

Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta 2012

Kati Valta
TNS Gallup Oy

Trafin julkaisuja
Trafi publikationer
Trafi publications

27/2012



Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta 2012

Kati Valta, TNS Gallup Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket
Helsinki Helsingfors 2012

ISBN 978-952-5893-62-5
ISSN 1799-0157

ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tehtäviin kuuluu edistää ihmiselle ja ympäristölle turvallista liikennettä. Trafi on tutkinut vuodesta 2007 autoilijoiden ympäristöasenteita sekä taloudellisen ohjauksen vaikutusta auto- ja autoiluvalintoihin. Samalla on selvitetty kiinnostusta ja valmiuksia mm. joukkoliikenteen ja sähköisten palveluiden käyttöön.

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

Helsingissä, 28. syyskuuta 2012

Katja Lohko-Soner
Johtava asiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Trafiksäkerhetsverket Trafi har som uppgift att främja trafik som är säker för människan och miljön. Trafi har sedan 2007 undersökt bilisters attityder till miljön samt effekten av ekonomisk styrning i val gällande bilar och bilism. Samtidigt har man utrett intresset och beredskaperna för bl.a. användning av kollektivtrafik och elektroniska tjänster.

TNS Gallup har genomfört denna uppföljningsundersökning, som är den femte i ordningen, på uppdrag av Trafi. Kati Valta vid TNS Gallup och Erno Aholampi vid Trafi har ansvarat för undersökningen.

Helsingfors den 28 september 2012

Katja Lohko-Soner
Ledande sakkunnig
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

One of the duties of the Finnish Transport Safety Agency (Trafí) is to promote traffic safety and environmentally friendly transport solutions. Since 2007, Trafí 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 Trafí, this follow-up survey has now been carried out for the fifth time by TNS Gallup, with the persons in charge being Kati Valta at TNS Gallup and Erno Aholammi at Trafí.

Helsinki, 28 September 2012

Katja Lohko-Soner
Senior Expert
Finnish Transport Safety Agency Trafí

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	11
5. Autoilun kustannukset.....	14
6. Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät.....	15
7. Polttoaineiden hinta ja vaikutus ajosuoritteeseen	19
8. Verotusta koskevia mielipiteitä	22
9. Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys.....	22
10. Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys.....	25
11. Valmius ympäristöystävällisempään autoiluun	28
12. Verkkopalveluiden käyttäminen.....	35

TIIVISTELMÄ

Keskimääräinen työmatkan pituus on laskenut hieman edellisestä vuodesta, mutta toisaalta kasvava trendi ei tästä vaihtelusta taitu, matka on kuitenkin pidentynyt vuoteen 2010 verrattuna. Autoilevien suomalaisten ajamassa vuotuisessa kilometrimäärässä on huomattavissa vastaavanlainen muutos. Viime vuonna se on ollut suurempi, mutta nyt taas tasoittunut ja on noin 20.000 kilometriä. Vastaajien arvioima ajoneuvon keskimääräinen kulutus (7,24 l/100 km) on korkeampi kuin viimevuonna, mutta alhaisempi kuin sitä aiempina vuosina. Diesel-autojen osuus autokannasta on jatkuvasti hieman kasvanut bensiinikäyttöisten autojen kustannuksella, tosin tässäkin kohtaa viimevuonna oli pieni piikki.

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, 17 prosenttia ei lainkaan.

Hinta on selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus. Se oli sitä jo vuonna 2008, ja on nyt yhtä tärkeä kuin viimevuonna. Tällä hetkellä 36 prosenttia uskoo sen vaikuttavan eniten valintaan. Merkki ja malli nousevat seuraavaksi tärkeimmiksi kriteereiksi.

Polttoaineen kulutuksen merkitys valintatekijänä on jälleen laskenut viimevuodesta suunnilleen vuoden 2010 tasolle. Tänä vuonna jo yli kolmannes (38 %) vastaajista kertoi, ettei ympäristöystävällisyys vaikuta lainkaan heidän auton valintaansa.

Naisille hinnalla on hieman suurempi merkitys kuin miehille, miehillä korostuu merkki ja malli. Hinta merkitsee eniten nuorimmalle ryhmälle (18-24 -vuotiaat), samoin ulkonäkö ja varustetaso. Yli 50 -vuotiaille turvallisuudella on suuri merkitys. Yli 60 -vuotiaita kiinnostaa myös merkki ja malli. Mitä enemmän taloudessa on perheenjäseniä, sitä merkittävämpään rooliin auton koko ja tilat nousevat valintatilanteessa. Yksin asuvat sekä toisaalta suuret perheet (perheenjäseniä 5 tai enemmän) korostavat keskimääräistä enemmän auton hintaa.

Autoilun arvioidut eri kustannukset lukuun ottamatta veroja ja osamaksuja ovat kohonneet edellisvuodesta. Vastaajajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 206 € eli 10 euroa suurempi kuin 2011. Toisaalta sekä sopivana pidetty että tietynlainen ”kipurajakustannuskin” arvioitiin nyt hieman suuremmaksi kuin vuosi sitten. Saman voi todeta vakuutusmaksuista, tosin maksut ovat nousseet jopa 23 euroa.

Vastaajien arvioimat maksetut verot ja käsitys sopivasta veron määrästä ovat laskeneet. Myös arviot maksimiverosta ovat nyt hieman viime vuotta matalammat. Osamaksuja ollaan valmiita maksamaan jonkin verran enemmän kuin aiemmin, tosin vastaajien arvio maksamistaan osamaksuista on laskenut. Huoltojen ja varaosien suhteen maksimi on jo saavutettu, nyt sopivat ja maksimi maksut arvioidaan alemmiksi kuin vuonna 2011.

CO2 – merkin tunteminen on edelleen 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 (57 %) 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 (60 %) miehistä maksaisi 500 euroa tai enemmän. Tosin myös naisista jo puolet (55 %) olisi tähän valmiita. Yhteensä 34

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 ja biopolttoaineiden hinta ovat myös suosittuja tapoja.

Aiempien vuosien tapaan erityisesti naiset, nuoret sekä pienituloiset suosivat julkisen liikenteen tukemista. Erityisesti yli 50 -vuotiaat kannattavat ajoneuvoveron porrastusta. Tietullit ovat esimerkki keinosta, mikä saa yhtä vähän tukea kaikissa tutkituissa väestöryhmissä.

Polttoaineen tulisi maksaa ainakin 2,70 € litralta, autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta edelliseen vuoteen on noin +22 senttiä/l. Ajosuoritetta kasvattava litrahinta puolestaan olisi 1,37 € litralta. Se on noin 16 senttiä korkeampi kuin vuosi sitten.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,226 euroa, kun se vuosi sitten oli 1,211 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis pysynyt lähes ennallaan. Dieselille sopiva litrahinta on 1,151 euroa. Vuosi sitten vastaava summa oli 97,4 senttiä. Sopivana pidettävä diesellitran hinta on siis noussut noin 18 senttiä.

Useimmat (59 %) kertoivat ajavansa yhtä paljon kuin aikaisemmin. Ajamistaan vähentäneitä (yhteensä 28 %) on kuitenkin enemmän kuin sitä lisänneitä (yhteensä 12 %). Yli 60-vuotiaat ovat vähentäneet autoiluaan keskimääräistä enemmän vuoden aikana. Heistä 39 prosenttia oli ajanut aikaisempaa vähemmän.

Huomattavasti eniten ajosuorituksen muutokseen on vaikuttanut edelleen polttoaineen hinta (33 %), tosin vähemmän kuin viimevuonna. Seuraavaksi eniten on vaikuttanut huoli ympäristöstä sekä julkiseen liikenteeseen siirtyminen (molemmissa 6 %).

Suurin osa vastaajista (69 %) on sitä mieltä, ettei uusien autojen hinnassa oleva hiilidioksidipäästöön perustuvan autoveron nouseminen vaikuttanut heidän ostokäyttäytymiseensä. Toisaalta 17 % vastaajista on sitä mieltä, että tulevaisuudessa vaikuttaa, koska hankkii silloin vähemmän kuluttavan ja siksi edullisemman auton.

Ajoneuvoveron perusveron muutos ympäristöperustaiseksi tullee jonkin verran vaikuttamaan tulevaisuudessa tehtäviin autovalintoihin. Vajaan puolen vastaajista mielestä näin tapahtuu. Tosin melko suuri osa vastaajista (38 %) arveli, että vaikutusta on jonkin verran eli myös muut seikat vaikuttavat valintaa jatkossakin.

Hinta on edelleen selvästi tärkein tekijä vastaajien näkökulmasta, sen merkitys on pysynyt käytännössä samana verrattuna vuoden takaiseen. Ympäristöystävällisyys / matalat päästöarvot eivät herätä juuri kiinnostusta myöskään mainonnassa, eivät myöskään teho / suorituskyky.

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 reilulle kymmenesosalle mieleen vähäpäästöisyyden. Noin joka neljännelle merkki kertoo ympäristöystävällisyydestä.

Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on lähes yhtä vähäistä kuin vuosi sitten. Yli kaksi kolmesta tutkimukseen osallistuneesta ei muistanut yhtäkään merkkiä. Yhden merkin mainontaa muisti 15 prosenttia, 14 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.

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 70 prosenttia ei haluaisi siirtyä työmatkoilla julkisen liikenteen käyttöön ja 33 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 13 prosenttia autoilijoista eli lähes yhtä suuri joukko kuin aiempinakin tutkimusvuosina.

Tutkimuksessa esitettiin neljä verkkopalveluihin liittyvää kysymystä. Vain 17 % vastaajista oli tietoisia internetistä löytyvästä Eko Trafi -valintaoppaasta, heistä kuitenkin 20 % oli käyttänyt sitä. Jopa 46 % palvelusta tietoisista oli sitä mieltä, että vaikkei vielä ollut sitä käyttänytkään, aikoi käyttää tulevaisuudessa. Toisaalta 26 % ei aikonut käyttää tulevaisuudessakaan.

Kaikkiaan kaksitoista prosenttia totesi käyttäneensä viime vuoden aikana mahdolliseksi tullutta tapaa vastaanottaa ajoneuvoverolippu suoraan verkkopankkiin eLaskuna tai Netpostiin. Määrä on siis kasvanut edelleen aiemmista vuosista.

13 prosenttia vastaajista, eli enemmän kuin viime vuonna, on tehnyt rekisteröintitoimenpiteitä Internetissä. 22 prosenttia kertoi olevansa aikeissa käyttää kyseistä palvelua.

SAMMANFATTNING

Den genomsnittliga längden på arbetsresor har minskat något från föregående år, men denna variation bryter inte den övergripande växande trenden, då längden på resan har ökat jämfört med 2010. En motsvarande förändring kan observeras i det årliga kilometerantalet som finländska bilister kör. Kilometerantalet var större förra året, men har nu stabiliserats till ungefär 20 000 kilometer. Den genomsnittliga bränsleförbrukningen enligt de svarandes uppskattning (7,24 l/100 km) var högre än förra året, men lägre än under åren innan. Andelen dieselbilar i bilparken har ökat kontinuerligt på bekostnad av bensindrivna bilar, även om det också i detta fall förekom en liten topp förra året.

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. Lite fler än varannan bilist åker kollektivt mer sällan än 1–2 gånger per månad, och 17 procent åker aldrig kollektivt.

Priset är den klart viktigaste egenskapen vid valet av bil. Det var den viktigaste faktorn redan 2008, och är nu lika viktig som förra året. För närvarande anser 36 procent att priset är den viktigaste faktorn vid valet av bil. De näst viktigaste kriterierna är bilens märke och modell.

Bränsleförbrukningens betydelse som faktor i valet har sjunkit från förra året till ungefär samma nivå som 2010. Även i år angav cirka en tredjedel av de svarande (38 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 märke och modell. Priset betyder mest för den yngsta gruppen (personer mellan 18 och 24 år), liksom utseende och utrustningsnivå. För personer över 50 år har säkerheten stor betydelse. Personer över 60 år är också intresserade av bilens märke och modell. Ju fler familjemedlemmar det finns i hushållet, desto viktigare är bilens storlek och utrymmen vid valet av bil. Personer som bor ensamma, men också stora familjer (med 5 eller flera familjemedlemmar) betonar bilens pris mer än genomsnittet.

De uppskattade kostnaderna för bilåkning, förutom skatter och avbetalningar, har ökat från året innan. Den genomsnittliga månatliga bränslekostnaden för de svarande uppgick till 206 euro, dvs. 10 euro högre än 2011. 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 om premierna hade stigit med upp till 23 euro.

De svarandes uppskattning av betalda skatter och uppfattning om ett lämpligt skattebelopp har sjunkit. De svarandes uppskattningar av maximiskatten var också något lägre än för ett år sedan. Man är beredd att betala något högre avbetalningar än tidigare, men å andra sidan har de svarandes uppskattning av de avbetalningar de betalat sjunkit. I fråga om service och reservdelar har man redan uppnått maximigränsen, och nu uppskattar man det belopp som anses vara lämpligt och maximibeloppet lägre än år 2011.

Kännedomen om CO₂-märket har förbättrats något från tidigare. 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 (57 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 (60 procent) skulle betala 500 euro eller mer. Å andra sidan skulle redan hälften (55 procent) av kvinnorna vara

beredda till detta. Sammanlagt 34 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. Att stödja kollektivtrafik och prissättningen av biobränslen är också populära sätt.

I likhet med tidigare år förespråkade särskilt kvinnor, unga och låginkomsttagare stöd till kollektivtrafiken. I synnerhet personer över 50 år understöder en graderad fordonsskatt. Vägtullar är ett exempel på metoder som får lika litet stöd i alla undersökta befolkningsgrupper.

Bränslet borde kosta åtminstone 2,70 euro per liter innan bilisterna började minska på sitt bilkörande. Förändringen till året innan är cirka +22 cent per liter. Ett literpris som skulle öka körprestationen vore 1,37 euro per liter. Beloppet är cirka 16 cent högre än för ett år sedan.

Ett lämpligt literpris för bensin är nu 1,226 euro mot 1,211 euro för ett år sedan. Bilisterna anser således att ett lämpligt literpris ligger kvar på nästan samma nivå som tidigare. Det lämpliga literpriset för diesel är 1,151 euro mot 97,4 cent för ett år sedan. Det lämpliga literpriset enligt bilisterna har således stigit med ungefär 18 cent.

De flesta (59 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 12 procent). Personer över 60 år har minskat på sitt körande mer än genomsnittet under året. Av dem körde 39 procent mindre än tidigare.

Bränslepriset är fortfarande den klart viktigaste faktorn som påverkar förändringen av körprestationen (33 procent), vilket visserligen är mindre än för ett år sedan. Den näst viktigaste faktorn är oron för miljön samt övergång till kollektivtrafik (båda 6 procent).

Största delen av de svarande (69 procent) anser att bilskatten som baseras på koldioxidutsläpp i priset på nya bilar inte har inverkat på deras köpbeteende. Å andra sidan anser 17 procent av de svarande att detta kommer att ha en inverkan i framtiden, eftersom de då kommer att skaffa en bil med lägre förbrukning och som därför är förmånligare.

Förändringen av fordonsskattens grundskatt så att den bygger på miljövänlighet torde komma att påverka bilvalen i framtiden. Ungefär hälften av de svarande anser att detta kommer att ske. En relativt stor del av de svarande (38 procent) ansåg visserligen att detta endast kommer att påverka valen i viss utsträckning, vilket innebär att även andra faktorer fortsättningsvis påverkar valet.

Priset är fortfarande den klart viktigaste faktorn ur de svarandes perspektiv. Prisets betydelse har i praktiken varit oförändrat jämfört med året innan. Inte heller inom reklamen väcker miljövänlighet och låga utsläppsvärden eller effekt och prestanda 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 drygt en tiondel 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. Över två av tre av dem som deltog i undersökningen kom inte ihåg ett enda märke. Sammanlagt 15 procent kom ihåg ett märke, medan 14 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.

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 70 procent av de svarande vill inte börja åka kollektivt till och från jobbet, och 33 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 13 procent av bilförarna har övervägt att skaffa ett miljövänligare fordon, dvs. nästan lika många som under de föregående åren.

I undersökningen ställdes fyra frågor om webbtjänster. Endast 17 procent av de svarande var medvetna om valguiden Eko Trafi, som finns på internet. Dock hade 20 procent av de svarande använt tjänsten. Hela 46 procent av dem som var medvetna om tjänsten ansåg att de kommer att använda tjänsten i framtiden, även om de inte ännu hade använt den. Å andra sidan ansåg 26 procent att de inte kommer att använda tjänsten.

Totalt tolv procent av de svarande meddelade att de utnyttjat den i fjol införda möjligheten att få fordonsskattesedeln direkt till nätbanken som eRäkning eller till Netposti. Antalet har således ökat något från föregående år.

Sammanlagt 13 procent av de svarande, dvs. något fler än ifjol, har gjort registreringsåtgärder på internet medan 22 procent angav att de har för avsikt att använda denna tjänst.

ABSTRACT

The average distance of the Finnish commute has decreased slightly from last year, but this does not yet turn the overall trend: compared to 2010, the distance people commute has increased. A similar change can be detected in the number of kilometres driven by Finnish motorists. It was slightly higher last year, but the growth has now stabilised, settling at around 20,000 kilometres. The average fuel consumption (7.24 l/100 km) estimated by the respondents is higher than last year, but lower than in the earlier years. The share of diesel-fuelled cars has continued to increase slightly at the expense of petrol-fuelled cars, although last year a minor peak could be detected in this respect as well.

The clear majority of respondents own their own car, with fewer than one in six having purchased their car through hire purchase. There has been no change in the use of public transport during the year. A little over half of all motorists use public transport fewer than 1 to 2 times per month, while 17 per cent use no public transport at all.

Price is by far the most important criterion when choosing a car. This was the case already in 2008, and is now considered as important as last year, with 36 per cent saying price is the most important criterion. Make and model are the second and third most important criteria.

The importance of fuel consumption as a criterion for choosing a car has decreased from last year to the same level as in 2010. This year more than one-third (38%) of all respondents said that environmental friendliness has no bearing on their choice of car.

Women regard price as being slightly more important than men, while men emphasise make and model. For the youngest age group (18 to 24-year-olds), price is the most important criterion, along with appearance and standard of equipment. For the over-50s, safety is of great importance. Those over 60 are also interested in make and model. When choosing a car, size and spaciousness increase in importance with the size of the family. Single-person households and large families (with 5 members or more) stress the importance of price more than average.

The estimated costs of motoring, excluding taxes and hire purchase costs, have gone up from last year. The average monthly fuel cost among the respondents was €206, which is up by €10 from 2011. On the other hand, both the threshold cost and the cost considered suitable were now estimated slightly higher than one year ago. The same conclusion can be drawn on the opinions concerning insurance premiums, which have gone up by as much as €23.

