



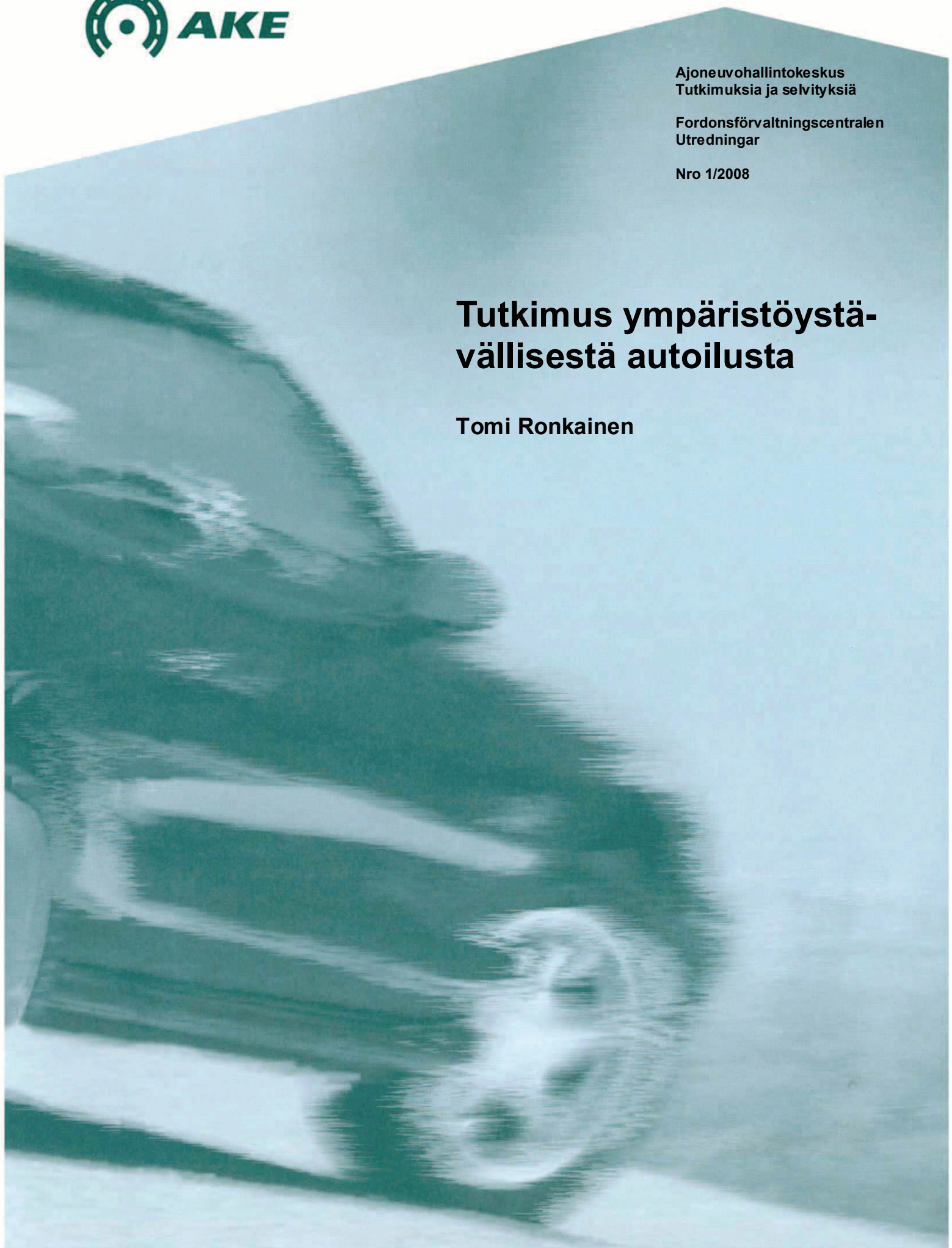
Ajoneuvohallintokeskus
Tutkimuksia ja selvityksiä

Fordonsförvaltningscentralen
Utredningar

Nro 1/2008

Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta

Tomi Ronkainen



Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta

Tomi Ronkainen, TNS Gallup Oy

ALKUSANAT

Tämä tutkimus on seurantatutkimus vuosi sitten tehdylle tutkimukselle, jonka tavoitteena oli selvittää autoilevien suomalaisten autoiluun ja ympäristöystävällisyyteen liittyviä asenteita ja mielipiteitä. Tutkimus on tehty Ajoneuvohallintokeskus AKE:n toimeksiannosta TNS Gallupilla ja sen toteutti tutkimuspäällikkö Tomi Ronkainen.

Tutkimus kuuluu AKE:n vuoden 2008 tutkimussuunnitelman mukaisiin tutkimuksiin.

Helsingissä, 15. syyskuuta 2008

Juhani Intosalmi

tutkimusjohtaja
Ajoneuvohallintokeskus AKE

FÖRORD

Denna undersökning är en uppföljning till en undersökning som gjordes för ett år sedan med målet att ta reda på bilkörande finländares attityder och åsikter gällande bilkörning och miljövänlighet. Undersökningen har utförts av TNS Gallup på uppdrag av Fordonsförvaltningscentralen AKE och har verkställts av undersökningschef Tomi Ronkainen.

Undersökningen ingick i AKEs forskningsplan för 2008.

Helsingfors, den 15 september 2008

Juhani Intosalmi

forskningschef
Fordonsförvaltningscentralen AKE

FOREWORD

This study is a follow-up survey of a study conducted a year ago, which focused on the Finns' attitudes to and opinions on driving and environmental friendliness. The study was commissioned by the Finnish Vehicle Administration, AKE, and carried out by Tomi Ronkainen, Research Manager at TNS Gallup.

The study is part of AKE's research in compliance with its 2008 research plan.

Helsinki, 15 September 2008

Juhani Intosalmi

Director of research
Vehicle Administration AKE

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Tutkimuksen toteutus ja tavoitteet	1
1.1	Tutkimuksen tarkoitus	1
1.2	Kohderyhmä, otanta- ja tutkimusmenetelmä	1
2	Vastaajakunnan taustat	1
3	Talouden autoiluun liittyvät taustat	3
4	Auton valintaan liittyvät tekijät	9
5	Autoilun kustannukset	11
6	Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät	11
6.1	Ympäristöystävällisyyden huomioiminen	13
7	Polttoaineiden hinta ja vaikutus ajosuoritteeseen	14
8	Autoverouudistus	15
9	Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys	16
10	Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys	19
11	Valmius ympäristöystävällisempään autoiluun	21

TIIVISTELMÄ

Autoilijoille tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus on edelleen hinta. Polttoaineen kulutus, turvallisuus ja ympäristöystävällisyys ovat nyt hieman yleisemmin mainittu tärkeäksi ominaisuudeksi. Edelleenkin noin kolmanneksella autoilijoista ympäristöystävällisyys ei vaikuta lainkaan auton valintaan.

Autoilun nykyiset, vastaajan mielestä sopivat sekä maksimaaliset kustannukset ovat selvästi nousseet viime vuodesta. Nykyiset polttoaineiden kuukausikustannuksen ovat kohonneet 164 eurosta 184 euroon. Autoilijoiden sopivana pitämä polttoainekustannus kuukaudessa ei tosin ole muuttunut juuri lainkaan. Suhteellisesti eniten ovat nousseet vakuutuksen nykyiset ja sopivat kustannukset sekä verojen maksimikustannus. Autoilijat olisivat siis nyt valmiita jossain määrin hyväksymään nykyistä korkeammat verot.

Se ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista on hivenen kasvanut.

Autoilijoiden mielestä ympäristöystävällisyys tulisi huomioida ensisijaisesti autojen hinnassa ja julkisen liikenteen tukemisena. Myös ajoneuvoveron porrastaminen auton ympäristöystävällisyyden perusteella saa vahvan kannatuksen. Vähiten kannatusta saavat tietullit ja/tai ruuhkamaksut. Aikaisempaa vähäisemmän kannatuksen saavat ympäristöystävällisyyden huomiointi biopolttoaineen hinnassa sekä dieselin suosiminen.

Polttoaineen maksaessa 2,22 € litralta tai enemmän, autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta ajosuoritteeseen vaikuttavassa hinnassa edelliseen vuoteen ei juuri ole (-1,6 senttiä/l). Vastaavasti ajosuoritetta kasvattava litrahinta olisi 1,134 € litralta. Litrahinta on 18 senttiä korkeampi kuin vuosi sitten.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,166 euroa, kun se vuosi sitten oli 0,984 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis kohonnut noin 18 senttiä. Dieselille sopiva litra-hinta on 92 senttiä, vuosi sitten noin 70 senttiä. Sopivan diesellitran hinta on siis kohonnut noin 22 senttiä.

Autoilijoiden ajosuorite on hieman laskenut viimevuoden vastaavasta. Eniten ajosuoritteen muutokseen on vaikuttanut polttoaineen hinta (65 %), seuraavaksi eniten huoli ympäristöstä (22 %).

Noin neljännes autoilijoista on harkinnut tai jopa ostanut uuden auton laskeeneen ajo-neuvovero johdosta.

Autoilijoiden mielestä tärkein ja kiinnostavin ominaisuus automainonnassa on edelleenkin hinta. Ominaisuuksien tärkeys on kasvanut polttoaineen kulutuksen ja erityisesti ympäristöystävällisyyden ja/tai matalien päästöarvojen suhteen.

Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on lisääntynyt selvästi viime vuodesta.

Autoilijat toivoisivat automainonnassa korostettavan enemmän auton polttoaineen kulutusta ja ympäristöystävällisyyttä. Hinnan merkitys automainonnassa on hieman laskenut viimevuodesta.

Autoilijoilla on nyt suurempi valmius/halu tehdä jotakin pienentääkseen autoilunsa ympäristökuormitusta kuin vuosi sitten. Autoilijat ovat hyvin valmiita hankkimaan lohko-lämmittimen, muutama reittivalintoja ja ajotapaa sekä hankkimaan vähän kuluttava auton. Halua maksaa enemmän autoilusta (esim. autoilun ympäristövero) ei edelleenkään ole, sillä vain 11 prosenttia suhtautuu asiaan myönteisesti.

Halukkuus siirtyä käyttämään julkista liikennettä työmatkoilla on nyt suurempaa kuin vuosi sitten. Niiden osuus, jotka eivät siirtyisi julkisen liikenteen käyttöön mistään hinnasta, on laskenut selvästi.

Hiilidioksidipäästöihin perustuva sopiva ajoneuvoveron määrä arvioidaan nyt hieman suuremmaksi kuin vuosi sitten. Varsinkin, kun päästöt ovat yli 200 g / km, ajoneuvoveron määrän mediaaniarvo on luokkaa suurempi.

SAMMANFATTNING

För bilisterna är priset fortfarande den viktigaste egenskapen när det gäller valet av bil. Bränsleförbrukning, säkerhet och miljövänlighet är egenskaper som idag något oftare nämns som viktiga. För en tredjedel av bilisterna inverkar miljövänligheten fortfarande inte alls på valet av bil.

De nuvarande, enligt enkättagarna rimliga samt maximala kostnaderna för bilismen har stigit klart sedan ifjol. De nuvarande månadskostnaderna för bränslen har stigit från 164 euro till 184 euro. Den månatliga bränslekostnad som bilisterna anser rimlig har dock inte förändrats nästan alls. Proportionellt mest har de nuvarande och rimliga kostnaderna för försäkringar samt de maximala skattekostnaderna stigit. Bilisterna skulle således nu vara redo att i viss mån acceptera högre skatter än förr.

Gränsen för den årliga fordonsskatt när bilisterna börjar överväga att avstå från sina privata bilresor har höjts en aning.

Bilisterna anser att miljövänligheten främst ska beaktas i bilpriserna och som stöd till kollektivtrafiken. Även en gradering av fordonsskatten enligt miljövänlighet får ett starkt stöd. Minst stöd får vägtullar och/eller trängselavgifter. Mindre stöd än förr får hänsyn till miljövänlighet i priset på biobränsle och främjande av diesel.

Vid ett bränslepris på 2,22 euro eller mer per liter skulle bilisterna börja dra ner på sina privata bilresor. Priset som påverkar det totala antalet körda kilometer per fordon har nästan inte alls förändrats sedan året innan (-1,6 cent/l). På samma sätt skulle literpriset som ökar det totala antalet körda kilometer per fordon vara 1,134 euro per liter. Literpriset är 18 cent högre än för ett år sedan.

Ett rimligt literpris på bensin är nu 1,166 euro medan det för ett år sedan var 0,984 euro. Bilisterna anser att det rimliga literpriset således har stigit cirka 18 cent. Ett rimligt literpris på diesel är 92 cent, för ett år sedan var det cirka 70 cent. Det rimliga literpriset på diesel har således stigit cirka 22 cent.

Bilisternas totala antal körda kilometer per fordon har minskat något jämfört med motsvarande siffra året innan. Mest har det totala antalet körda kilometer per fordon påverkats av bränslepriset (65 %), sedan kommer omsorg om miljö (22 %).

Omkring var fjärde bilist har övervägt eller rentav köpt en ny bil av orsaken sänkt fordonsskatt.

Enligt bilisterna är den viktigaste och mest intressanta egenskapen i bilreklam fortfarande priset. Egenskaperna har blivit viktigare när det gäller bränsleförbrukning och särskilt i fråga om miljövänlighet och/eller låga utsläppsvärden.

