

Ympäristöystävällinen autoilu

Janne Karetie, TNS Gallup Oy

Ympäristöystävällinen autoilu

Janne Karetie, TNS Gallup Oy

ALKUSANAT

Tämä tutkimus on seurantatutkimus kahtena edellisenä vuonna tehdyille tutkimuksille. 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 Janne Karetie.

Tutkimus kuuluu AKE:n vuoden 2009 tutkimussuunnitelman mukaisiin tutkimuksiin.

Helsingissä, 19. lokakuuta 2009

Juhani Intosalmi

tutkimusjohtaja
Ajoneuvohallintokeskus AKE

FÖRORD

Denna undersökning är en uppföljning av två undersökningar som utfördes förra året. Syftet var att utreda finländska bilförares attityder och åsikter kring bilkörning och miljöfrågor. Undersökningen utfördes av TNS Gallup på uppdrag av Fordonsförvaltningscentralen AKE och verkställdes av undersökningschef Janne Karetie.

Undersökningen ingår i AKEs forskningsplan för 2009.

Helsingfors den 19 oktober 2009

Juhani Intosalmi

forskningschef
Fordonsförvaltningscentralen AKE

FOREWORD

This study is a follow-up survey of studies conducted a year ago. The goal of the survey was to examine the attitudes and opinions of Finnish motorists concerning driving and environmental friendliness. The study was commissioned by the Finnish Vehicle Administration, AKE, and carried out by Janne Karetie, Research Manager at TNS Gallup.

The study is part of AKE's research in compliance with its 2009 research plan.

Helsinki, 19.10.09

Juhani Intosalmi

Director of Research
Finnish Vehicle Administration (AKE)

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Tutkimuksen toteutus ja tavoitteet	1
2	Vastaajakunnan taustat	2
3	Talouden autoiluun liittyvät taustat	4
4	Auton valintaan liittyvät tekijät.....	10
5	Autoilun kustannukset.....	12
6	Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät.....	13
7	Polttoaineiden hinta ja vaikutus ajosuoritteeseen.....	16
8	Autoverouudistus	18
9	Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys.....	19
10	Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys.....	22
11	Valmius ympäristöystävällisempään autoiluun	24

TIIVISTELMÄ

Suomalaisten keskimääräisen työmatkan pituus ja kesto ovat kasvaneet viime vuodesta. Myös autoilevien suomalaisten vuotuinen kilometrimäärä on noussut aiemmista vuosista ja on nyt reilu 18 300 kilometriä. Sen sijaan kulutuksen vastaajat arvioivat laskeneen aiemmista vuosista. Dieselautojen osuus autokannasta on jatkanut kasvuaan. Vastaajakunnassa selvä enemmistö omistaa autonsa kokonaan ja aiempaa harvempi on hankkinut autonsa osamaksulla. Julkisen liikenteen käyttö on jonkin verran vähentynyt vuoden takaisesta.

Selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus on edelleen hinta. Nykyinen taloustilanne näkyy auton valinnan kriteereissä, sillä hinnan merkitys on selvästi noussut ja useampi kuin joka kolmas valitsee sen tärkeimmäksi tekijäksi. Tämän vuoden vastaajaryhmä on myös jonkin verran merkkietoisempi valintapäätöstä tehdessään kuin viime vuoden vastaajat. Polttoaineen kulutuksen merkitys on hieman laskenut. Ympäristöystävällisyyden ja matalien päästöarvojen merkitys on selkeästi laskenut ja myös tänä vuonna noin kolmannes vastaajista kertoo, että ympäristöystävällisyys ei vaikuta lainkaan auton valintaan. Turvallisuus ja ajettavuus/ajo-ominaisuudet kiinnostavat useammin yli 35-vuotiaita, nuoremmat ovat enemmän kiinnostuneita auton ulkonäöstä. Yhden lapsen talouksissa ollaan eniten kiinnostuneita turvallisuudesta; lapsimäärän kasvaessa auton koon ja tilojen merkitys kasvaa.

Vastaajajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 142 €, joka on merkittävästi alempi kuin viime vuonna. Tuloksessa näkyy selvästi polttoaineen hinnan yleinen lasku. Vastaajien arvioimat verokulut ovat nousseet, mutta samalla veroja ollaan myös valmiita maksamaan aiempaa enemmän. Sitä vastoin vakuutusten ja osamaksujen suhteen ollaan aiempaa kitsaampia.

CO₂-merkki on lähes yhtä tuttu vastaajille kuin viime vuonna. Miehet tuntevat edelleen CO₂-merkin naisia paremmin.

Se ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista on pysynyt vuoden takaisella tasolla. Useampi kuin joka kolmas vastaaja on valmis maksamaan vuosittain ajoneuvoveroa jopa yli 500 € ennen kuin edes harkitsee autoilusta luopumista. Erityisesti osa miehistä on valmis maksamaan mitä vain yksityisautoilusta.

Autoilijoiden mielestä ympäristöystävällisyys tulisi huomioida ensisijaisesti autojen hinnassa ja julkisen liikenteen tukemisena. Aiempien vuosien tapaan erityisesti naiset, nuoret sekä pienituloiset suosivat julkisen liikenteen tukemista. Ajoneuvoveron porrastaminen auton ympäristöystävällisyyden perusteella saa myös kannatusta. Tietullit ja ruuhkamaksut eivät edelleenkään ole vastaajien suosiossa. Aiempaa enemmän vastaajat korostavat tänä vuonna taloudellisen ajotavan merkitystä keinona ottaa ympäristö huomioon.

Polttoaineen tulisi maksaa 2,29 € litralta, ennen kuin autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Vastaavasti ajosuoritetta kasvattava litrahinta olisi 1,028 € litralta. Autoilijoiden sopivana pitämä bensiinin litrahinta on nyt 0,999 euroa (laskua noin 17 senttiä). Dieselille sopiva litrahinta on 77 senttiä (laskua noin 15 senttiä).

Vastaajista kahdella kolmanneksella ajosuorite on pysynyt ennallaan, mutta hieman reilu neljännes kertoo ajosuoritteen vähentyneen vuoden aikana. Eniten vähentymiseen on vaikuttanut edelleen polttoaineen hinta ja seuraavaksi eniten huoli ympäristöstä.

Vastaajien tietoisuus autoveron uudistuksessa muuttuneista asioista vaihteli. Vajaa puolet tiesi, että auton hiilidioksidipäästöt vaikuttavat jatkossa autoveron suuruuteen. Hieman harvempi tiesi auton hinnan ja autoveron näkyvän nykyisin erikseen markkinoinnissa. Sen sijaan vain reilu kuudennes vastaajista tiesi hiilidioksidipäästöjen vaikutuksesta lisävarusteiden hintaan. Vastaajien mielestä kevään autoverouudistuksessa oli tärkeämpää ympäristöystävällisten autojen suosiminen kuin autoveron läpinäkyvyyden lisääminen, sillä yli kaksi kolmesta päätyi tälle kannalle. Vain muutama oli ehtinyt hankkia uuden auton ja noin joka kymmenes oli harkinnut auton hankintaa autoveron uudistuksen johdosta.

Vastaajia kiinnostaa mainonnassa eniten hinta, ja sen merkitys on lisääntynyt vuoden takaisesta. Ympäristöystävällisyys ja matalat päästöarvot eivät juuri herätä kiinnostusta myöskään mainonnassa. Vastaajien mainonnasta etsimät seikat mukailevat vahvasti lopulliseen auton valintaan vaikuttavia ominaisuuksia. Kysyttäessä mitä mainonnassa tulisi tuoda enemmän esille, vastauksissa korostui eniten polttoaineen kulutus. Myös auton hintaa ja ympäristöystävällisyyttä toivotaan tuotavan enemmän esille.

Automainonnassa käytetty CO₂-merkki tuo reilulle neljännekselle vastaajista mieleen vähäpäästöisyyden, kuudennekselle merkki kertoo ympäristöystävällisyydestä.

Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on vähentynyt hieman viime vuodesta. Reilu kaksi kolmannesta vastaajista ei muista yhtään merkkiä, vajaa kolmannes pystyy nimeämään yhden tai useamman.

Autoilijoilla on nyt vähemmän valmiutta autoilunsa ympäristökuormitusta pienentäviin toimenpiteisiin kuin vuosi sitten. Tulokset ovat palanneet kahden vuoden takaiselle tasolle. Nuoremmat ikäluokat ovat yleisesti keskimääräistä valmiimpia joustamaan ympäristöystävällisyyden nimissä. Autoilijat ovat periaatteessa valmiita hankkimaan ympäristöystävällisen tai vähäkulutuksisen auton, sillä kolme neljästä vastaajasta pitää sitä mahdollisena. Lohkolämmittimen hankintaan sekä reittivalintojen ja ajotavan muuttamiseen vastaajat suhtautuvat positiivisesti. Autoilusta ei juuri haluta maksaa enempää esimerkiksi autoilun ympäristöveron muodossa.

Autoilijoiden halukkuus vähentää yksityisautoilua ja lisätä julkisen liikenteen käyttöä on laskenut. Vastaajista peräti 29 prosenttia ei siirtyisi julkisen liikenteen käyttöön mistään hinnasta. Julkisen liikenteen käytön esteenä ovat etenkin aikataulut ja linjat sekä työajat.

Ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa on harkinnut 14 prosenttia autoilijoista (v. 2008 n. 13 %). Hiilidioksidipäästöihin perustuva sopiva ajoneuvoveron määrä arvioidaan viime vuoden tasolle. Merkittäviä muutoksia tuloksissa ei juuri ole.

