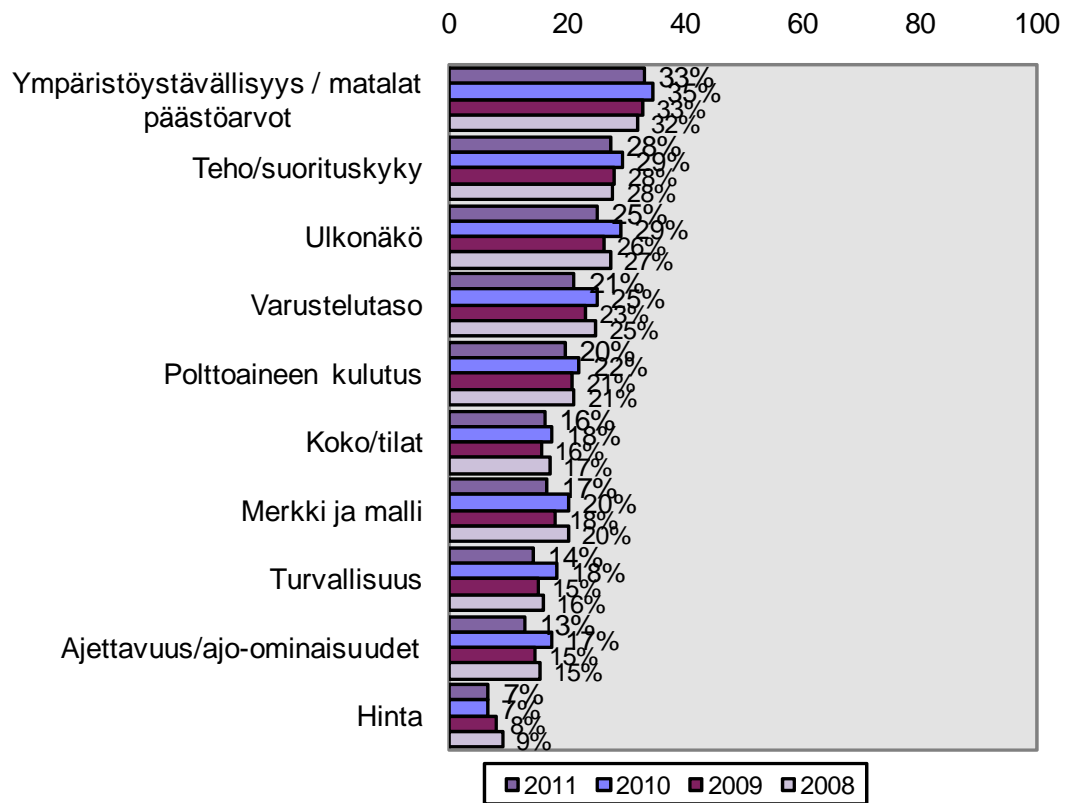
Ominaisuuksien vaikutus auton valinnassa 1/2



Ominaisuuksien vaikutus auton valinnassa 2/2



Ei vaikuttanut lainkaan auton valintaan



5 Autoilun kustannukset

Tutkimukseen osallistuneilta kysyttiin erilaisia autoiluun liittyviä kustannuksia. Arvioita pyydettiin autoilun nykyisistä todellisista, autoilijan kannalta sopivista sekä sellaisista maksimikustannuksista, jotka oltaisiin vielä (juuri ja juuri) valmiita hyväksymään.

Autoilun arvioidut eri kustannukset ovat kohonneet edellisvuodesta. Vastajaajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 196 € eli jopa 42 euroa suurempi kuin 2010. Toisaalta sekä sopivana pidetty että tietynlainen ”kipurajakustannuskin” arvioitiin nyt hieman suuremmaksi kuin vuosi sitten. Saman voi todeta vakuutusmaksuista.

Myös vastaajien arvioimat maksetut verot ja käsitys sopivasta veron määrästä ovat nousseet. Myös arviot maksimiverosta ovat nyt hieman aiempaa korkeammat. Osamaksuja ollaan yllättäen valmiita maksamaan huomattavasti enemmän kuin aiemmin. Huoltojen ja varaosien suhteen maksimi on jo saavutettu.

Jälkimmäisten osalta kulunut vuosi on nostanut kuluja yksitoista prosenttia. Polttoaineen nähdään kuitenkin kallistuneen suhteellisesti ottaen huomattavasti eniten.

Miesten arviot autoilun nykyisistä, sopivista sekä myös maksimikustannuksista ovat naisten arvioita selvästi korkeammat myös tänä vuonna.

Kustannukset €	Nykyiset		Sopivat		Maksimi	
	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %
Polttoaine /kk	42	27 %	12	10 %	36	18 %
Vakuutukset /v	32	6 %	32	10 %	22	4 %
Verot /v	48	19 %	28	19 %	30	11 %
Osamaksut /kk	20	6 %	25	11 %	77	24 %
Huollot ja varaosat /v	50	11 %	43	14 %	24	4 %

Kustannukset €	Nykyiset				Sopivat			
	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008
Polttoaine /kk	196	154	143	184	135	123	116	113
Vakuutukset /v	554	522	502	536	352	320	309	337
Verot /v	303	255	258	231	170	142	146	122
Osamaksut /kk	361	342	329	322	254	230	226	246
Huollot ja varaosat /v	516	466	460	450	343	301	290	286

Kustannukset €	Maksimi			
	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008
Polttoaine /kk	236	200	187	211
Vakuutukset /v	571	550	537	558
Verot /v	303	272	255	235
Osamaksut /kk	405	328	329	328
Huollot ja varaosat /v	655	632	634	570

6 Autoilun ympäristöstävällisyyteen liittyvät tekijät

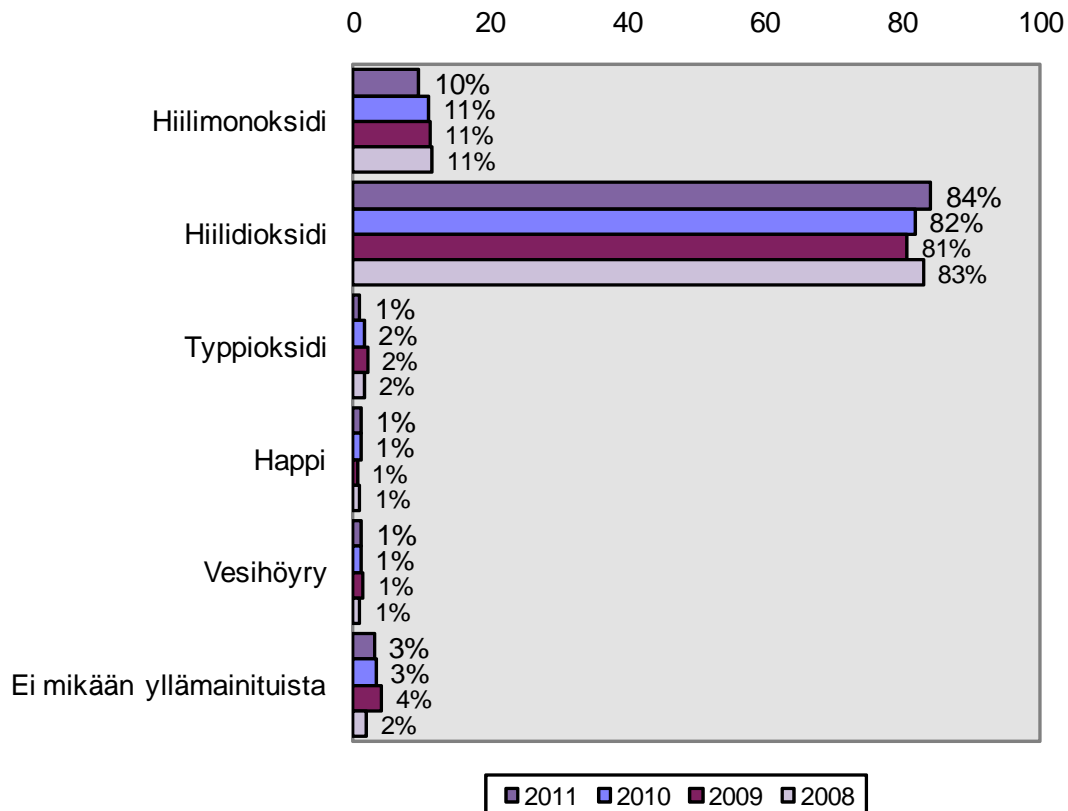
CO₂ –merkin tunteminen on hieman parantunut aiemmasta. Miehet tuntevat edelleen CO₂ –merkin naisia paremmin.

Sellainen ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista, on noussut.

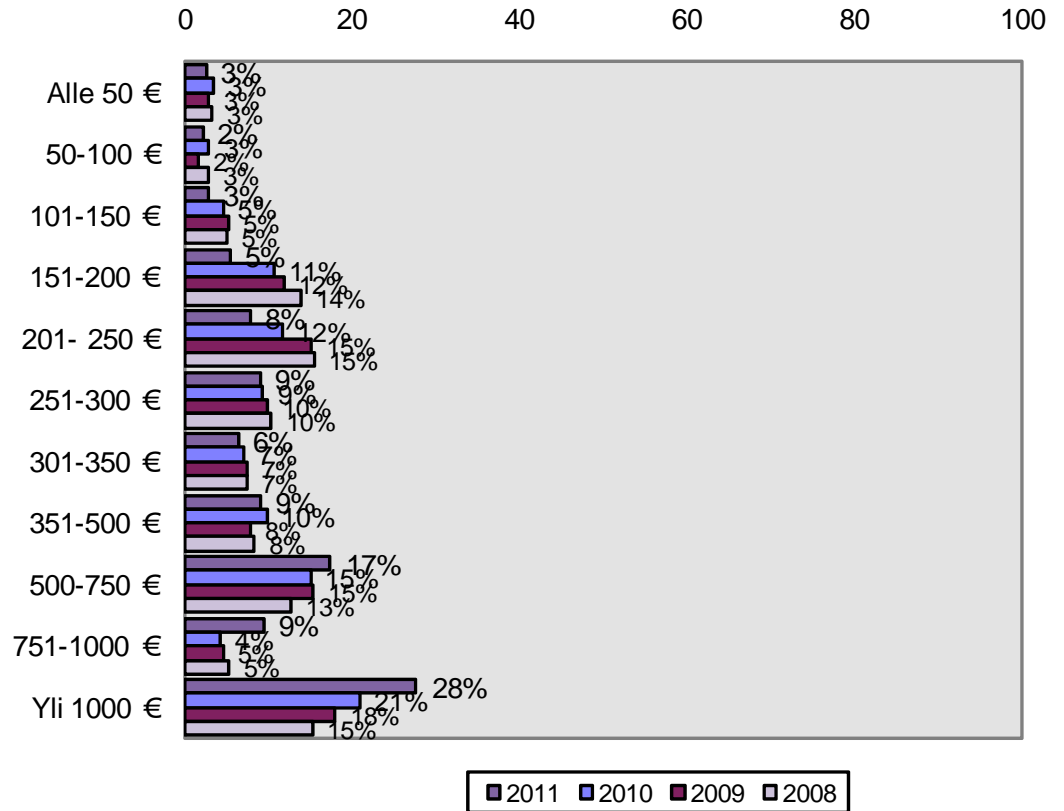
Autoilijoista jo yli puolet (55 %) on valmiita maksamaan ajoneuvoveroa jopa yli 500 € vuositasolla ennen kuin edes harkitsee autoilusta luopumista.