De bilmärken som har gjort reklam för miljövänlighet har klart fått mer uppmärksamhet än året innan.

Bilisterna önskar att bilreklamen skulle framhäva bilens bränsleförbrukning och miljövänlighet mer. Prisets betydelse i bilreklamen har minskat något sedan året innan.

Bilisterna har nu större beredskap/vilja än för ett år sedan att göra något för att minska miljöbelastningen av sina bilresor. Bilisterna är nu mycket villiga att skaffa blockvärmare, ändra ruttval och körsätt samt att skaffa en bil med mindre förbrukning. Det finns alltså ingen vilja att betala mer för bilismen (t.ex. miljöskatt för bilismen) eftersom endast 11 procent ställer sig positivt till detta.

Villigheten att börja resa kollektivt till arbetet är nu större än för ett år sedan. Den andel som till inget pris skulle börja resa kollektivt har minskat klart.

En rimlig fordonsskatt baserad på koldioxidutsläpp värderas nu något högre än för ett år sedan. I synnerhet när utsläppen överstiger 200 g/km är medianvärdet för fordonsskatten en klass högre.

ABSTRACT

Price continues to be the feature that drivers emphasise most when choosing a vehicle. The importance of fuel consumption, safety and environmental friendliness has increased slightly. One-third of drivers say environmental friendliness has no impact on their choice of vehicle.

The current costs of driving, as well as those that respondents consider to be suitable or the maximum acceptable, have risen clearly from the previous year. Monthly fuel costs have risen from EUR 164 to EUR 184. However, the fuel expenses that drivers consider to be suitable have remained essentially the same. The biggest relative increase has been seen in the current and suitable insurance costs and the maximum tax expenses. In other words, drivers are now prepared to accept slightly higher taxes.

The amount of annual vehicle tax that makes drivers consider giving up private cars has risen slightly.

In the opinion of drivers, environmental friendliness should primarily be taken into account in vehicle prices and in the support given to public transportation. Staggered vehicle taxation based on the environmental friendliness of vehicles is strongly supported. Toll and/or congestion fees get the least support. The option of taking environmental friendliness into consideration in the price of bio-fuels or diesel has also become less popular.

Drivers would consider reducing private driving if the price of fuel rose to EUR 2,22 or higher. The price that affects driving has not changed significantly from the previous year (-1.6 cents/litre). The price that would increase driving is now EUR 1.134 per litre, which is 18 cents higher than a year ago.

The petrol price considered to be suitable is EUR 1.166 per litre, up from EUR 0.984 a year ago. That is, drivers have raised their estimate by some 18 cents in this respect. The suitable price for diesel is 92 cents per litre compared to approximately 70 cents a year ago, which amounts to an increase of some 22 cents.

Driving has decreased slightly from the previous year. The biggest contributing reason is the price of fuel (65%), followed by concerns for the environment (22%).

Encouraged by the reduced vehicle tax, around one-fourth of drivers have considered to buy or have already bought a new car.

Drivers still consider price to be the most important and interesting feature in vehicle advertisements. The importance of fuel consumption and especially environmental friendliness and/or low emission values has risen.

The recognition of car makes that promote environmental friendliness has increased clearly over the previous year.

Drivers would like to see advertising put more emphasis on fuel consumption and environmental friendliness. The significance of price has decreased slightly in vehicle advertising.

Drivers are now more willing to take action to reduce the environmental load caused by their driving compared to the situation a year ago. They are ready to purchase a block heater, change their routes and driving style, as well as to purchase a low-consumption vehicle. Drivers are not prepared to pay more for driving (in the form of, for example, an environmental tax on driving): only 11 per cent take a positive stance on this matter.

The willingness to use public transportation for trips to and from work has risen from the previous year. The share of people who would not use public transportation under any circumstance has decreased significantly.

The amount of vehicle tax based on CO₂ emissions that is considered to be suitable has risen slightly from the year before. Especially in the case of emissions exceeding 200 g/km, the median of vehicle tax has risen considerably.

1 Tutkimuksen toteutus ja tavoitteet

TNS Gallup Oy on tehnyt tämän tutkimuksen Ajoneuvohallintokeskuksen toimeksiannosta. Tutkimus on seurantatutkimus vuosi sitten toteutetulle vastaavalle tutkimukselle.

1.1 Tutkimuksen tarkoitus

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

Tutkimuksen tuloksia verrataan soveltuvien 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 edellisen vuoden tulokseen

1.2 Kohderyhmä, otanta- ja tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen kohderyhmän muodostavat mannersuomalaiset 18–65-vuotiaat autoilevat henkilöt. Tutkimus toteutettiin Gallup kanavalla ja Forumissa kesäkuussa 2008. Gallup Kanava on valtakunnallisesti edustava vastaajaneeli, jossa 650 vastaajataloutta vastaa viikoittain tutkimuksiin. Gallup Forum on aktiiviväestöä edustava Internet-paneeli. Tuloksia tarkastellaan kokonaistasolla sekä taustamuuttujittain. Tutkimus virhemarginaali on n. + 3,1 %.

2 Vastaajakunnan taustat

Seuraavissa taulukoissa on esitelty vuoden 2007 ja kyseessä olevan vuoden 2008 tutkimuksen vastaajakunnan taustat. Vastaajajoukossa nuoremmat ikäluokat ovat edelliseen vuoteen verrattuna yliedustettuina ja vastaavasti yli 60-vuotiaat aliedustettuina. Myös ansiotyössä käyvien ja Etelä-Suomen läänissä asuvien osuus on nyt korkeampi kuin vuosi sitten.

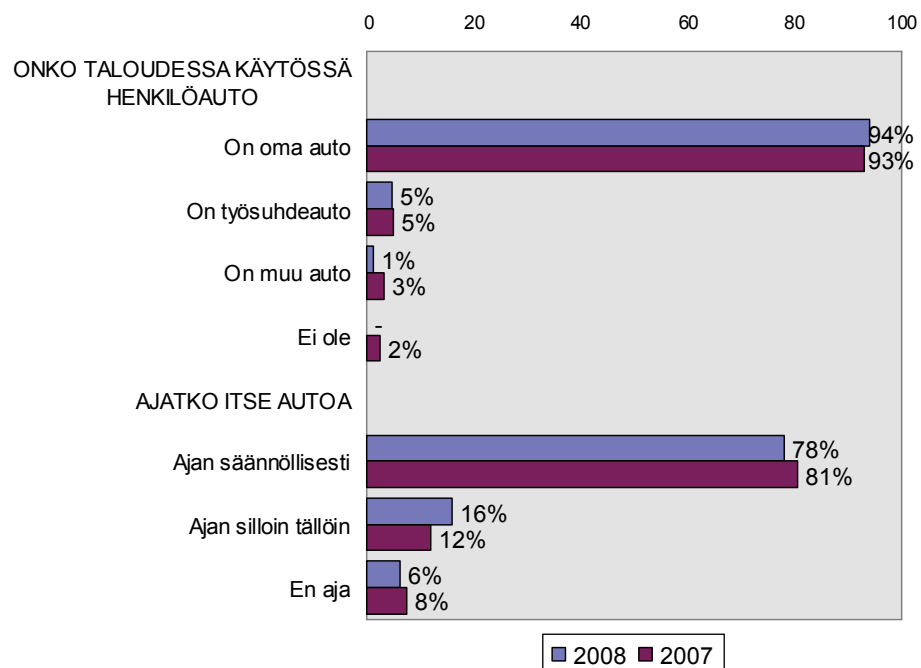
	v. 2008 N=1050	v. 2007 N=1016
<u>SUKUPUOLI</u>		
<i>Nainen</i>	49%	53%
<i>Mies</i>	51%	47%
<u>IKÄ</u>		
<i>18-25 v</i>	8%	4%
<i>25-34 v</i>	20%	17%
<i>35-49 v</i>	40%	35%
<i>50-60 v</i>	25%	27%
<i>60+</i>	7%	17%
<u>TALOUDEN KOKO</u>		
<i>1 henkilö</i>	15%	13%
<i>2 henkilöä</i>	38%	47%
<i>3 henkilöä</i>	16%	15%
<i>4 henkilöä</i>	21%	16%
<i>5 tai enemmän</i>	10%	9%
<u>LAPSIA</u>		
<i>1 lapsi</i>	16%	15%
<i>2-3 lasta</i>	27%	21%
<i>4+</i>	2%	3%
<i>Ei lapsia</i>	55%	61%
<u>KOULUTUS</u>		
<i>Peruskoulun ala-aste, kansakoulu</i>	2%	8%
<i>Peruskoulun yläaste, keskikoulu</i>	6%	6%
<i>Ammatillinen perustutkinto, ammattikoulu</i>	21%	22%
<i>Ylioppilas</i>	11%	8%
<i>Opistoasteen ammatillinen tutkinto</i>	21%	24%
<i>Ylempi opistoaste, AKK-tutkinto, alempi korkeakoulututkinto</i>	20%	18%
<i>Yliopiston ja korkeakoulun ylempi akateeminen tutkinto</i>	17%	12%
<i>Muu</i>	1%	1%

	v. 2008 N=1050	v. 2007 N=1016
<u>ONKO TÖISSÄ</u>		
<i>Kyllä, olen ansiotyössä tai tilapäisesti poissa</i>	81%	71%
<i>En</i>	18%	28%
<i>En halua vastata</i>	1%	1%
<u>AMMATTIRYHMÄ</u>		
<i>Johtavassa asemassa toisen palveluksessa</i>	2%	4%
<i>Ylempi toimihenkilö</i>	20%	13%
<i>Alempi toimihenkilö</i>	18%	18%
<i>Työntekijä</i>	33%	29%
<i>Yrittäjä tai yksityinen ammatinharjoittaja</i>	4%	6%
<i>Maatalousyrittäjä</i>	%	1%
<i>Työtön</i>	2%	4%
<i>Koululainen tai opiskelija</i>	7%	4%
<i>Eläkeläinen</i>	8%	16%
<i>Kotiäiti tai koti-isä</i>	2%	1%

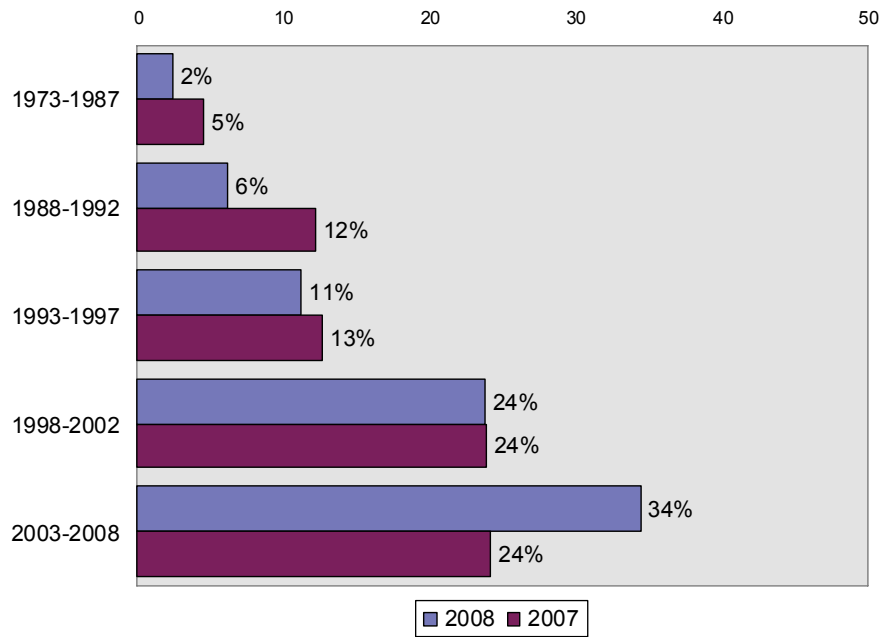
<i>Muu</i>	3%	2%
<u>Talouden bruttotulot / vuodessa</u>		
<i>alle 15.000 euroa</i>	6%	5%
<i>15.001-25.000 euroa</i>	8%	11%
<i>25.001-35.000 euroa</i>	13%	19%
<i>35.001-45.000 euroa</i>	16%	16%
<i>45.001-55.000 euroa</i>	16%	16%
<i>55.001-85.000 euroa</i>	23%	17%
<i>Yli 85.000 euroa</i>	10%	6%
<i>En osaa sanoa/halua sanoa</i>	9%	10%
<u>Lääni</u>		
<i>Etelä-Suomi</i>	46%	35%
<i>Länsi-Suomi</i>	33%	34%
<i>Itä-Suomi</i>	10%	12%
<i>Oulu</i>	8%	8%
<i>Lappi</i>	3%	2%