SAMMANFATTNING

Den genomsnittliga längden på och tidsåtgången för finländarnas arbetsresor har ökat sedan i fjol. Även de finländska bilförarnas årliga körsträcka har ökat jämfört med tidigare år och är nu drygt 18 300 kilometer. Däremot bedömde de svarande att förbrukningen hade minskat jämfört med tidigare år. Dieselbilarnas andel av bilbeståndet växer fortsättningsvis. Majoriteten bland de tillfrågade äger helt sin bil och allt färre köper bilen på avbetalning. Användningen av kollektivtrafik har minskat något jämfört med året innan.

Priset är fortsättningsvis den klart viktigaste egenskapen vid valet av bil. Den nuvarande ekonomiska situationen visar sig i kriterierna vid valet av bil. Prisets betydelse har ökat påtagligt och mer än var tredje svarande väljer priset som den viktigaste faktorn. Årets svarandegrupp är också något mer märkesmedveten vid valet av bil än de som tillfrågades i fjol. Bränsleförbrukningens betydelse har minskat något. Betydelsen av miljövänlighet och låga utsläppsvärden har minskat påtagligt. Även i år anser cirka en tredjedel av de tillfrågade att miljövänligheten inte alls påverkar valet av bil. Säkerheten och köregenskaperna intresserar oftast personer över 35 år. De yngre är mer intresserade av bilens utseende. I hushåll med ett barn är man mest intresserad av säkerheten; när antalet barn växer ökar bilens storlek och utrymmen i betydelse.

Svarandegruppens medelmånadskostnad för bränsle var 142 euro vilket är påtagligt lägre än föregående år. Resultatet visar tydligt den allmänna sänkningen av bränslepriset. Enligt de tillfrågades bedömning har skattekostnaderna ökat, men samtidigt är man beredd att betala större skatter än tidigare. Däremot är man gnidigare med avseende på försäkringar och avbetalningar.

CO₂-märkningen är nästan lika känd bland de tillfrågade som i fjol. Männen känner fortsättningsvis bättre till CO₂-märkningen än kvinnorna.

Den årliga fordonsskattegräns vid vilken bilisterna börjar fundera på att avstå från privat bilkörning är oförändrad på samma nivå som året innan. Mer än var tredje svarande är beredd att betala en årlig fordonsskatt på över 500 euro innan han/hon ens börjar överväga att avstå från bilkörning. Särskilt en del av männen är beredda att betala hur mycket som helst för den privata bilkörningen.

Bilisterna anser att miljövänligheten ska beaktas främst i bilpriserna och som stöd till kollektivtrafiken. Liksom tidigare år prioriterade särskilt kvinnorna, ungdomarna och låginkomsttagarna stödet till kollektivtrafiken. Även en gradering av bilskatten enligt respektive bils miljövänlighet fick stöd. Vägtullar och trängselavgifter var inte heller nu populära bland de tillfrågade. Det ekonomiska körsättet som en metod att ta hänsyn till miljön betonades mer i år än tidigare.

Bränslepriset borde höjas till 2,29 euro per liter innan bilförarna börjar minska den privata bilkörningen. På motsvarande sätt skulle 1,028 euro per liter öka den totala körsträckan. Det bensinpris som bilisterna anser vara lämpligt är nu 0,999 euro per liter (en minskning med 17 cent). Lämpligt pris på dieselbränsle är 77 cent per liter (en minskning med 15 cent).

För två tredjedelar av svarandena är körsträckan den samma som tidigare, men något över en fjärdedel anger att körsträckan har minskat under året. Största orsaken till minskningen var fortsättningsvis bränslepriset och den näst största orsaken omsorgen om miljön.

Svarandenas kännedom om de faktorer som har ändrats genom bilskattereformen varierade. Knappt hälften visste att bilens koldioxidutsläpp i fortsättningen påverkar bilskattens storlek. Något färre kände till att bilens pris och bilskatten numera visas separat i marknadsföringen. Däremot visste endast drygt var sjätte svarande hur koldioxidutsläppen påverkade priset på extra utrustning. Enligt de tillfrågade var främjandet av miljövänligare bilar viktigare i vårens bilskattereform än den ökade transparensen i bilskatten. Detta ansåg över två tredjedelar av de svarande. Endast ett fåtal hade hunnit köpa ny bil och cirka en tiondel hade övervägt ett bilköp på grund av bilskattereformen.

I reklamen är svarandena främst intresserade av priset och betydelsen av priset har ökat jämfört med i fjol. Miljövänlighet och låga utsläppsvärden väcker inte heller i reklamen något större intresse. De faktorer som svarandena söker i reklamen följer starkt de egenskaper hos bilen som påverkar det slutliga bilvalet. På frågan om vad som borde framhävas mer i reklamen betonades bränsleförbrukningen mest i svaren. Man önskade även att bilens pris och miljövänlighet skulle framhållas mer.

Den CO₂-märkning som används i bilreklamen får drygt en fjärdedel av de tillfrågade att tänka på låga utsläpp, för en sjättedel är märkningen ett tecken på miljövänlighet.

De som svarade kom något sämre ihåg de bilmärken som har gjort reklam för miljövänlighet än året innan. Drygt två tredjedelar av svarandena kunde inte komma på något märke, knappt en tredjedel kunde nämna ett eller flera bilmärken.

Bilisterna har nu sämre beredskap för åtgärder som minskar bilkörningens miljöbelastning än för ett år sedan. Resultaten har återgått till samma nivå som för två år sedan. De yngre årsklasserna är generellt sätt mera beredda på att vara flexibla i miljövänlighetens namn än medelbilisten. Bilisterna är i princip beredda att köpa en bil som är miljövänligare eller har lägre förbrukning. Tre av fyra svarande ansåg att detta var möjligt. De som svarade ställde sig positiva både till anskaffning av motorvärmare och till en ändring av valet av körväg och körsätt. Det finns knappast något intresse för att betala mer för bilkörningen till exempel i form av en miljöskatt på bilkörning.

Bilisternas villighet att minska den privata bilkörningen och öka användningen av kollektivtrafik har sjunkit. Av de som svarade skulle 29 procent inte till något pris övergå till kollektivtrafik. Hindret för användningen av kollektivtrafik är framför allt tidtabellerna och linjerna samt arbetstiderna.

Av bilinnehavarna har 14 % övervägt anskaffning av ett miljövänligare fordon (år 2008 ca 13 %). En rimlig fordonsskatt baserad på koldioxidutsläpp värderas på samma nivå som föregående år. Resultaten visar inga påtagliga förändringar.

ABSTRACT

The average commute length and duration for Finns have increased during the past year. In addition, the annual distance driven by Finnish car users has increased from the past years and is currently a little over 18,300 kilometres. On the other hand, the survey respondents believed that their fuel consumption has decreased over the past few years. The proportion of diesel-powered cars has continued to increase. A clear majority of the survey respondents wholly own their car, and the number of those using a hire purchase for their car has decreased. The public transportation utilisation rate has gone slightly down from last year.

Price continues to be the feature that drivers emphasise most when choosing a vehicle. The current economic situation is reflected in the car selection criteria: the significance of price has clearly increased, and more than one in three respondents named it as the most important criterion. Furthermore, this year's respondents demonstrate a slightly higher brand awareness in their selections than those who took the survey last year. The significance of fuel consumption has slightly decreased. The significance of environmental friendliness and low emission levels have clearly decreased, and approximately one-third of the respondents state that environmental friendliness has no impact on their car selection at all, which has been the case in the previous surveys, as well. Safety and driving properties are most valued among drivers older than 35; younger respondents are more interested in the car's appearance. Households with one child pay the most attention to safety; as the number of children increases, the size and spaciousness of the car increase in importance.

The average monthly fuel costs of the respondents were € 142, which is significantly lower than last year. This result clearly reflects the general decrease in fuel prices. Tax costs as assessed by the respondents have increased, while people are, nevertheless, ready to pay more taxes than before. On the other hand, the respondents were less willing to pay insurance and instalment payments than before.

The CO₂ label recognition rate was approximately as high as last year. Men are still more familiar with the label than women.

The amount of annual vehicle tax that makes drivers consider giving up private cars has remained at the same level as a year ago. More than one-third of the respondents were ready to pay even more than € 500 of vehicle tax per year before they would even consider giving up driving. Some men, in particular, were ready to pay whatever was needed for driving a private car.

In the opinion of drivers, environmental friendliness should primarily be taken into account in vehicle prices and in the support given to public transportation. In line with the results of previous years, particularly women, young respondents and those with low income favoured support given to public transportation. Staggered vehicle taxation based on the environmental friendliness of vehicles is also supported. Toll and/or congestion fees are still not popular among respondents. The significance of economic driving style as a way to demonstrate environmental awareness was emphasised more in this year's responses than before.

The price of fuel would have to rise to EUR 2.29 or higher before drivers would consider reducing private driving. The price that would increase driving is now EUR 1.028 per litre. The fuel price that drivers consider to be suitable is now EUR 0.999 per litre (approximately 17 cents lower than last year). The suitable price for diesel is 77 cents per litre (approximately 15 cents down from a year ago).

Two-thirds of the respondents state that their driving has remained at the same level as before, but a little over one-quarter state that they have driven less over the past year. The main reason for the reduced driving is still the fuel price, and the second most common reason is concern for the environment.

The respondents demonstrated varying awareness of the changes imposed by the vehicle tax reform. Less than one-half of them knew that the carbon dioxide emissions of the car will affect the vehicle tax sum in the future. Slightly fewer respondents knew that the car price and vehicle tax are indicated separately in advertising nowadays. On the other hand, only a little over one-sixth of the respondents know that carbon dioxide emissions also affect the price of car accessories. According to the respondents, favouring environmentally friendly cars was a more important feature in the vehicle tax reform implemented this spring than the increased transparency of the vehicle tax – this was the opinion of more than two out of three respondents. Only a few respondents had purchased a new car after the tax reform, and approximately one in ten had considered purchasing a car due to the revamped taxation.