Respondents' estimates of taxes paid and of the suitable amount of tax have decreased. The estimates of the maximum tax level are also somewhat lower than last year. Respondents are prepared to pay somewhat greater hire purchase costs than before, although the estimated amount of hire purchase costs paid has decreased slightly. As regards servicing and spare parts, the maximum level has already been reached. The estimates of the suitable and the maximum amounts were lower than in 2011.

Awareness of the CO₂ label continued to increase slightly from the previous figures. Men continue to have a higher awareness of the label than women.

The amount of vehicle tax per year at which motorists begin to consider giving up their private car has gone up. More than half of motorists (57%) are already 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 (60%) would already be prepared to pay €500 or more. On the other hand, more than half of women (55%) would also be prepared to do so. Altogether, 34 per cent of men would rather pay €1,000 or more on vehicle tax per year than give 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 and biofuel price are also popular means.

As in previous years, the subsidising of public transport is favoured by women, young people and those on low incomes. The staggering of vehicle tax is particularly favoured by the over 50s. Road pricing is an example of a means that received equally low support across all the population groups studied.

Fuel would need to cost at least €2.70 per litre before motorists started cutting back on motoring, an increase of around 22 cents per litre over the previous year. For motorists to start driving more, fuel would need to cost €1.37 per litre, which is approximately 16 cents more than one year ago.

The suitable price per litre of petrol is now €1.226, compared to €1.211 a year ago. In other words, the price a motorist considers suitable has remained almost the same. The suitable price per litre of diesel is now €1.151, while the same figure last year was 97.4 cents. In other words, the suitable price per litre for diesel has gone up by ca. 18 cents.

Most respondents (59%) said that they drive as much as before. However, there were more respondents who now drive less (28% total) than there were those who now drive more (12% total). Over 60-year-olds cut back on driving more than average last year, with 39 per cent driving less than before.

The greatest changes in distance travelled were again brought about by fuel price (33%), although to a lesser degree than last year. The factors with the second highest influence were concern for the environment and switching over to public transport (6% each).

The majority of respondents (69%) are of the opinion that the rise in vehicle tax based on carbon dioxide emissions included in the price of new cars has not affected their buying behaviour. On the other hand, 17% of the respondents are of the opinion that in the future it will have an effect, since they then intend to purchase a car with lower consumption, and therefore a lower price.

Changes in vehicle taxation towards environment-based taxation is likely to have an impact on car choice in the future, with just under half of the respondents agreeing with this. However, quite large share of the respondents (38%) agreed that this will have some impact, but other factors will also continue to affect their car choice.

Price remains the most important factor for the respondents, although its importance has remained practically the same as last year. Environmental friendliness/low emissions are also not of great interest in the field of car advertisements, nor output/performance.

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.

Slightly more than one in ten 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 it was a year ago. More than two in

three respondents could not recall a single car manufacturer that had advertised their cars as being environmentally friendly, with 15 per cent recalling one manufacturer and 14 per cent recalling several manufacturers. Respondents would like to see price emphasised in particular in car advertisements. Motorists would also like to see more emphasis placed on fuel consumption and environmental friendliness.

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, 70 per cent would prefer not to switch over to public transport for commuting; 33 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 13 per cent of motorists, a figure almost unchanged compared to previous years.

The study also contained four questions relating to online services. Only 17% of the respondents were aware of the Eko Trafi selection guide available on the Internet, but still 20% of them had used it. As many as 46% of those aware of the service were of the opinion that even though they had not yet used it, they intended to do so in the future. On the other hand, 26% had no intention to use the service.

A total of 12% of respondents said they had taken advantage of the opportunity introduced last year to receive vehicle tax invoices directly to their online bank (eLasku) or through Netposti. In other words, their number has continued to grow from previous years.

13% of respondents – a higher number than last year – had performed registration-related tasks online, while 22 per cent said that they intend to use the service.

1 Tutkimuksen toteutus ja tavoitteet

TNS Gallup Oy on tehnyt tämän tutkimuksen Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín toimeksiannosta. Kyseessä on seurantatutkimus vuosina 2007 – 2011 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 hinnanmuutosten vaikutuksia auton käyttöön,
- selvittää, paljonko kansalaiset olisivat valmiita maksamaan ympäristöystävällisestä autosta verrattuna vastaavanlaiseen, mutta ei niin ympäristöystävälliseen,
- verrata tuloksia neljän edellisen vuoden tulokseen.

Kohderyhmä, otanta- ja tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen kohderyhmän muodostavat mannersuomalaiset 18–65-vuotiaat autoilevat henkilöt. Tutkimus toteutettiin TNS Gallup Forumissa kesäkuussa 2012. Gallup Forum on aktiiviväestöä edustava Internet-paneeli. Tuloksia tarkastellaan kokonaistasolla sekä taustamuuttujittain.

Tutkimukseen osallistui 1.378 vastaajaa. Tilastollinen virhemarginaali on keskimäärin $n. \pm 2,6$ prosenttiyksikköä suuntaansa.

2 Vastaajakunnan taustat

Alla olevassa ja seuraavan sivun taulukoissa on esitelty vuosien 2008, 2009, 2010, 2011 ja kyseessä olevan vuoden 2012 tutkimuksen vastaajakunnan rakennetta. Vastaajajoukossa on tänä vuonna tasaisesti eri ikäluokat edustettuina, 18 - 25 -vuotiaat hieman aliedustettuina. Enemmistö vastaajista kuuluu yhden tai kahden hengen talouksiin. Pääpiirteissään aineiston rakenne on varsin samantyyppinen kuin aikaisemmissa tutkimuksissa.

	v. 2012 N=1378	v. 2011 N=1045	v. 2010 N=1154	v. 2009 N=1022	v. 2008 N=1050
<u>SUKUPUOLI</u>					
Nainen	45%	46%	48%	47%	49%
Mies	55%	54%	52%	53%	51%
<u>IKÄ</u>					
18-25 v	2%	7%	6%	5%	8%
25-34 v	12%	13%	14%	18%	20%
35-49 v	34%	31%	34%	33%	40%
50-60 v	34%	31%	31%	30%	25%
60+	18%	19%	15%	14%	7%
<u>TALOUDEN KOKO</u>					
1 henkilö	20%	18%	15%	17%	15%
2 henkilöä	44%	43%	42%	43%	38%
3 henkilöä	15%	15%	18%	15%	16%
4 henkilöä	14%	15%	16%	16%	21%
5 tai enemmän	7%	9%	9%	9%	10%
<u>LAPSIA</u>					
1 lapsi	13%	14%	16%	15%	16%
2-3 lasta	17%	19%	21%	20%	27%
4+	1%	2%	2%	3%	2%
Ei lapsia	69%	65%	60%	62%	55%
<u>KOULUTUS</u>					
Peruskoulu, kansakoulu, keskikoulu	8%	10%	10%	10%	8%
Ammatillinen perustutkinto, ammattikoulu	20%	22%	20%	20%	21%
Ylioppilas	9%	10%	9%	9%	11%
Opistoasteen ammatillinen tutkinto	27%	24%	26%	26%	21%
Ylempi opistoaste, AKK-tutkinto, alempi korkeakoulututkinto	19%	20%	19%	19%	20%
Yliopiston ja korkeakoulun ylempi akateeminen tutkinto	17%	15%	16%	16%	17%
Muu	%	%	1%	1%	1%

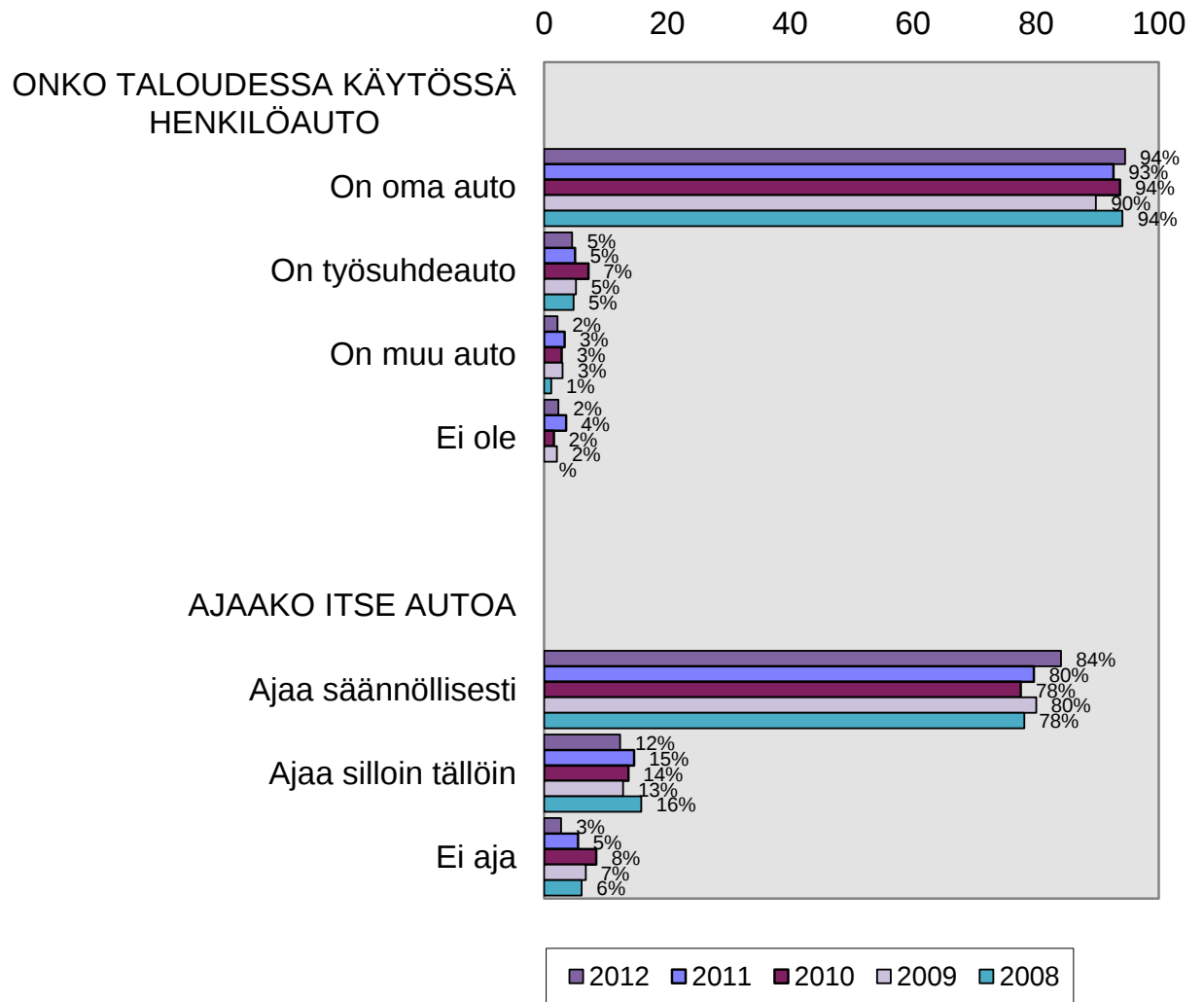
	v. 2012 N=1378	v. 2011 N=1045	v. 2010 N=1154	v. 2009 N=1022	v. 2008 N=1050
<u>ONKO TÖISSÄ</u>					
<i>Kyllä, olen ansiotyössä tai tilapäisesti poissa</i>	70%	68%	78%	78%	81%
<i>En</i>	28%	31%	22%	21%	18%
<i>En halua vastata</i>	1%	1%	%	1%	1%
<u>AMMATTIRYHMÄ</u>					
<i>Johtavassa asemassa toisen palveluksessa</i>	4%	4%	4%	4%	2%
<i>Ylempi toimihenkilö</i>	16%	15%	17%	18%	20%
<i>Alempi toimihenkilö</i>	18%	15%	16%	20%	18%
<i>Työntekijä</i>	26%	26%	26%	28%	33%
<i>Yrittäjä tai yksityinen ammatinharjoittaja</i>	5%	5%	6%	6%	4%
<i>Maatalousyrittäjä</i>	1%	2%	1%	1%	%
<i>Työtön</i>	6%	7%	6%	3%	2%
<i>Koululainen tai opiskelija</i>	3%	4%	%	5%	7%
<i>Eläkeläinen</i>	16%	17%	13%	11%	8%
<i>Kotiäiti tai koti-isä</i>	1%	1%	1%	1%	2%
<i>Muu</i>	5%	5%	3%	2%	3%
<u>Talouden bruttotulot / vuodessa</u>					
<i>alle 15.000 euroa</i>	5%	5%	4%	4%	6%
<i>15.001-25.000 euroa</i>	7%	7%	7%	7%	8%
<i>25.001-35.000 euroa</i>	12%	13%	13%	12%	13%
<i>35.001-45.000 euroa</i>	14%	14%	14%	17%	16%
<i>45.001-55.000 euroa</i>	13%	16%	14%	18%	16%
<i>55.001-85.000 euroa</i>	28%	24%	23%	23%	23%
<i>Yli 85.000 euroa</i>	12%	11%	13%	10%	10%
<i>En osaa sanoa/halua sanoa</i>	9%	9%	11%	9%	9%
<u>Lääni</u>					
<i>Etelä-Suomi</i>	42%	40%	39%	41%	46%
<i>Länsi-Suomi</i>	36%	34%	36%	33%	33%
<i>Itä-Suomi</i>	11%	13%	12%	11%	10%
<i>Oulu</i>	8%	9%	8%	10%	8%
<i>Lappi</i>	2%	4%	3%	4%	3%

3 Talouden autoiluun liittyvät taustat

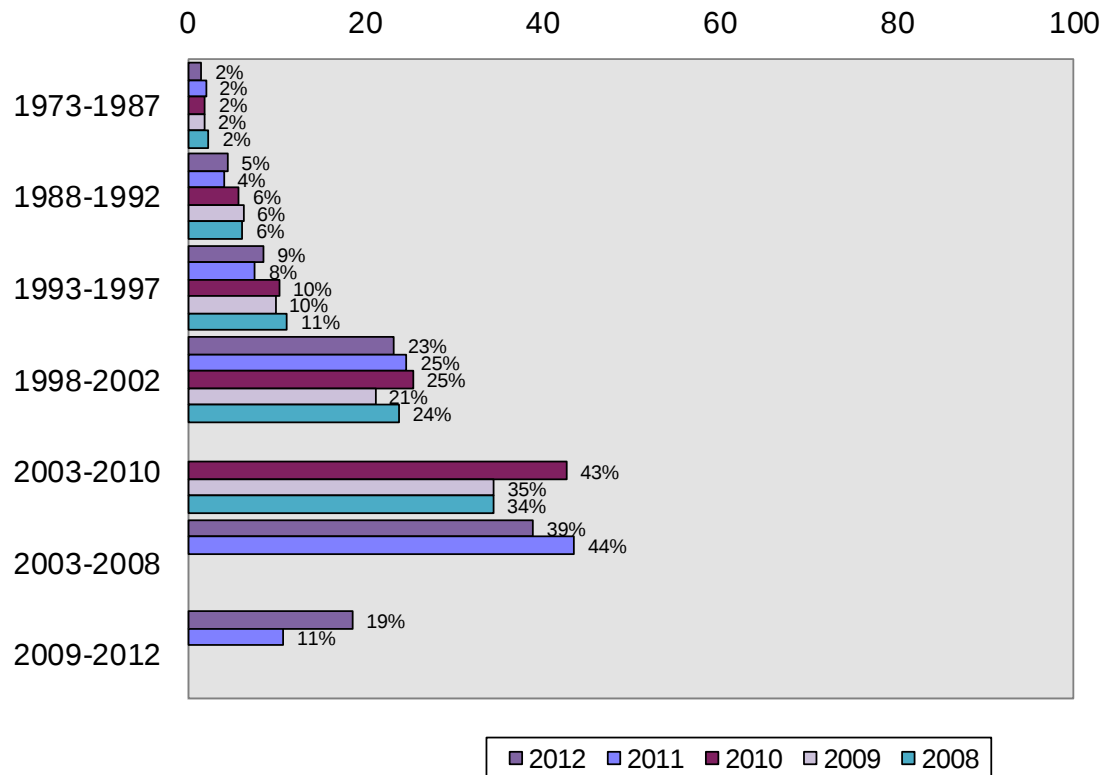
Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoiluun liittyvät taustat. Useammassa kuin yhdeksässä vastaajataloudessa kymmenestä on käytössä oma auto. Työsuhdeautojen osuus on nyt pysynyt koko lailla ennallaan.

Keskimääräinen työmatkan pituus on laskenut hieman edellisestä vuodesta, mutta toisaalta kasvava trendi ei tästä vaihtelusta taitu, matka on kuitenkin pidentynyt vuoteen 2010 verrattuna. Samanlainen trendi on edelleen huomattavissa myös matkan kestossa, vaikka viimevuonna siinä olikin pieni piikki. Ero molemmissa verrattuna viimevuoteen mahtuu virhemarginaaliin. Autoilevien suomalaisten ajamassa vuotuisessa kilometrimäärässä on huomattavissa vastaavanlainen muutos. Viime vuonna se on ollut suurempi, mutta nyt taas tasoittunut ja on noin 20.000 kilometriä. Vastaajien arvioima ajoneuvon keskimääräinen kulutus (7,24 l/100 km) on korkeampi kuin viimevuonna, mutta alhaisempi kuin sitä aiempina vuosina.