3 Talouden autoiluun liittyvät taustat

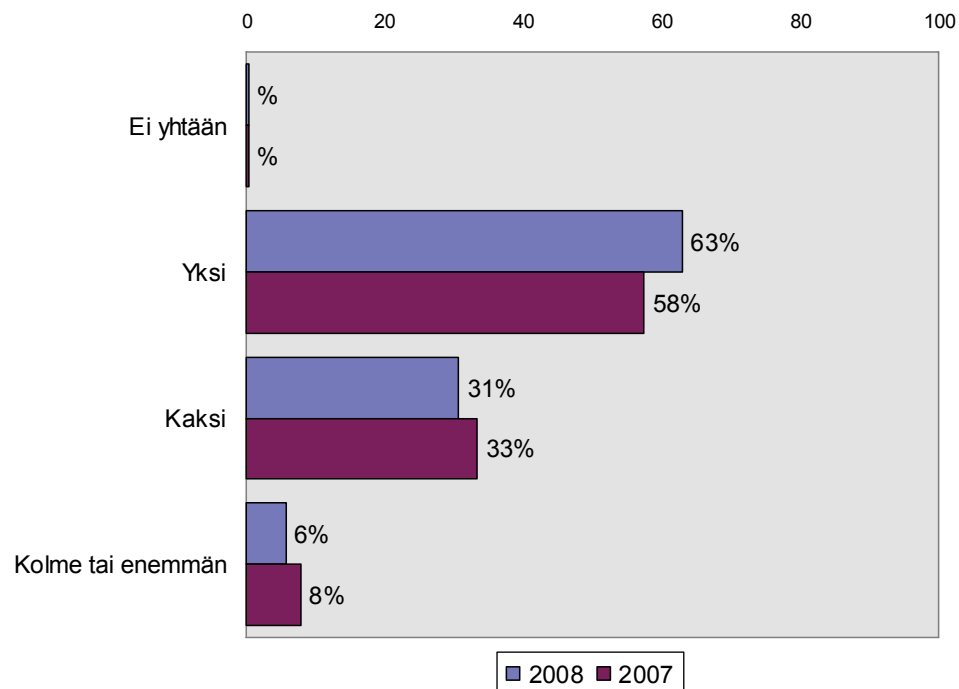
Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoiluun liittyvät taustat. Lähes jokaisessa vastaajataloudessa on käytössä oma auto. Työsuhdeauto on 5 % vastaajatalouksista. Keskimääräinen työmatkan pituus on laskenut viime vuoden tuloksesta, sen sijaan keskimääräinen työmatkan kesto on lähes samalla tasolla. Autoilevien suomalaisten vuotuinen kilometrimäärä on hieman vajaa 18.000 kilometriä kuten vuosi sitten. Samoin talouden ajoneuvon kulutus on samalla tasolla, noin 7,4 l / 100 km. Julkisen liikenteen käyttö on vastaajakunnassa nyt hieman yleisempää kuin vuosi sitten.



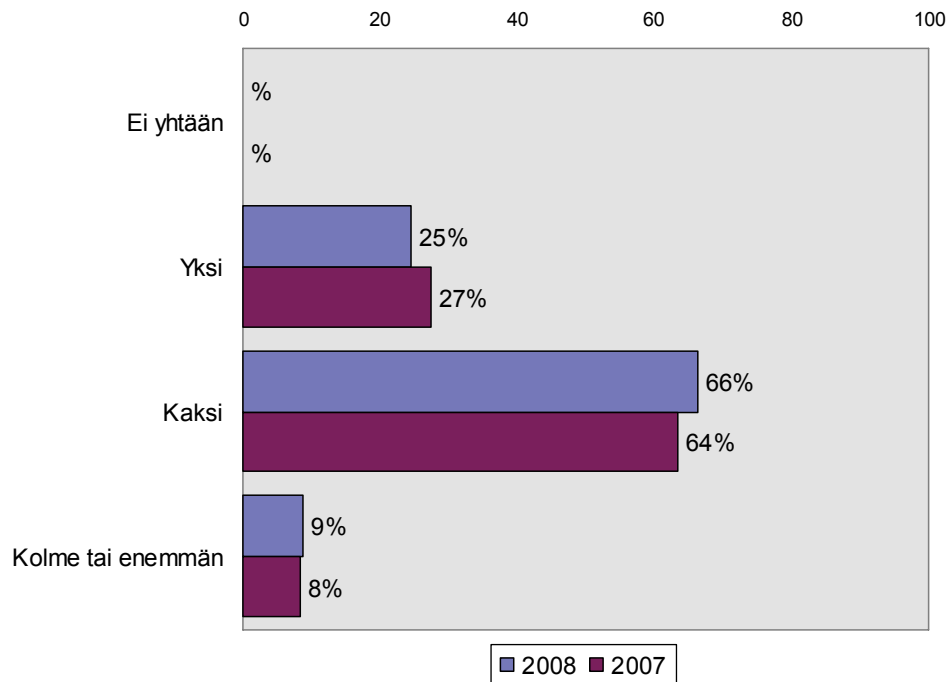
Auton vuosimalli, jolla ajat yleensä?



Kuinka monta henkilö- tai pakettiautoa taloudella on?



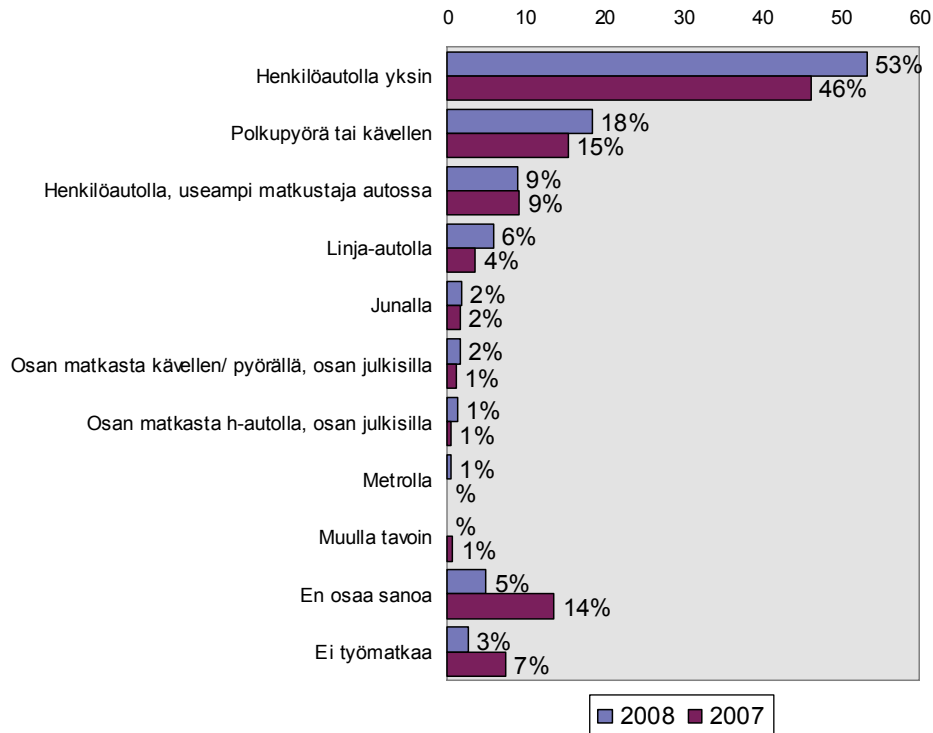
Kuinka monta ajokortin omistavaa henkilöä taloudessanne on?



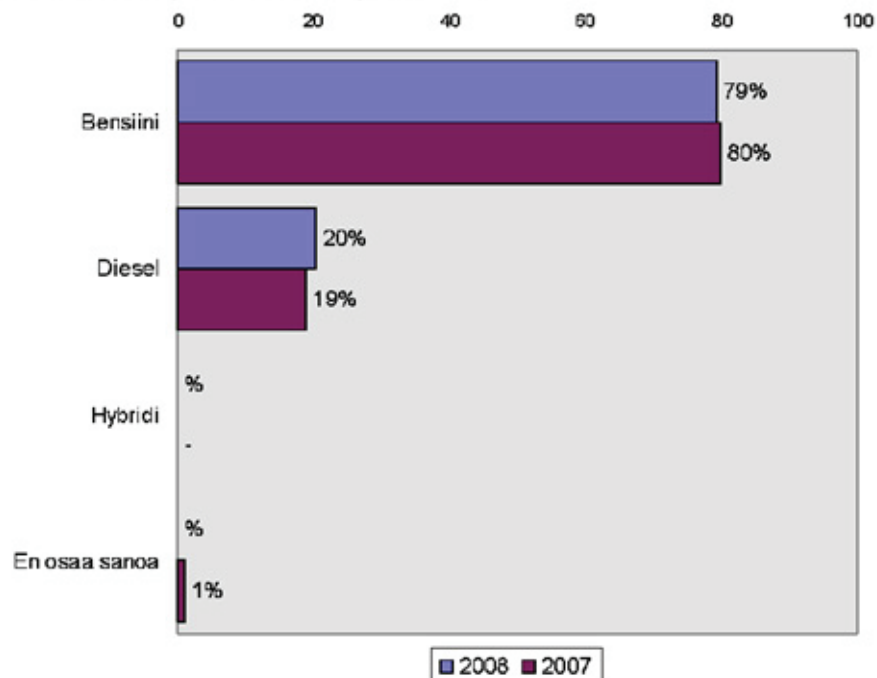
Keskiarvotulos

	v.2008	v. 2007	
Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne pituudeltaan? (km)	26,09	33,12	km
Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne kestoltaan? (min)	32,36	33,15	minuuttia
Kuinka monta kilometriä ajat vuodessa?	17928	17920	km
Paljonko arvioisitte oman autonne kulutuksen olevan?	74,3	74,6	dl / 100 km

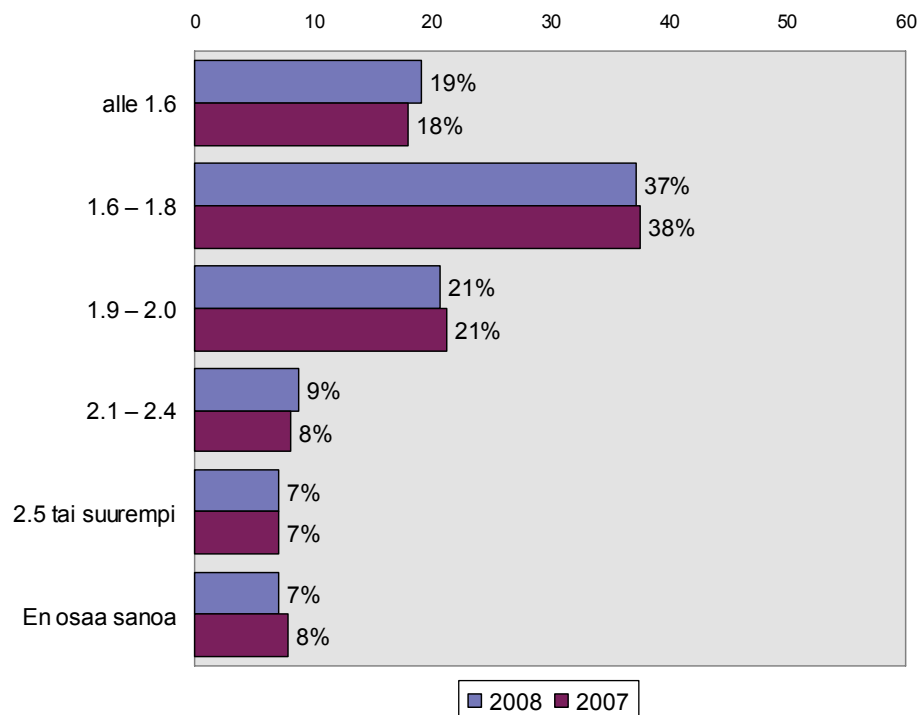
Miten yleensä kuljette työmatkanne?



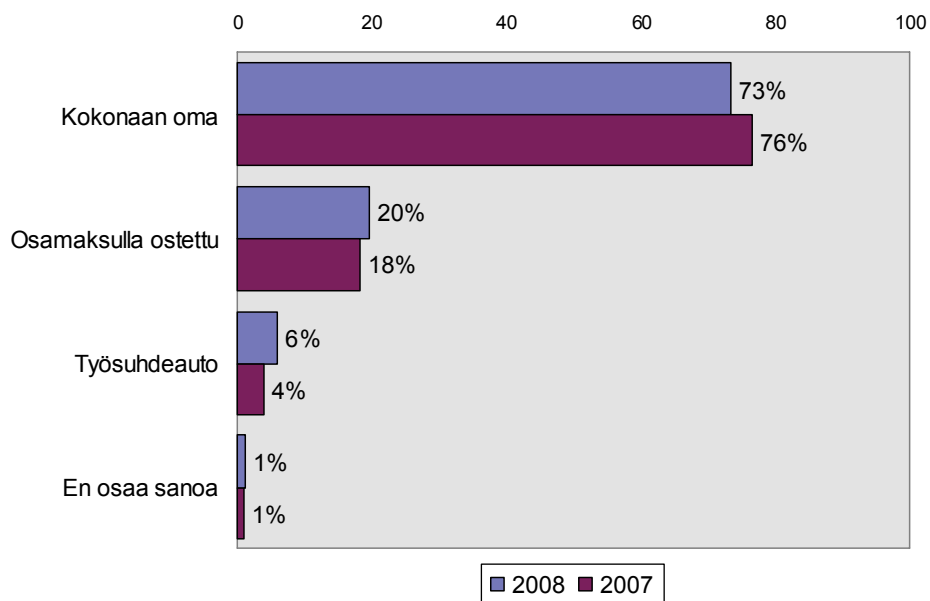
Mikä on eniten käyttämäne auton polttoaine...