The factor most interesting to the respondents in advertising is price, and its significance has increased over the year. Environmental friendliness and low emission rates do not arouse much interest even as advertising features. The factors sought in advertising are clearly in line with those affecting the final choice of vehicle. When asked, what should be more emphasised in advertising, fuel consumption was emphasised among the responses. The price and environmental friendliness of the car were further factors that were hoped to receive a greater emphasis.

For a little over one-quarter of the respondents, the CO₂ label used in car advertising is a sign of low emissions; one-sixth sees it as a sign of environmental friendliness.

The recognition of car makes that promote environmental friendliness has decreased slightly over the previous year. A little over two-thirds of the respondents can't name a single environmentally friendly car make, and a little less than one-third can name one or more makes.

Drivers are now less willing to take measures to reduce the environmental load caused by their driving than they were a year ago. The results are now at the same level where they were two years ago. Younger generations are generally more willing to make compromises for the sake of environmental friendliness. In principle, drivers seem to be ready to purchase an environmentally friendly car or one with low fuel consumption rates: three out of four respondents find this to be a possible option. The respondents have a positive attitude towards getting engine block heaters and changing their route selections and driving styles. People are not very willing to pay more for driving, for example, in the form of an environmental vehicle tax.

The drivers' willingness to reduce private car use and increase the utilisation of public transportation has decreased. As many as 29 percent of the respondents claim that they would not shift to using public transportation for any price. The most significant obstacles for the use of public transportation are timetables and routes, as well as working hours.

A total of 14 percent of drivers have considered purchasing a more environmentally friendly car (approximately 13% in 2008). The suitable amount of vehicle tax based on carbon dioxide emissions is at last year's level. There are no significant changes in the results.

1 Tutkimuksen toteutus ja tavoitteet

TNS Gallup Oy on tehnyt tämän tutkimuksen Ajoneuvohallintokeskuksen toimeksiannosta. Tutkimus on seurantatutkimus vuosina 2008 ja 2007 sitten toteutetuille vastaaville tutkimuksille.

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 kahden edellisen vuoden tulokseen

Kohderyhmä, otanta- ja tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen kohderyhmän muodostavat mannersuomalaiset 18–65-vuotiaat autoilevat henkilöt. Tutkimus toteutettiin Gallup Kanavalla ja Forumissa kesäkuussa 2009. Tutkimuksen kenttää täydennettiin syyskuun alussa, jotta riittävä määrä oikean ikäisiä vastaajia saatiin kokoon. Gallup Kanava on valtakunnallisesti edustava vastaajapaneeli, jossa 1 300 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

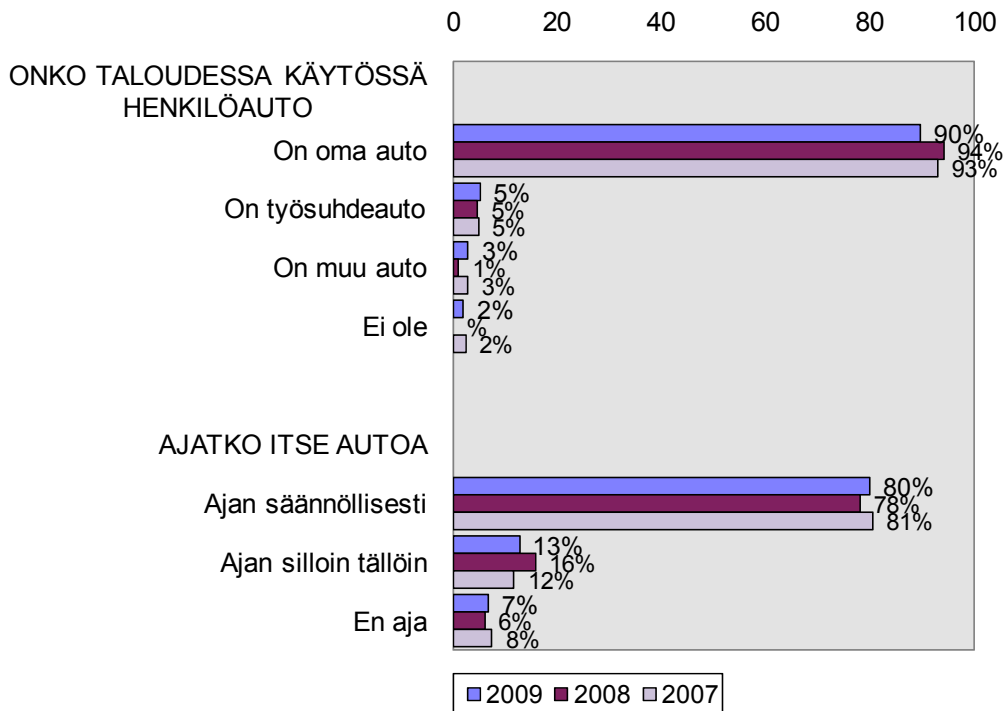
Seuraavissa taulukoissa on esitelty vuosien 2007, 2008 ja kyseessä olevan vuoden 2009 tutkimuksen vastaajakunnan taustat. Vastaajajoukossa on tänä vuonna tasaisemmin eri ikäluokat ja alueet edustettuina. Yleinen trendi yksinasuvien määrän kasvamisessa näkyy myös vastaajajoukon rakenteessa.

	v. 2009 N=1022	v. 2008 N=1050	v. 2007 N=1016
<u>SUKUPUOLI</u>	-		
<i>Nainen</i>	47 %	49 %	53 %
<i>Mies</i>	53 %	51 %	47 %
<u>IKÄ</u>			
<i>18–25 v</i>	5 %	8 %	4 %
<i>25–34 v</i>	18 %	20 %	17 %
<i>35–49 v</i>	33 %	40 %	35 %
<i>50–60 v</i>	30 %	25 %	27 %
<i>60+</i>	14 %	7 %	17 %
<u>TALOUDEN KOKO</u>			
<i>1 henkilö</i>	17 %	15 %	13 %
<i>2 henkilöä</i>	43 %	38 %	47 %
<i>3 henkilöä</i>	15 %	16 %	15 %
<i>4 henkilöä</i>	16 %	21 %	16 %
<i>5 tai enemmän</i>	9 %	10 %	9 %
<u>LAPSIA</u>			
<i>1 lapsi</i>	15 %	16 %	15 %
<i>2-3 lasta</i>	20 %	27 %	21 %
<i>4+</i>	3 %	2 %	3 %
<i>Ei lapsia</i>	62 %	55 %	61 %
<u>KOULUTUS</u>			
<i>Peruskoulun ala-aste, kansakoulu</i>	5 %	2 %	8 %
<i>Peruskoulun yläaste, keskikoulu</i>	5 %	6 %	6 %
<i>Ammatillinen perustutkinto, ammattikoulu</i>	20 %	21 %	22 %
<i>Ylioppilas</i>	9 %	11 %	8 %
<i>Opistoasteen ammatillinen tutkinto</i>	26 %	21 %	24 %
<i>Ylempi opistoaste, Akkatutkinto, alempi korkeakoulututkinto</i>	19 %	20 %	18 %
<i>Yliopiston ja korkeakoulun ylempi akateeminen tutkinto</i>	16 %	17 %	12 %
<i>Muu</i>	1 %	1 %	1 %