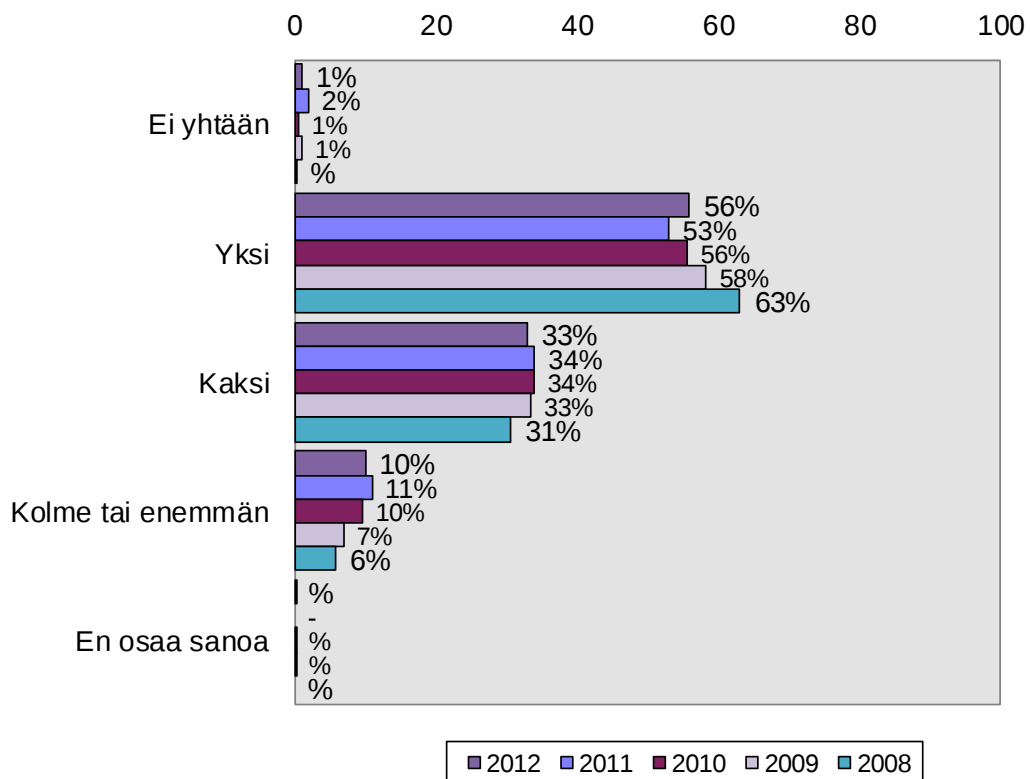
Diesel-autojen osuus autokannasta on jatkuvasti hieman kasvanut bensienikäyttöisten autojen kustannuksella, tosin tässäkin kohtaa viimevuonna oli pieni piikki. Tällä hetkellä jo noin kolmannes autoista on dieselkäyttöisiä. Hybrideiden osuus on edelleen erittäin marginaalinen. Vastaajakunnassa selvä enemmistö omistaa autonsa kokonaan. Kaikkiaan 15 prosenttia eli yhtä moni kuin vuosi sitten on hankkinut autonsa osamaksulla. Julkisen liikenteen käyttö on kokonaisuudessaan samalla tasolla kuin 2011.



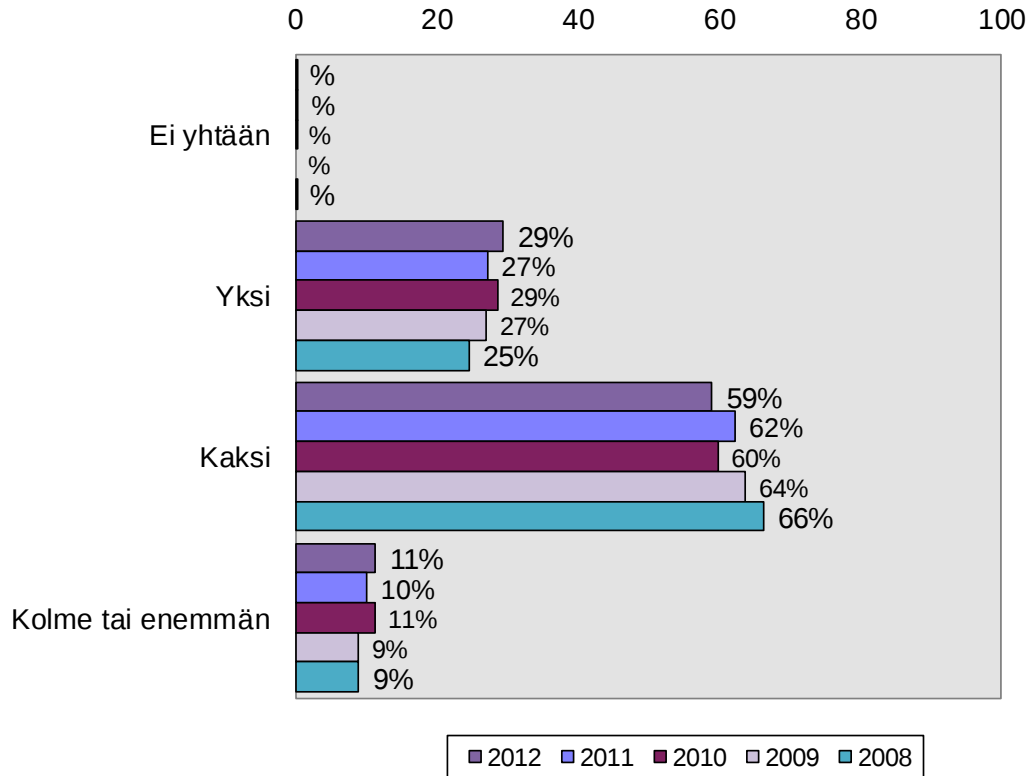
Auton vuosimalli, jolla ajat yleensä?



Kuinka monta henkilö- tai pakettiautoa taloudella on?

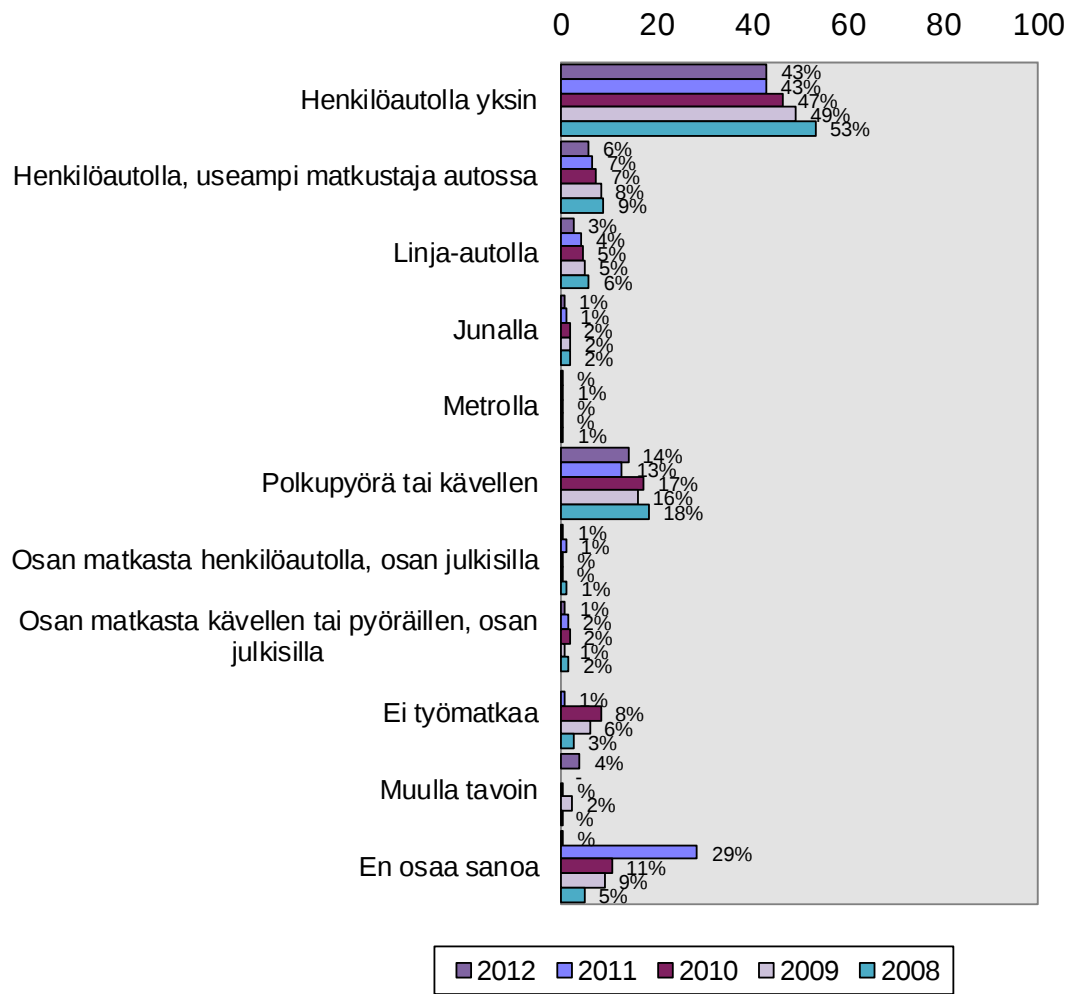


Kuinka monta ajokortin omistavaa henkilöä taloudessanne on?

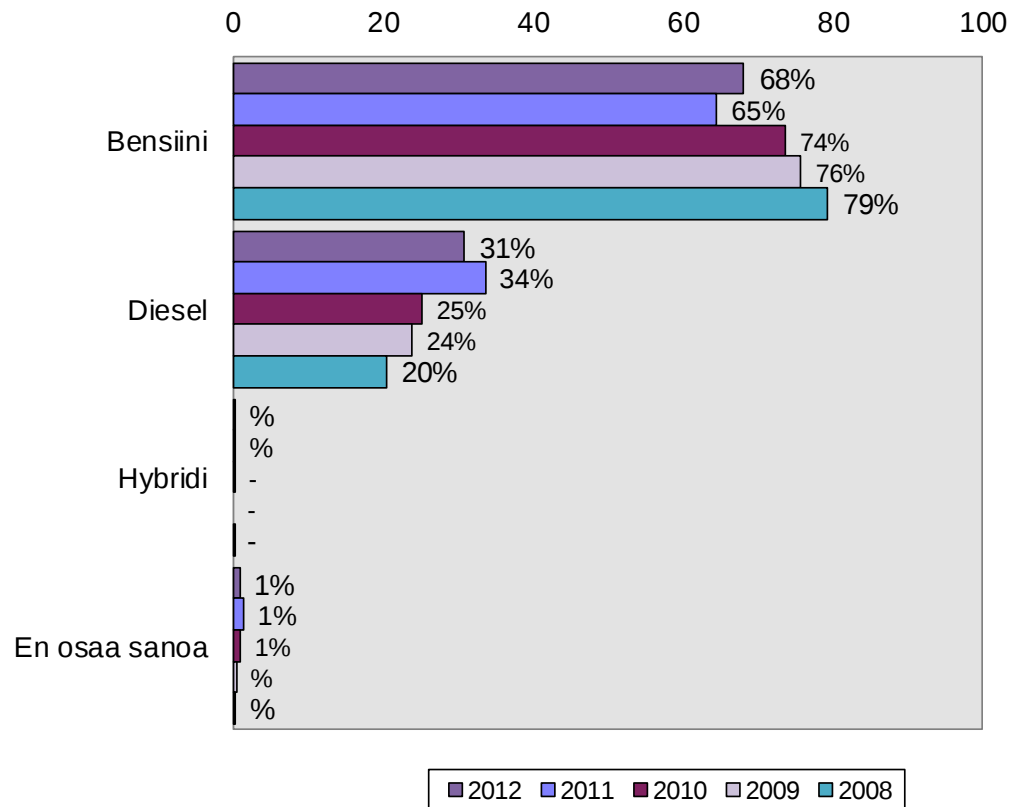


	2012	2011	2010	2009	2008
Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne pituudeltaan? (km)	34,85	36,73	32,76	29,56	26,09 km
Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne kestoaltaan? (min)	37,5	39,93	36,16	32,48	32,36 minuuttia
Kuinka monta kilometriä ajat wudessa?	19700	25832	18911	18334	17928 km
Paljonko arwoisitte oman autonne kulutuksen olevan?	7,24	6,89	7,35	7,27	7,43 dl / 100 km

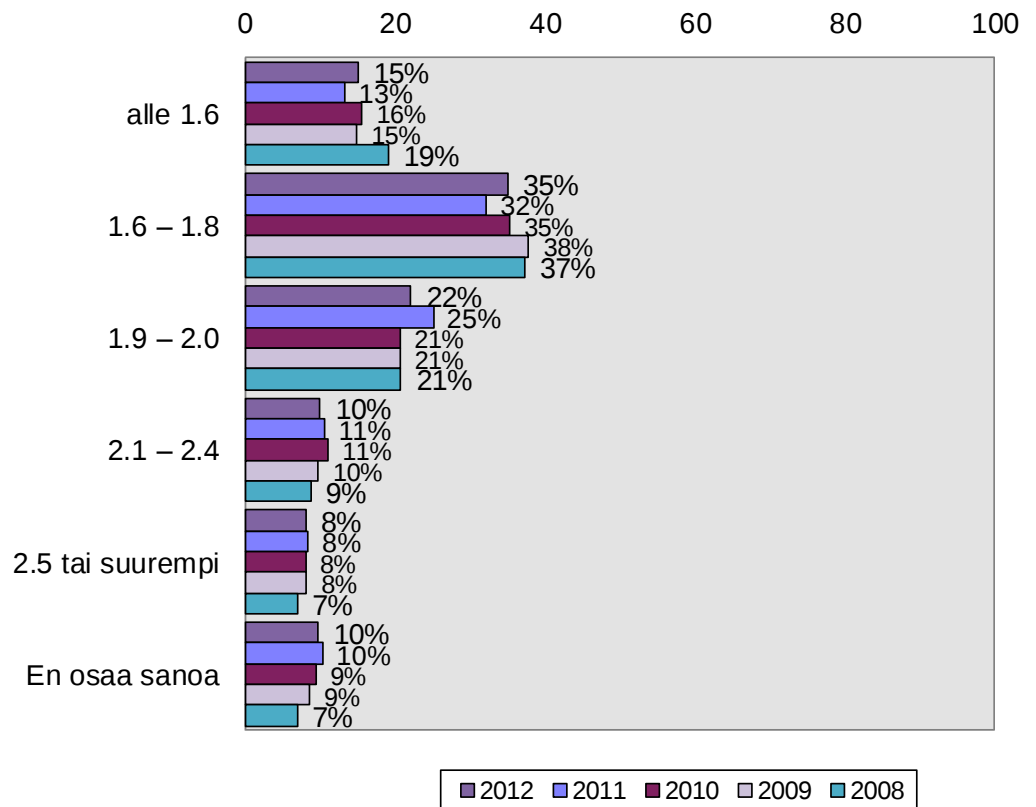
Miten yleensä kuljette työmatkanne?



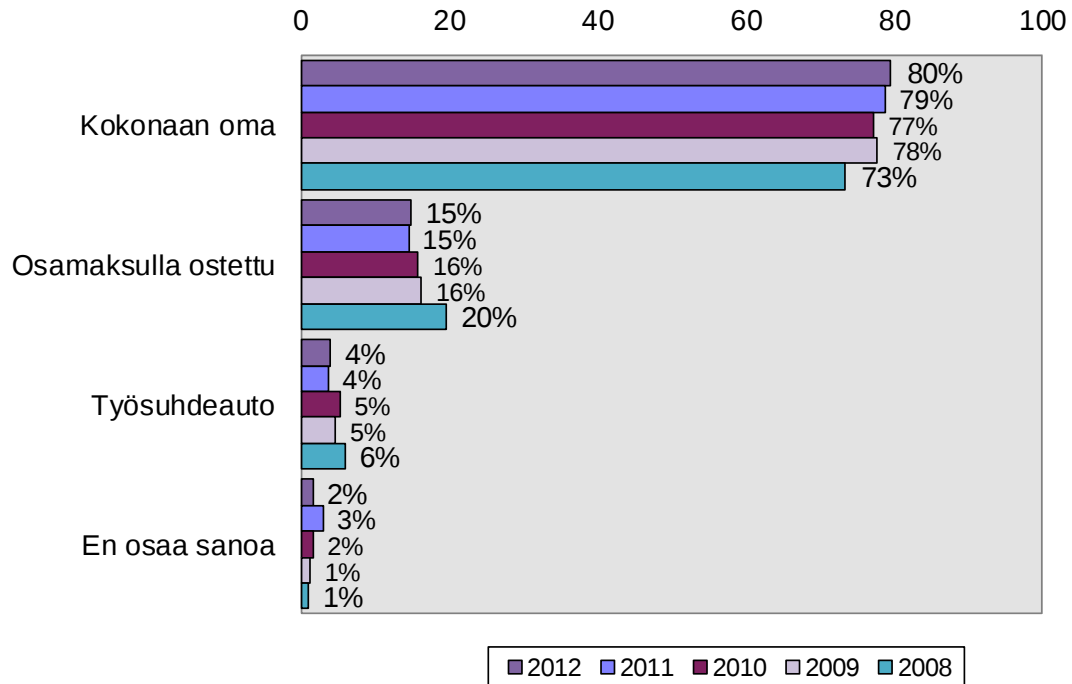
Mikä on eniten käyttämäne auton polttoaine...



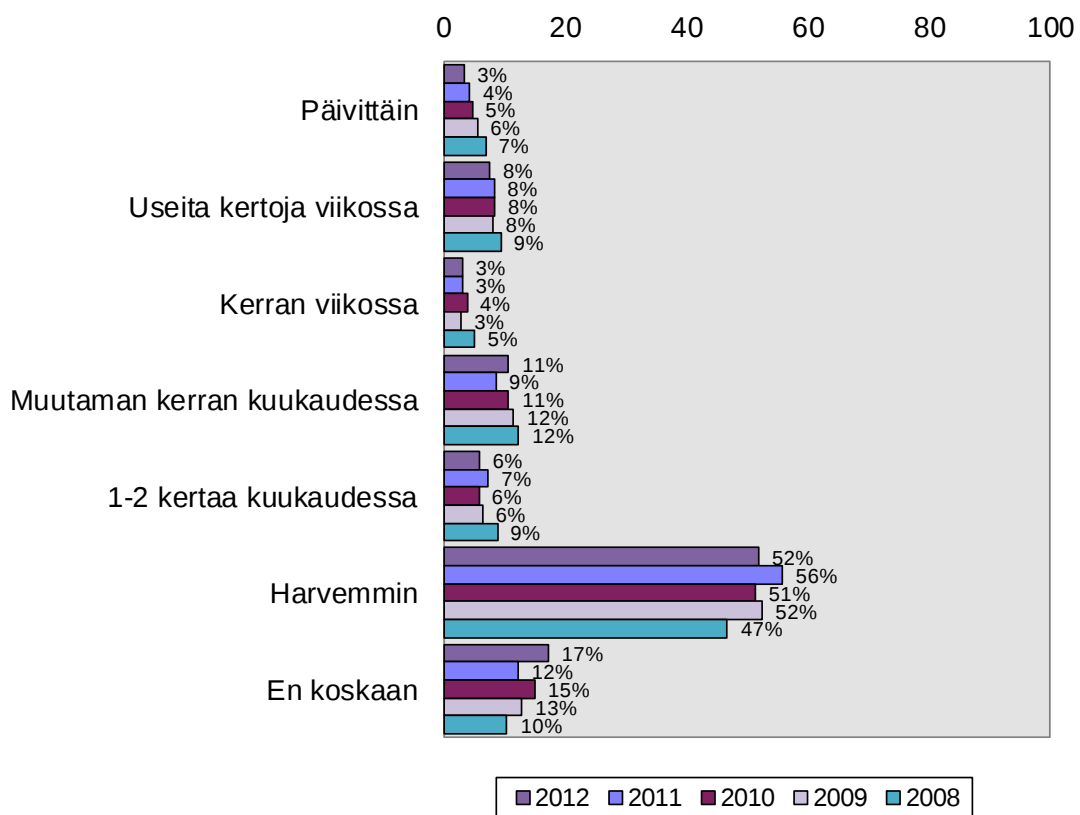
Mikä on eniten käyttämäne auton moottoritilavuus... (litraa)



Onko taloutenne pääasiallisesti käyttämänne ajoneuvo...