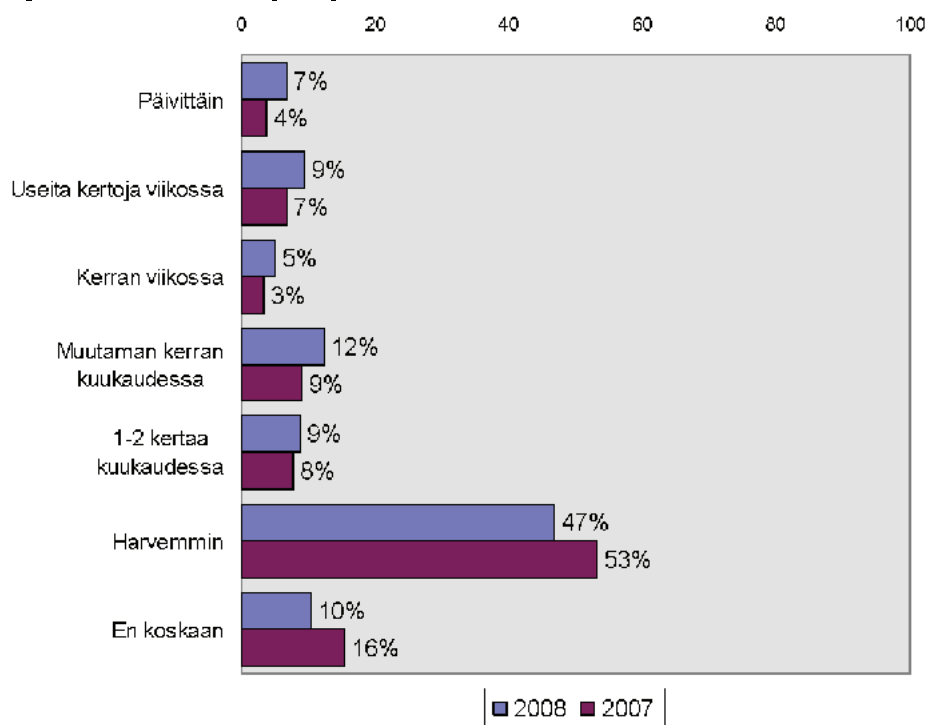
Mikä on eniten käyttämäne auton moottorilavuus... (litraa)



Onko taloutenne pääasiallisesti käyttämäne ajoneuvo...



Paljonko/kuinka usein käyttää julkista liikennettä?

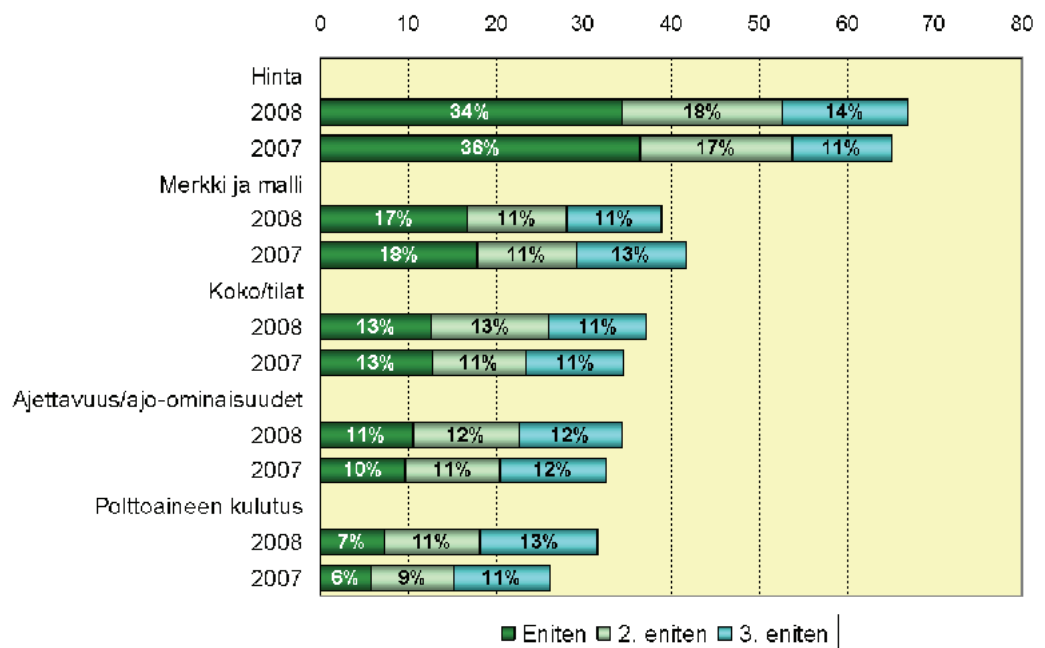


4 Auton valintaan liittyvät tekijät

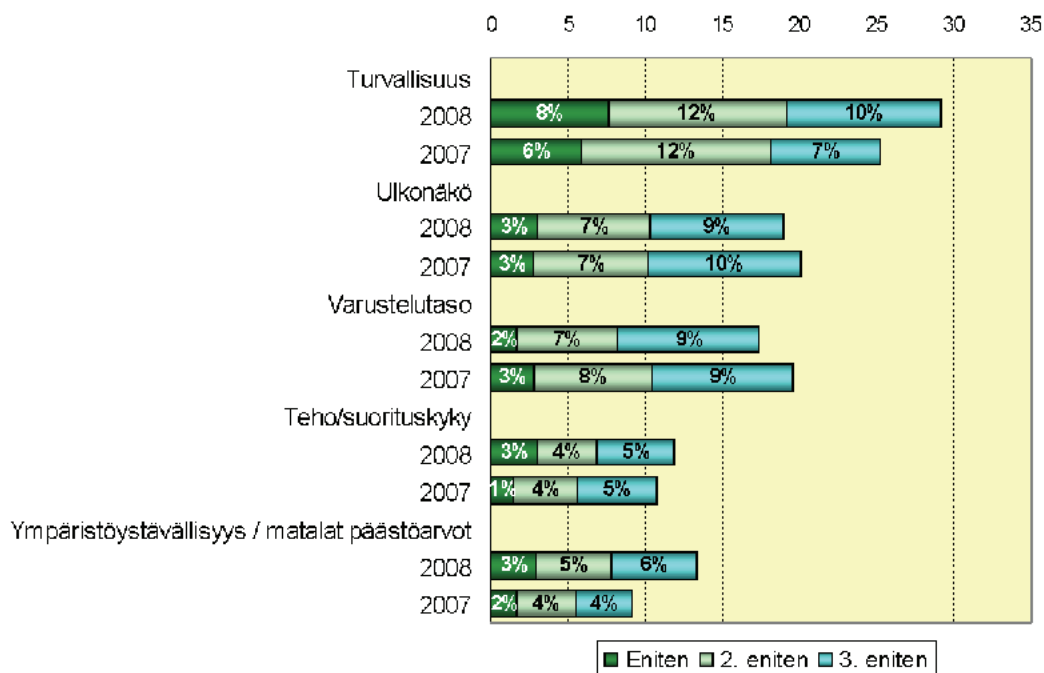
Tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus on edelleen hinta. Reilu kolmannes valitsee sen tärkeimmäksi valintatekijäksi. Polttoaineen kulutus, turvallisuus ja ympäristöystävällisyys ovat nyt hieman yleisemmin mainittu tärkeäksi ominaisuudeksi. Edelleenkin noin kolmanneksella autoilijoista ympäristöystävällisyys ei vaikuta lainkaan auton valintaan.

Naiset arvostavat miehiä enemmän turvallisuutta auton valinnassa, miehillä korostuu ajoneuvon koko ja tila sekä polttoaineen kulutus.

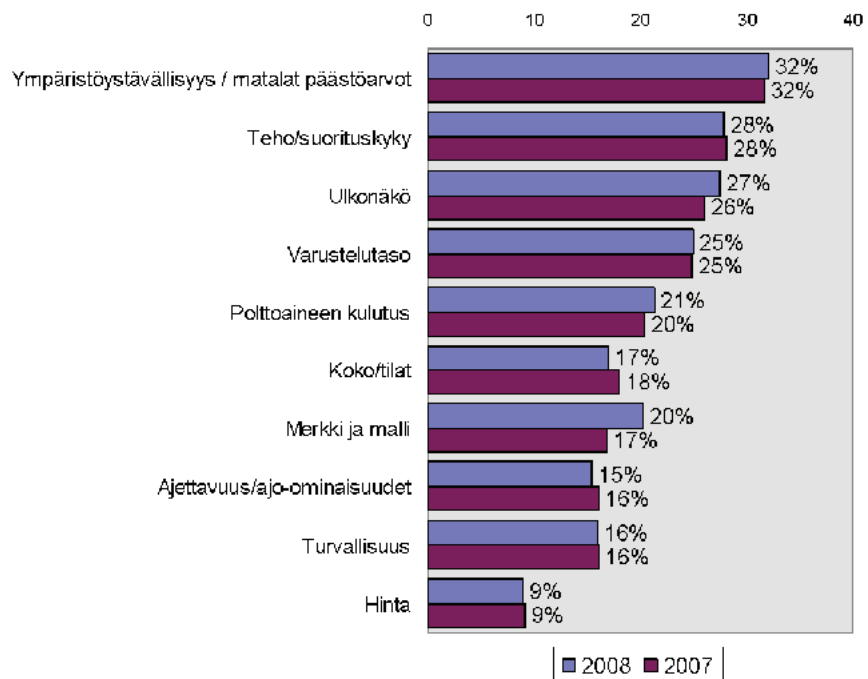
Ominaisuuksien vaikutus auton valinnassa 1/2



Ominaisuuksien vaikutus auton valinnassa 2/2



Ei vaikuttanut lainkaan auton valintaan



5 Autoilun kustannukset

Autoilijoilta kysyttiin erilaisia autoiluun liittyviä kustannuksia. Arviointia pyydettiin autoilun nykyisistä todellisista kustannuksista, autoilijan kannalta sopivista kustannuksista sekä maksimikustannuksista, mitkä autoilija olisi vielä valmis (juuri ja juuri) hyväksymään. Autoilun eri kustannukset ovat selvästi nousseet viime vuodesta. Nykyiset kustannukset ovat esimerkiksi polttoaineiden kuukausikustannuksen osalta kohonneet 164 eurosta 184 euroon. Autoilijoiden sopivana pitämä polttoainekustannus kuukaudessa ei tosin ole muuttunut juuri lainkaan (113 € / kk, vuonna 2007 110 € / kk). Absoluuttisesti eniten ovat nousseet vakuutusten nykyiset, sopivat ja maksimikustannukset. Suhteellisesti eniten ovat nousseet vakuutuksen nykyiset ja sopivat kustannukset sekä verojen maksimikustannus. Myös verojen maksimikustannukset ovat suhteellisesti nousseet eli autoilijat olisivat valmiita jossain määrin hyväksymään nykyistä korkeammat verot. Tosin autoilijan mielestä sopivat verokustannukset ovat muuttuneet vain marginaalisesti vuoden takaisesta.

Miesten arvioit autoilun nykyisistä, sopivista sekä myös maksimikustannuksista ovat naisten arvioita selvästi korkeammat.

Muutos 2007 - 2008

Kustannukset €	Nykyiset		Sopivat		Maksimi	
	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %
Polttoaine /kk	20	12 %	3	3 %	23	12 %
Vakuutukset /v	71	15 %	51	18 %	71	15 %
Verot /v	14	6 %	7	6 %	38	20 %
Osamaksut /kk	17	5 %	23	10 %	17	5 %
Huollot ja varaosat /v	38	9 %	17	6 %	72	14 %

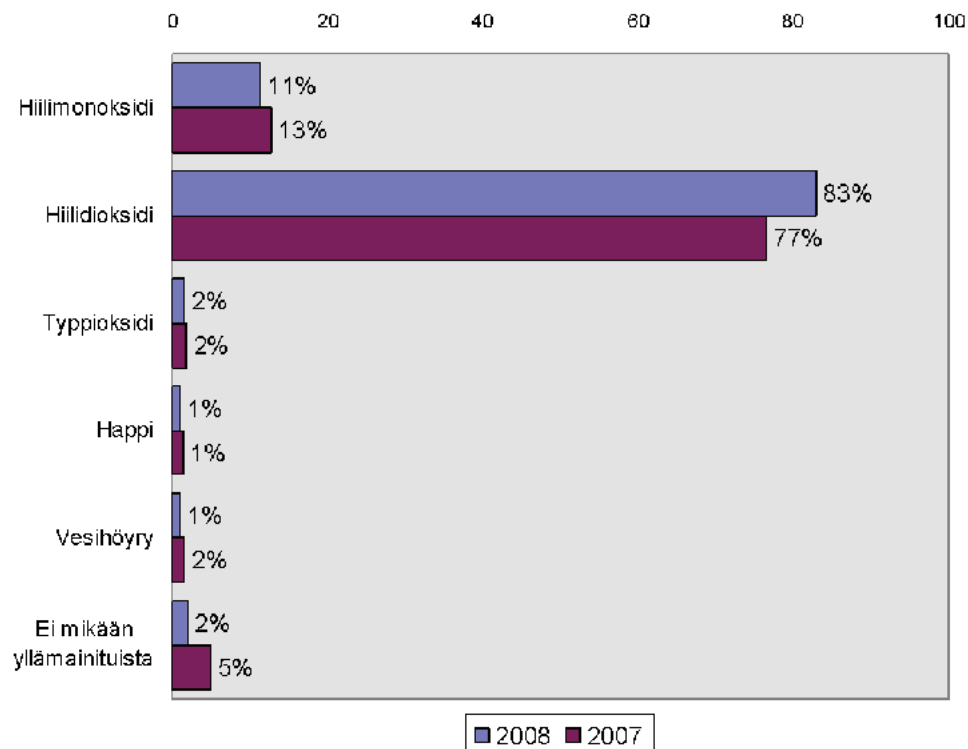
6 Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät

CO₂-merkki tunnetaan nyt paremmin kuin vuosi sitten.