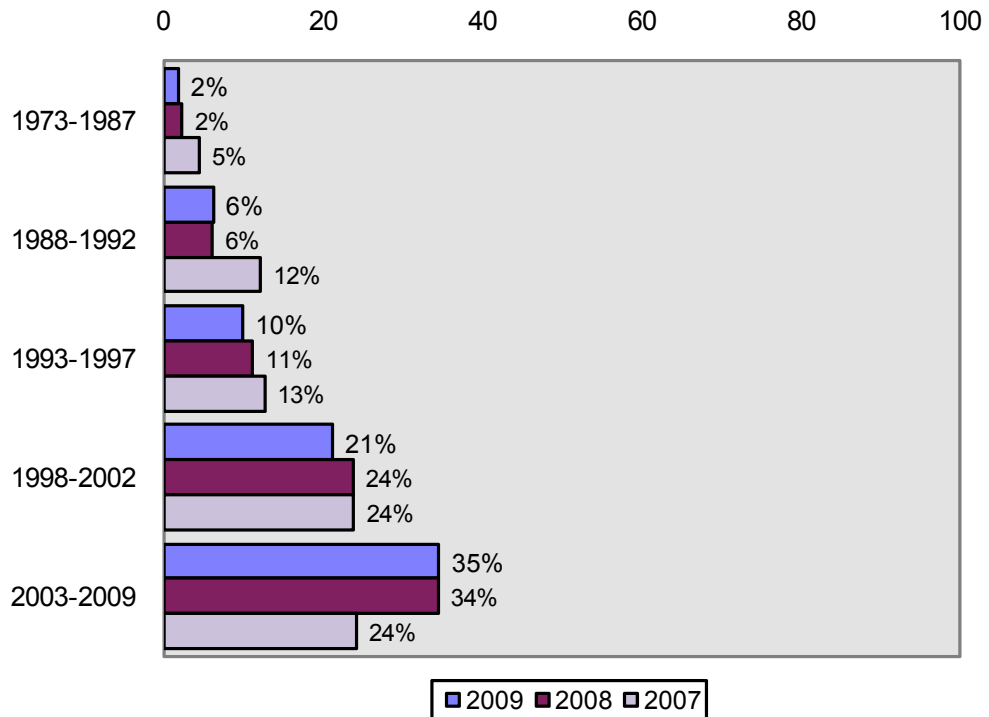
	v. 2009 N=1022	v. 2008 N=1050	v. 2007 N=1016
<u>ONKO TÖISSÄ</u>			
<i>Kyllä, olen ansiotyössä tai tilapäisesti poissa</i>	78 %	81 %	71 %
<i>En</i>	21 %	18 %	28 %
<i>En halua vastata</i>	1 %	1 %	1 %
<u>AMMATTIRYHMÄ</u>			
<i>Johtavassa asemassa toisen palveluksessa</i>	4 %	2 %	4 %
<i>Ylempi toimihenkilö</i>	18 %	20 %	13 %
<i>Alempi toimihenkilö</i>	20 %	18 %	18 %
<i>Työntekijä</i>	28 %	33 %	29 %
<i>Yrittäjä tai yksityinen ammatinharjoittaja</i>	6 %	4 %	6 %
<i>Maatalousyrittäjä</i>	1 %	%	1 %
<i>Työtön</i>	3 %	2 %	4 %
<i>Koululainen tai opiskelija</i>	5 %	7 %	4 %
<i>Eläkeläinen</i>	11 %	8 %	16 %
<i>Kotiäiti tai koti-isä</i>	1 %	2 %	1 %
<i>Muu</i>	2 %	3 %	2 %
<u>Talouden bruttotulot / vuodessa</u>			
<i>alle 15.000 euroa</i>	4 %	6 %	5 %
<i>15.001–25.000 euroa</i>	7 %	8 %	11 %
<i>25.001–35.000 euroa</i>	12 %	13 %	19 %
<i>35.001–45.000 euroa</i>	17 %	16 %	16 %
<i>45.001–55.000 euroa</i>	18 %	16 %	16 %
<i>55.001–85.000 euroa</i>	23 %	23 %	17 %
<i>Yli 85.000 euroa</i>	10 %	10 %	6 %
<i>En osaa sanoa/halua sanoa</i>	9 %	9 %	10 %
<u>Lääni</u>			
<i>Etelä-Suomi</i>	41 %	46 %	35 %
<i>Länsi-Suomi</i>	33 %	33 %	34 %
<i>Itä-Suomi</i>	11 %	10 %	12 %
<i>Oulu</i>	10 %	8 %	8 %
<i>Lappi</i>	4 %	3 %	2 %

3 Talouden autoiluun liittyvät taustat

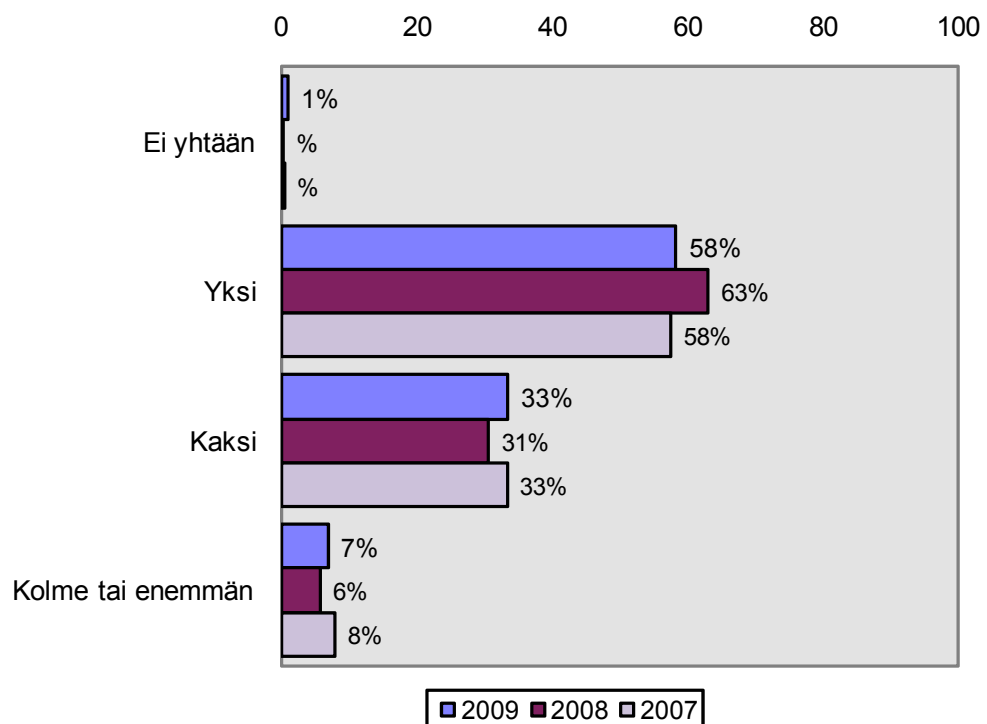
Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoiluun liittyvät taustat. Yhdeksässä kymmenestä vastaajataloudesta on käytössä oma auto. Työsuhdeautojen osuus on pysynyt ennallaan viidessä prosentissa. Keskimääräinen työmatkan pituus ja sen kesto ovat nousseet viime vuodesta. Autoilevien suomalaisten vuotuinen kilometrimäärä on noussut aiemmista vuosista ja on reilu 18 300 kilometriä. Vastaajien arvioima ajoneuvon keskimääräinen kulutus on laskenut viime vuodesta ja on nyt noin 7,3 l / 100 km. Dieselautojen osuus autokannasta on jatkanut kasvuaan ja on nyt jo lähes neljäsosa. Vastaajakunnassa selvä enemmistö omistaa autonsa kokonaan. Vastaajista aiempaa harvempi on hankkinut autonsa osamaksulla (16 %, vastaava osuus vuosi sitten oli 20 %). Julkisen liikenteen käyttö on jonkin verran vähentynyt vuoden takaisesta.

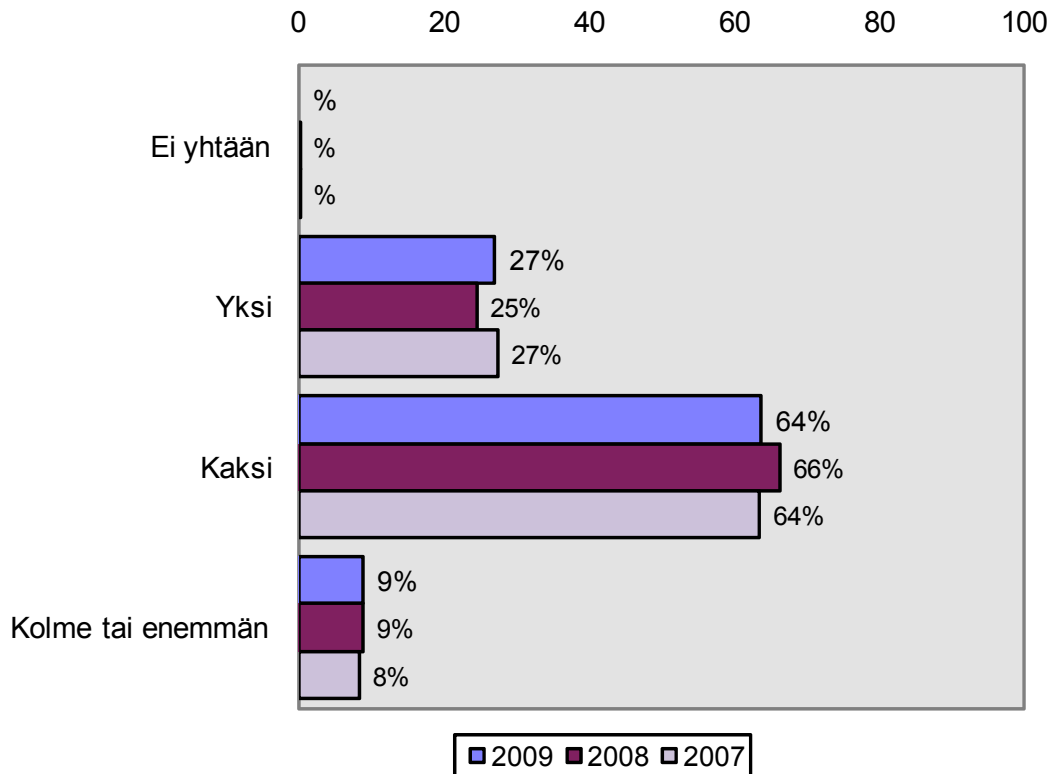


Auton vuosimalli, jolla ajat yleensä?