Paljonko/kuinka usein käyttää julkista liikennettä?



4 Auton valintaan liittyvät tekijät

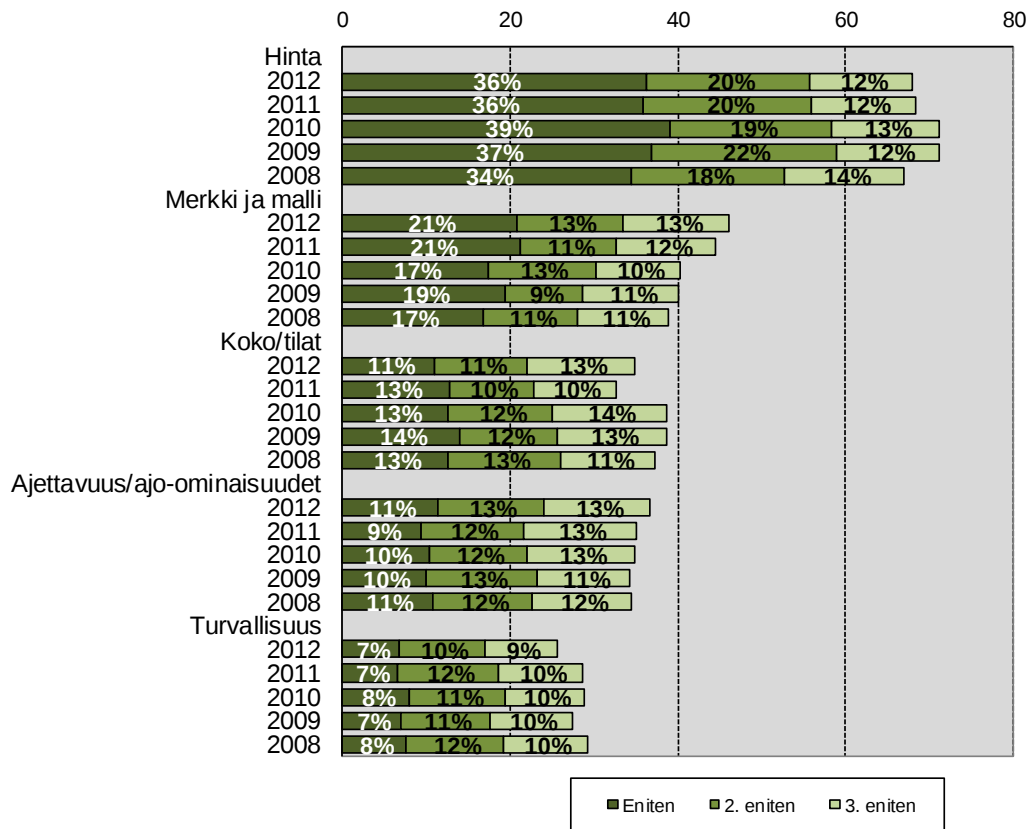
Hinta on selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus. Se oli sitä jo vuonna 2008, ja on nyt yhtä tärkeä kuin viimevuonna. Tällä hetkellä 36 prosenttia vastaajista uskoo sen vaikuttavan eniten valintaan.

Merkki ja malli nousevat seuraavaksi tärkeimmäksi, kun tarkastellaan eniten vaikuttavia asioita. Kolmantena tulee auton koko ja tilat. Myös ajettavuuden ja ajo-ominaisuuksien merkitys on kohtalainen asiaa tällä tavalla tarkasteltuna.

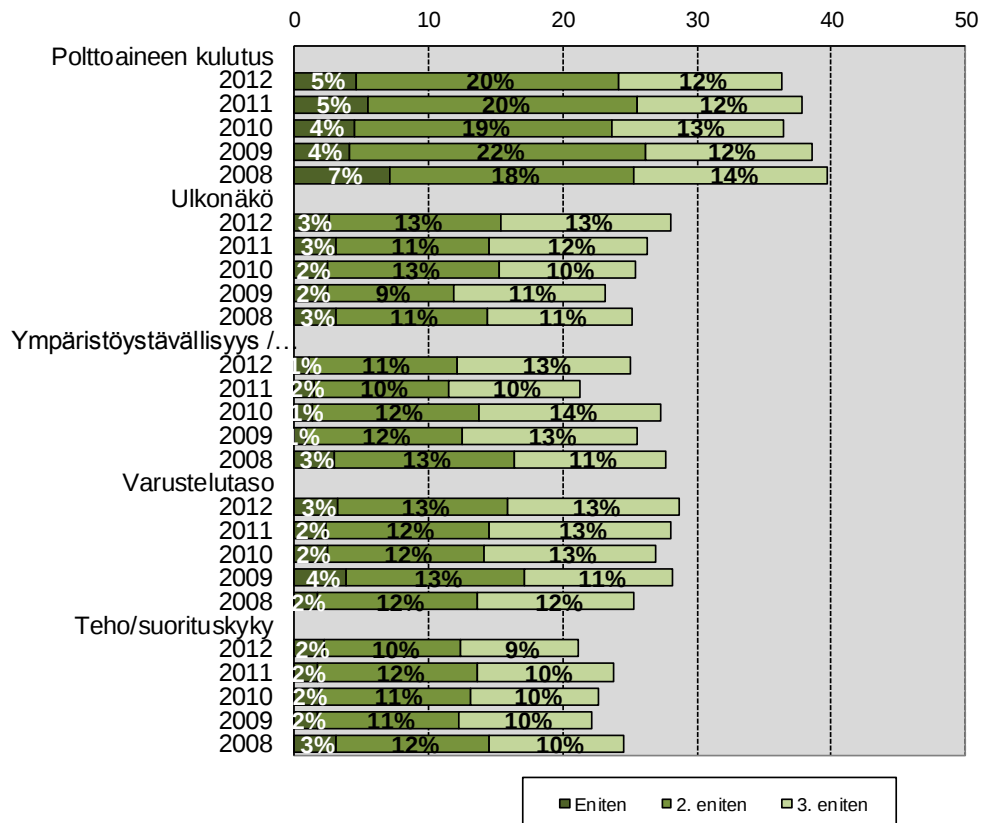
Polttoaineen kulutuksen merkitys valintatekijänä on jälleen laskenut viimevuodesta suunnilleen vuoden 2010 tasolle. Tänä vuonna jo yli kolmannes (38 %) vastaajista kertoi, ettei ympäristöystävällisyys vaikuta lainkaan heidän auton valintaansa.

Naisille hinnalla on hieman suurempi merkitys kuin miehille, miehillä korostuu merkki ja malli. Hinta merkitsee eniten nuorimmalle ryhmälle (18-24 -vuotiaat), samoin ulkonäkö ja varustetaso. Yli 50 -vuotiaille turvallisuudella on suuri merkitys. Yli 60 -vuotiaita kiinnostaa myös merkki ja malli. Mitä enemmän taloudessa on perheenjäseniä, sitä merkittävämpään rooliin auton koko ja tilat nousevat valintatilanteessa. Yksin asuvat mutta myös suuret perheet (perheenjäseniä 5 tai enemmän) korostavat keskimääräistä enemmän auton hintaa.

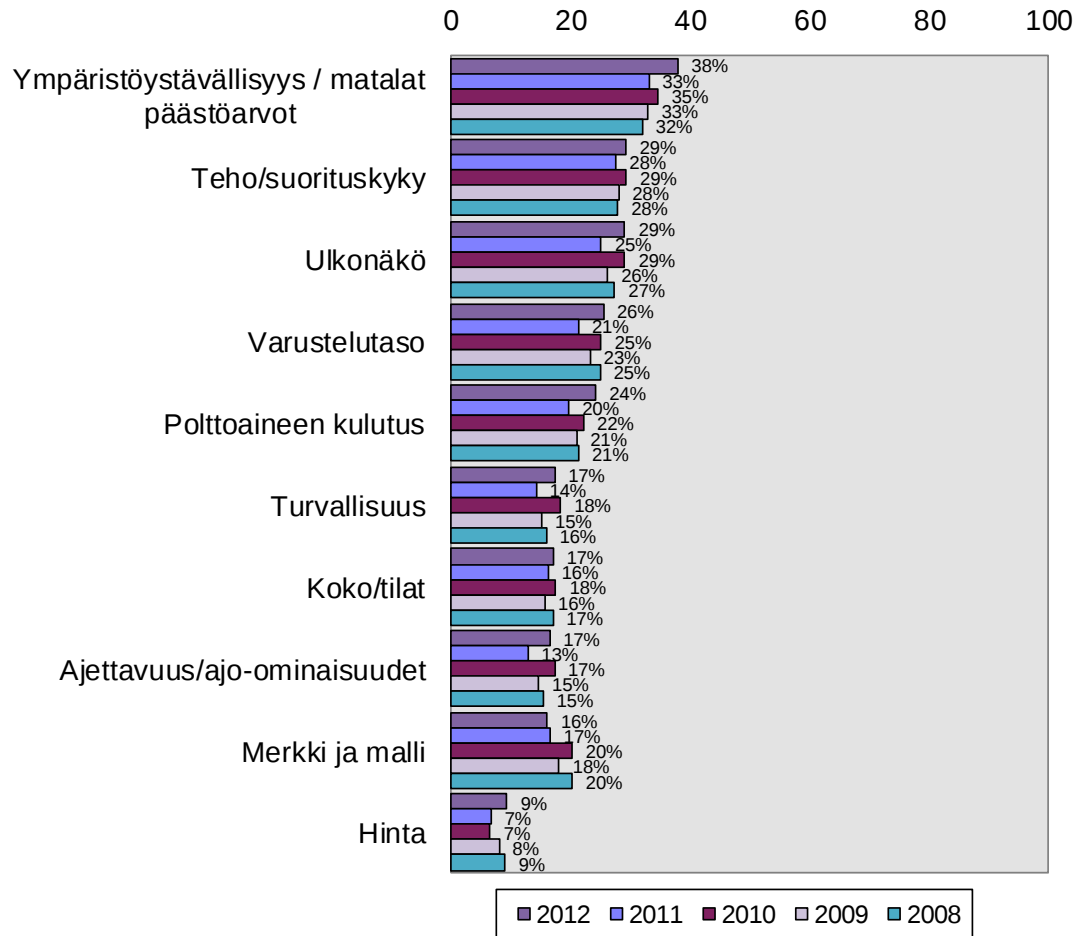
Ominaisuuksien vaikutus auton valinnassa 1/2



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 lukuun ottamatta veroja ja osamaksuja ovat kohonneet edellisvuodesta. Vastaajajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 206 € eli 10 euroa suurempi kuin 2011. Toisaalta sekä sopivana pidetty että tietynlainen ”kipurajakustannuskin” arvioitiin nyt hieman suuremmaksi kuin vuosi sitten. Saman voi todeta vakuutusmaksuista, tosin maksut ovat nousseet jopa 23 euroa.

Vastaajien arvioimat maksetut verot ja käsitys sopivasta veron määrästä ovat laskeneet. Myös arviot maksimiverosta ovat nyt hieman viime vuotaa matalammat. Osamaksuja ollaan valmiita maksamaan jonkin verran enemmän kuin aiemmin, tosin vastaajien arvio maksamistaan osamaksuista on laskenut. Huoltojen ja varaosien suhteen maksimi on jo saavutettu, nyt sopivat ja maksimi maksut arvioidaan alemmiksi kuin vuonna 2011.

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

Naisten arviot autoilun nykyisistä, sopivista sekä myös maksimikustannuksista ovat tällä kertaa miesten arvioita korkeammat polttoaine-, vakuutus- ja verokustannusten suhteen.

Kustannukset €	Nykyiset		Sopivat		Maksimi	
	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %
Polttoaine /kk	10	6 %	6	5 %	17	8 %
Vakuutukset /v	23	4 %	12	4 %	13	2 %
Verot /v	-38	-15 %	-25	-18 %	-41	-15 %
Osamaksut /kk	-47	-14 %	4	2 %	-50	-15 %
Huollot ja varaosat /v	15	3 %	-14	-5 %	-8	-1 %

Kustannukset €	Nykyiset					Sopivat				
	v. 2012	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2012	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008
Polttoaine /kk	206	196	154	143	184	141	135	123	116	113
Vakuutukset /v	577	554	522	502	536	364	352	320	309	337
Verot /v	265	303	255	258	231	144	170	142	146	122
Osamaksut /kk	315	361	342	329	322	259	254	230	226	246
Huollot ja varaosat /v	530	516	466	460	450	330	343	301	290	286

Kustannukset €	Maksimi				
	v. 2012	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008
Polttoaine /kk	252	236	200	187	211
Vakuutukset /v	584	571	550	537	558
Verot /v	261	303	272	255	235
Osamaksut /kk	355	405	328	329	328
Huollot ja varaosat /v	647	655	632	634	570

6 Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät

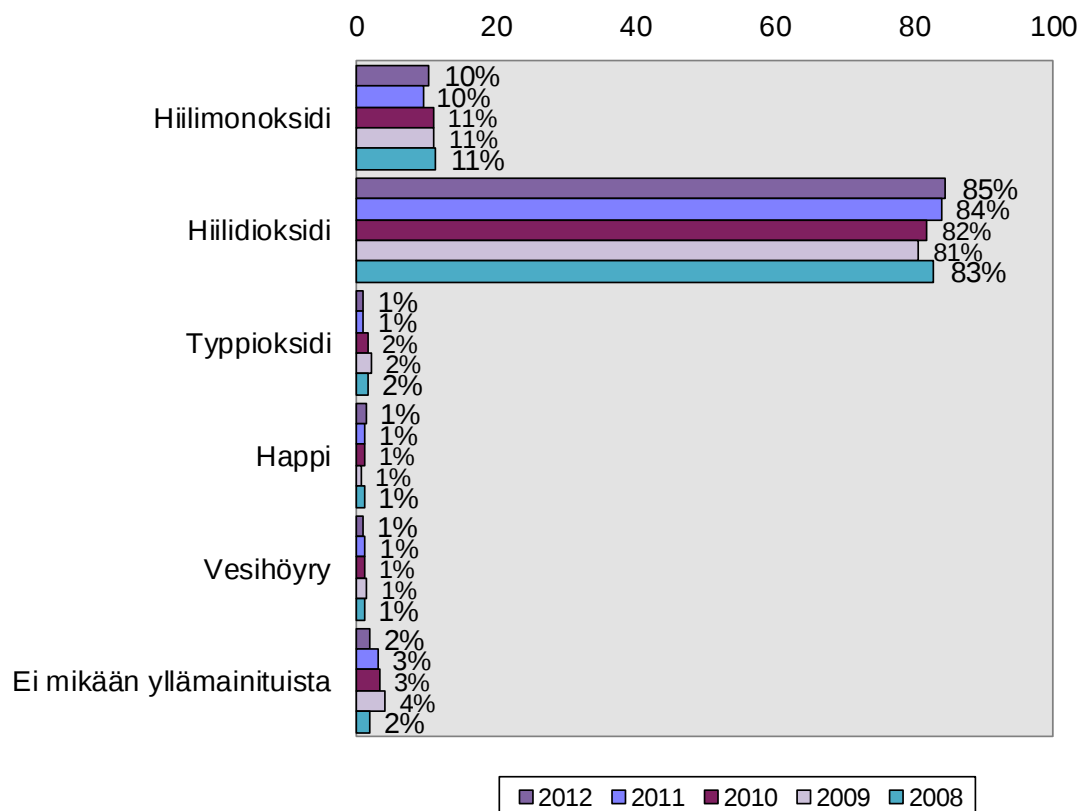
CO₂ –merkin tunteminen on edelleen hieman parantunut aiemmasta. Miehet tuntevat edelleen CO₂ –merkin naisia paremmin.

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

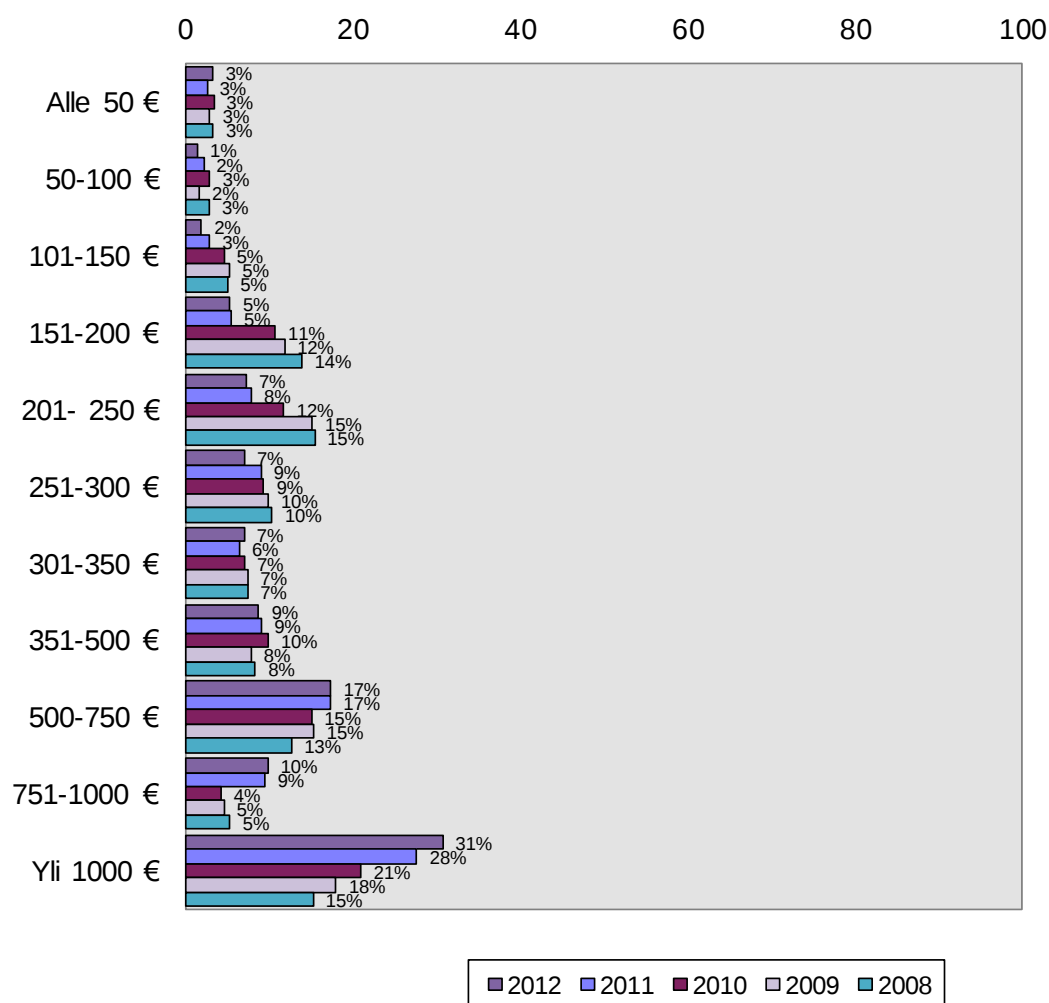
Autoilijoista jo yli puolet (57 %) on valmiita maksamaan ajoneuvoveroa jopa yli 500 € vuositasolla ennen kuin edes harkitsee autoilusta luopumista.