Yksityisautoiluun vaikuttavassa ajoneuvoveron määrässä on selvä ero sukupuolen suhteen. Jo reilusti yli puolet (58 %) miehistä maksaisi 500 euroa tai enemmän. Tosin myös naisista jo puolet (51 %) olisi tähän valmiita. Yhteensä 32 prosenttia miehistä maksaisi yli 1000 euroa vuodessa ajoneuvoveroa ennen kuin luopuisi yksityisautoilusta.

Mitä tarkoittaa autoilustakin tuttu kemiallinen termi CO₂?



**K14. Kuinka paljon ajoneuvoveron pitäisi olla, että se vaikuttaisi sinun autoiluusi?
Mikä on se ajoneuvoveron vuotuinen määrä, että harkitsee yksityisautoilusta luopumista?**



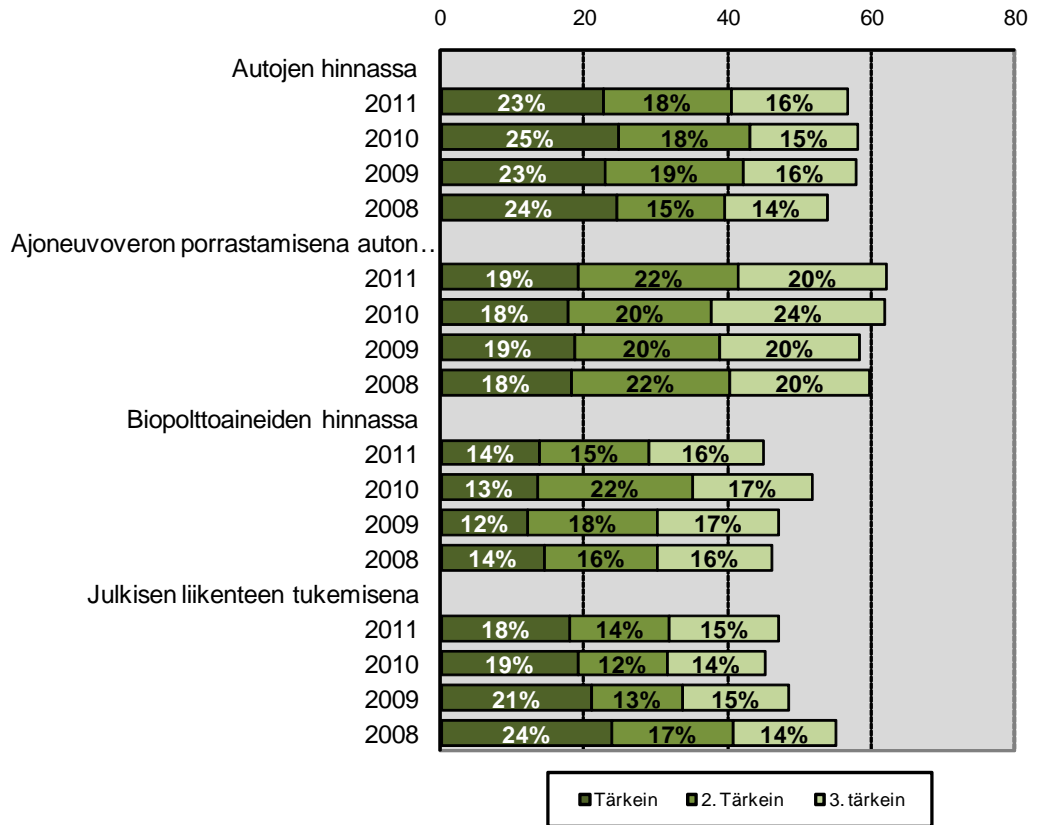
Ympäristöystävällisyyden huomioonottaminen

Autoilijoiden mielestä ympäristöystävällisyys tulisi ottaa huomioon ensisijaisesti autojen hinnassa ja ajoneuvoveron porrastamisessa auton ympäristöystävällisyyden perusteella.

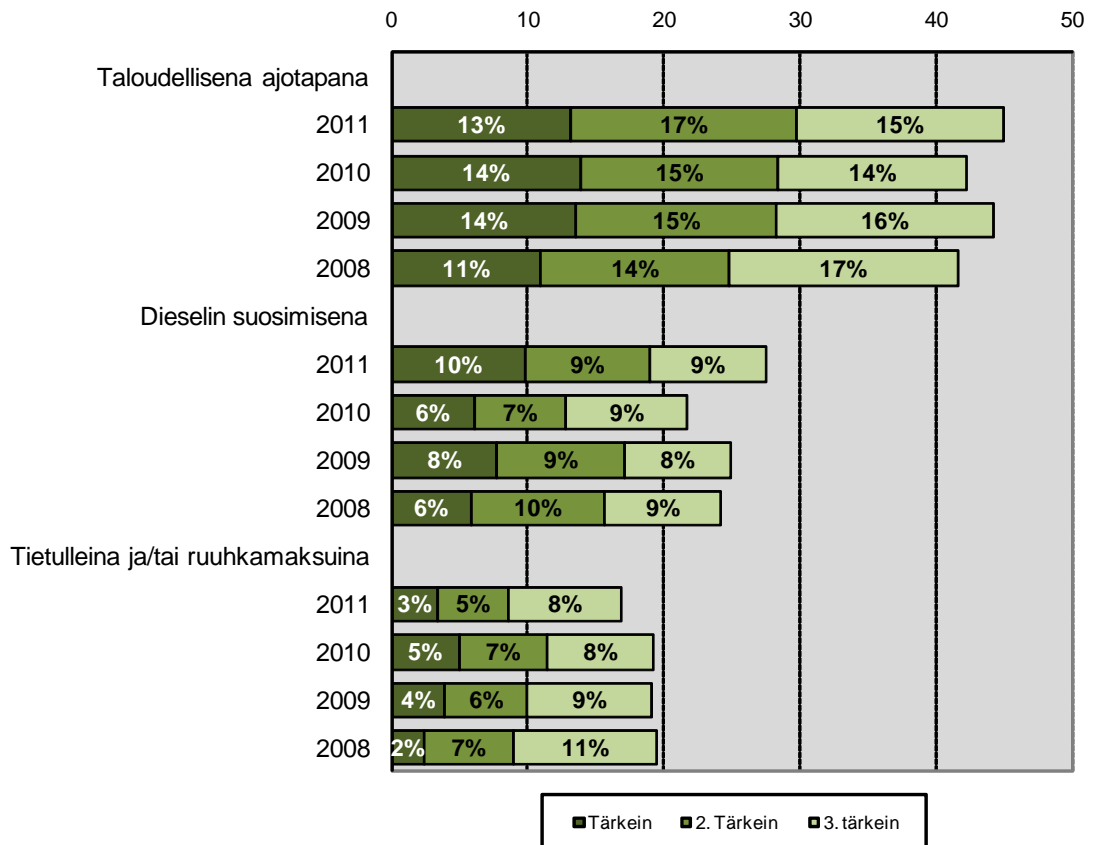
Julkisen liikenteen tukeminen on kolmas suosittu tapa. Se on jälleen saanut uutta suosiota viimevuoteen verrattuna. Tietullit ja ruuhkamaksut eivät edelleenkään ole vastaajien suosiossa. Taloudellisen ajotavan merkitys näyttäyty entisenlaisena.

Aiempien vuosien tapaan erityisesti naiset, nuoret sekä pienituloiset suosivat julkisen liikenteen tukemista. Erityisesti yli 60 -vuotiaat kannattavat ajoneuvoveron porrastusta. Tietullit ovat esimerkki keinosta, mikä saa yhtä vähän tukea kaikissa tutkituissa väestöryhmissä.

K15. Missä autoilun ympäristöystävällisyys tulisi ottaa huomioon? 1/2



K15. Missä autoilun ympäristöystävällisyys tulisi ottaa huomioon? 2/2



7 Polttoaineiden hinta ja vaikutus ajosuoritteeseen

Seuraavissa taulukossa on esitetty polttoaineen litrahinta, joka vaikuttaisi ajosuoritteeseen. Jos polttoaine maksaisi 2,48 €litralta, autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta edelliseen vuoteen on noin +9 senttiä/l. Ajosuoritetta kasvattava litrahinta puolestaan olisi 1,20 €litralta. Se on noin 5 senttiä korkeampi kuin vuosi sitten.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,211 euroa, kun se vuosi sitten oli 1,065 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis noussut 14,6 senttiä. Dieselille sopiva litrahinta on 97,4 senttiä. Vuosi sitten vastaava summa oli 82,4 senttiä. Sopivana pidettävä diesellitran hinta on siis noussut 15 senttiä.

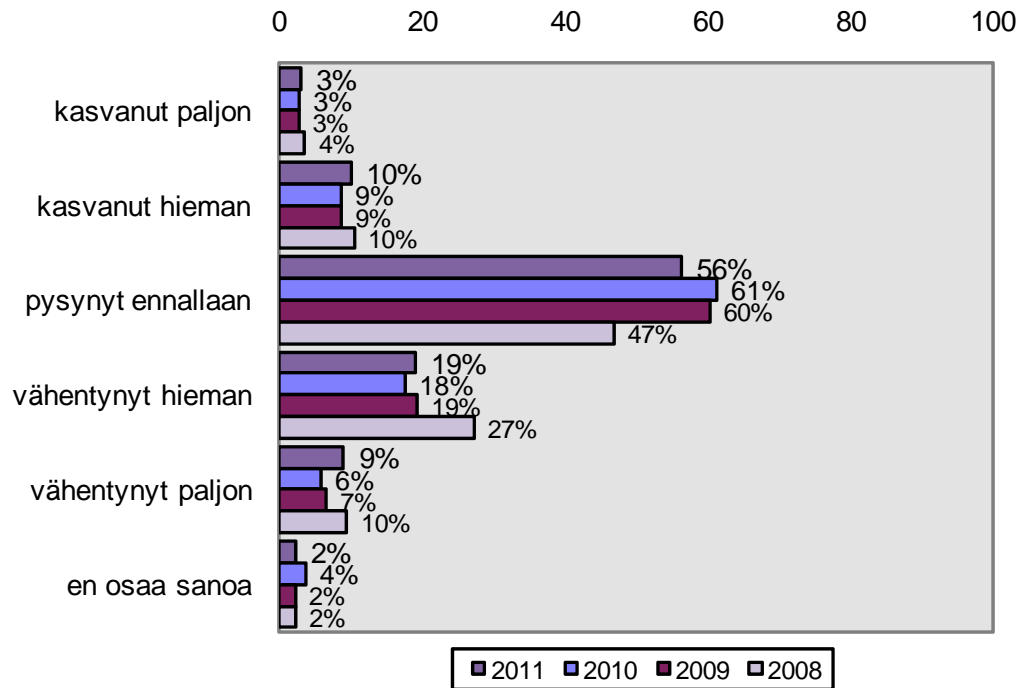
Useimmat (56 %) kertoivat ajavansa yhtä paljon kuin aikaisemmin. Ajamistaan vähentäneitä (yhteensä 28 %) on kuitenkin enemmän kuin sitä lisänneitä (yhteensä 13 %). Yli 60-vuotiaat ovat vähentäneet autoiluaan keskimääräistä enemmän vuoden aikana. Heistä 34 prosenttia oli ajanut aikaisempaa vähemmän.