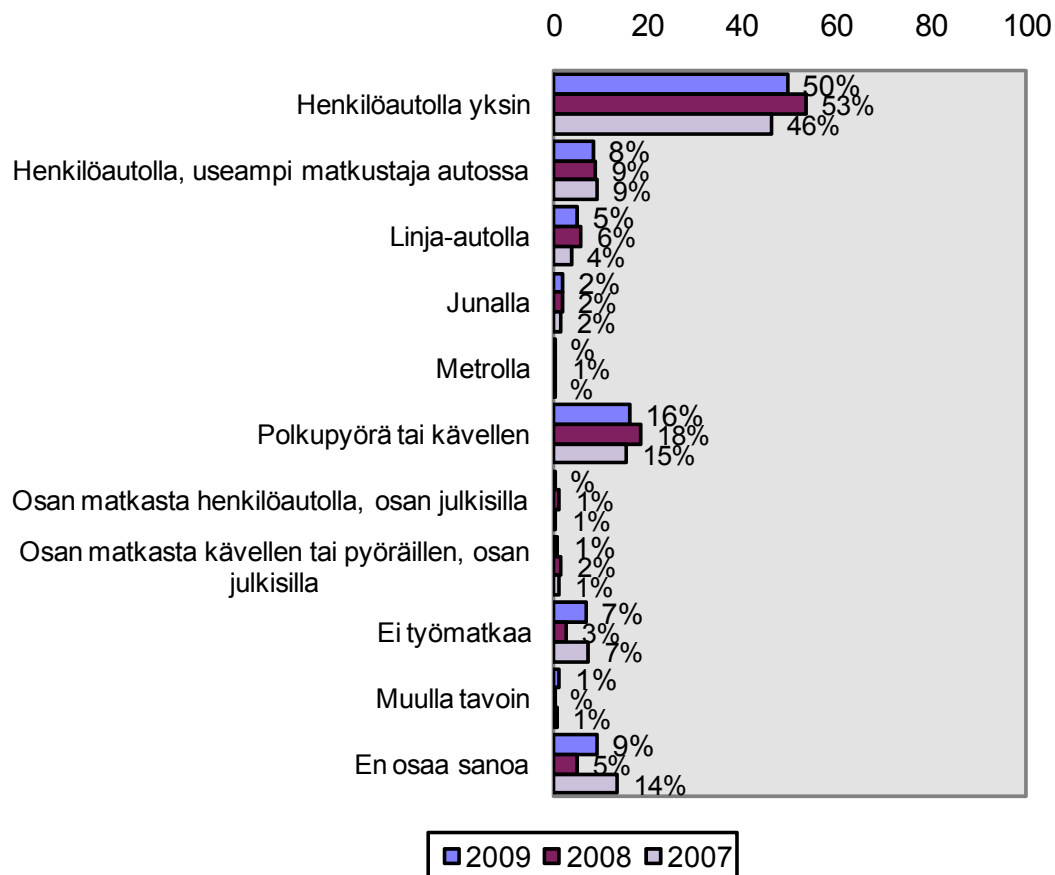
Kuinka monta henkilö- tai pakettiautoa taloudella on?



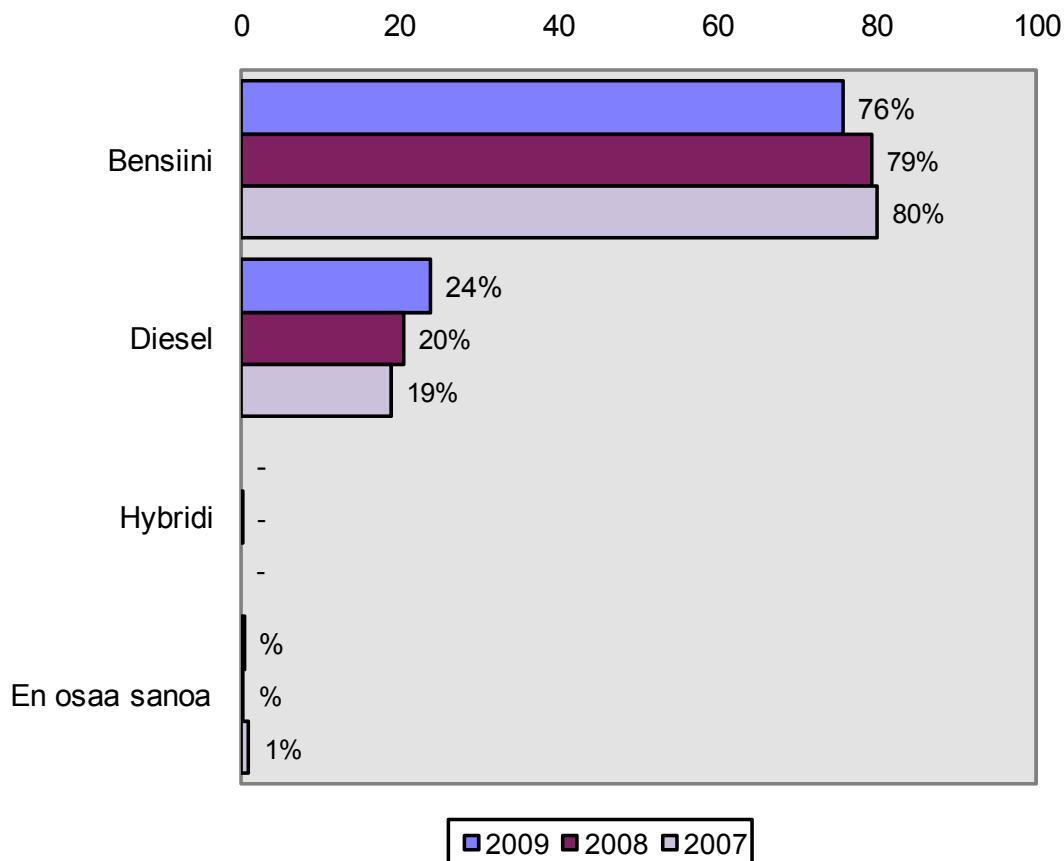
Kuinka monta ajokortin omistavaa henkilöä taloudessanne on?

	2009	2008	2007	
Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne pituudeltaan? (km)	29,56	26,09	33,12	km
Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne kestoaltaan? (min)	32,48	32,36	33,15	minuuttia
Kuinka monta kilometriä ajat vuodessa?	18334	17928	17920	km
Paljonko arvioisitte oman autonne kulutuksen olevan?	7,27	7,43	7,46	l/100 km

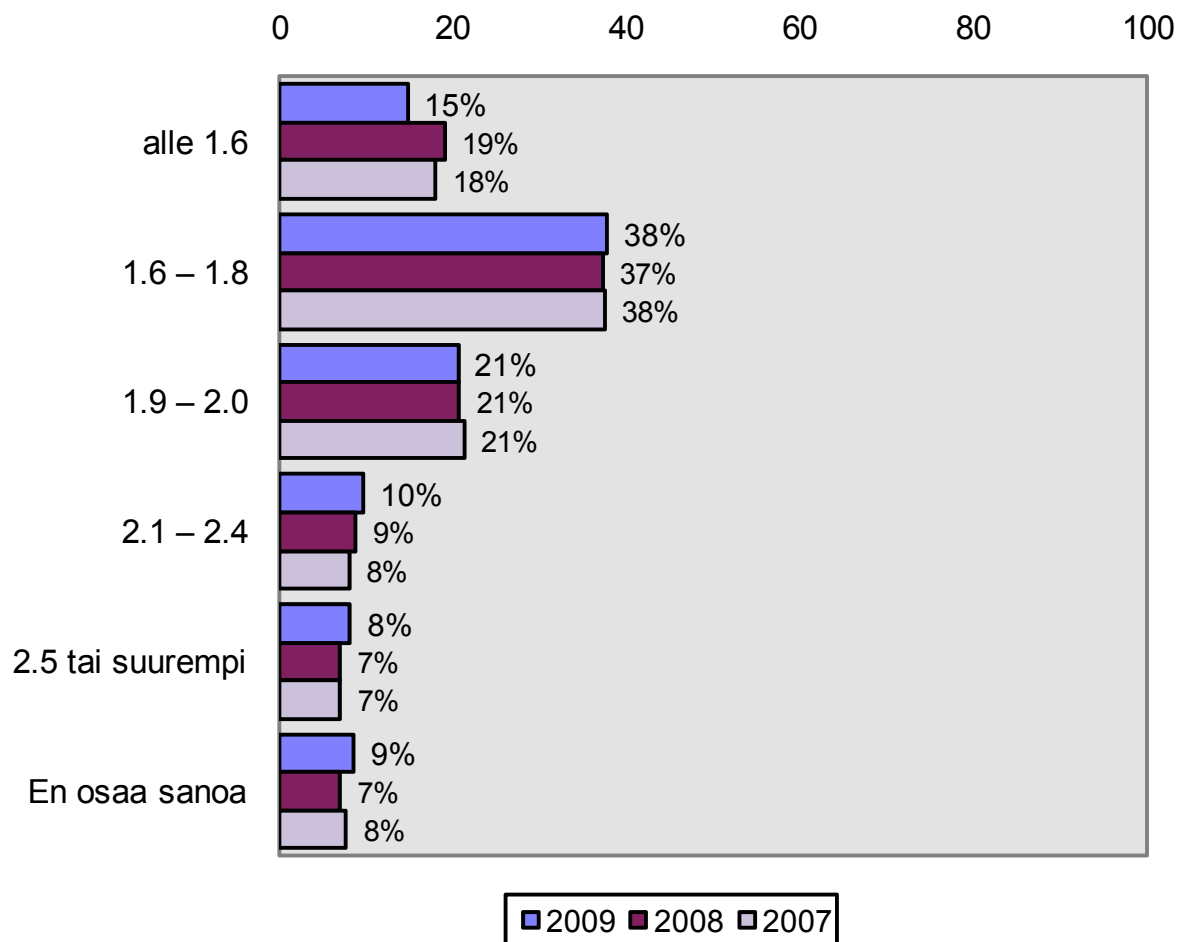
Miten yleensä kuljette työmatkanne?