Yksityisautoiluun vaikuttavassa ajoneuvoveron määrässä on pieni ero sukupuolen suhteen. Jo reilusti yli puolet (60 %) miehistä maksaisi 500 euroa tai enemmän. Tosin myös naisista jo puolet (55 %) olisi tähän valmiita. Yhteensä 34 prosenttia miehistä maksaisi yli 1000 euroa vuodessa ajoneuvoveroa ennen kuin luopuisi yksityisautoilusta. Naisia vastaavaan ryhmään kuuluu 27 prosenttia.

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?**



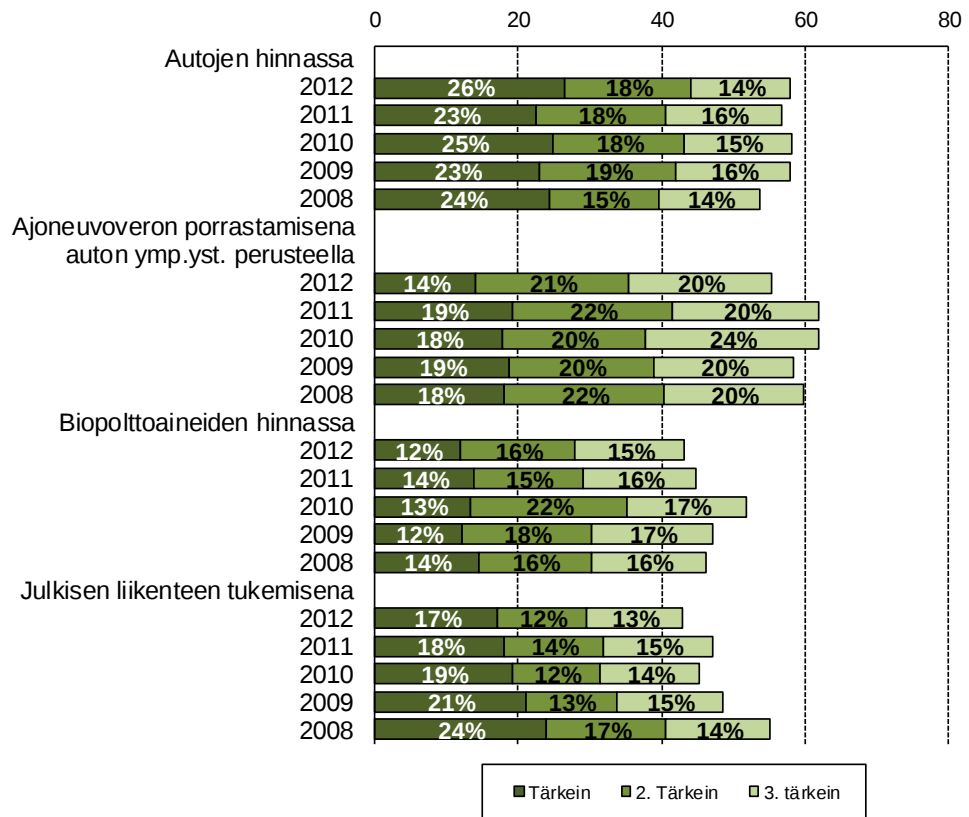
Ympäristöystävällisyyden huomioonottaminen

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

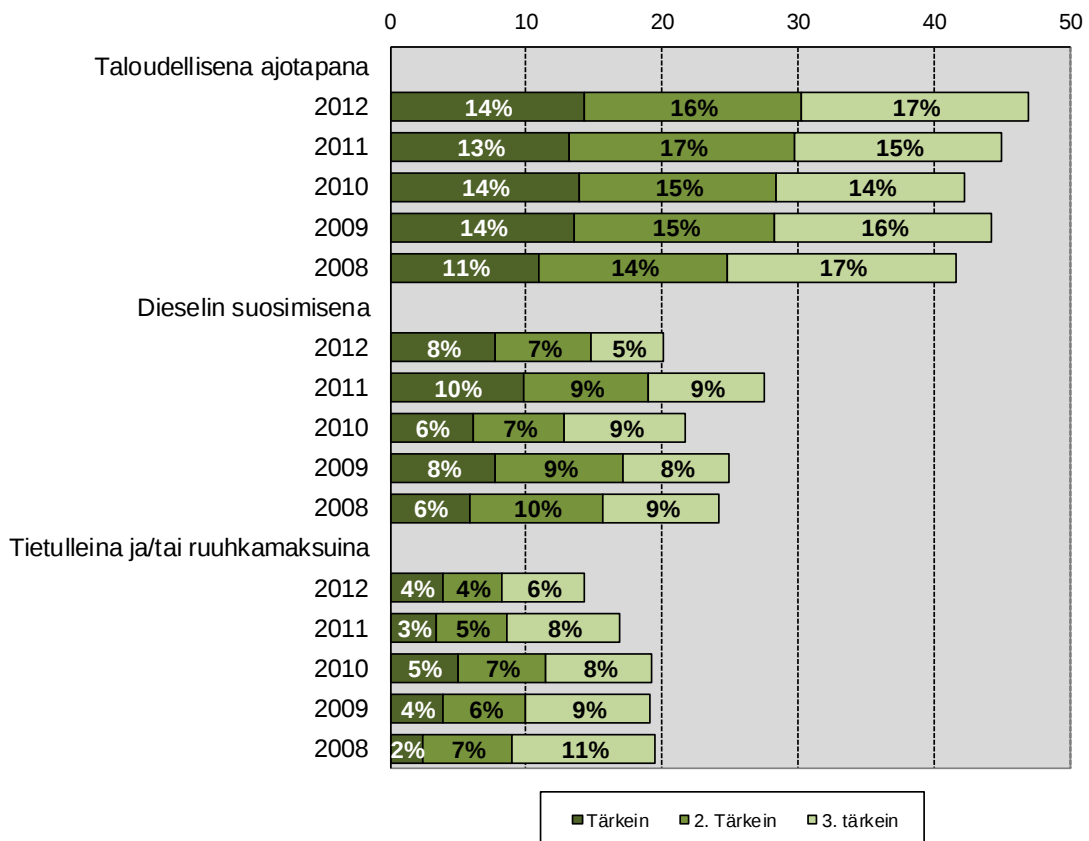
Julkisen liikenteen tukeminen sekä biopolttoaineiden hinta ovat myös suosittuja tapoja. Tietullit ja ruuhkamaksut eivät edelleenkään ole vastaajien suosiossa. Taloudellisen ajotavan merkitys on hieman kasvanut.

Aiempien vuosien tapaan erityisesti naiset, nuoret sekä pienituloiset suosivat julkisen liikenteen tukemista. Erityisesti yli 50 -vuotiaat kannattavat ajoneuvoveron porrastusta. Tietullit ovat esimerkki keinosta, mikä saa yhtä vähän tukea kaikissa tutkimuksissa 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 2,70 € litralta, autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta edelliseen vuoteen on noin +22 senttiä/l. Ajosuoritetta kasvattava litrahinta puolestaan olisi 1,37 € litralta. Se on noin 16 senttiä korkeampi kuin vuosi sitten.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,226 euroa, kun se vuosi sitten oli 1,211 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis pysynyt lähes ennallaan. Dieselille sopiva litrahinta on 1,151 euroa. Vuosi sitten vastaava summa oli 97,4 senttiä. Sopivana pidettävä diesellitran hinta on siis noussut noin 18 senttiä.

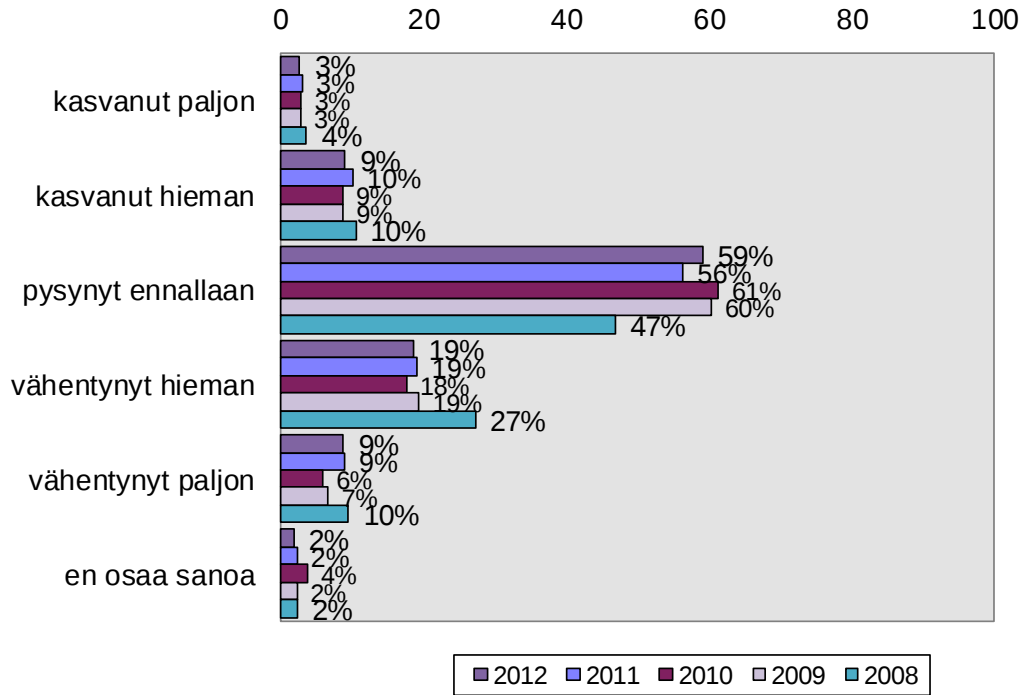
Useimmat (59 %) kertoivat ajavansa yhtä paljon kuin aikaisemmin. Ajamistaan vähentäneitä (yhteensä 28 %) on kuitenkin enemmän kuin sitä lisänneitä (yhteensä 12 %). Yli 60-vuotiaat ovat vähentäneet autoiluaan keskimääräistä enemmän vuoden aikana. Heistä 39 prosenttia oli ajanut aikaisempaa vähemmän.

Huomattavasti eniten ajosuoritteen muutokseen on vaikuttanut edelleen polttoaineen hinta (33 %), tosin vähemmän kuin viime vuonna. Seuraavaksi eniten on vaikuttanut huoli ympäristöstä sekä julkiseen liikenteeseen siirtyminen (molemmissa 6 %).

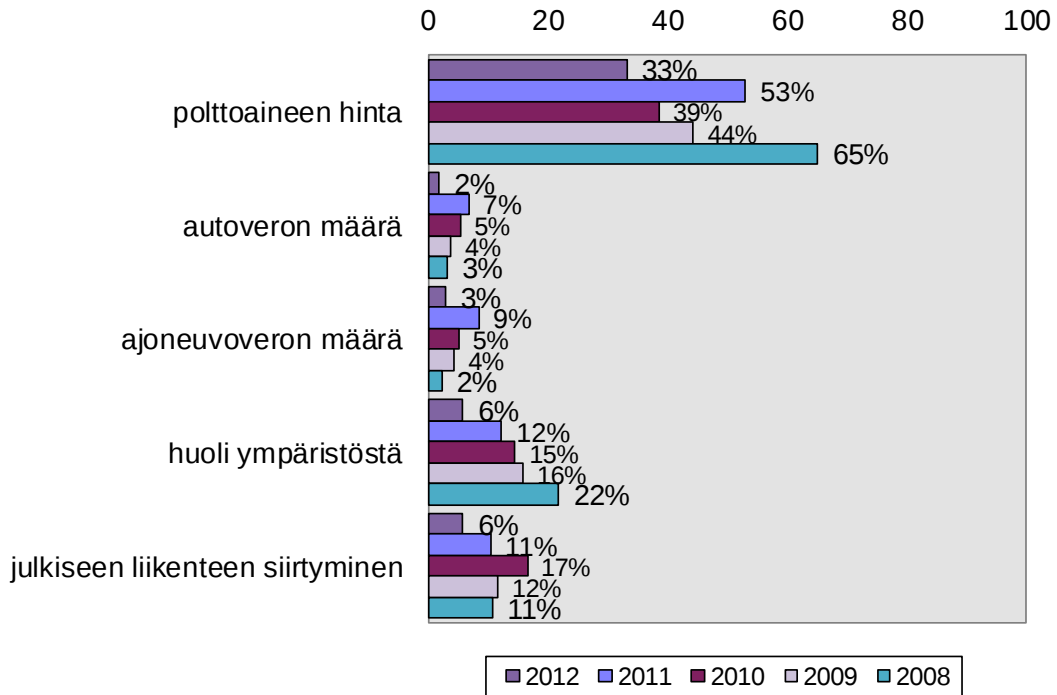
Suurin osa vastaajista (69 %) on sitä mieltä, ettei uusien autojen hinnassa oleva hiilidioksidipäästöön perustuvan autoveron nouseminen vaikuttanut heidän ostokäyttäytymiseensä. Toisaalta 17 % vastaajista on sitä mieltä, että tulevaisuudessa vaikuttaa, koska hankkii silloin vähemmän kuluttavan ja siksi edullisemman auton.

	2012	2011	2010	2009	2008
Kuinka paljon polttoaineen pitäisi maksaa litralta, että ajosuoritteenne alenisi?	270,3	248,4	239,1	229,1	222,0 senttiä
Kuinka paljon polttoaineen pitäisi maksaa litralta, että ajosuoritteenne kasvaisi?	136,8	120,4	115,0	102,9	113,4 senttiä
Mikä olisi mielestänne sopiva hinta bensalle:	122,6	121,1	106,5	99,9	116,6 senttiä/litra
Mikä olisi mielestänne sopiva hinta dieselille:	115,1	97,4	82,4	77,1	92,0 senttiä/litra

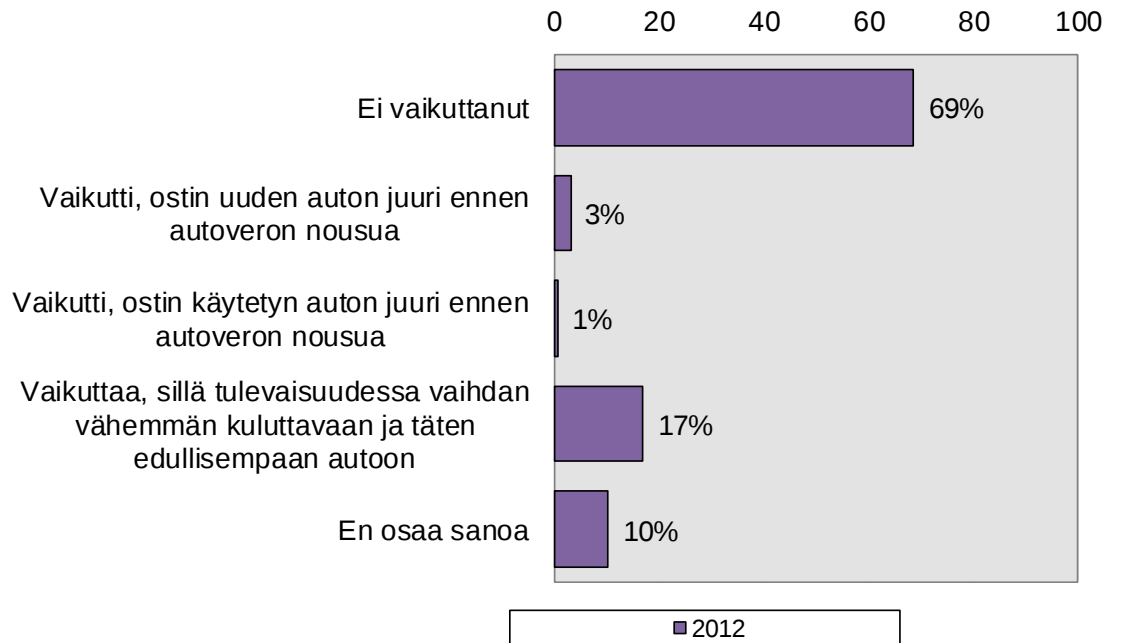
Onko vuoden aikana ajosuoritteenne (ajamanne kilometrit) ...



Mikä on vaikuttanut ajosuoritteesi muutokseen



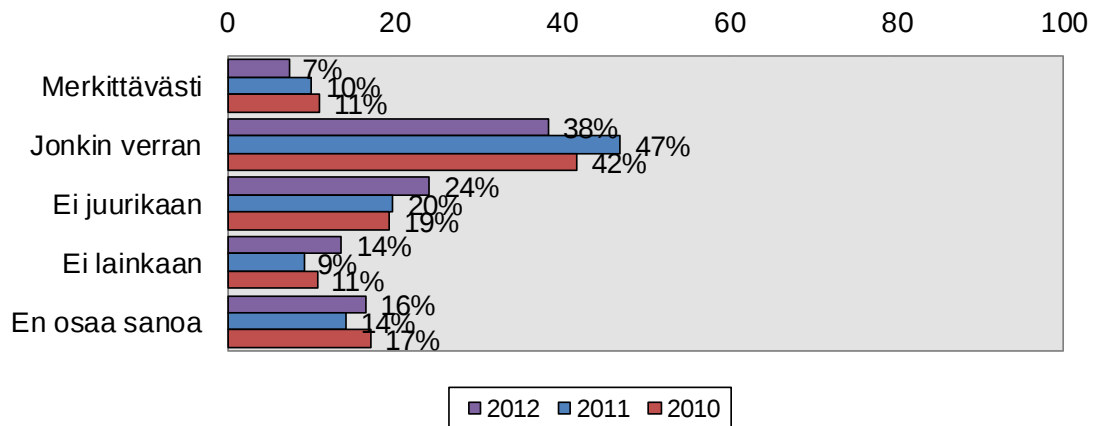
Uusien autojen hinnassa oleva hiilidioksidipäästöön perustuva autovero nousi huhtikuun alussa. Kuinka muutos vaikutti ostokäyttäytymiseen?