Huomattavasti eniten ajosuoritteen muutokseen on vaikuttanut edelleen polttoaineen hinta (53 %), seuraavaksi eniten on vaikuttanut huoli ympäristöstä (12 %). 11 prosenttia autoilijoista on siirtynyt käyttämään julkista liikennettä, jolloin ajosuorite on laskenut.

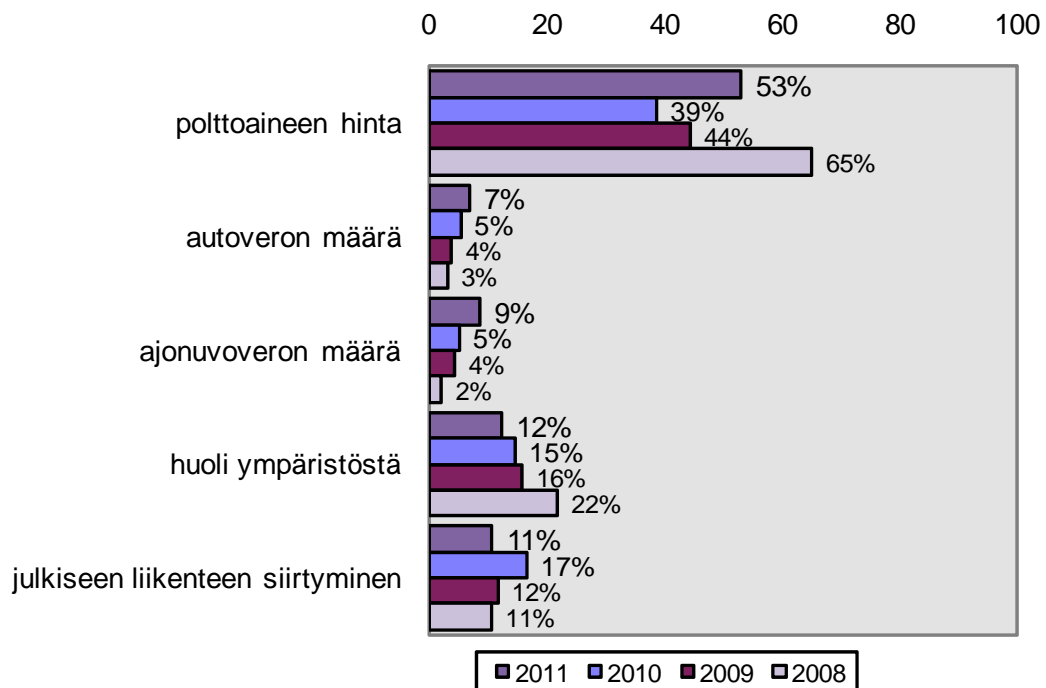
95E10 polttoaineesta käyty keskustelu ei ole vaikuttanut lähes puoleen vastaajista, tosin 29 prosenttia kertoo, ettei heidän autossaan voi käyttää kyseistä polttoainetta.

	2011	2010	2009	2008	
Kuinka paljon polttoaineen pitäisi maksaa litralta, että ajosuoritteenne alenisi?	248,4	239,1	229,1	222,0	senttiä
Kuinka paljon polttoaineen pitäisi maksaa litralta, että ajosuoritteenne kasvaisi?	120,4	115,0	102,9	113,4	senttiä
Mikä olisi mielestänne sopiva hinta bensalle:	121,1	106,5	99,9	116,6	senttiä/litra
Mikä olisi mielestänne sopiva hinta dieselille:	97,4	82,4	77,1	92,0	senttiä/litra

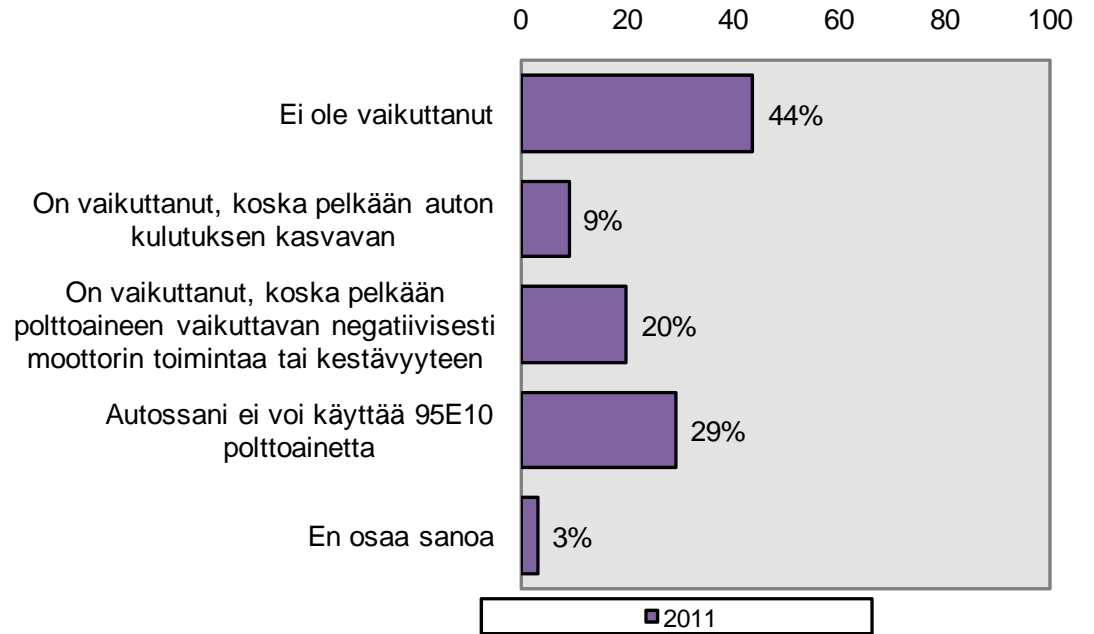
Onko vuoden aikana ajosuoritteenne (ajamanne kilometrit) ...



Mikä on vaikuttanut ajosuoritteesi muutokseen



K18c. Julkisuudessa on ollut paljon keskustelua uudesta 95E10 polttoaineesta ja sen soveltuvuudesta autoille. Onko kyseinen keskustelu uuden polttoaineen vaikutuksista auton kulutukseen ja moottorin toimintaan vaikuttanut käyttämäänne polttoaineeseen?



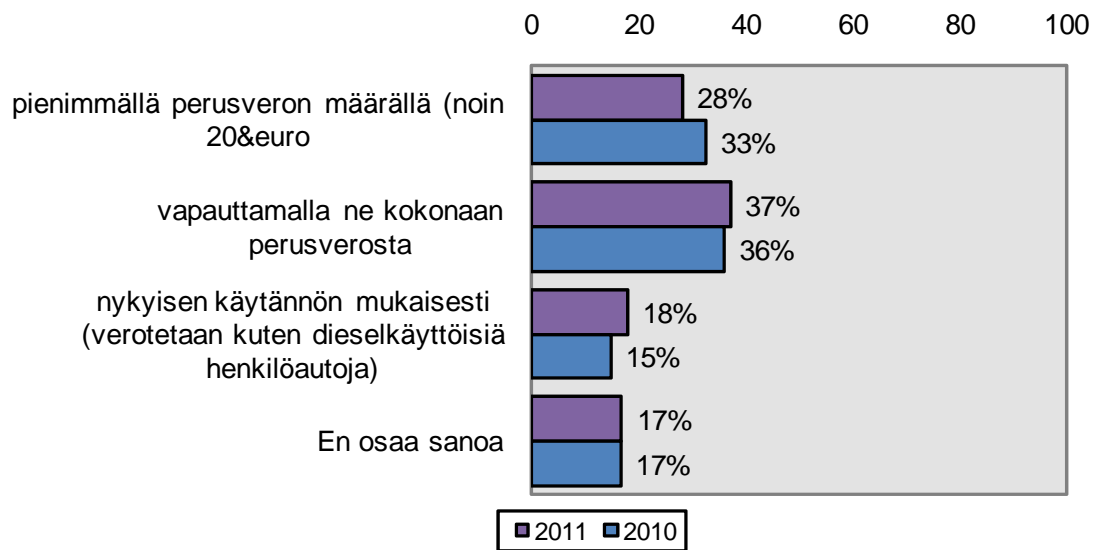
8 Verotusta koskevia mielipiteitä

Sähköautojen ajoneuvoverottaminen jakoi mielipiteitä. Rungas kolmasosa vapauttaisi ne kokonaan perusverosta, vain hieman harvemman ollessa sitä mieltä, että veron pitäisi olla pienimmän perusveron määrä. Selvä vähemmistö (18 %) kuitenkin ajattelee, että niiden verottaminen perustuisi nykykäytäntöön (dieselautojen veroon).

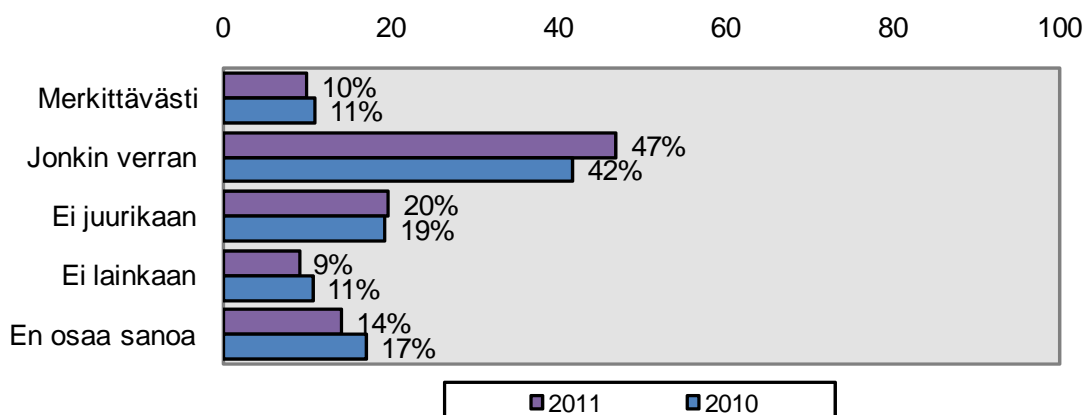
Miehistä peräti 47 prosenttia vapauttaisi sähköautot kokonaan ajoneuvoveron perusverosta.