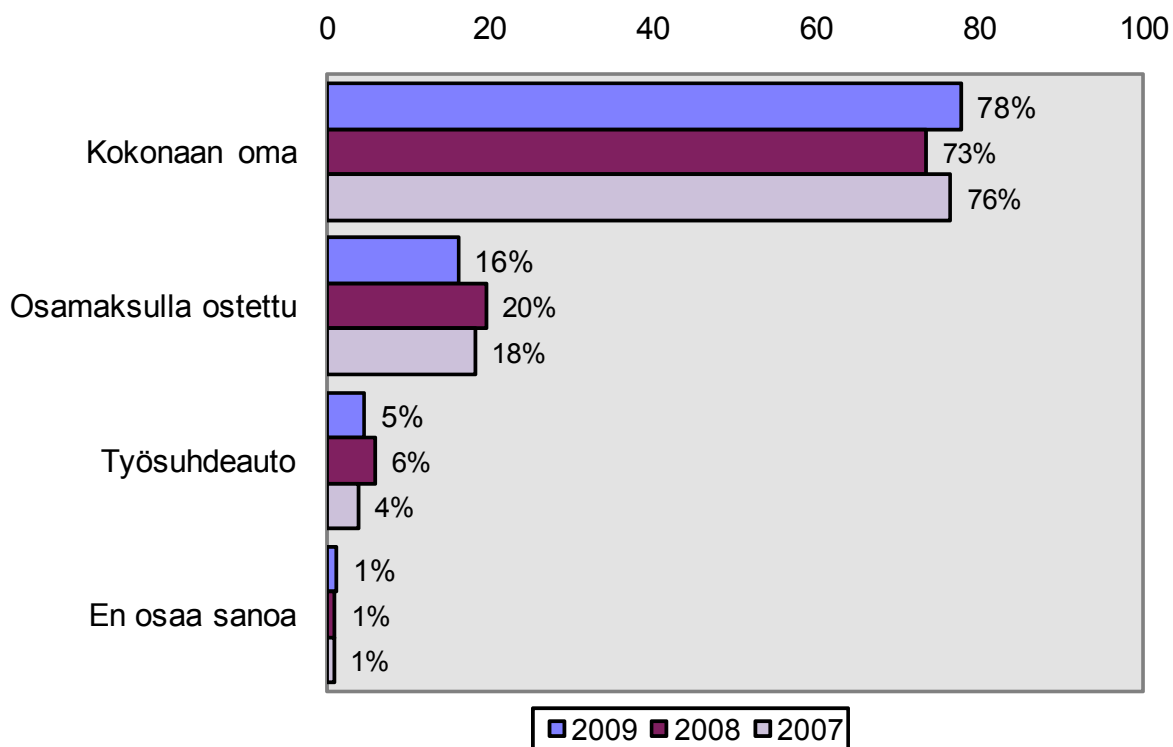
Mikä on eniten käyttämäenne auton polttoaine...



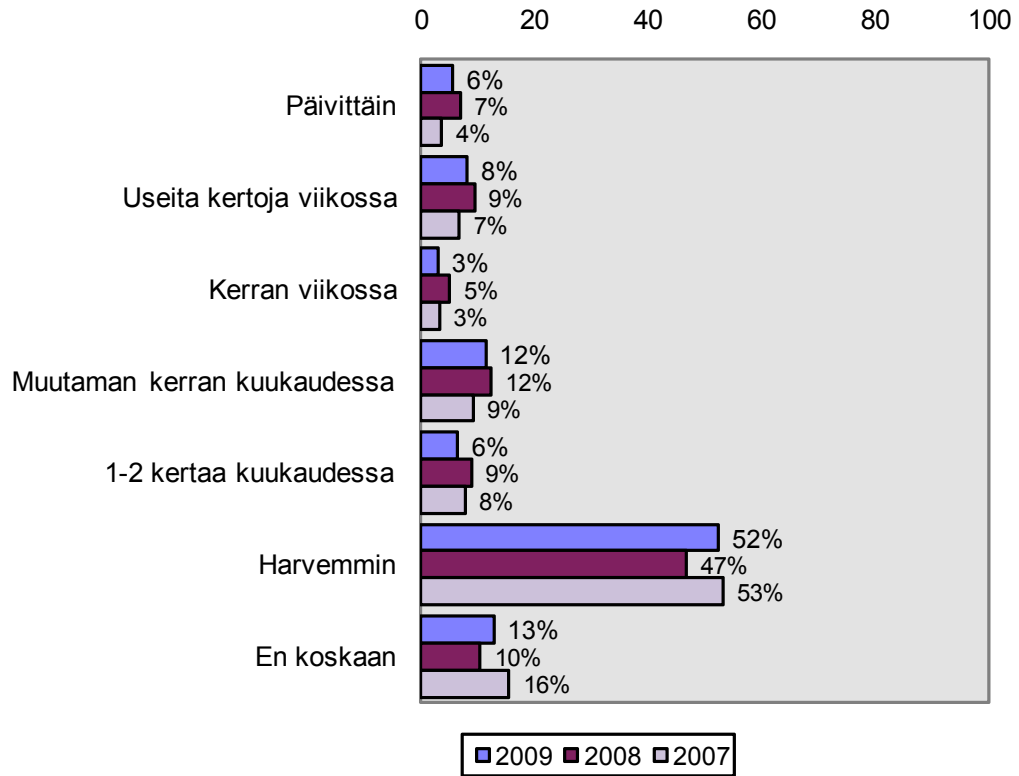
Mikä on eniten käyttämäne auton moottorilavuus... (litraa)



Onko taloutenne pääasiallisesti käyttämäne ajoneuvo...



Paljonko/kuinka usein käyttää julkista liikennettä?

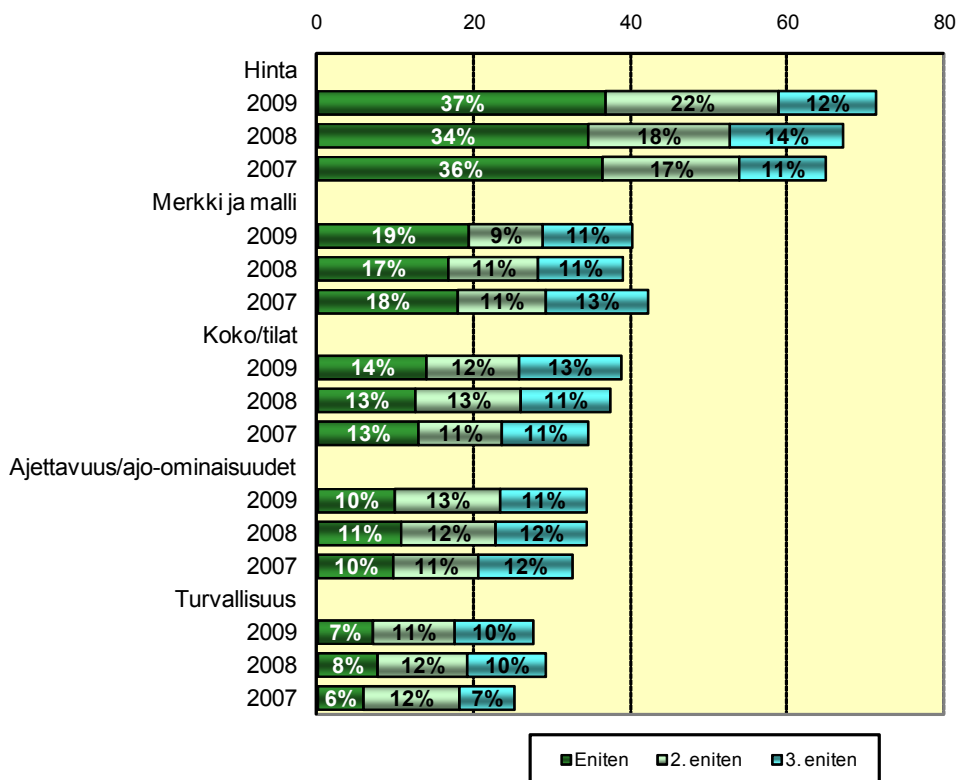


4 Auton valintaan liittyvät tekijät

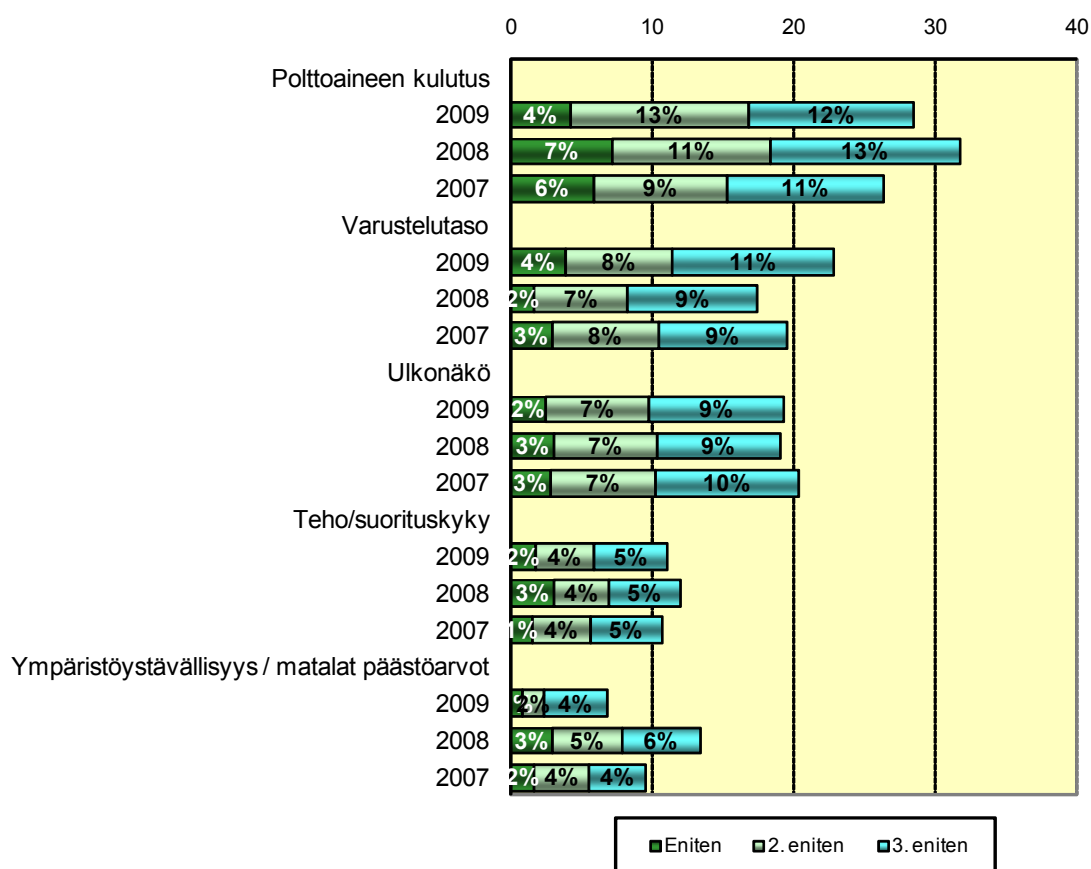
Selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus on hinta. Nykyinen taloustilanne näkyy auton valinnan kriteereissä, sillä hinnan merkitys valintatekijänä on noussut merkittävästi ja useampi kuin joka kolmas valitsee sen tärkeimmäksi. Tämän vuoden vastaajaryhmä on myös jonkin verran merkkietoisempi valintapäätöstä tehdessään kuin viime vuoden vastaajat. Polttoaineen kulutuksen merkitys valintatekijänä on hieman laskenut. Ympäristöystävällisyyden ja matalien päästöarvojen merkitys auton valintaan vaikuttavina ominaisuuksina on selkeästi laskenut. Myös tänä vuonna noin kolmannes vastaajista kertoo, että ympäristöystävällisyys ei vaikuta lainkaan auton valintaan.