8 Verotusta koskevia mielipiteitä

Ajoneuvoveron perusveron muutos ympäristöperustaiseksi on jonkin verran vaikuttanut autovalintoihin. Vajaan puolen vastaajista mielestä näin tapahtuu. Tosin melko suuri osa vastaajista (38 %) arveli, että vaikutusta on jonkin verran eli myös muut seikat vaikuttavat valintaa jatkossakin.

Ajoneuvoveron perusveron muutos ympäristöperustaiseksi on vaikuttanut/ tulee tulevaisuudessa vaikuttamaan autonvalintaan?



9 Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys

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

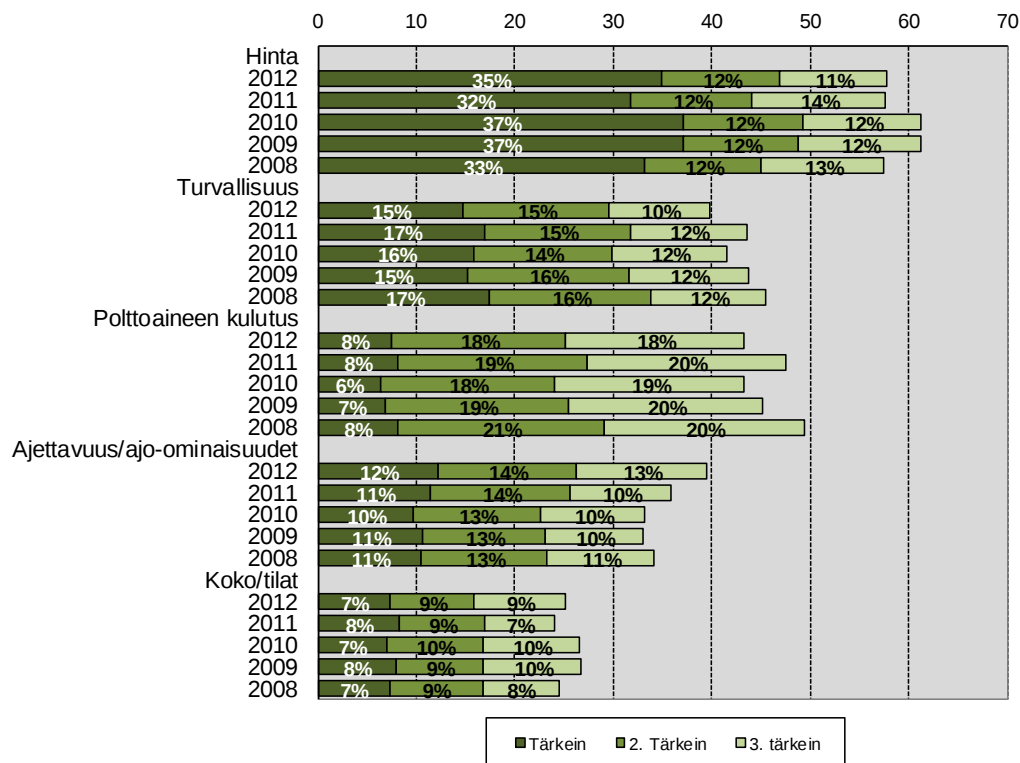
Hinta on edelleen selvästi tärkein tekijä vastaajien näkökulmasta, sen merkitys on pysynyt käytännössä samana verrattuna vuoden takaiseen. Ympäristöystävällisyys / matalat päästöarvot eivät herätä juuri kiinnostusta mainonnassa, eivät myöskään teho / suorituskyky. Vastaajien mainonnasta etsimät seikat mukailevat vahvasti lopulliseen auton valintaan vaikuttavia ominaisuuksia. Tosin turvallisuus ja polttoaineen kulutus näyttäisivät saavan mainonnan yhteydessä suuremman painoarvon.

Automainonnassa käytetty CO₂ – merkki tuo reilulle kymmenesosalle vastaajista mieleen vähäpäästöisyyden. Noin joka neljännelle merkki kertoo ympäristöystävällisyydestä.

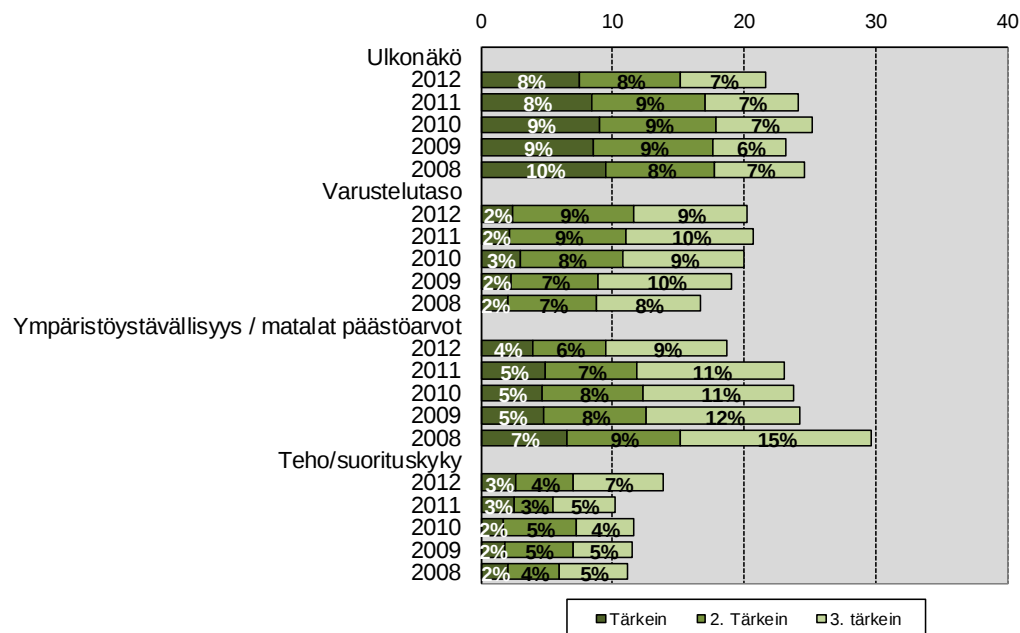
Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on lähes yhtä vähäistä kuin vuosi sitten. Yli kaksi kolmesta tutkimukseen osallistuneesta ei muistanut yhtäkään merkkiä. Yhden merkin mainontaa muisti 15 prosenttia, 14 prosentin kertoessa havainneensa useamman au-

toimerkin ympäristöystävällisyyttä korostavaa mainontaa. Automainonnassa vastaajat toivovat erityisesti hinnan korostamista.

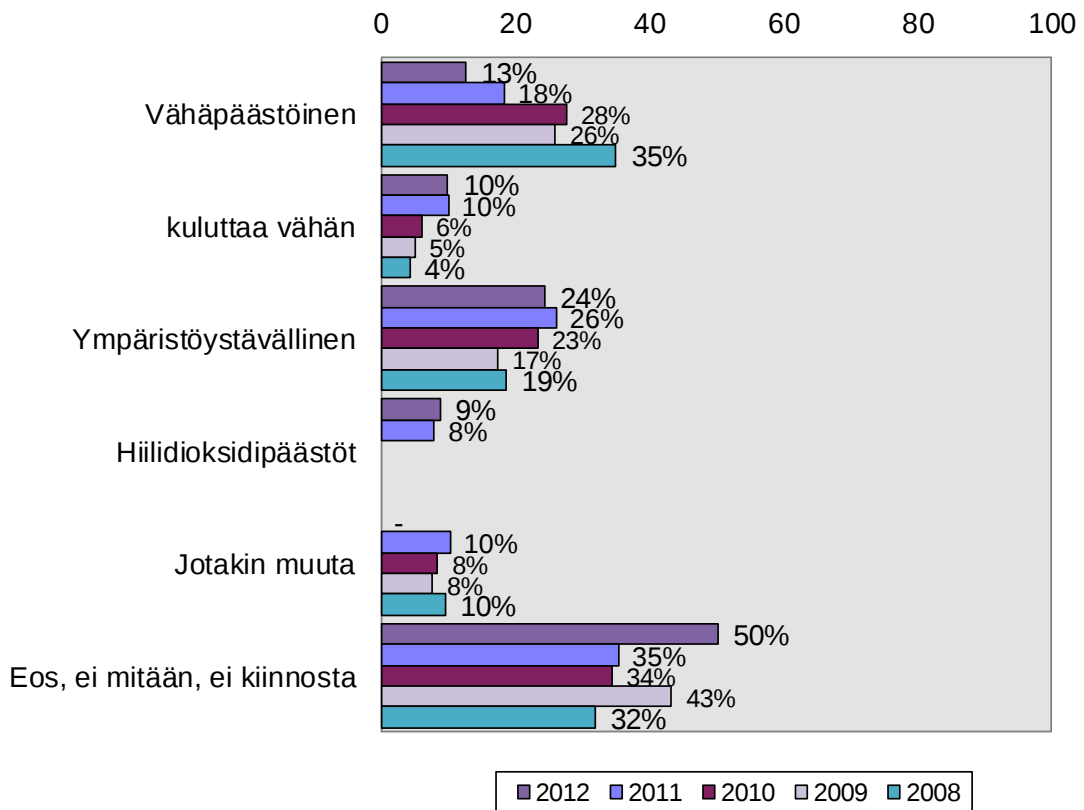
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 1/2



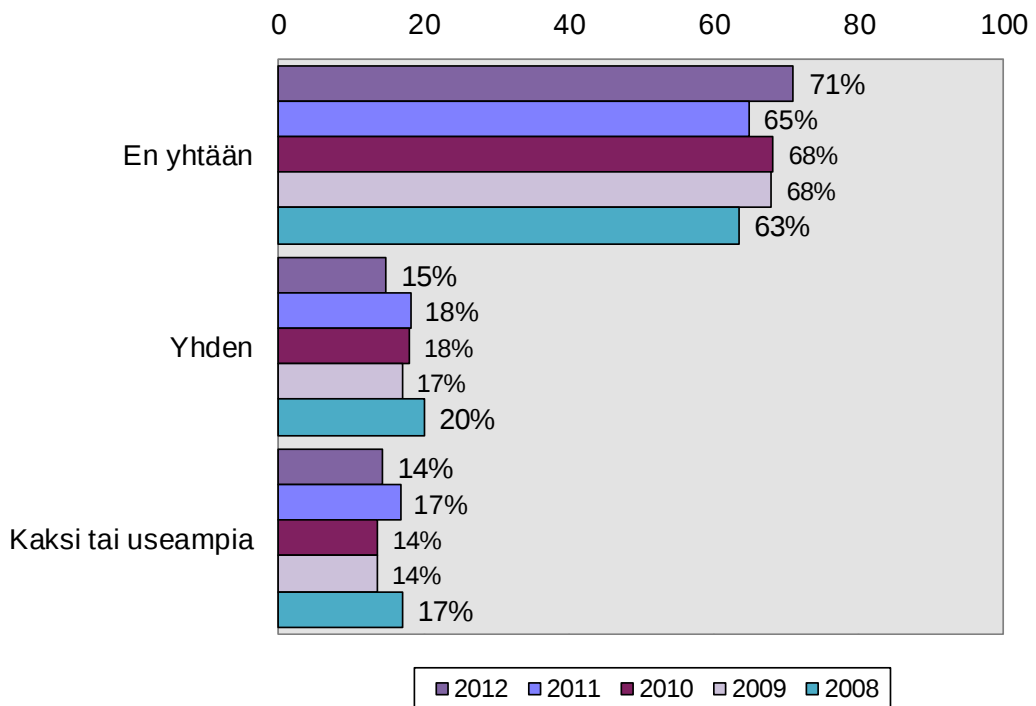
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 2/2

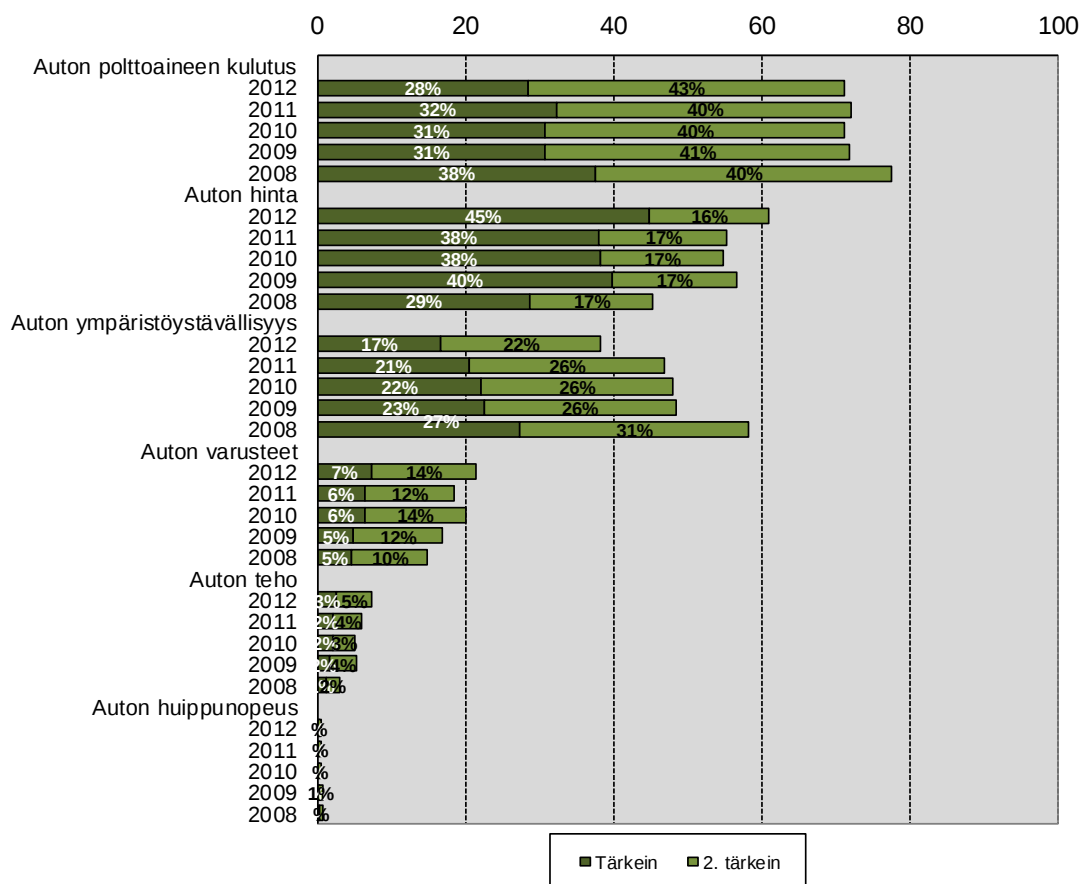


Mitä automainonnassa käytetty matala CO₂ -arvo kertoo



Kuinka monta ympäristöystävällisyyttä mainostaneen automerkin mainontaa muistatte?

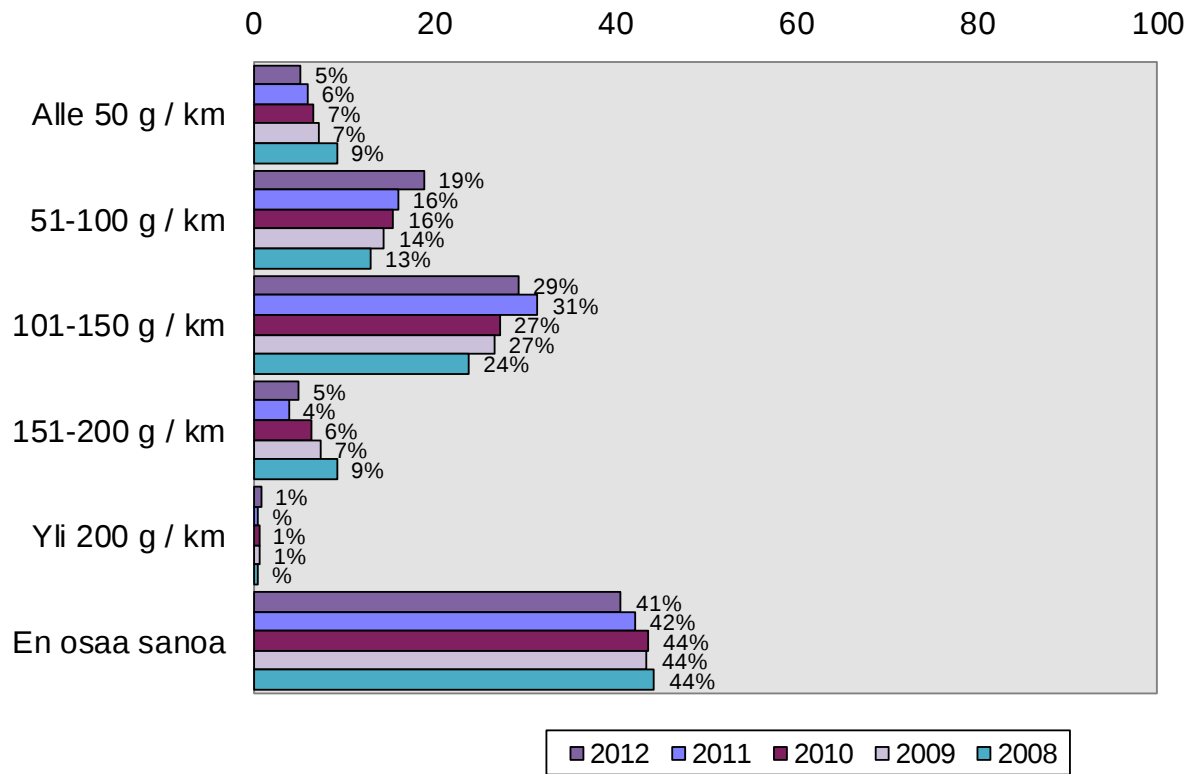


K33. Mitä seuraavista asioista pitäisi mielestänne tuoda enemmän esille automainonnassa?