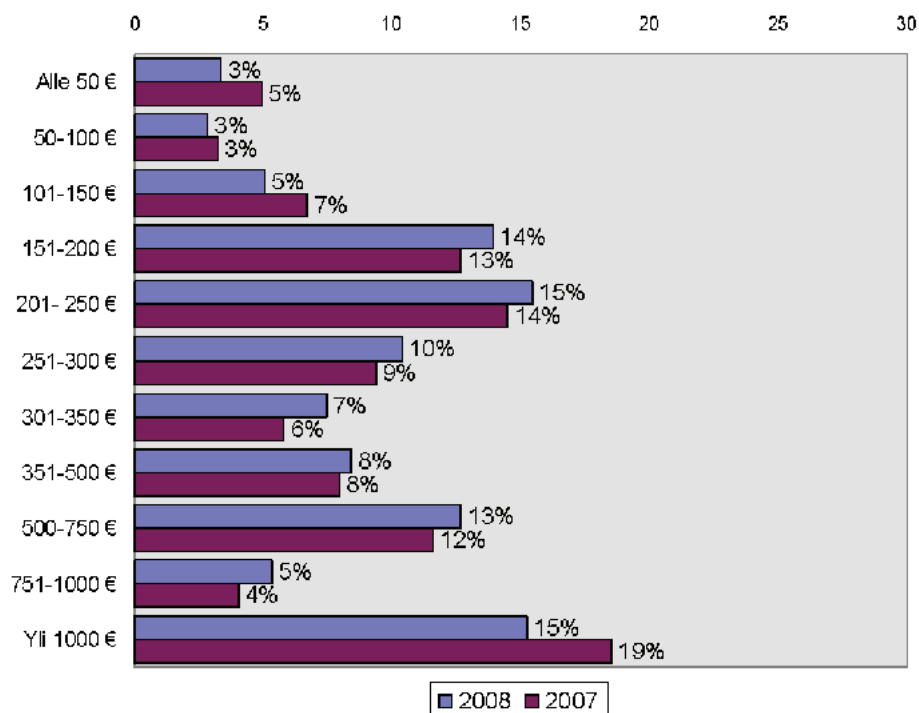
Se ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista on hivenen kasvanut. Kolmen alhaisimman luokan (alle 50 €, 50–100 € ja 101–150 €) osuus on laskenut 9 prosenttiin kun se vuosi sitten oli noin 15 prosenttia. Muissa ajoneuvoveroluokissa osuudet ovat hieman suuremmat, tosin ylimmässä luokassa (yli 1000 €) osuus on laskenut. Tässä luokassa vastaajat ovat pääosin niitä autoilijoita, jotka eivät voi luopua yksityisautoilusta mistään hinnasta.

Miehet tuntevat CO₂ – merkin naisia paremmin. Myös yksityisautoiluun vaikuttava ajoneuvoveron määrässä on selvä ero sukupuolen suhteen; miehillä veron määrä on korkeampi ennen kuin se vaikuttaa heidän autoiluunsa.

Mitä tarkoittaa autoilustakin tuttu kemiallinen termi CO₂?



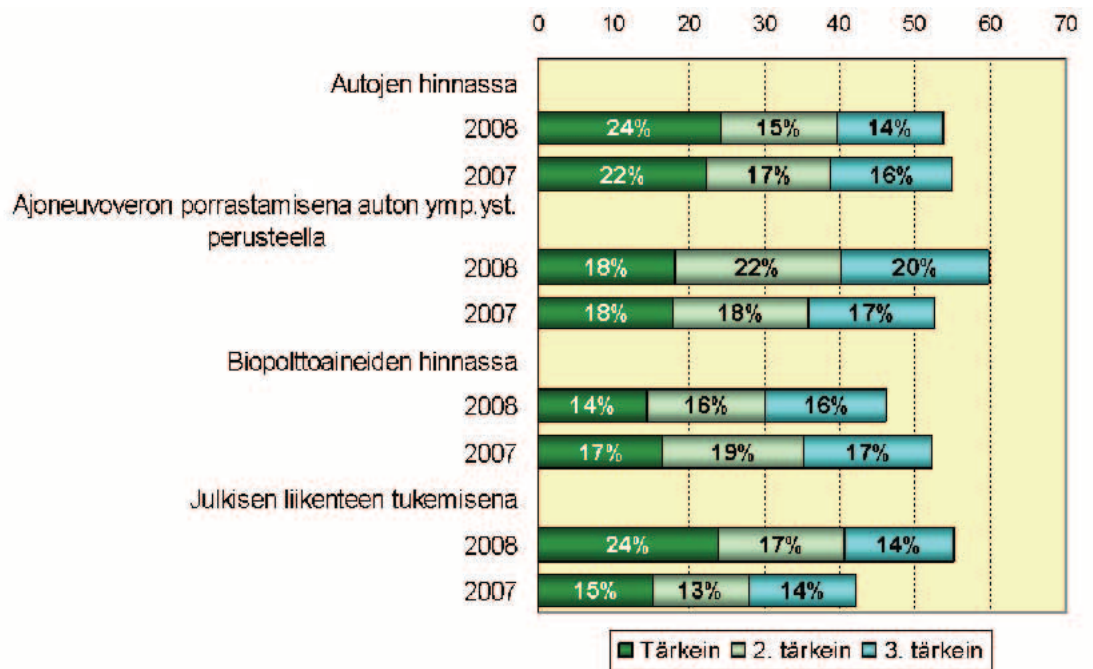
**K14. Kuinka paljon ajoneuvoveron pitäisi olla, että se vaikuttaisi sinun autoiluusi?
Mikä on se ajoneuvoveron vuotuinen määrä, että harkitsit yksityisautoilusta luopumista?**



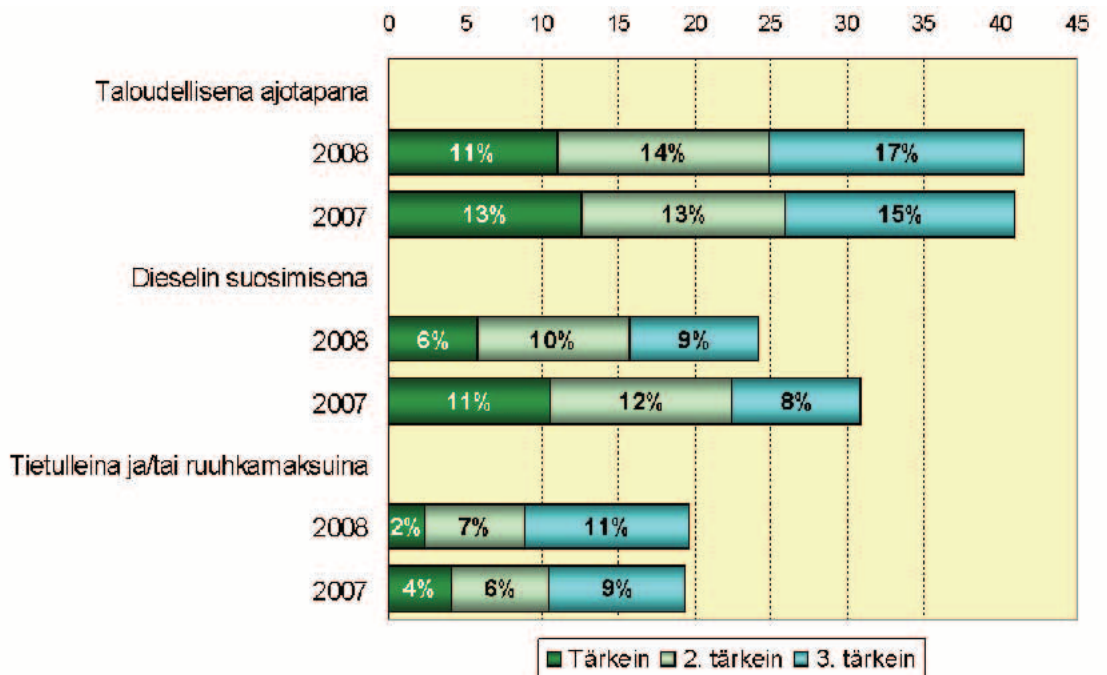
6.1 Ympäristöystävällisyyden huomioiminen

Autoilijoiden mielestä ympäristöystävällisyys tulisi huomioida ensisijaisesti autojen hinnassa ja julkisen liikenteen tukemisena. Varsinkin naiset ja pienituloiset suosivat julkisen liikenteen tukemista. Myös ajoneuvoveron porrastaminen auton ympäristöystävällisyyden perusteella saa vahvan kannatuksen. Vähiten kannatusta saavat tietullit ja/tai ruuhkamaksut. Aikaisempaa vähäisemmän kannatuksen saavat ympäristöystävällisyyden huomiointi biopolttoaineen hinnassa sekä dieselin suosiminen.

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



K16. 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 2,22 € litralta, keskimäärin autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta edelliseen vuoteen ei juuri ole (-1,6 senttiä/l). Vastaavasti ajosuoritetta kasvattava litrahinta olisi 1,134 € litralta. Litrahinta on 18 senttiä korkeampi kuin vuosi sitten.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,166 euroa, kun se vuosi sitten oli 0,984 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis kohonnut noin 18 senttiä. Dieselille sopiva litrahinta on 92 senttiä, vuosi sitten noin 70 senttiä. Sopivan diesellitran hinta on siis kohonnut noin 22 senttiä.

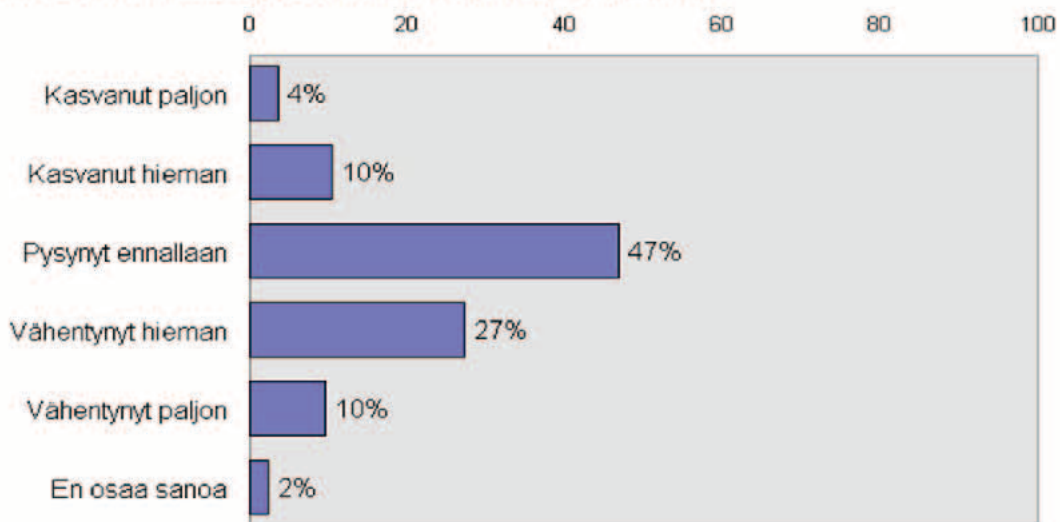
Autoilijoiden ajosuorite on hieman laskenut, vaikka keskimääräinen vuotuinen ajokilometrimäärä olikin samalla tasolla kuin vuosi sitten. Lähes puolet autoilijoista ilmoittaa, että ajosuorite on pysynyt ennallaan, mutta reilu kolmannes väittää ajosuoritteen vähentyneen vuoden aikana. 15 prosenttia autoilijoista kertoo ajosuoritteen kasvaneen vuoden aikana.

Eniten ajosuoritteen muutokseen on vaikuttanut polttoaineen hinta (65 %), seuraavaksi eniten huoli ympäristöstä (22 %). 11 prosenttia autoilijoista on siirtynyt käyttämään joko kokonaan tai aikaisempaa enemmän julkista liikennettä, jolloin ajosuorite on laskenut.