Ajoneuvoveron perusveron muutos ympäristöperustaiseksi tulee vaikuttamaan tulevaisuudessa tehtäviin autovalintoihin. Enemmistön mielestä näin tapahtuu. Tosin melko suuri osa vastaajista (47 %) arveli, että vaikutusta on jonkin verran eli myös muut seikat vaikuttavat valintaa jatkossakin.

K18d. Sähköautoja tulisi verottaa ajoneuvoveron osalta...



K18e. Ajoneuvoveron perusveron muutos ympäristöperusteiseksi on vaikuttanut/ tulee tulevaisuudessa vaikuttamaan autonvalintaan?



9 Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys

Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoilijoiden mielestä tärkeimmät ja kiinnostavimmat ominaisuudet tai tekijät automainonnassa.

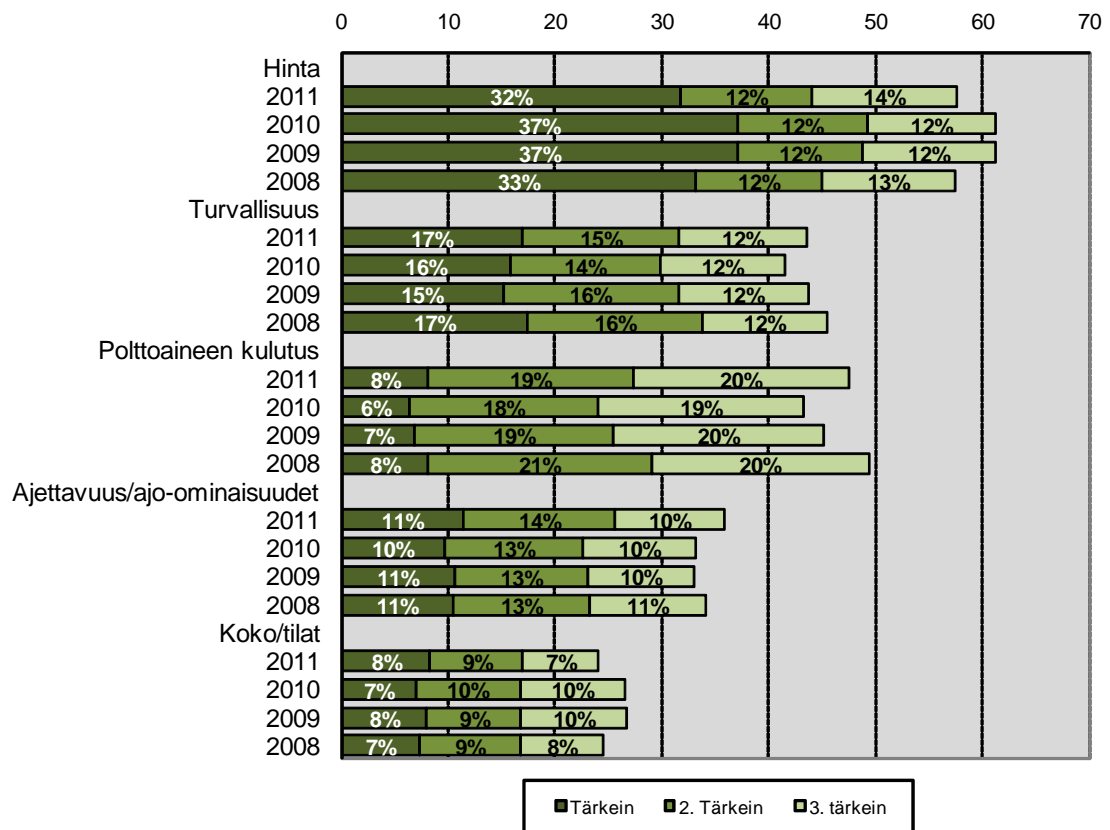
Hinta on edelleen selvästi tärkein tekijä vastaajien näkökulmasta, tosin sen merkitys on hieman laskenut vuodentakaisesta. Ympäristöystävällisyys / matalat päästöarvot eivät herätä juuri kiinnostusta myöskään mainonnassa. Vastaajien mainonnasta etsimät seikat mukailevat vahvasti lopulliseen auton valintaan vaikuttavia ominaisuuksia. Tosin turvallisuus ja polttoaineen kulutus näyttäisivät saavan mainonnan yhteydessä suuremman painoarvon.

Automainonnassa käytetty CO₂ – merkki tuo vajaalle viidennekselle mieleen vähäpäästöisyyden. Noin joka neljännelle merkki kertoo ympäristöystävällisyydestä.

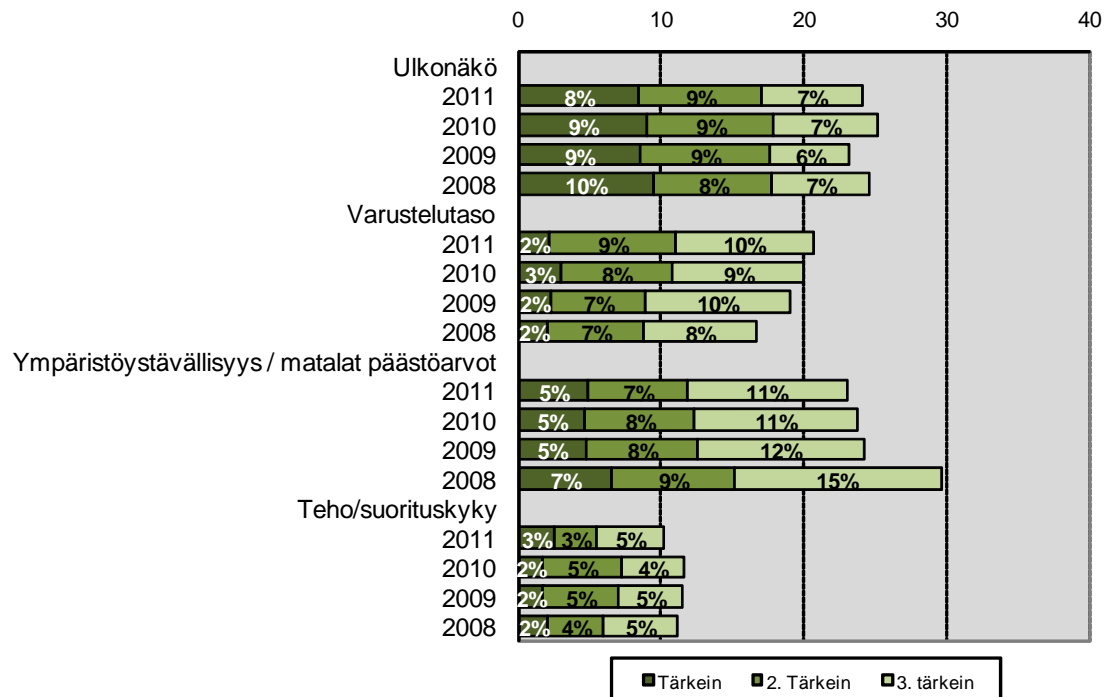
Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on lähes yhtä vähäistä kuin vuosi sitten. Noin kaksi kolmesta tutkimukseen osallistuneesta ei muistanut yhtäkään merkkiä. Yhden merkin mainontaa muisti 18 prosenttia, 17 prosentin kertoessa havainneensa useamman automerkin ympäristöystävällisyyttä korostavaa mainontaa. Automainonnassa vastaajat toivovat erityisesti hinnan korostamista. Autoilijoiden mielestä myös polttoaineen kulutus ja ympäristöystävällisyys ovat aiheita, joiden soisi näkyvän enemmän automainonnassa.

Autoa hankkiessaan yli puolet vastaajista hakee tietoa Internetin hakukoneista. Toisaalta myös ystävillä/tuttavilla/sukulaisilla (36 %), autoalan harrastelehdillä (33 %) sekä sanoma- ja iltapäivälehdillä (29 %) on suuri rooli tiedonhaussa.

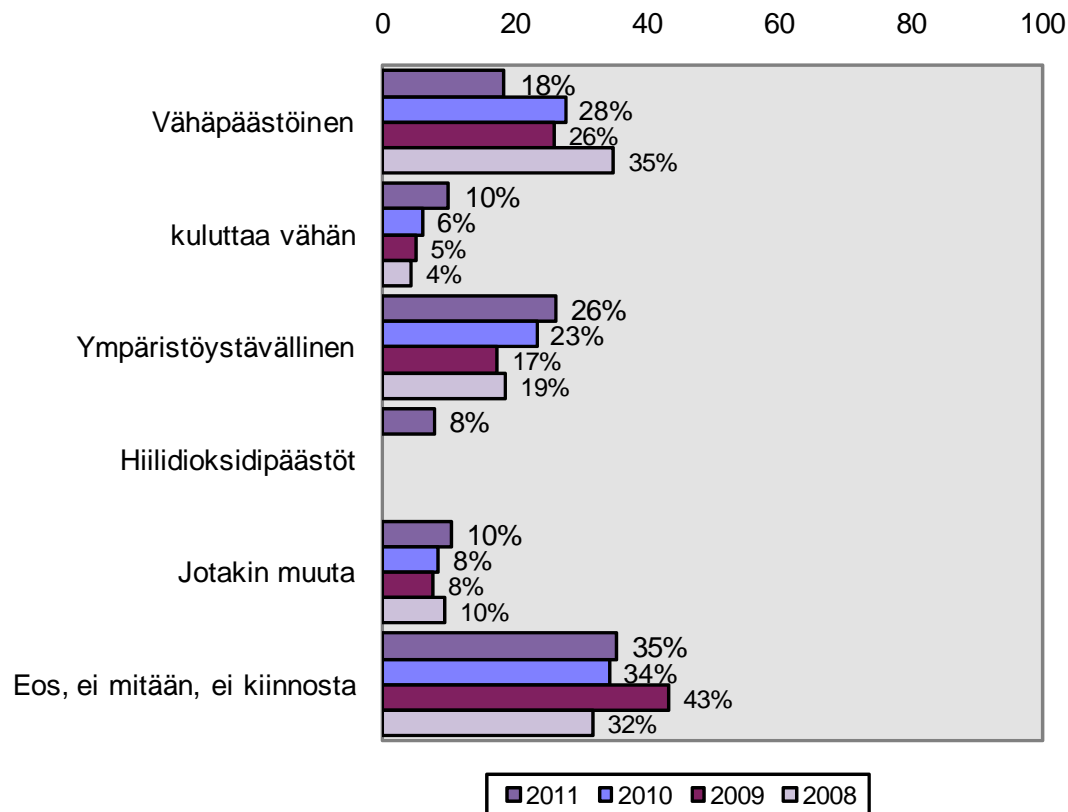
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 1/2