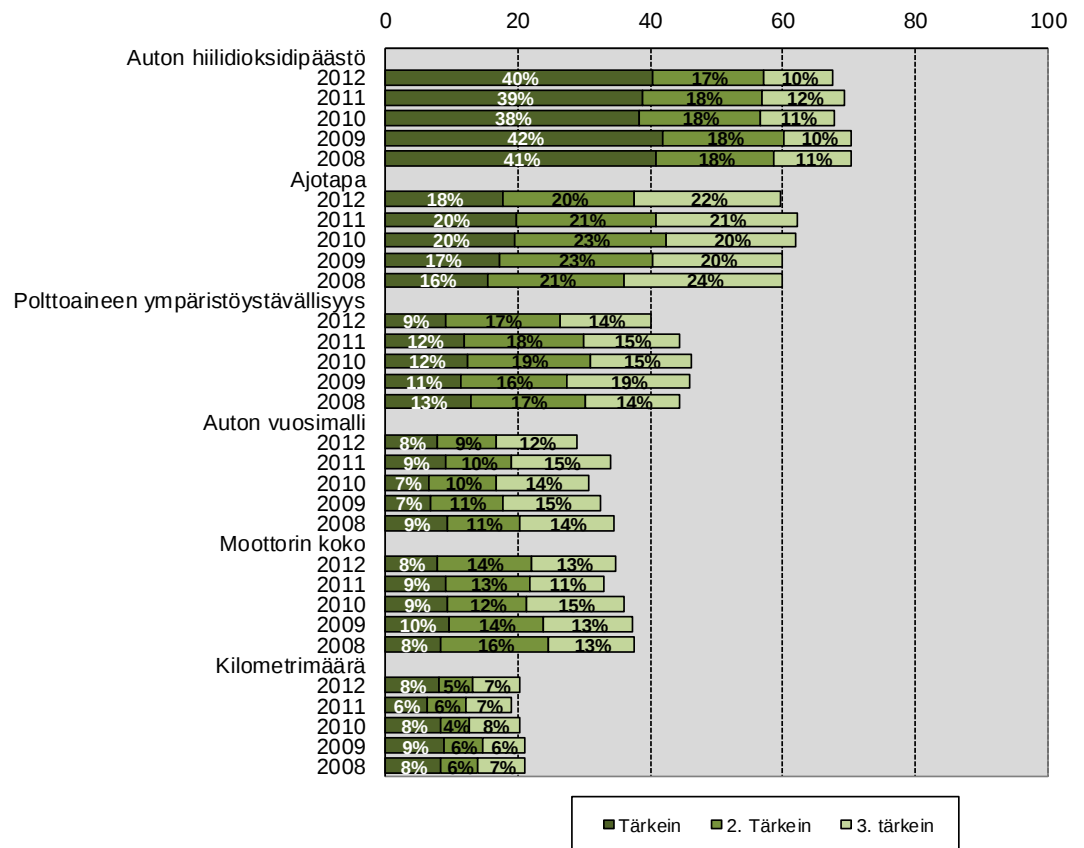
10 Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys

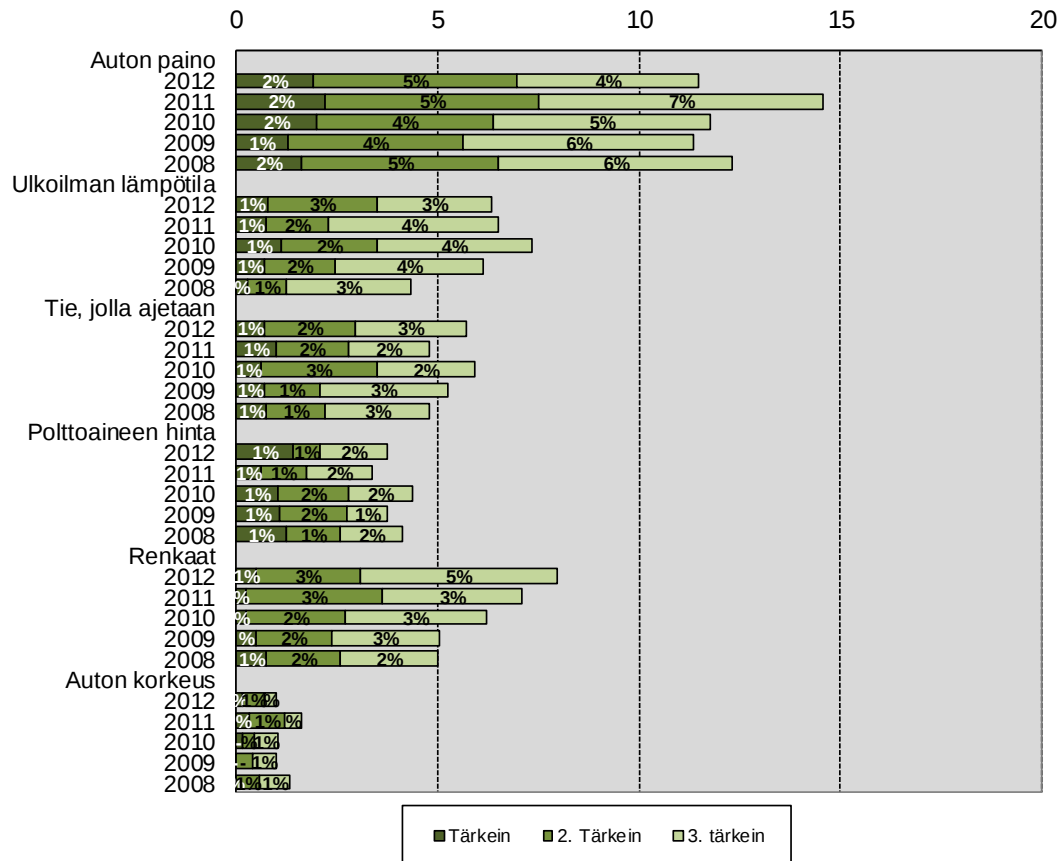
Vähän yli joka toinen vastaaja arvioi tavallisen ”ympäristöystävällisen” perheauton päästävän hiilidioksidia enintään alle 150 g/kilometri. Päästömääriä koskevat arviot ovat likimain vuoden takaisella tasolla vaikkakin hieman useampi tänä vuonna on arvioinut päästöt 51 - 100 g/km välille, ja toisaalta hieman harvempi 101 – 150 g/km välille. Myös arviot ympäristöystävällisyyteen vaikuttavista seikoista ovat pysyneet koko lailla entisen kaltaisina. Vain auton renkailla arvioidaan nyt olevan enemmän merkitystä. Polttoaineen ympäristöystävällisyyden merkitys on laskenut aiemmasta.

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



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



K36. Mitkä 3 seuraavista tekijöistä vaikuttaa eniten auton ympäristöystävällisyyteen? 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. 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. autoiluun liittyvän ympäristöperusteisen veron muodossa.

Enemmistö ei ole halukas vähentämään yksityisautoilua ja lisäämään julkisen liikenteen käyttöä. Vastaajista 70 prosenttia ei haluaisi siirtyä työmatkoilla julkisen liikenteen käyttöön ja 33 prosenttia ei tekisi niin mistään hinnasta. Näissä luvuissa on mukana suurin osa sellaisista vastaajis-

ta, jotka eivät esim. työnsä puolesta voi käyttää julkista liikennettä tai tekevät työmatkansa työsuhteajoneuvolla.

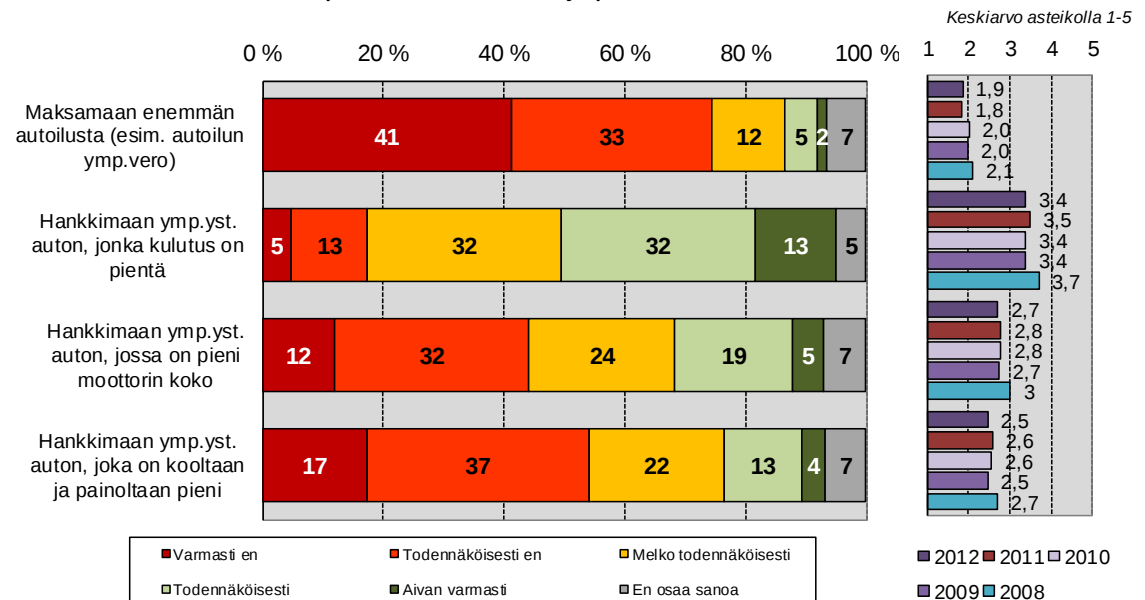
Miehiä julkiseen liikenteeseen siirtyminen ei juuri innosta. He suhtautuvat keskimääräistä kielteisemmin myös pienemmän tai pienempitehoisen auton hankkimiseen ympäristöystävällisyyttä.

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

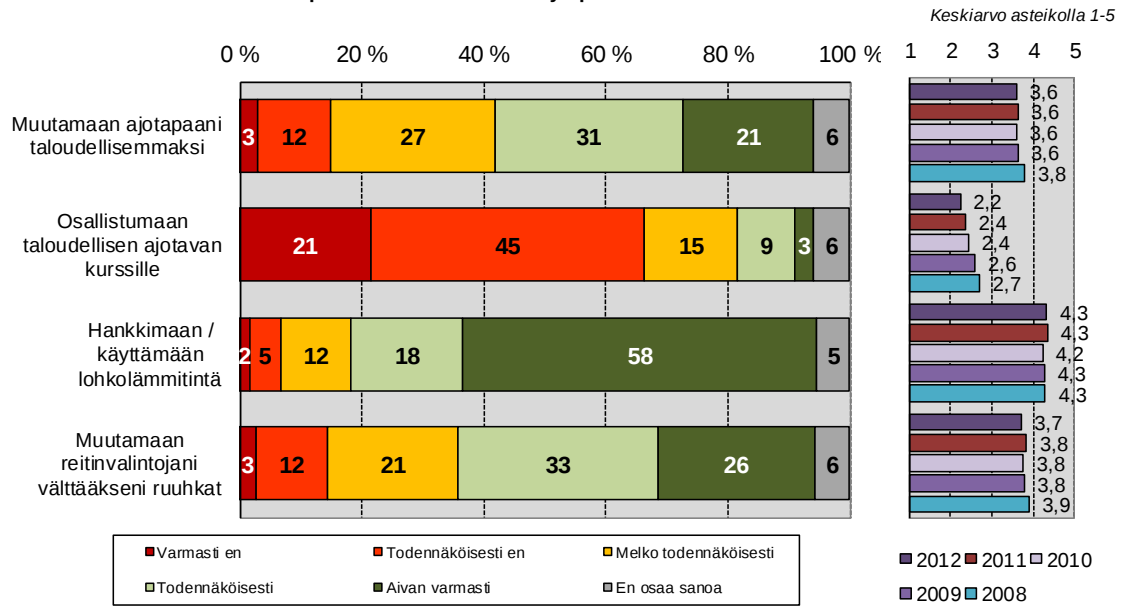
Ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa on harkinnut 13 prosenttia autoilijoista eli lähes yhtä suuri joukko kuin aiempinakin tutkimusvuosina. Joka kymmenes voisi harkita ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa, jos sen hinta olisi alempi kuin vastaavassa muussa ajoneuvossa. Toisaalta noin puolet (52 %) olisi valmis maksamaan saman verran niin ympäristöystävällisemmästä kuin muustakin ajoneuvosta.

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

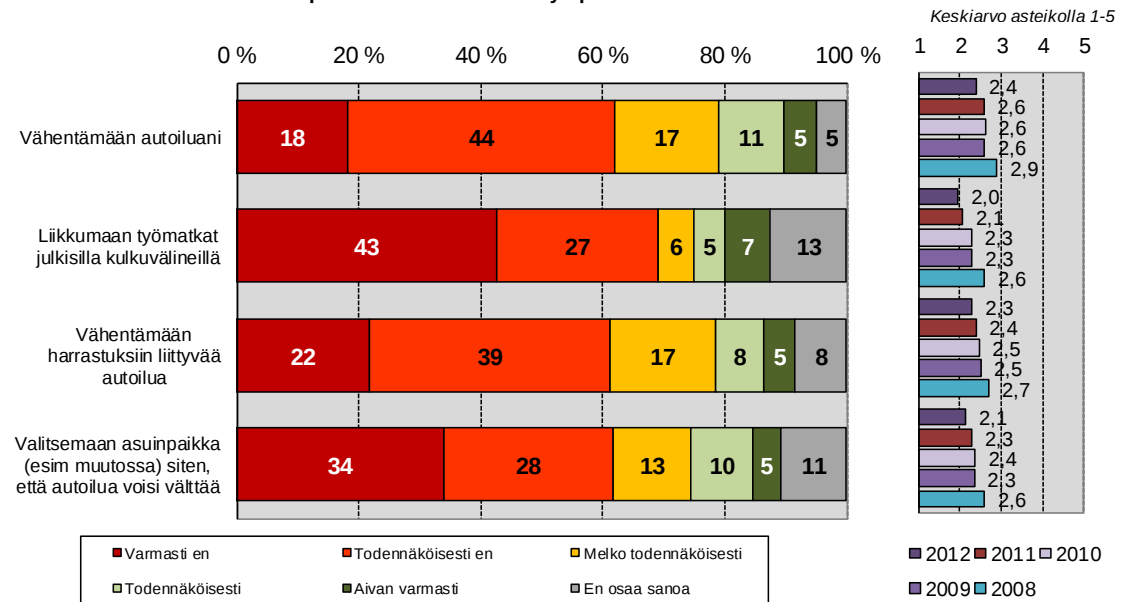
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



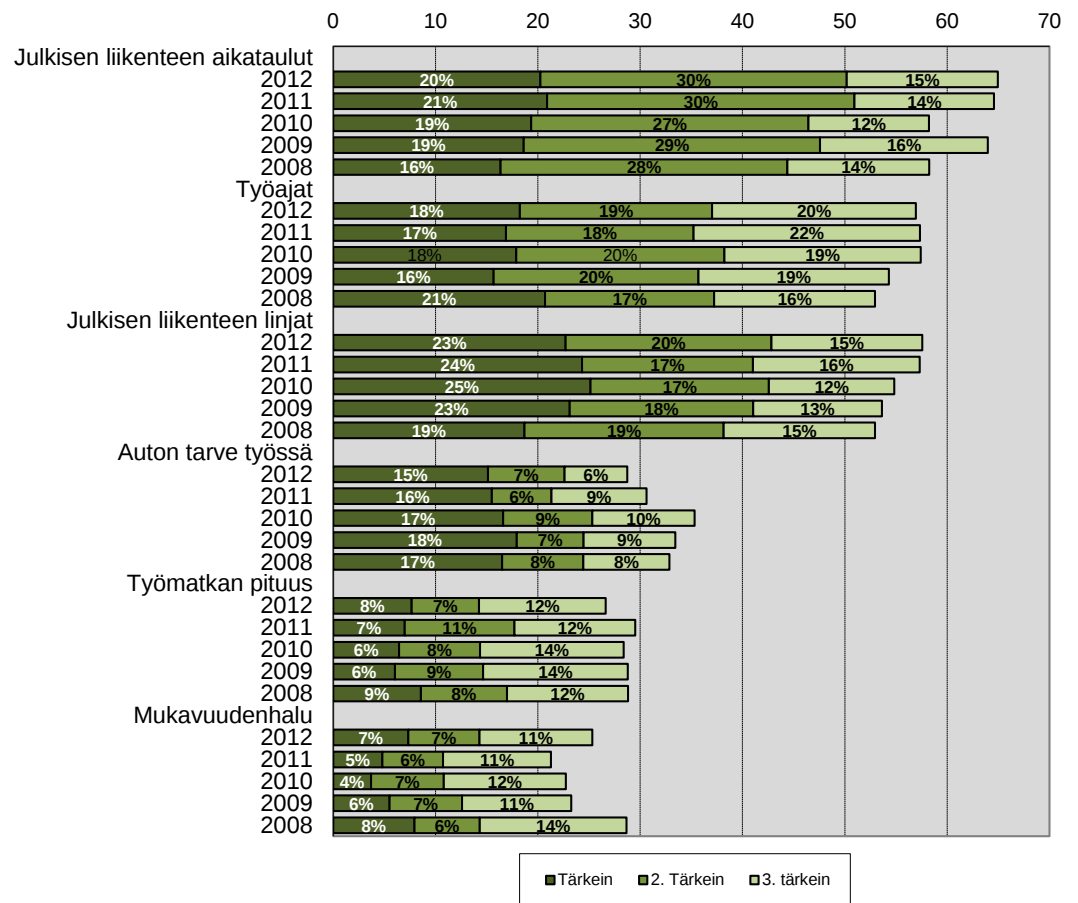
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



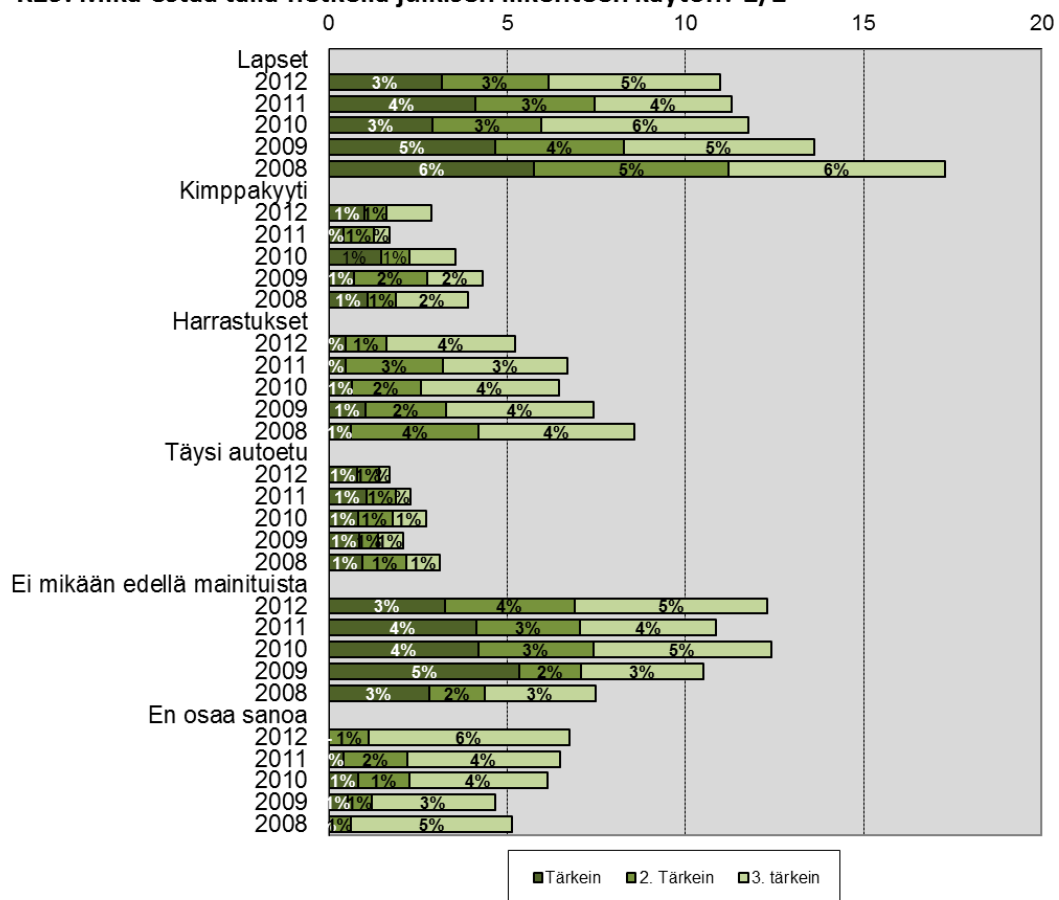
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