Keskiaarvotulos

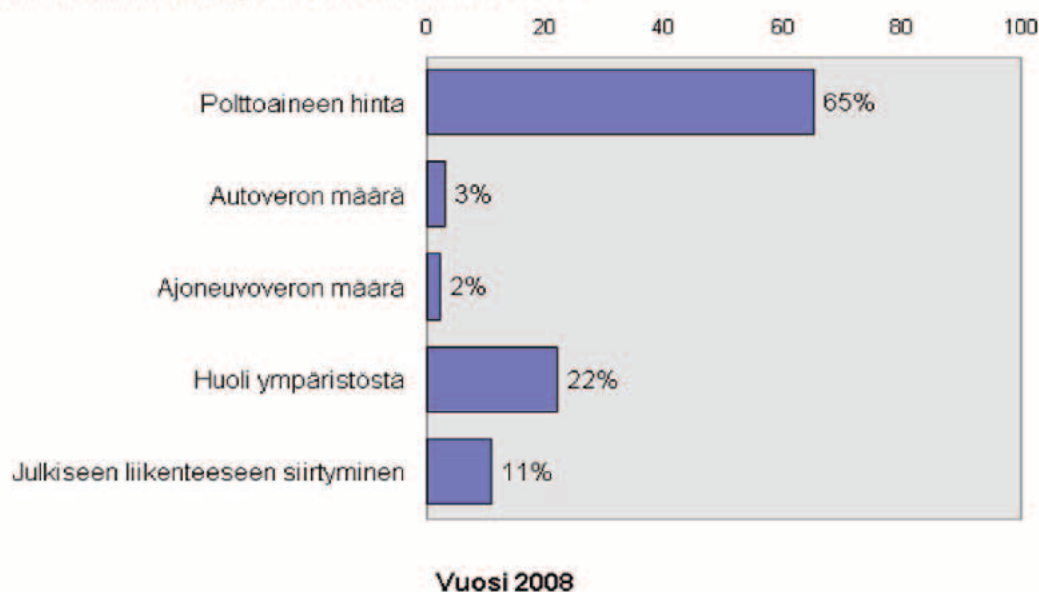
	v. 2008	v. 2007	
Polttoaineen litrahinta, jotta ajosuoritteenne alenisi?	222,0	223,6	senttiä
Polttoaineen litrahinta, jotta ajosuoritteenne kasvaisi?	113,4	95,3	senttiä
Mikä olisi mielestänne sopiva hinta bensalle:	116,6	98,4	senttiä/litra
Mikä olisi mielestänne sopiva hinta dieselille:	92,0	69,9	senttiä/litra

Onko vuoden aikana ajosuoritteenne (ajamanne kilometrit)...



Vuosi 2008

Mikä on vaikuttanut ajosuoritteesi muutokseen?



8 Autoverouudistus

Autoilijoiden mielestä viimesyksyisessä autoverouudistuksessa oli tärkeämpää ympäristöystävällisten autojen suosiminen, sillä lähes kaksi kolmesta päätyy tälle kannalla. Reilu kolmannes sanoo autoveron alentamisen ollen tärkeämpää uudistuksessa.

Noin neljännes on harkinnut tai jopa ostanut uuden auton laskeneen ajoneuvovero johdosta. Tosin tässä luvussa saattaa olla mukana auton hankkineita tai sitä harkitsevia, jotka olisivat ilman uudistustakin tehneet näin.

	N=1050
<u>Oliko viimesyksyisessä autoverouudistuksessa mielestänne tärkeämpää...</u>	
<i>Autoveron alentaminen</i>	38%
<i>Ympäristöystävällisempien autojen suosiminen</i>	62%
<u>Oletteko viime syksynä laskeneen autoveron johdosta</u>	
<i>Ostaneet uuden auton</i>	8%
<i>Harkinneet uuden auton ostoa</i>	15%
<i>En ole vaihtamassa autoa</i>	77%

9 Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys

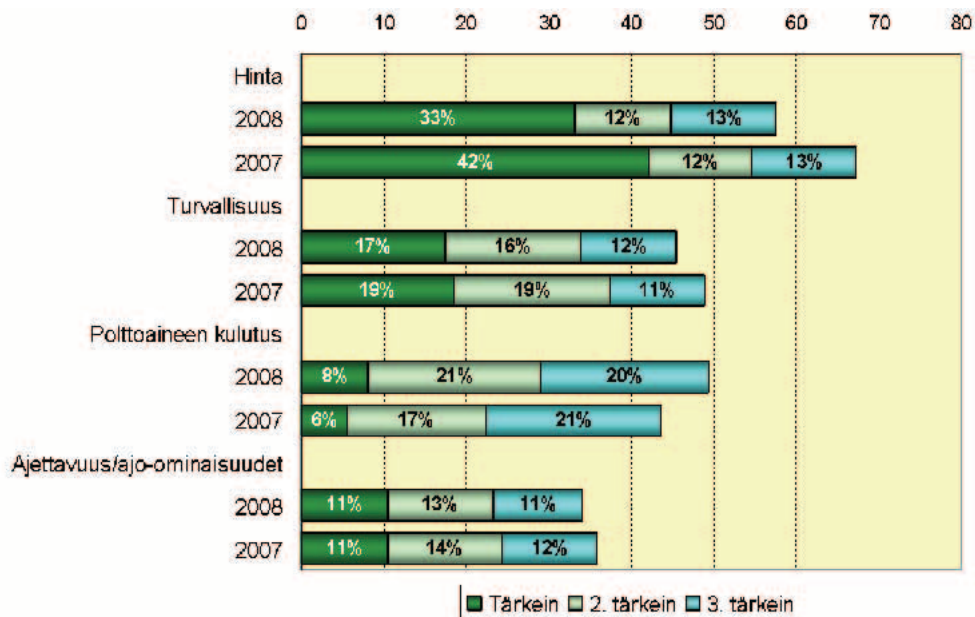
Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoilijoiden mielestä tärkeimmät ja kiinnostavimmat ominaisuudet tai tekijät automainonnassa. Edelleenkin hinta nousee tärkeimmäksi tekijäksi, vaikka tärkeys ei ole enää yhtä monelle autoilijalle se tärkein ominaisuus. Ominaisuuksien tärkeys on kasvanut polttoaineen kulutuksen ja erityisesti ympäristöystävällisyyden ja/tai matalien päästöarvojen suhteen.

Automainonnassa käytetyn CO₂ – merkki tuo reilulle kolmannelle vastaajista mieleen vähäpäästöisyyden, noin viidennekselle merkki kertoo ympäristöystävällisyydestä. Vain kolmannekselle ei osannut tai halunnut ottaa kantaa asiaan. Muutos edellisen vuoden tulokseen on melko vähäinen.

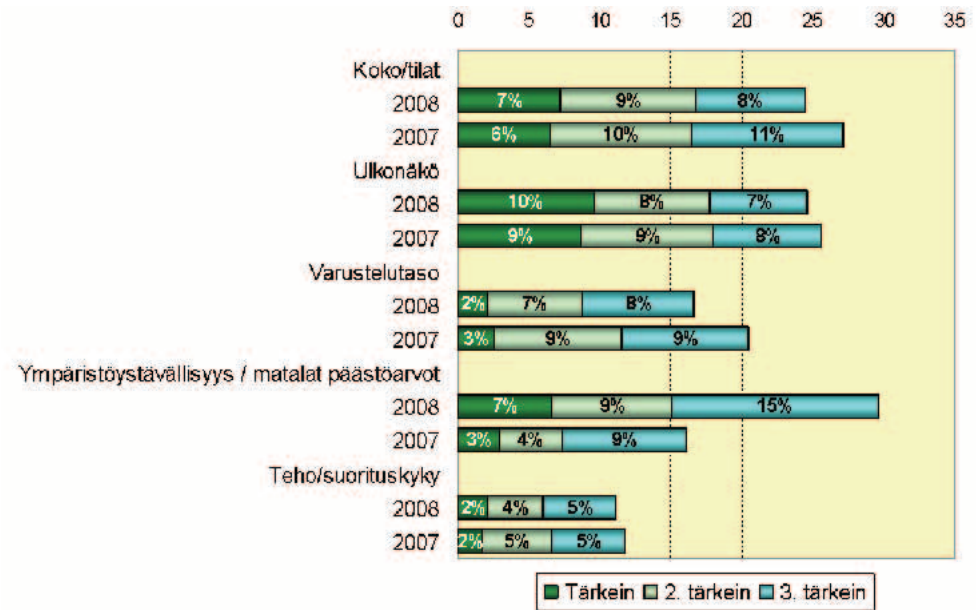
Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on lisääntynyt selvästi viime vuodesta. Yhden merkin mainontaa muistaa joka viides vastaaja ja 17 prosenttia on nähnyt tai kuullut useamman merkin ympäristöystävällisyyttä korostavaa mainontaa.

Autoilijat toivoisivat automainonnassa korostettavan enemmän auton polttoaineen kulutusta ja ympäristöystävällisyyttä. Hinnan merkitys automainonnassa on hieman laskenut viimevuodesta.

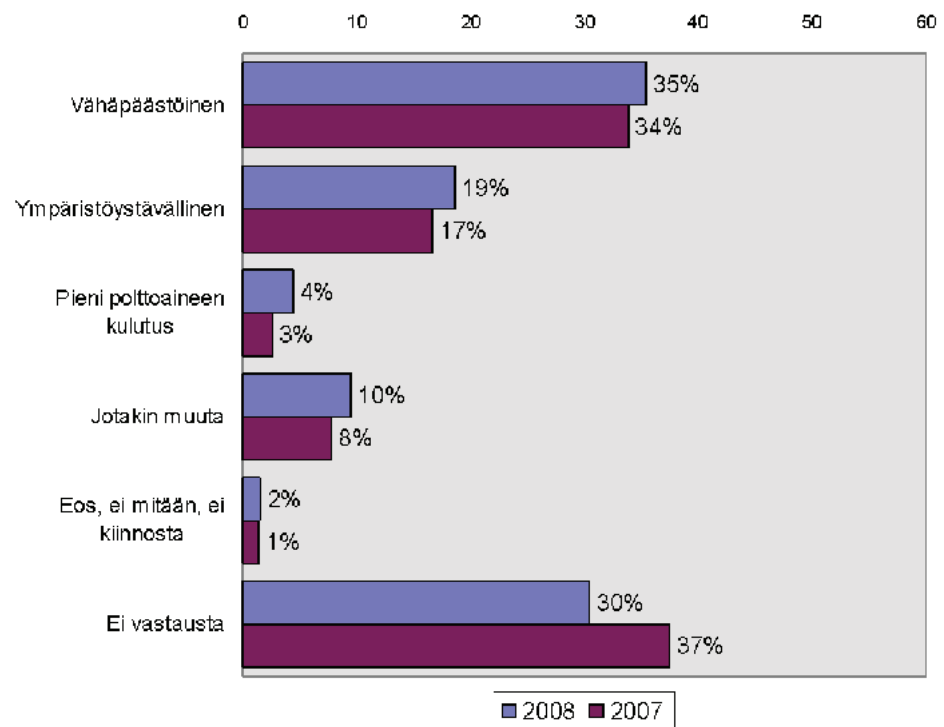
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 1/2



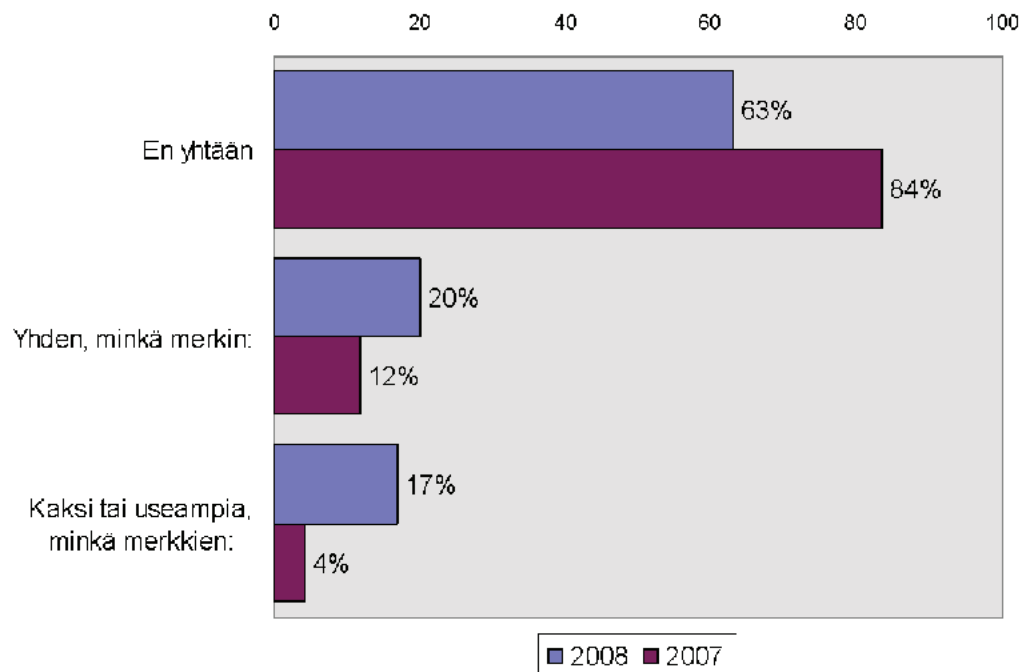
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 2/2



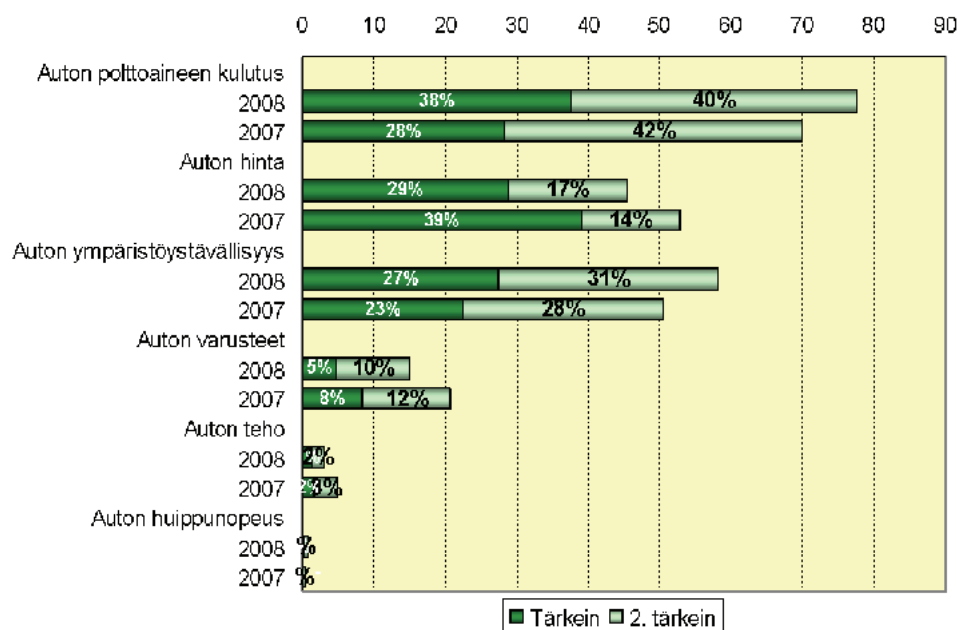
Mitä automainonnassa käytetty matala CO2-arvo kertoo



Kuinka monta ympäristöystävällisyyttä mainostaneen automerkin mainontaa tulstatte?