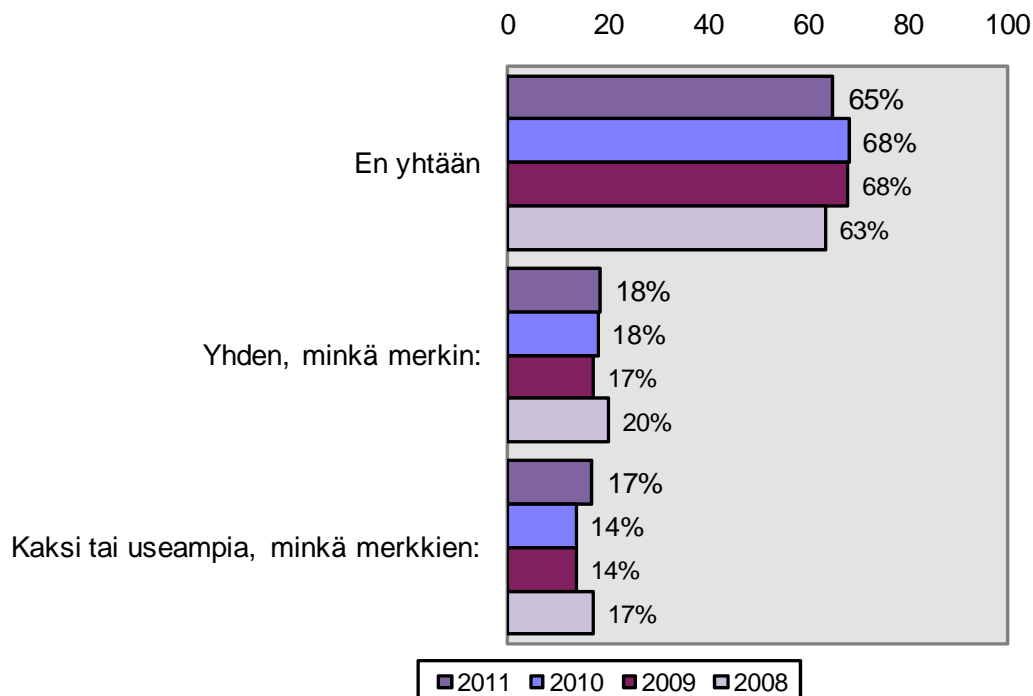
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 2/2



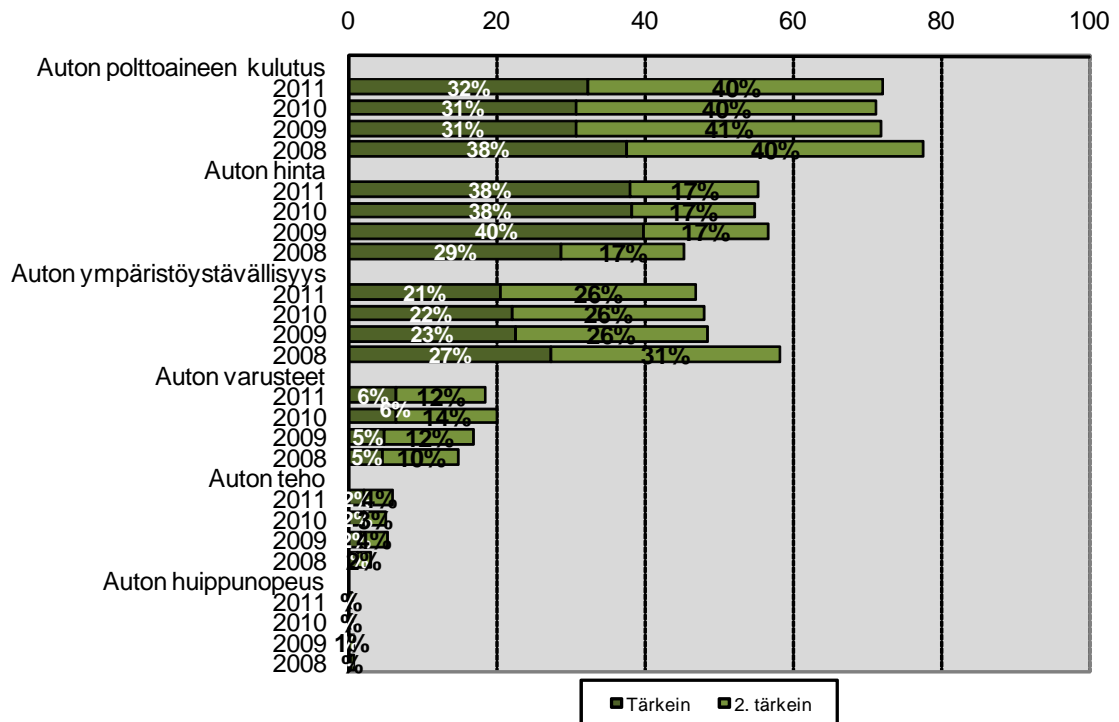
Mitä automainonnassa käytetty matala CO2-arvo kertoo



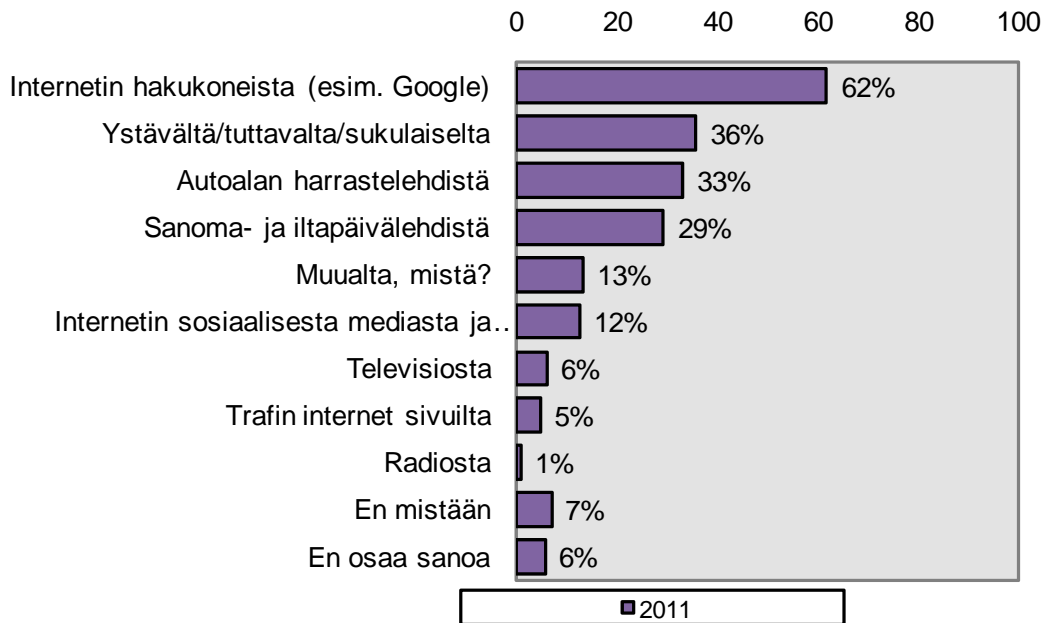
Kuinka monta ympäristöystävällisyyttä mainostaneen automerkin mainontaa muistatte?



K33. Mitä seuraavista asioista pitäisi mielestänne tuoda enemmän esille automainonnassa?



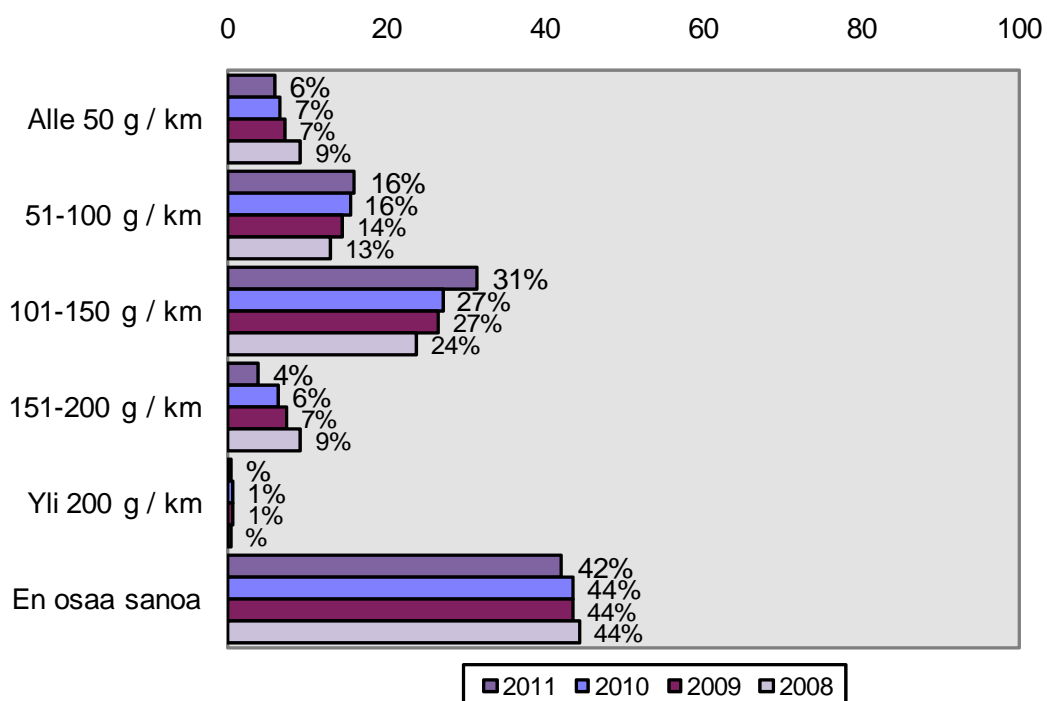
K34A. Mistä haette tietoa autoa hankkiessanne?



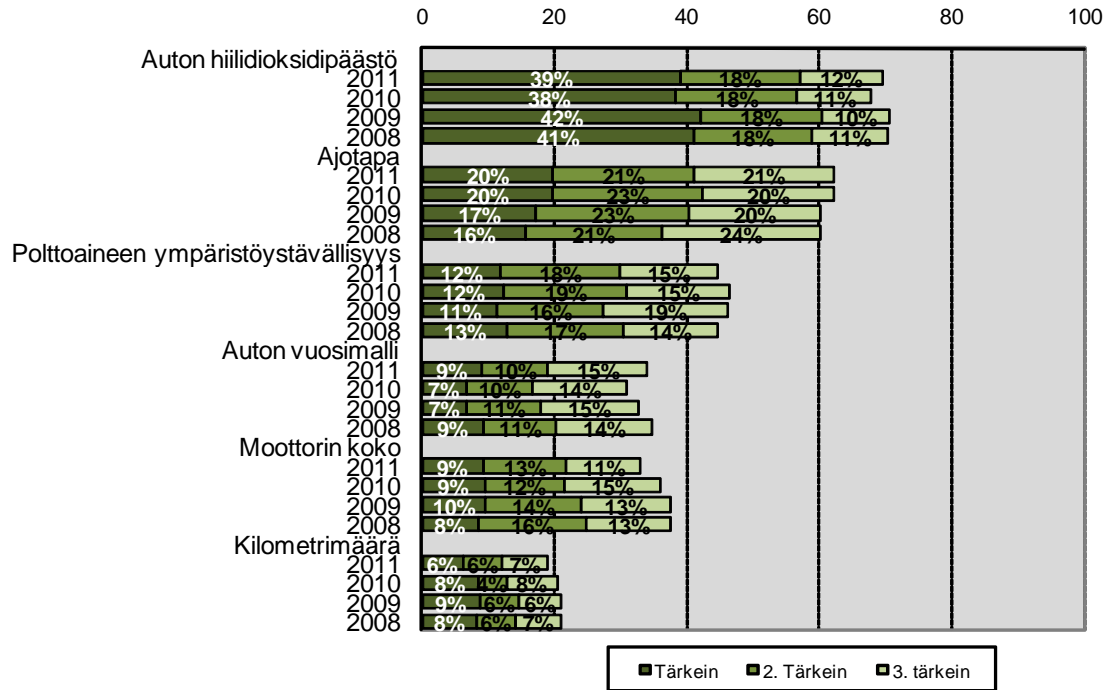
10 Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys

Vähän yli joka toinen vastaaja arvioi tavallisen ”ympäristöystävällisen” perheauton päästävän hiilidioksidia enintään alle 150 g/kilometri. Päästömääriä koskevat arviot ovat likimain vuoden takaisella tasolla vaikkakin hieman useampi tänä vuonna on arvioinut päästöt 101 - 150 g/km välille, ja toisaalta hieman harvempi 151 – 200 g/km välille. Myös arviot ympäristöystävällisyyteen vaikuttavista seikoista ovat pysyneet koko laila entisen kaltaisina. Vain auton painolla ja renkailla arvioidaan nyt olevan enemmän merkitystä.