Naisille hinnalla on suurempi merkitys kuin miehille, miehillä korostuu ajoneuvon koko ja tila sekä merkki/malli. Turvallisuus ja ajettavuus/ajo-ominaisuudet kiinnostavat useammin yli 35-vuotiaita, nuoremmat ovat enemmän kiinnostuneita ulkonäöstä. Yhden lapsen talouksissa ollaan eniten kiinnostuneita turvallisuudesta, lapsimäärän kasvaessa koon ja tilojen merkitys kasvaa.

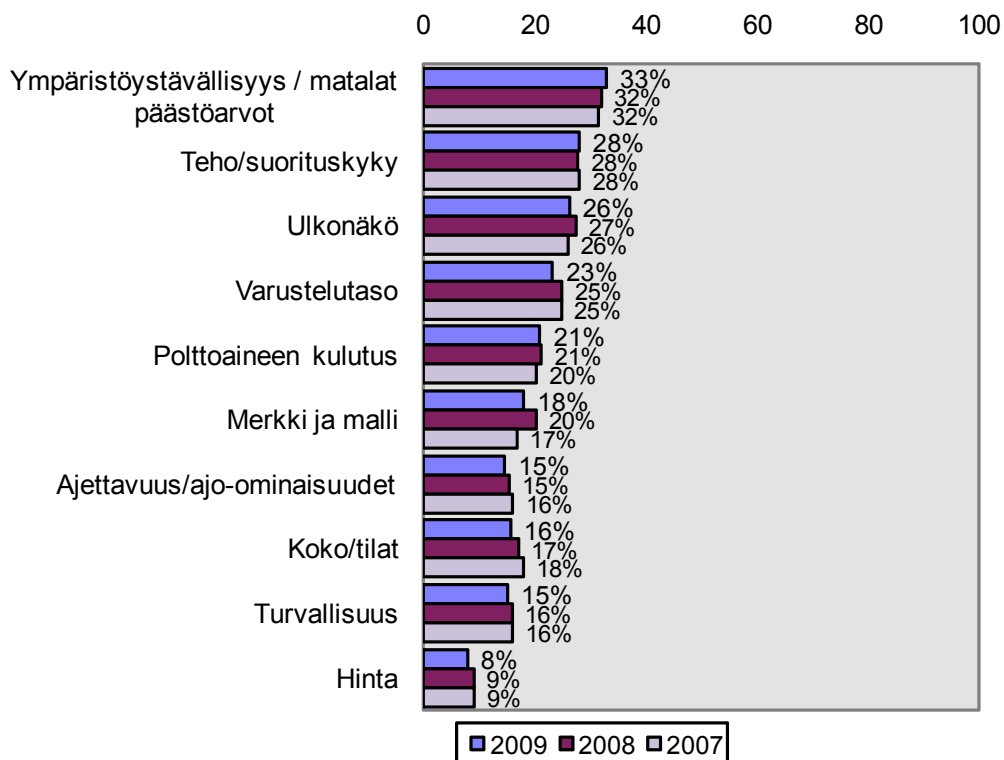
Ominaisuuksien vaikutus auton valinnassa 1/2



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. Vastaajajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 142 €, joka on merkittävästi alempi kuin viime vuonna. Tuloksessa näkyy selvästi polttoaineen hinnan yleinen lasku. Autoilijoiden sopivana pitämä polttoainekustannus kuukaudessa on hieman noussut edellisistä vuosista (116 €/kk, vuonna 2008 113 €/kk). Vastaajien arvioimat verokulut ovat nousseet, mutta samalla veroja ollaan myös valmiita maksamaan aiempaa enemmän. Sitä vastoin vakuutusten ja osamaksujen suhteen ollaan aiempaa kitsaampia. Osamaksujen suuruuden suhteen ollaan jo vastaajien sietokyvyn ylärajoilla.

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

Kustannukset €	Nykyiset		Sopivat		Maksimi	
	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %
Polttoaine /kk	- 41	-22 %	3	3 %	-24	-11 %
Vakuutukset /v	-34	-6 %	-28	-8 %	-21	-4 %
Verot /v	27	12 %	24	19 %	20	8 %
Osamaksut /kk	7	2 %	-20	-8 %	1	0 %
Huollot ja varaosat /v	10	2 %	4	2 %	64	11 %

Kustannukset €	Nykyiset			Sopivat			Maksimi		
	v. 2009	v. 2008	v. 2007	v. 2009	v. 2008	v. 2007	v. 2009	v. 2008	v. 2007
Polttoaine /kk	143	184	164	116	113	110	187	211	188
Vakuutukset /v	502	536	465	309	337	286	537	558	487
Verot /v	258	231	217	146	122	115	255	235	197
Osamaksut /kk	329	322	305	226	246	223	329	328	311
Huollot ja varaosat /v	460	450	412	290	286	269	634	570	498

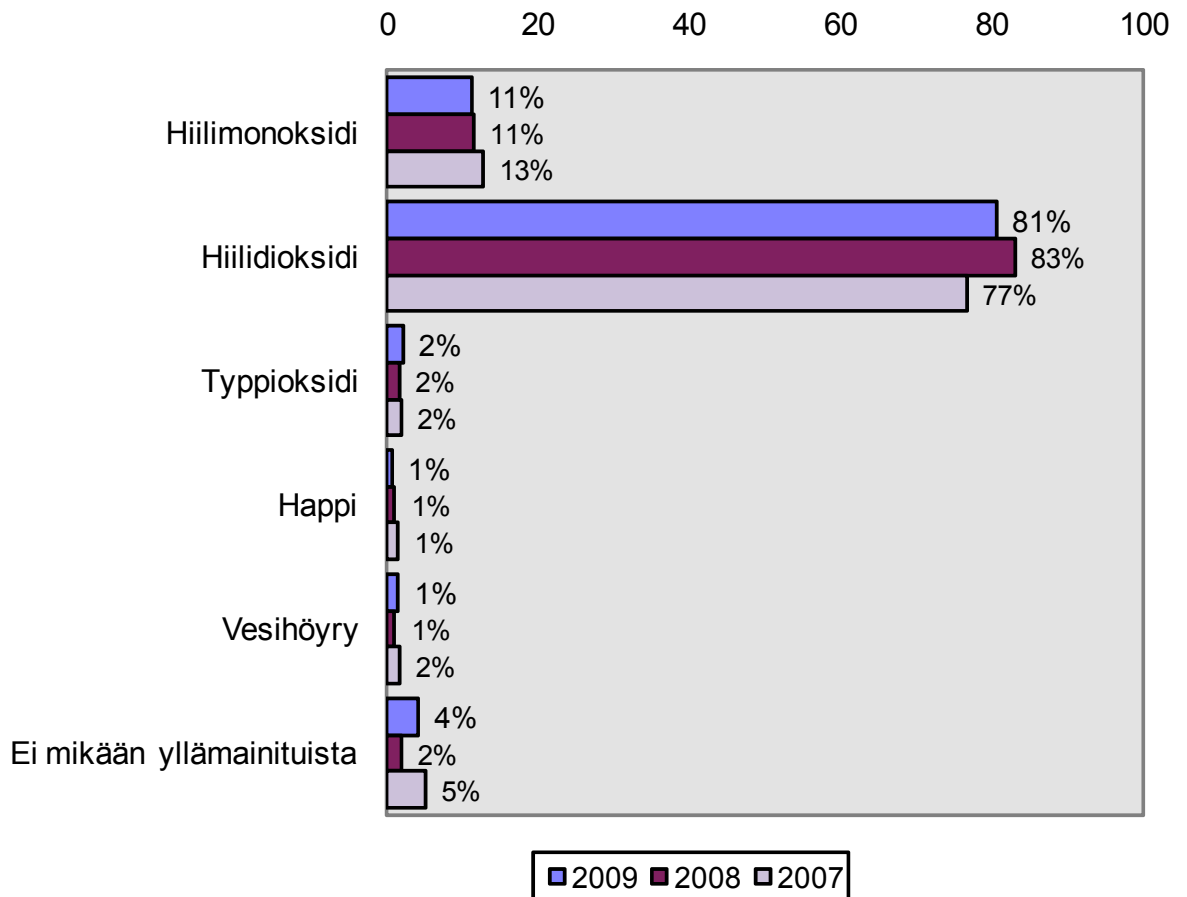
6 Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät

Vastaajat tuntevat CO₂-merkin lähes yhtä usein kuin viime vuonna. Miehet tuntevat edelleen CO₂-merkin naisia paremmin.