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

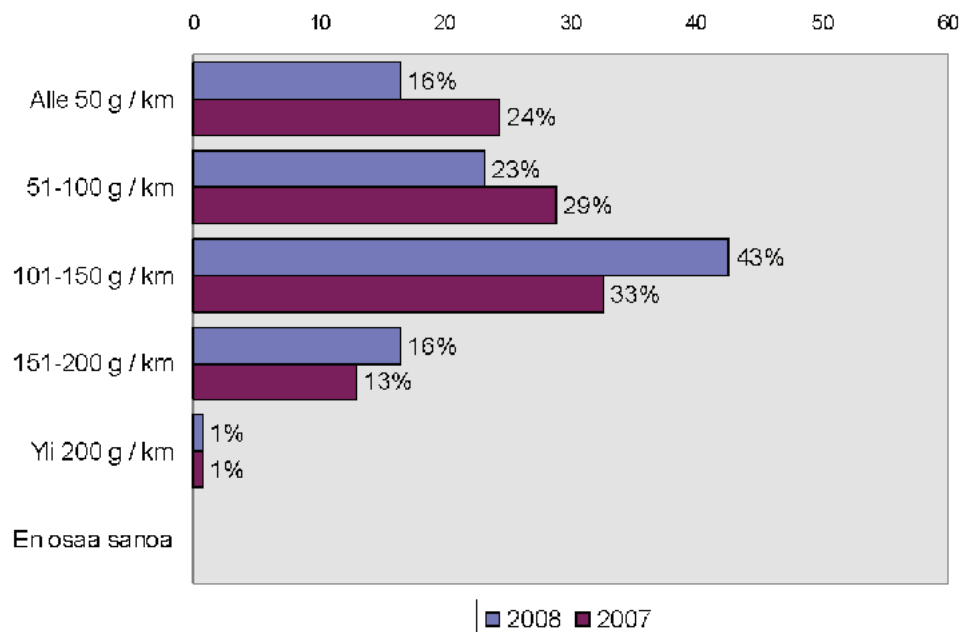


10 Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys

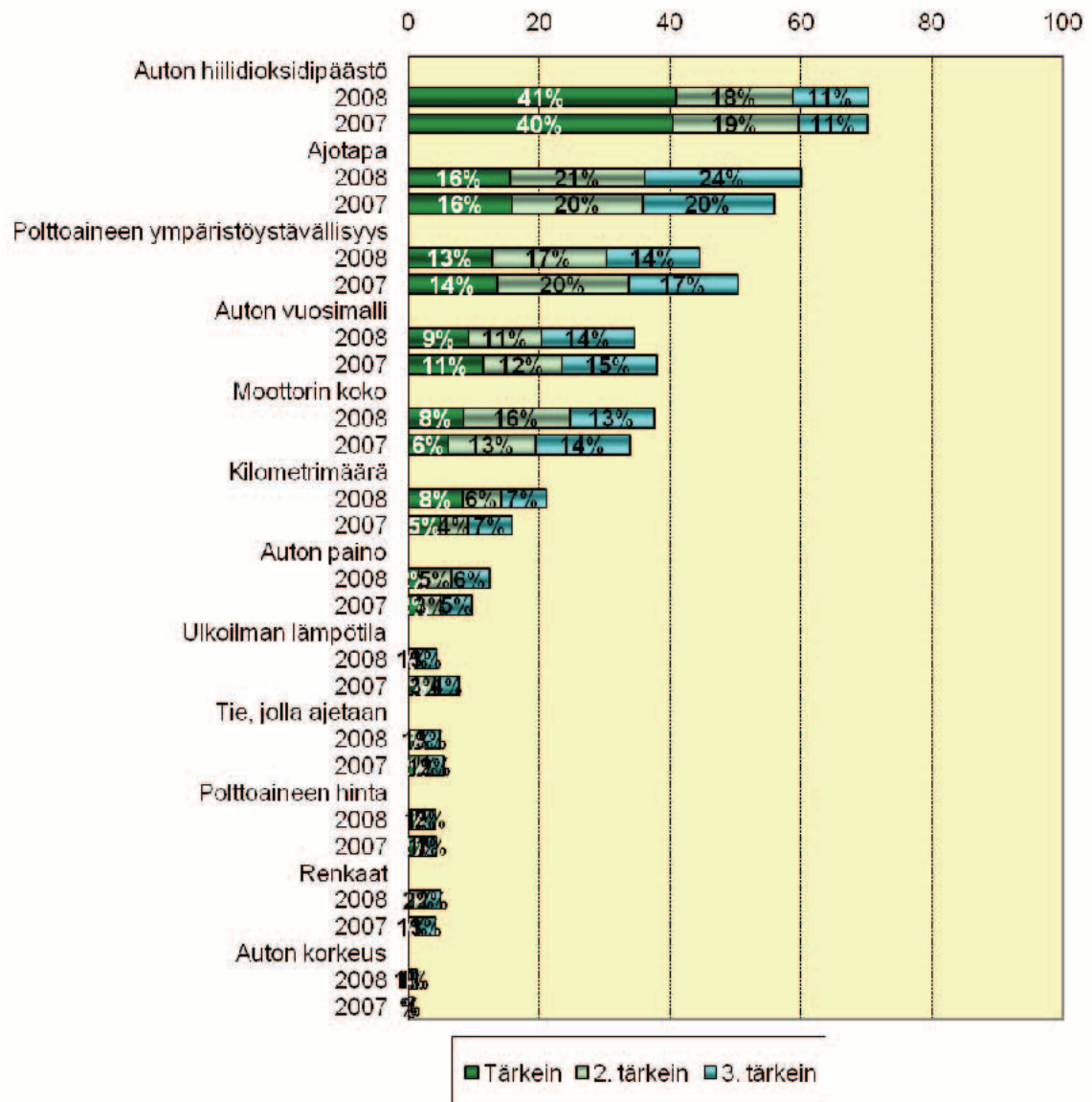
Autoilijoista 43 prosenttia arvioi, että ympäristöystävällisen tavallisen perheauton hiilidioksidipäästö kilometrille ovat 101–150 grammaa. Vuosi sitten yli puolet vastaajista arvioi päästöjen olevan alle 100 g / km, nyt vastaava osuus vastaajista on noin 39 prosenttia.

Tietoisuus auton ympäristöystävällisyyteen vaikuttavista tekijöistä osataan nimetä melko hyvin. Ainoastaan auton vuosimalli mainitaan ”virheellisesti” tärkeänä vaikuttavana tekijänä.

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



K36. Mitkä 3 seuraavista tekijöistä vaikuttaa eniten auton ympäristöystävällisyyteen?



11 Valmius ympäristöystävällisempään autoiluun

Autoilijoilla on nyt suurempi valmius/halu tehdä jotakin pienentääkseen autoilunsa ympäristökuormitusta kuin vuosi sitten. Autoilijat ovat hyvin valmiita hankkimaan lohkolämmittimen, muutama reittivalintoja ja ajotapaa sekä hankkimaan vähän kuluttava auton. Halua maksaa enemmän autoilusta (esim. autoilun ympäristövero) ei edelleenkään ole, sillä vain 11 prosenttia suhtautuu asiaan myönteisesti.

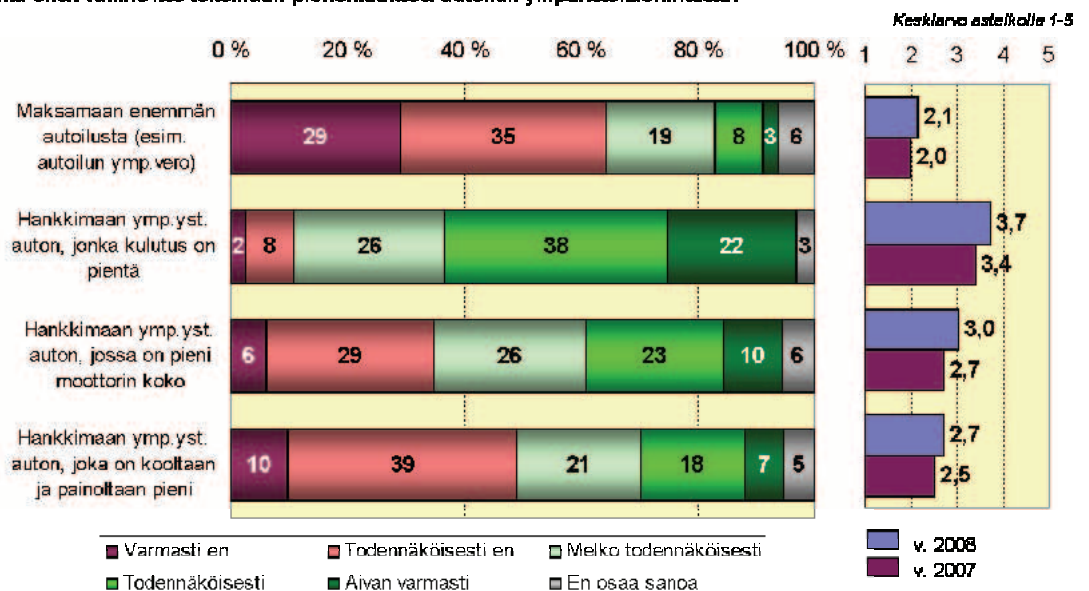
Halukkuus siirtyä käyttämään julkista liikennettä työmatkoilla on nyt suurempaa kuin vuosi sitten. Niiden osuus, jotka eivät siirtyisi julkisen liikenteen käyttöönsä mistään hinnasta, on laskenut selvästi (29 % → 18 %). Näissä luvuissa on mukana suurin osa sellaisista vastaajista, jotka eivät esim. työnsä puolesta voi käyttää julkista liikennettä tai tekevät työmatkansa työsuhteajoneuvolla.

Julkisen liikenteen käytön esteenä ovat julkisen liikenteen aikataulut ja linjat sekä työajat. Muutosta eri tekijöiden suhteen viimevuoteen on melko pientä.

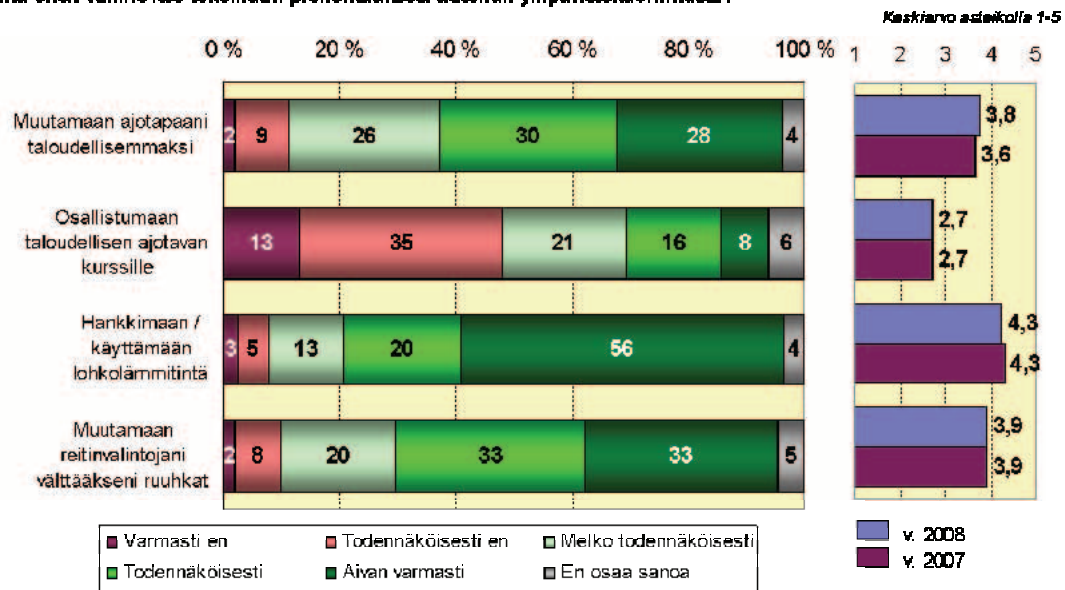
Ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa on harkinnut 13 prosenttia autoilijoista (v. 2007 n. 8 %).

Hiilidioksidipäästöihin perustuva sopiva ajoneuvoveron määrä arvioidaan nyt hieman suuremmaksi kuin vuosi sitten. Varsinkin, kun päästöt ovat yli 200 g / km, ajoneuvoveron määrän mediaaniarvo on luokkaa suurempi.