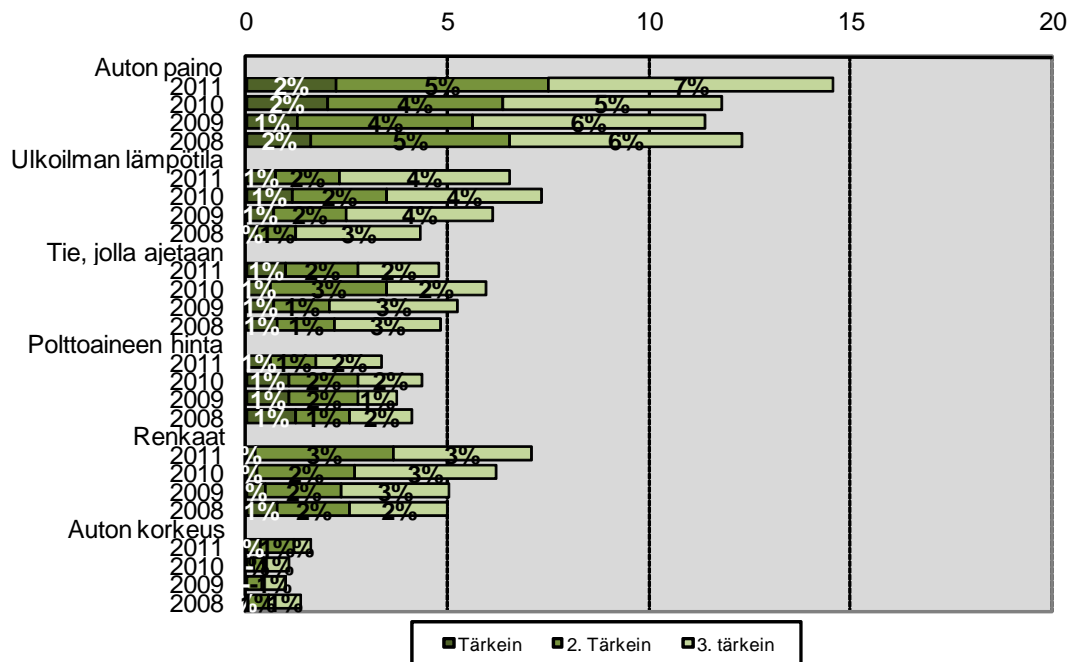
Kuinka paljon ”ympäristöystävällinen” tavallinen perheauto arviolta päästää hiilidioksidia jokaisella kilometrillä?



K36. Mitkä 3 seuraavista tekijöistä vaikuttaa eniten auton ympäristöstävällisyyteen? 1/2



K36. Mitkä 3 seuraavista tekijöistä vaikuttaa eniten auton ympäristöstävällisyyteen? 2/2



11 Valmius ympäristöystävällisempään autoiluun

Autoilijoiden valmius tehdä jotakin pienentääkseen autoilunsa ympäristökuormitusta on käytännössä muuttumaton.

Heistä moni on edelleen hyvin valmis hankkimaan ympäristöystävällisen / vähän kuluttavan auton. Vastajat suhtautuvat myönteisesti (tai ainakaan heillä ei ole mitään periaatteellisia esteitä) lohkolämmittimen hankintaan sekä reittivalintojen ja ajotavan muuttamiseen ympäristöystävällisemmiksi. Autoilusta ei juuri haluta maksaa enempää esim. autoilun ympäristöveron muodossa.

Enemmistö ei ole halukas vähentämään yksityisautoilua ja lisäämään julkisen liikenteen käyttöä. Vastajista 64 prosenttia ei haluaisi siirtyä työmatkoilla julkisen liikenteen käyttöön ja 31 prosenttia ei tekisi niistä mitään hinnasta. Näissä luvuissa on mukana suurin osa sellaisista vastaajista, jotka eivät esim. työnsä puolesta voi käyttää julkista liikennettä tai tekevät työmatkansa työsuhteajoneuvolla.

Miehiä julkiseen liikenteeseen siirtyminen ei juuri innosta. He suhtautuvat keskimääräistä kielteisemmin myös pienemmän tai pienempitehoisen auton hankkimiseen ympäristöystävällisyydestä.

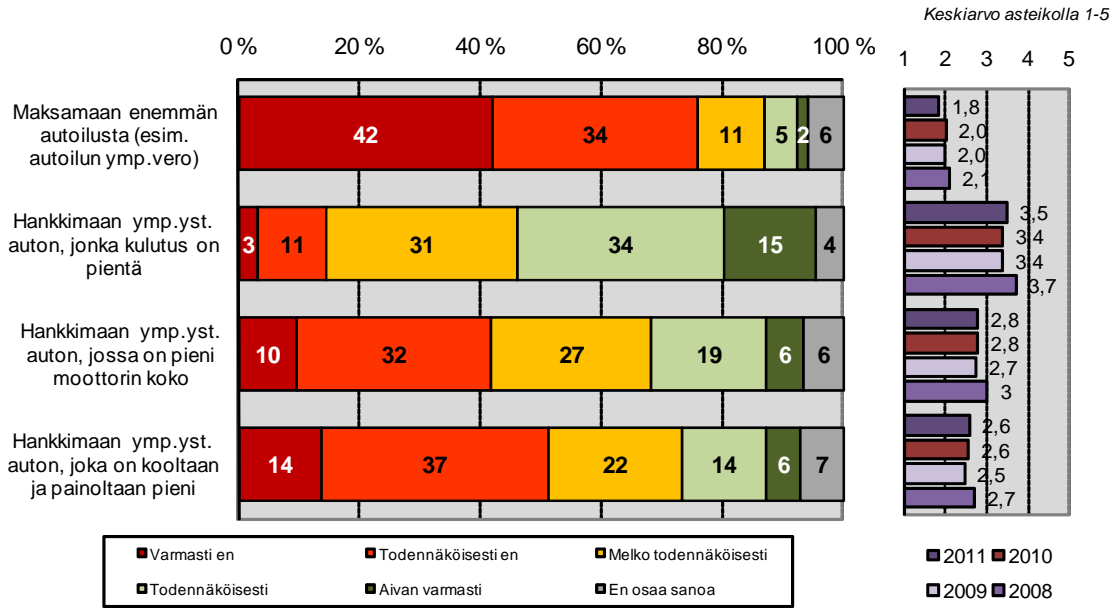
Julkisen liikenteen käytön esteiksi koetaan julkisen liikenteen aikataulut ja linjat sekä työajat. Muutokset eri tekijöiden suhteen viimevuoteen nähden ovat hyvin pieniä.

Ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa on harkinnut 14 prosenttia autoilijoista eli täsmälleen yhtä suuri joukko kuin kahtena edellisenä vuotena. Noin joka kymmenes voisi harkita ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa, jos sen hinta olisi alempi kuin vastaavassa muussa ajoneuvossa.

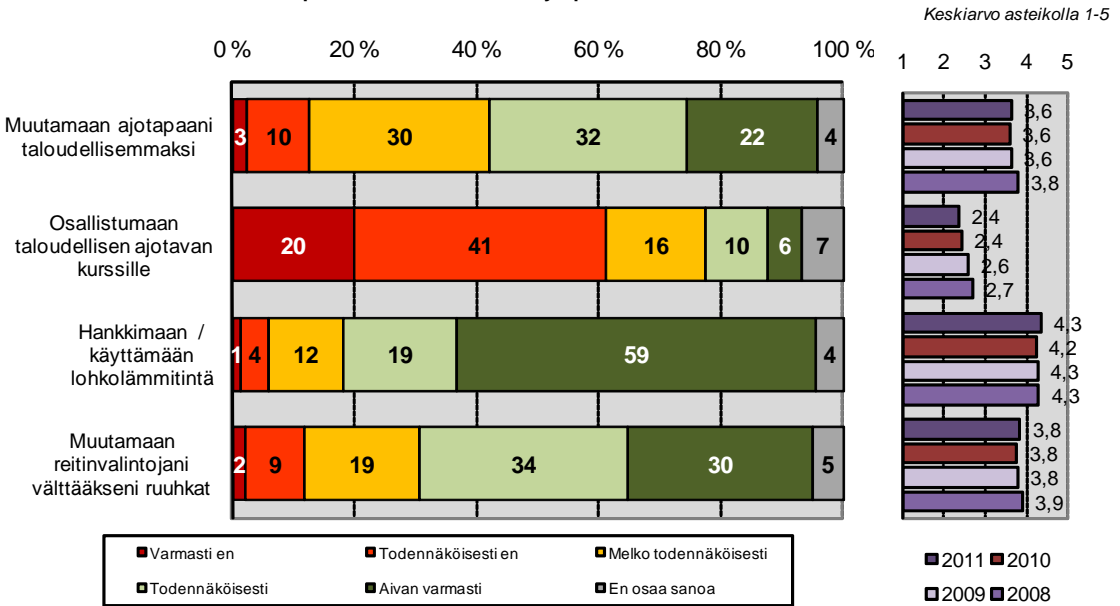
Aiempaa harvempi suostuisi tähän, jos hinta olisi sama. Erot ovat kuitenkin liian pienet, jotta vastauksista voitaisiin vetää suoria johtopäätöksiä.

Hiilidioksidipäästöihin perustuva sopiva ajoneuvoveron määrä arvioidaan hieman viime vuoden tasoa korkeammalle. Merkittäviä muutoksia tuloksissa ei kuitenkaan juuri ole.