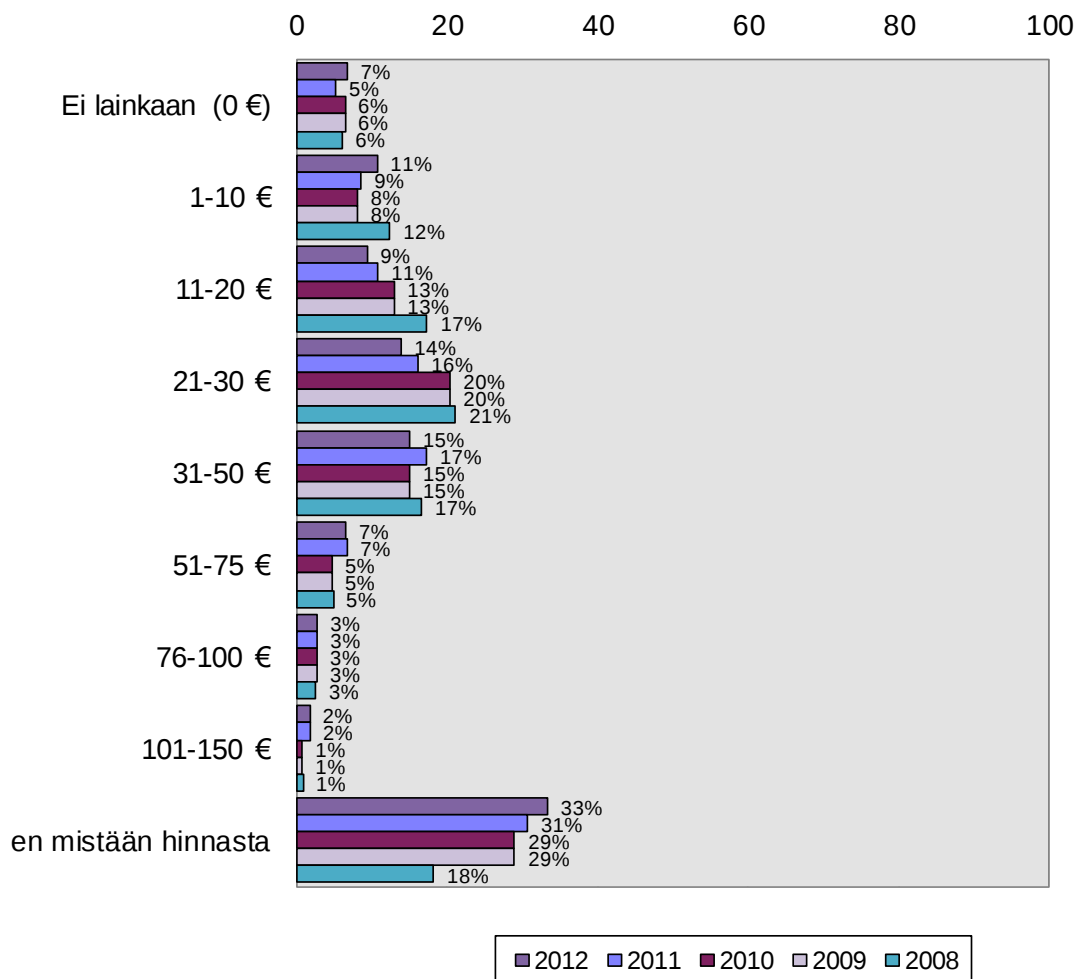
K29. Mikä estää tällä hetkellä julkisen liikenteen käytön? 1/2



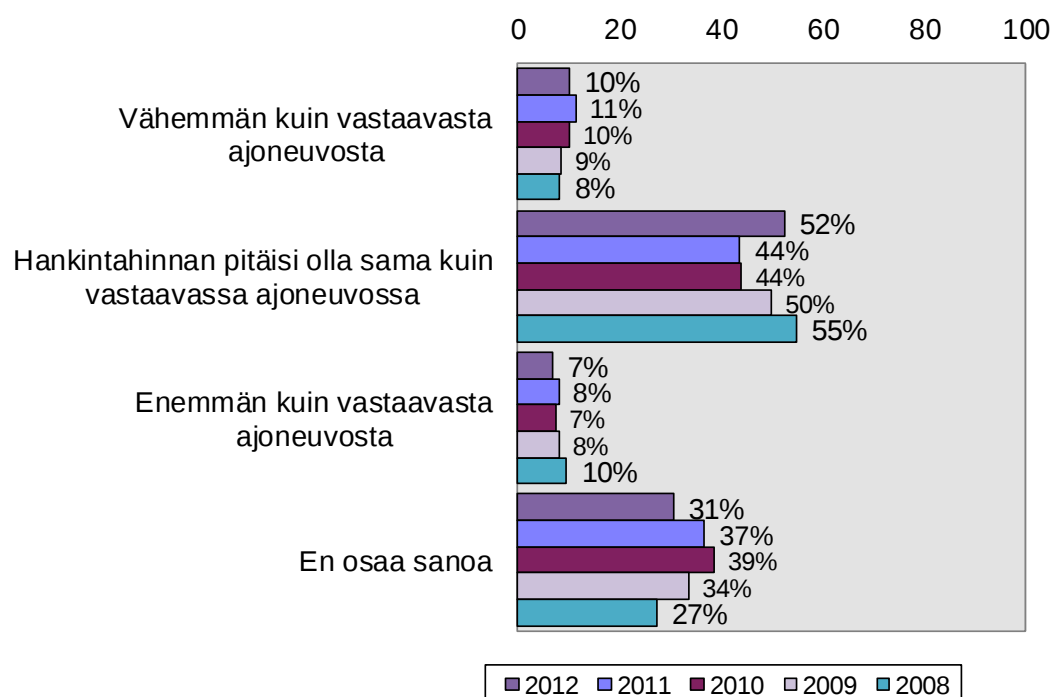
K29. Mikä estää tällä hetkellä julkisen liikenteen käytön? 2/2



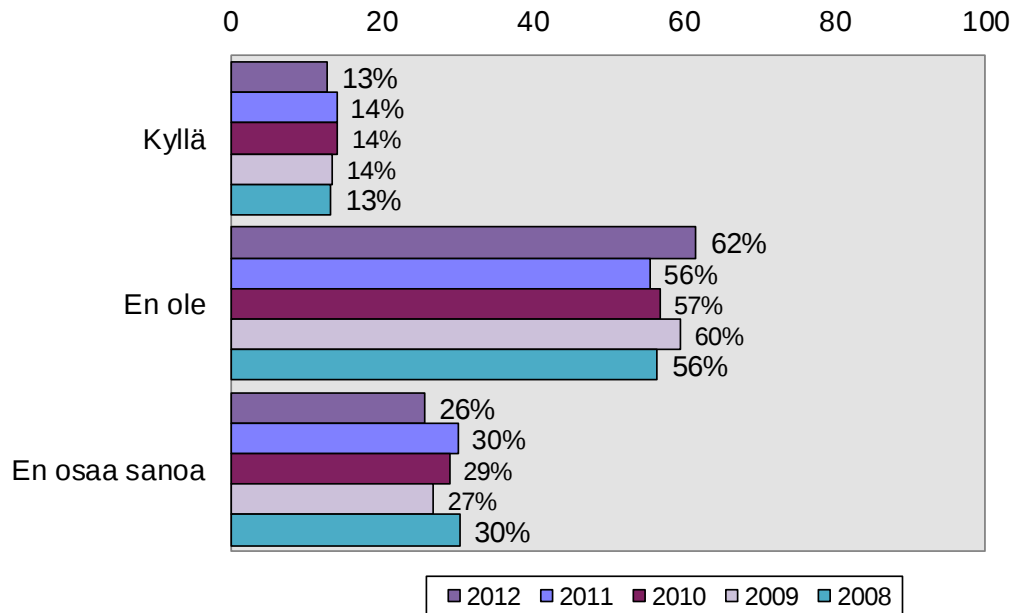
Paljonko pitäisi julkisen liikenteen maksaa kuukaudessa, että siirtyisitte työmatkoissa pääsääntöisesti käyttämään julkista liikennettä?



Olisitteko 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. 2012	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2012	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2012	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008
alle 20 €	25%	28%	22%	25%	25%	7%	8%	6%	6%	5%	6%	6%	5%	5%	4%
20-39 €	8%	9%	9%	10%	9%	12%	16%	12%	12%	12%	3%	2%	2%	3%	2%
40-59 €	10%	11%	11%	11%	13%	8%	7%	9%	11%	10%	10%	13%	10%	10%	9%
60-79 €	5%	5%	7%	8%	8%	8%	10%	9%	11%	13%	4%	5%	5%	6%	6%
80-99 €	4%	4%	5%	6%	5%	7%	8%	10%	10%	10%	6%	8%	7%	10%	9%
100-149 €	4%	3%	2%	3%	4%	8%	8%	9%	8%	9%	8%	7%	10%	11%	11%
150-199 €	1%	1%	1%	1%	%	4%	3%	2%	3%	4%	8%	9%	9%	9%	10%
200-249 €	1%	1%	%	%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	6%	5%	6%	5%	7%
250-299 €	%	%	%	%	%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	2%	2%	1%	3%
300-399 €	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	2%	2%	1%	2%	2%
400-500 €	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	1%	1%	%	%	1%
yli 500 €	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	1%	1%	1%	%	1%
En osaa sanoa	42%	38%	42%	37%	35%	42%	38%	42%	37%	35%	42%	38%	42%	37%	35%

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

Jos päästöt on...	250 g/km					300 g/km				
	v. 2012	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2012	v. 2011	v. 2010	v. 2009	v. 2008
alle 20 €	5%	5%	4%	4%	4%	5%	5%	4%	4%	4%
20-39 €	2%	2%	1%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	1%
40-59 €	2%	2%	1%	2%	1%	2%	2%	1%	2%	1%
60-79 €	8%	11%	8%	9%	8%	1%	1%	1%	1%	1%
80-99 €	3%	4%	5%	6%	5%	7%	11%	8%	9%	8%
100-149 €	5%	7%	6%	6%	8%	3%	4%	5%	5%	5%
150-199 €	6%	6%	7%	11%	8%	4%	5%	5%	6%	7%
200-249 €	6%	6%	8%	8%	7%	4%	5%	4%	7%	7%
250-299 €	8%	7%	6%	6%	7%	4%	5%	7%	6%	5%
300-399 €	6%	5%	6%	5%	8%	6%	5%	5%	5%	6%
400-500 €	4%	3%	3%	3%	4%	6%	6%	5%	4%	4%
yli 500 €	3%	3%	2%	1%	3%	14%	11%	11%	11%	16%
En osaa sanoa	42%	38%	42%	37%	35%	42%	39%	42%	37%	36%

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

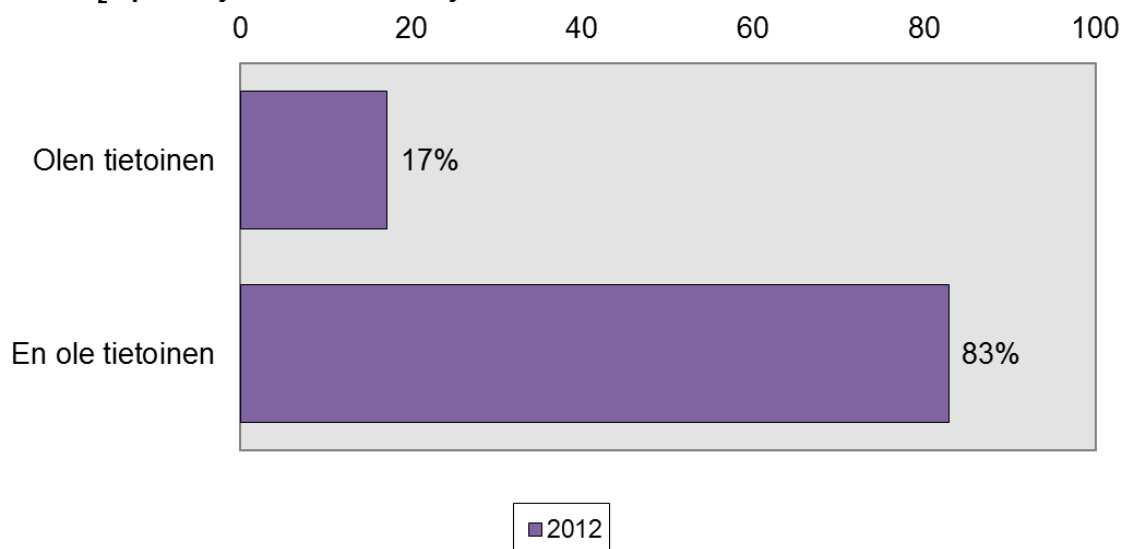
12 Verkkopalveluiden käyttäminen

Tutkimuksessa esitettiin neljä verkkopalveluihin liittyvää kysymystä. Vain 17 % vastaajista oli tietoisia internetistä löytyvästä Eko Trafi -valintaoppaasta, palvelusta tietoisista kuitenkin 20 % oli käyttänyt sitä. 46 % palvelusta tietoisista oli sitä mieltä, että vaikkei vielä ollut sitä käyttänytkään, aikoi käyttää tulevaisuudessa. Toisaalta 26 % ei aikonut käyttää tulevaisuudessakaan.

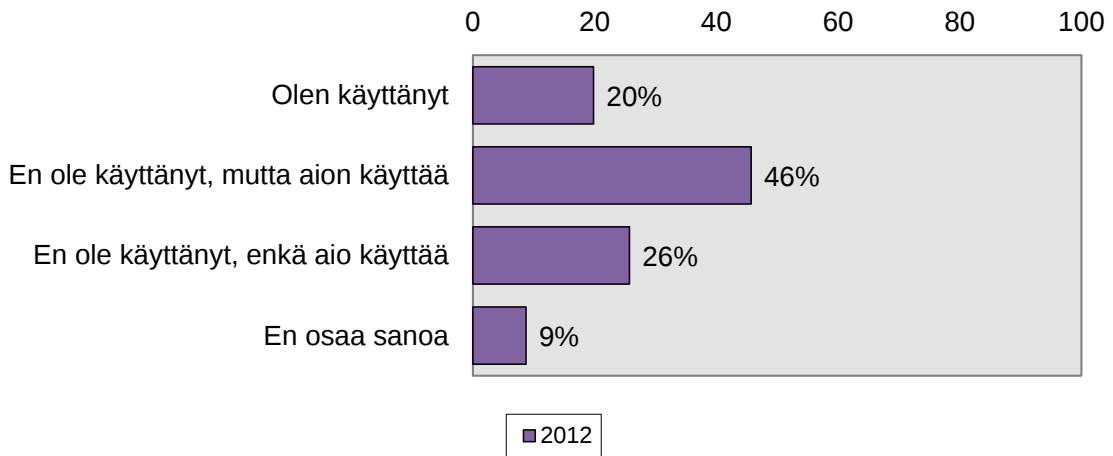
Kaikkiaan kaksitoista prosenttia totesi käyttäneensä tapaa vastaanottaa ajoneuvoverolippu suoraan verkkopankkiin eLaskuna tai Netpostiin. Määrä on siis kasvanut edelleen aiemmista vuosista.

13 prosenttia vastaajista, eli enemmän kuin viime vuonna, on tehnyt rekisteröintitoimenpiteitä Internetissä. 22 prosenttia kertoi olevansa aikeissa käyttää kyseistä palvelua.

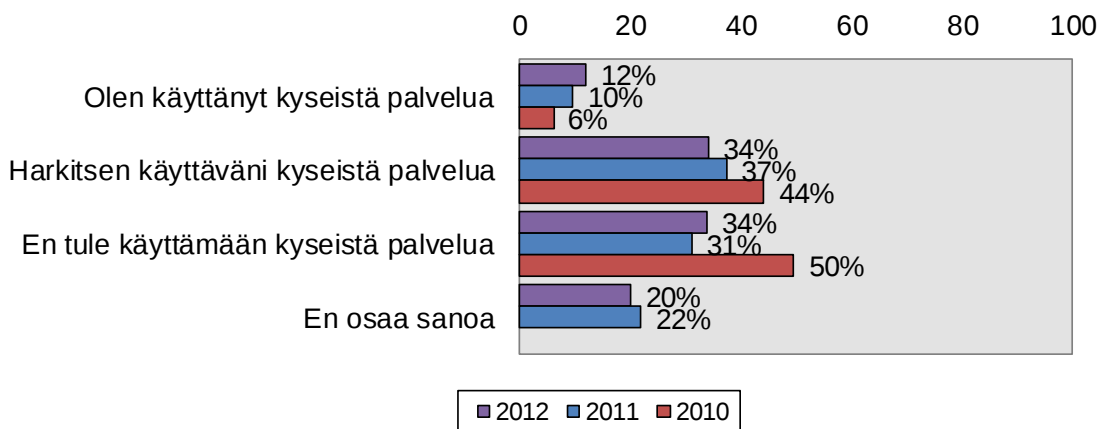
Oletteko tietoinen Trafin uusien henkilöautojen EkoTrafi –valintaoppaasta internetissä? Palvelussa voi vertailla eri automallien polttoaineenkulutusta, CO₂ –päästöjä sekä hintatietoja.



Oletteko käyttänyt Trafín uusien henkilöautojen Eko Trafi -valintaopasta internetissä vertaillaksenne eri automallien polttoaineenkulutusta, CO₂ -päästöjä sekä hintatietoja?



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



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