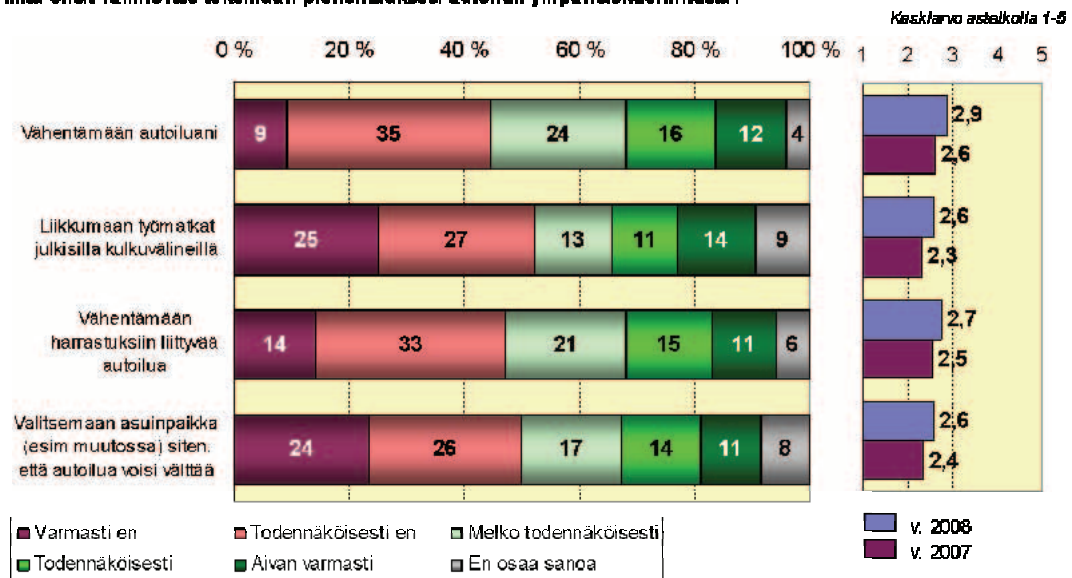
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



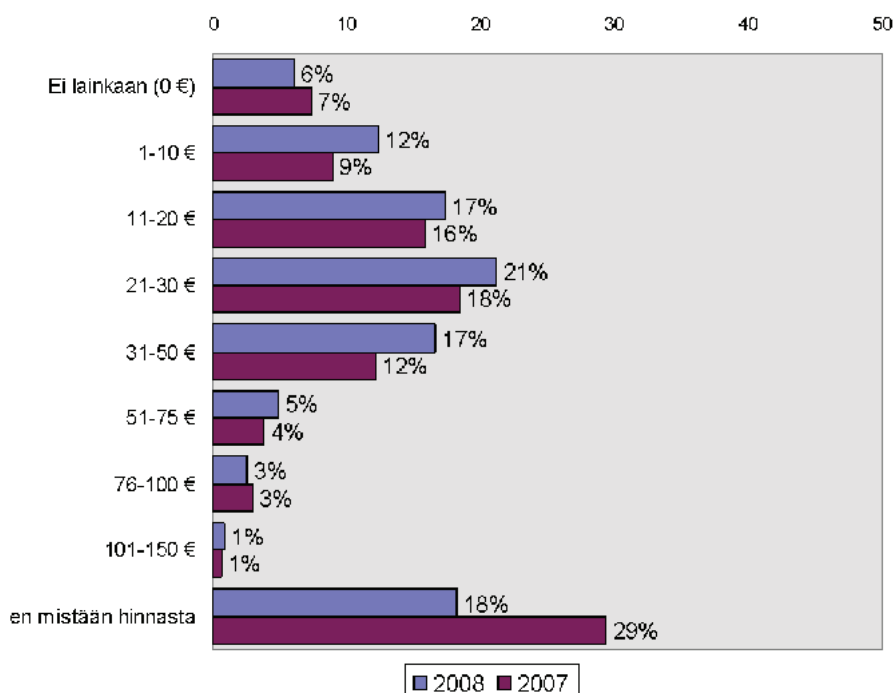
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



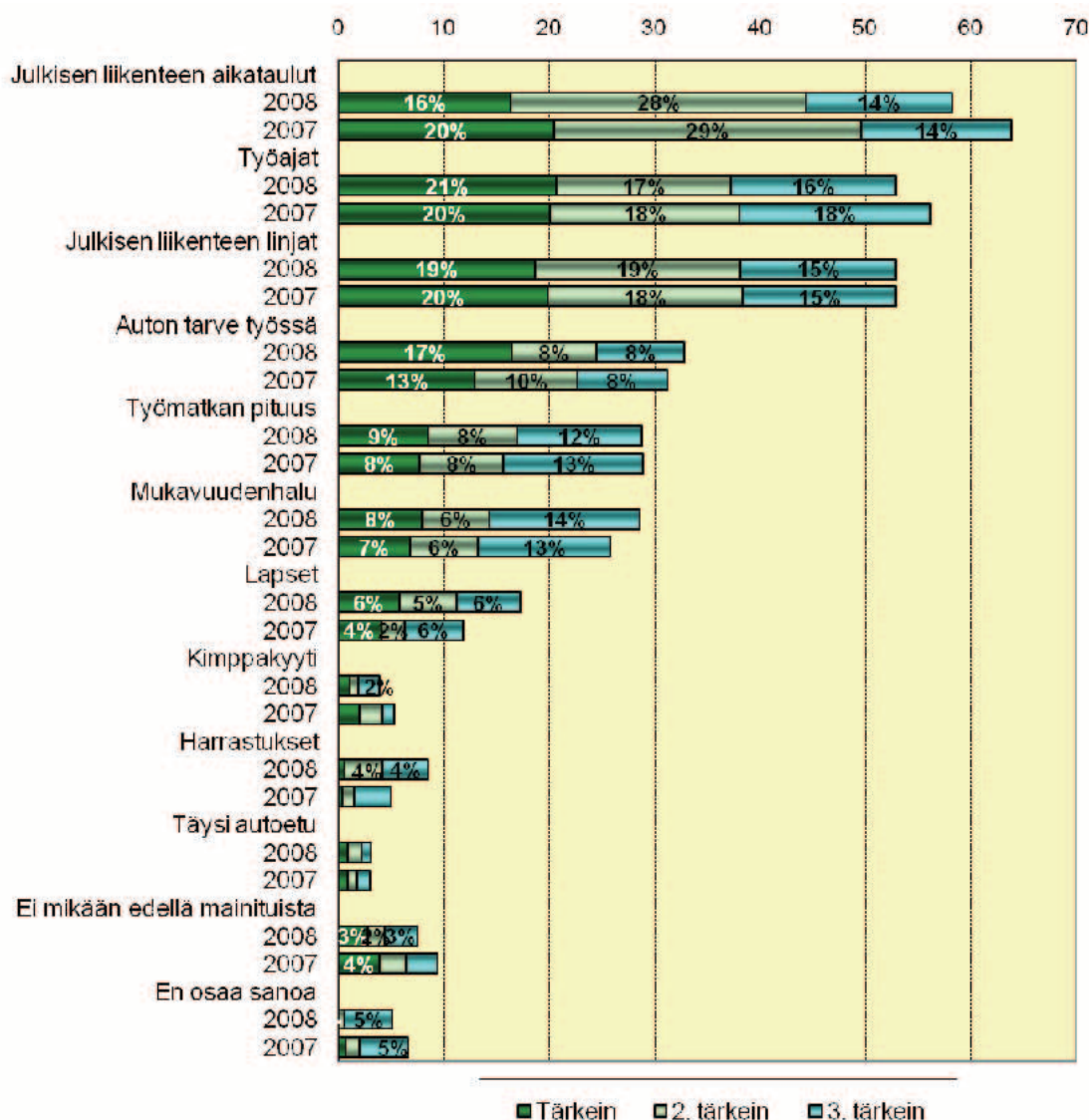
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?

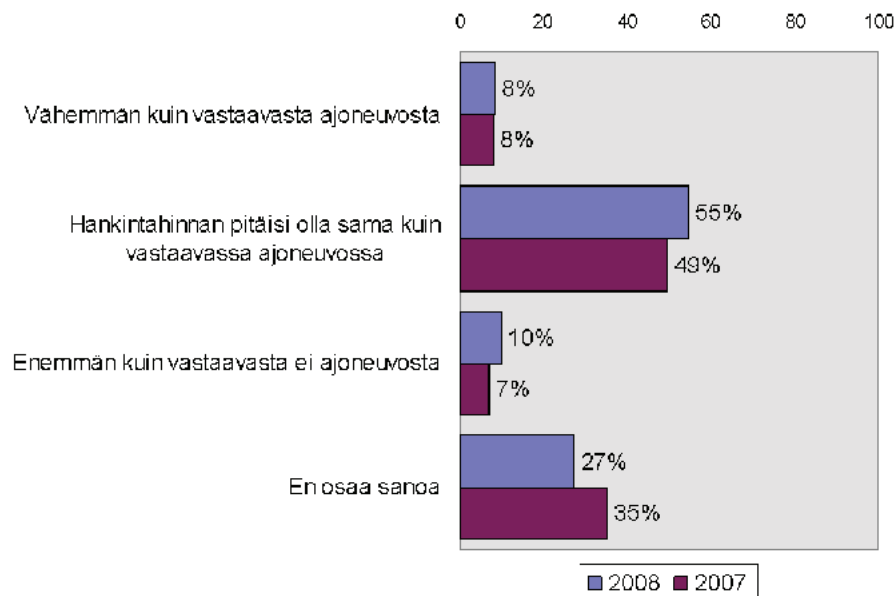
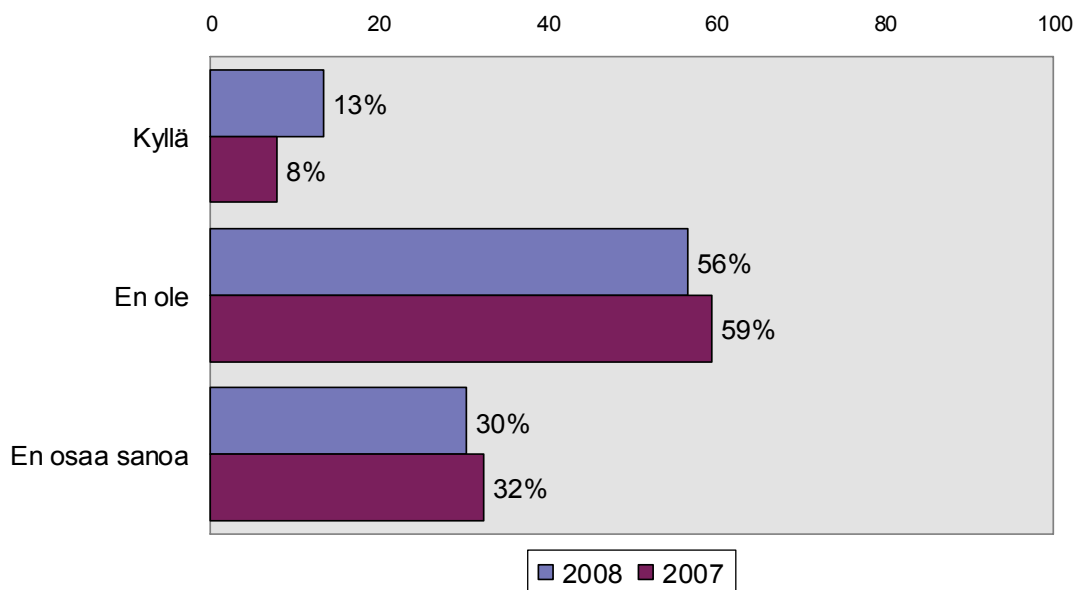


Paljonko pitäisi julkisen liikenteen maksaa kuukaudessa, että siirtyisitte työmatkoissa pääsääntöisesti käyttämään julkista liikennettä?



K29. Mikä estää tällä hetkellä julkisen liikenteen käytön?



Oletko 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		250 g/km		300 g/km	
	v. 2008	v. 2007	v. 2008	v. 2007	v. 2008	v. 2007	v. 2008	v. 2007	v. 2008	v. 2007
alle 20 €	25%	21%	5%	7%	4%	6%	4%	6%	4%	6%
20-39 €	9%	7%	12%	11%	2%	2%	2%	2%	1%	2%
40-59 €	13%	9%	10%	7%	9%	9%	1%	2%	1%	1%
60-79 €	8%	5%	13%	8%	6%	5%	8%	8%	1%	2%
80-99 €	5%	5%	10%	8%	9%	8%	5%	4%	8%	7%
100-149 €	4%	3%	9%	7%	11%	7%	8%	7%	5%	5%
150-199 €	%	%	4%	3%	10%	6%	8%	6%	7%	6%
200-249 €	1%	%	1%	%	7%	5%	7%	6%	7%	3%
250-299 €	%	%	1%	%	3%	2%	7%	5%	5%	5%
300-399 €	%	%	%	%	2%	1%	8%	3%	6%	4%
400-500 €	%	%	%	%	1%	%	4%	2%	4%	3%
yli 500 €	%	%	%	%	1%	%	3%	%	16%	7%
En osaa sanoa	35%	48%	35%	48%	35%	49%	35%	49%	36%	49%
Mediaani	20-39 €	20-39 €	40-59 €	40-59 €	100-149 €	80-99 €	150-199 €	100-149 €	200-249 €	150-199 €