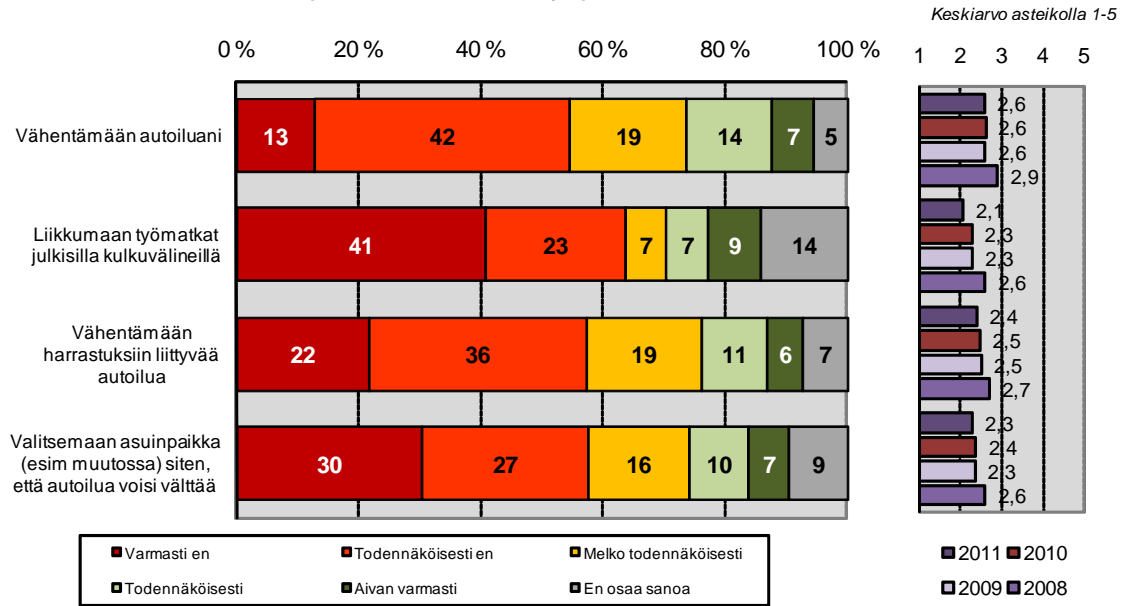
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



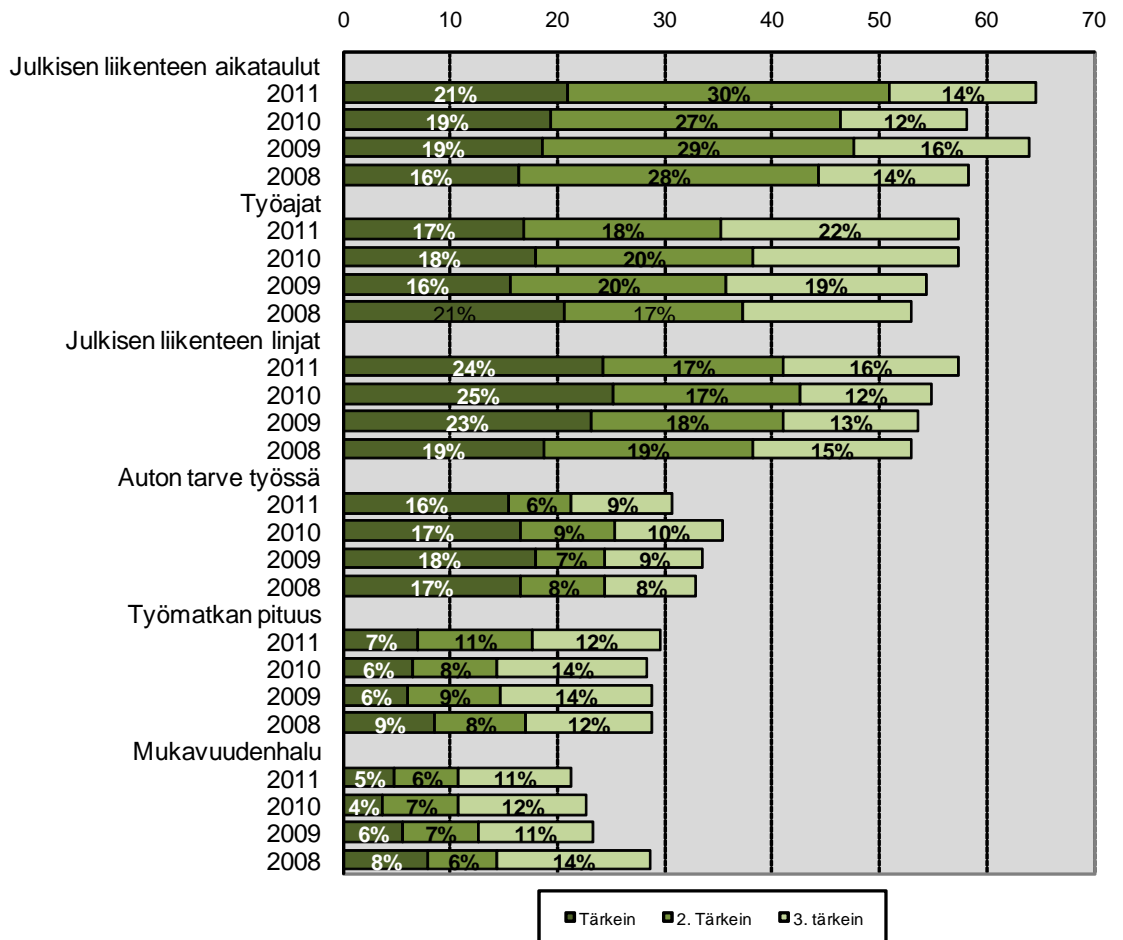
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



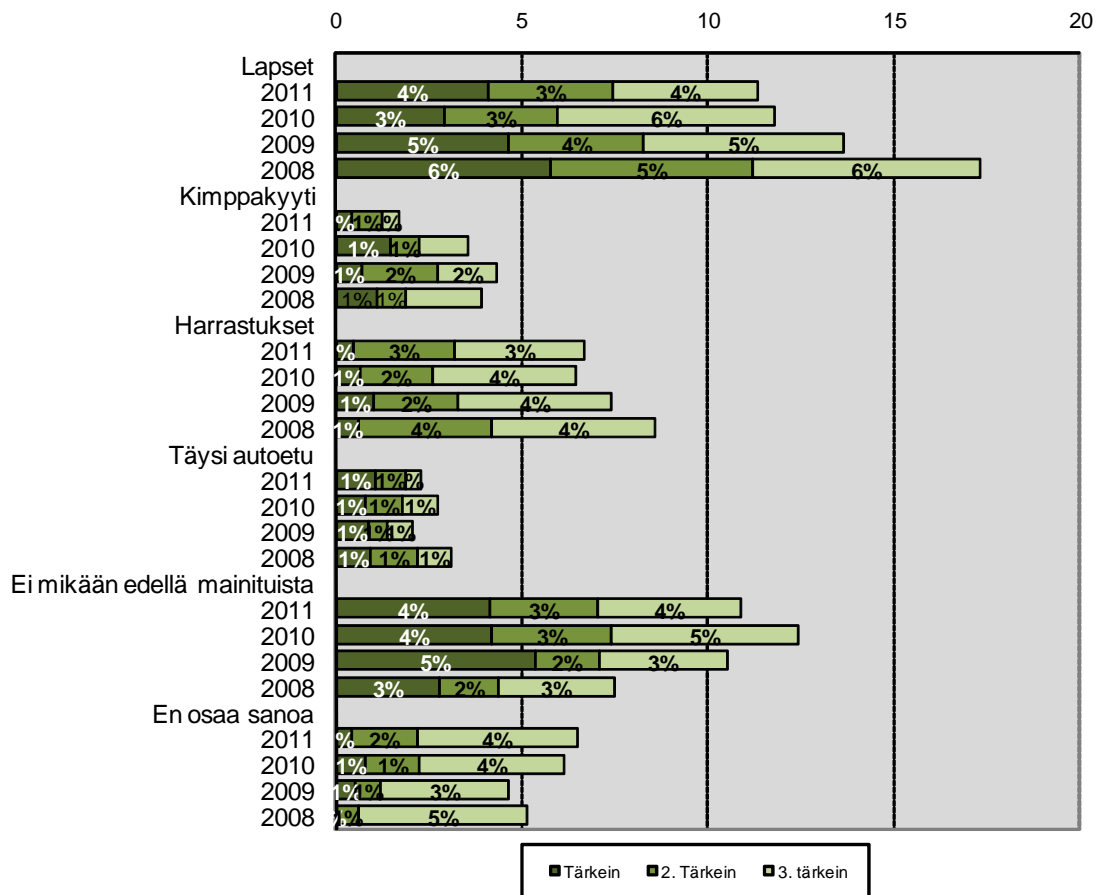
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



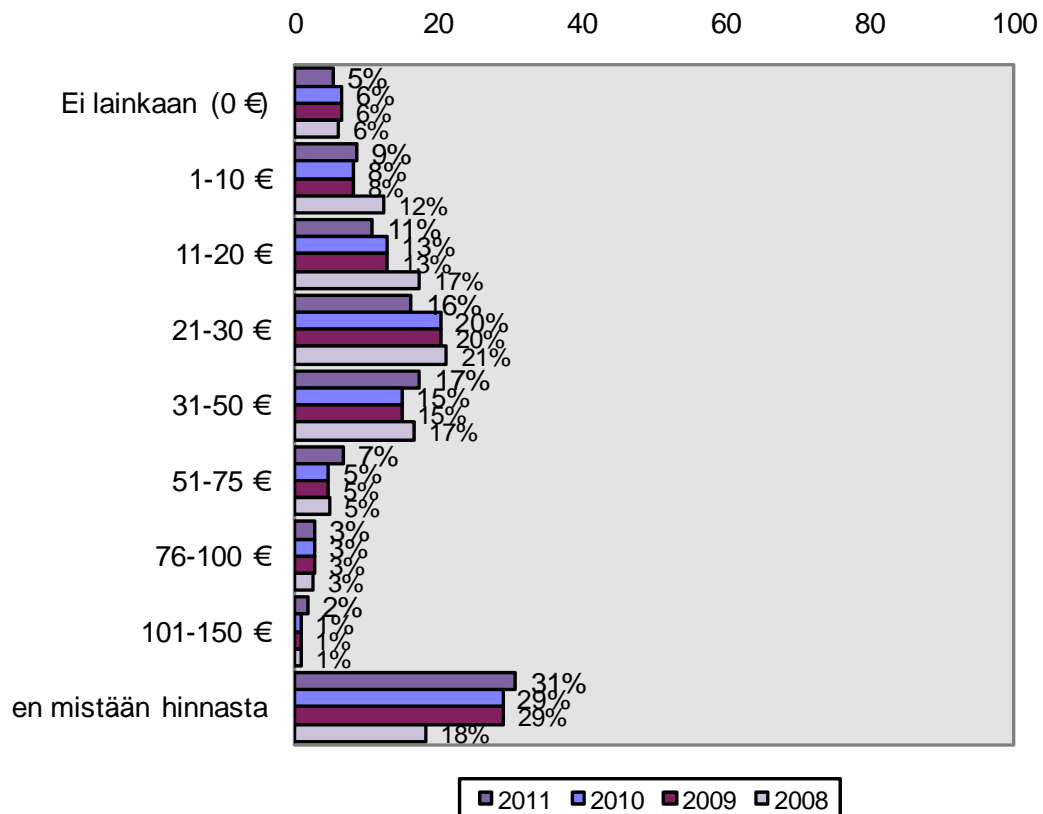
K29. Mikä estää tällä hetkellä julkisen liikenteen käytön? 1/2



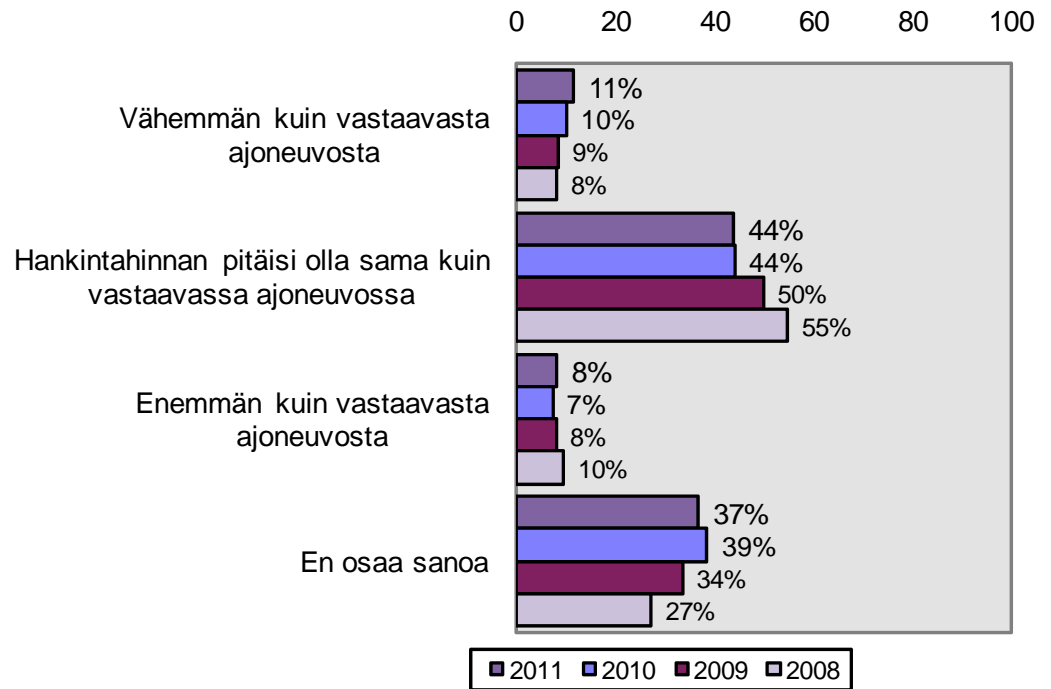
K29. Mikä estää tällä hetkellä julkisen liikenteen käytön? 2/2



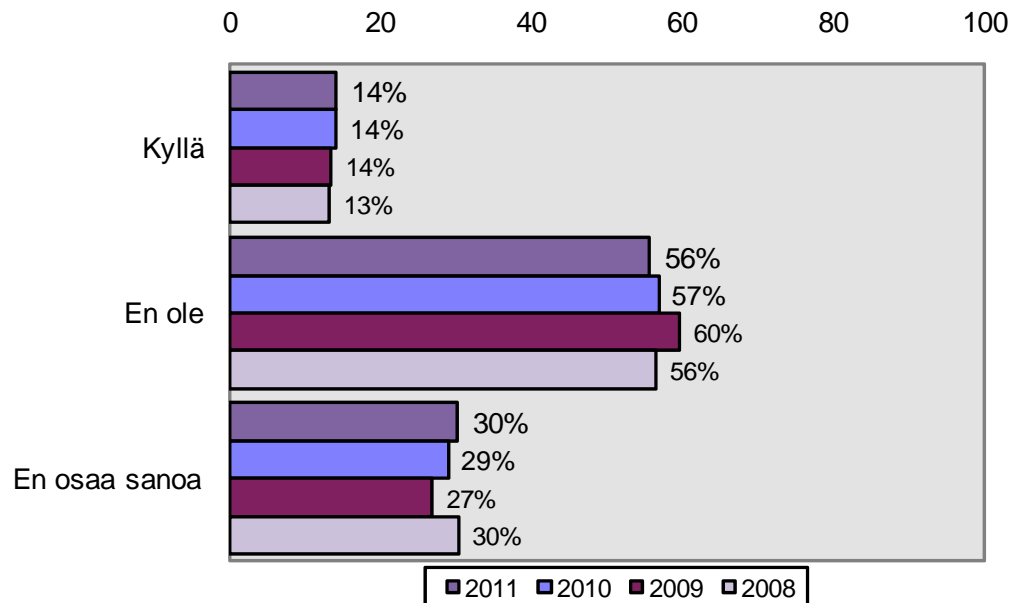
Paljonko pitäisi julkisen liikenteen maksaa kuukaudessa, että siirtyisitte työmatkoissa pääsääntöisesti käyttämään julkista liikennettä?



Olisitko valmis maksamaan ympäristöystävällisemmästä ajoneuvosta...



Oletko harkinnut ympäristöystävällisemmän auton esimerkiksi hybridi- tai maakaasuauton hankintaa?



Paljonko olisi sopiva hiilidioksidipäästöön perustuva ajoneuvoveron suuruus?

Jos päästöt on..	100 g/km				150 g/km				200 g/km			
	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008
alle 20 €	28%	22%	25%	25%	8%	6%	6%	5%	6%	5%	5%	4%
20-39 €	9%	9%	10%	9%	16%	12%	12%	12%	2%	2%	3%	2%
40-59 €	11%	11%	11%	13%	7%	9%	11%	10%	13%	10%	10%	9%
60-79 €	5%	7%	8%	8%	10%	9%	11%	13%	5%	5%	6%	6%
80-99 €	4%	5%	6%	5%	8%	10%	10%	10%	8%	7%	10%	9%
100-149 €	3%	2%	3%	4%	8%	9%	8%	9%	7%	10%	11%	11%
150-199 €	1%	1%	1%	%	3%	2%	3%	4%	9%	9%	9%	10%
200-249 €	1%	%	%	1%	1%	1%	1%	1%	5%	6%	5%	7%
250-299 €	%	%	%	%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	1%	3%
300-399 €	%	%	%	%	%	%	%	%	2%	1%	2%	2%
400-500 €	%	%	%	%	%	%	%	%	1%	%	%	1%
yli 500 €	%	%	%	%	%	%	%	%	1%	1%	%	1%
En osaa sanoa	38%	42%	37%	35%	38%	42%	37%	35%	38%	42%	37%	35%

Mediaani	20-39 €	20-39 €	20-39 €	20-39 €	60-79 €	60-79 €	60-79 €	40-59 €	80-99 €	80-99 €	80-99 €	100-149 €
-----------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-----------

Jos päästöt on..	250 g/km				300 g/km			
	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008
alle 20 €	5%	4%	4%	4%	5%	4%	4%	4%
20-39 €	2%	1%	2%	2%	1%	1%	1%	1%
40-59 €	2%	1%	2%	1%	2%	1%	2%	1%
60-79 €	11%	8%	9%	8%	1%	1%	1%	1%
80-99 €	4%	5%	6%	5%	11%	8%	9%	8%
100-149 €	7%	6%	6%	8%	4%	5%	5%	5%
150-199 €	6%	7%	11%	8%	5%	5%	6%	7%
200-249 €	6%	8%	8%	7%	5%	4%	7%	7%
250-299 €	7%	6%	6%	7%	5%	7%	6%	5%
300-399 €	5%	6%	5%	8%	5%	5%	5%	6%
400-500 €	3%	3%	3%	4%	6%	5%	4%	4%
yli 500 €	3%	2%	1%	3%	11%	11%	11%	16%
En osaa sanoa	38%	42%	37%	35%	39%	42%	37%	36%

Mediaani	150-199 €	150-199 €	150-199 €	150-199 €	200-249 €	200-249 €	200-249 €	200-249 €
-----------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

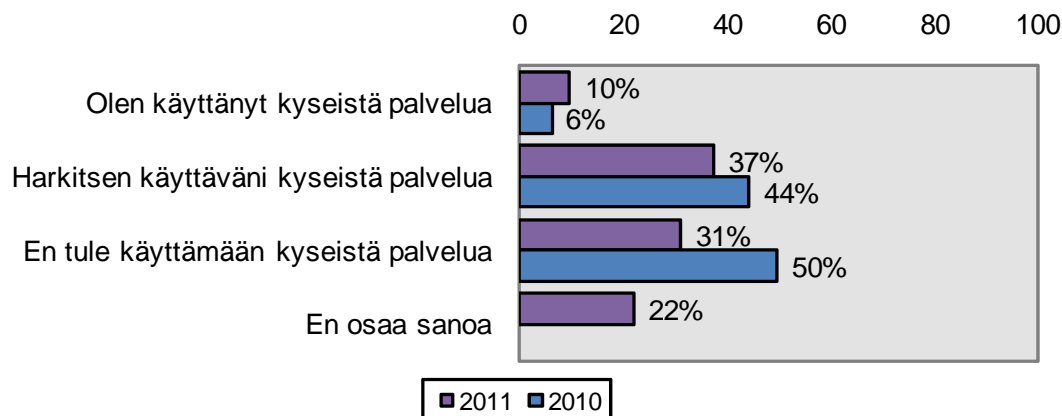
12 Verkkopalveluiden käyttäminen

Tutkimuksessa esitettiin kaksi verkkopalveluihin liittyvää kysymystä. Kaikkiaan kymmenen prosenttia totesi käyttäneensä viime vuoden aikana mahdolliseksi tullutta tapaa vastaanottaa ajoneuvoverolippu suoraan verkkopankkiin eLaskuna tai Netpostiin, mikä oli hieman enemmän kuin viimevuonna.

8 prosenttia vastaajista on tehnyt rekisteröintitoimenpiteitä Internetissä. 24 prosenttia kertoi olevansa aikeissa käyttää kyseistä palvelua.

Kuten Internetin käyttöön liittyvissä havainnoissa yleensäkin, myös tässä näyttää autoilijan koulutustasolla olevan vaikutusta mielipiteisiin ja kiinnostukseen. Iällä ei näyttänyt olevan merkitystä.

K18f. Ajoneuvoverolippu on mahdollista vastaanottaa sähköisesti suoraan verkkopankkiin eLaskuna taikka Netpostiin. Mikä seuraavista vastaa parhaiten teitä?



K18g. Rekisteröintitoimenpiteitä on mahdollista tehdä internetissä (liikennekäytöstä poisto, liikennekäyttöön otto sekä rekisteröintitodistuksen tilaaminen). Mikä seuraavista vastaa parhaiten teitä?