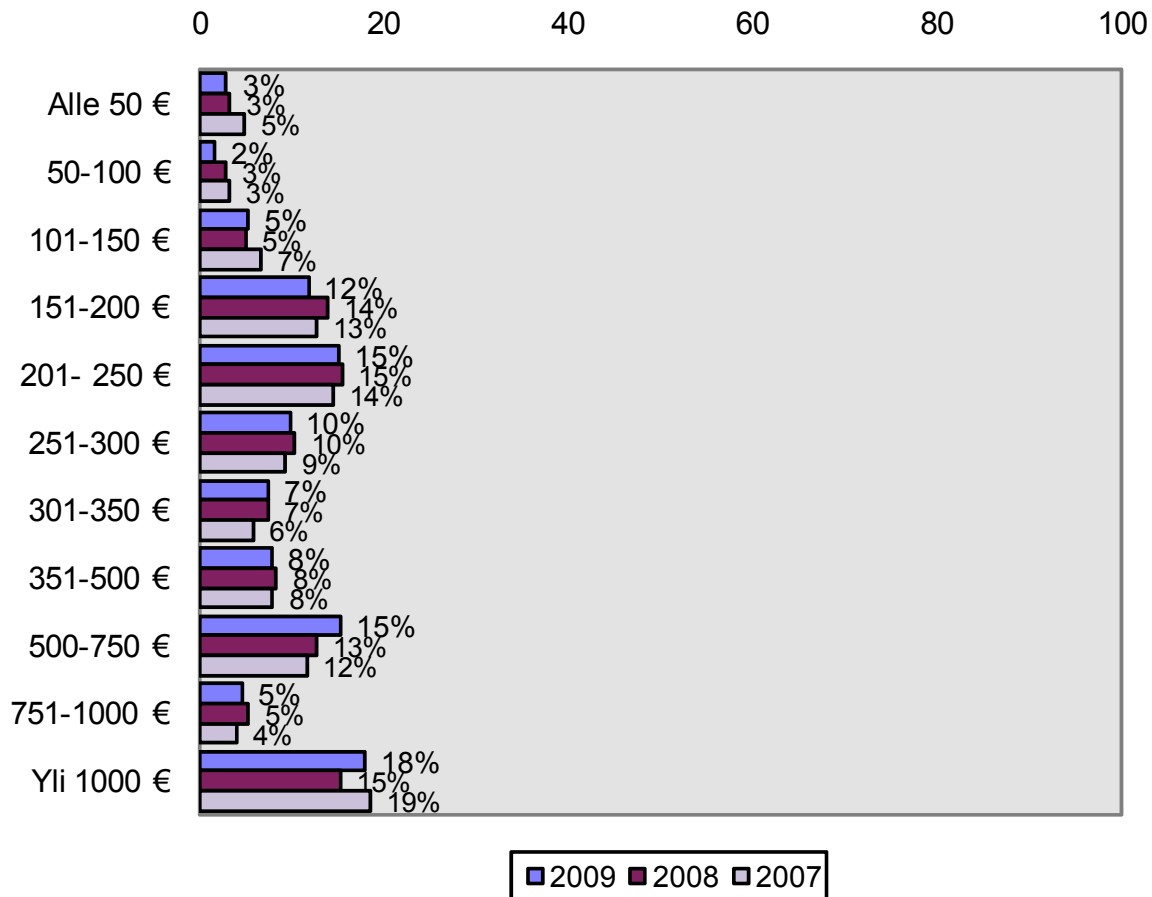
Se ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista on pysynyt vuoden takaisella tasolla. Useampi kuin joka kolmas vastaaja on valmis maksamaan vuodessa ajoneuvoveroa jopa yli 500 € ennen kuin edes harkitsee autoilusta luopumista. Tässä luokassa vastaajat ovat pääosin niitä autoilijoita, jotka eivät voi luopua yksityisautoilusta mistään hinnasta.

Yksityisautoiluun vaikuttavassa ajoneuvoveron määrässä on selvä ero sukupuolen suhteen: lähes neljännes miehistä on valmiita maksamaan yli 1000 euroa vuodessa ajoneuvoveroa ennen yksityisautoilusta luopumista.

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?**

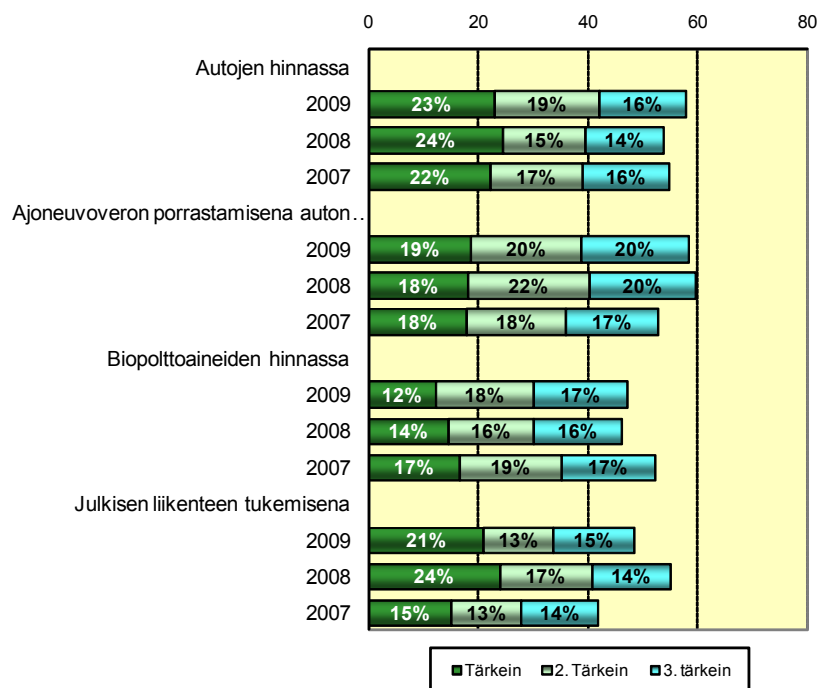


Ympäristöystävällisyyden huomioiminen

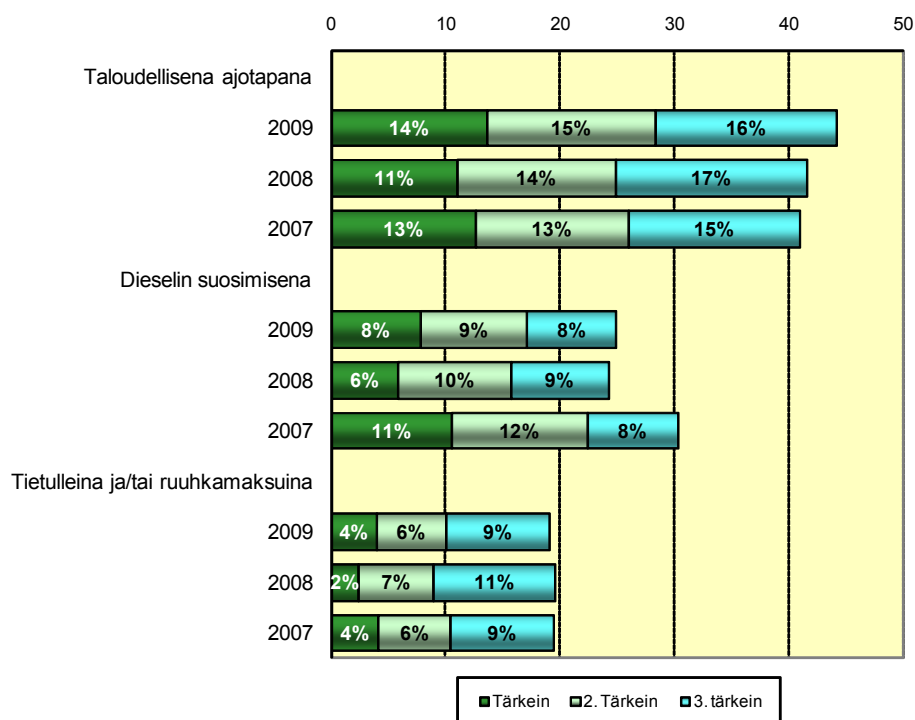
Autoilijoiden mielestä ympäristöystävällisyys tulisi huomioida ensisijaisesti autojen hinnassa ja julkisen liikenteen tukemisena. Aiempien vuosien tapaan erityisesti naiset, nuoret sekä pienituloiset suosivat julkisen liikenteen tukemista. Ajoneuvoveron porrastamiselle auton ympäristöystävällisyyden perusteella on myös kannatusta. Erityisesti 35–49-vuotiaat kannattavat ajoneuvoveron porrastusta. Tietullit ja ruuhkamaksut eivät edelleenkään ole vastaajien suosiossa. Vastaajat korostavat tänä vuonna aiempaa enemmän taloudellisen ajotavan merkitystä ympäristön huomioon ottamisessa.

Naiset lisäisivät julkisen liikenteen tukemista, miehet taas painottavat hinta-asioita (auto, biopolttoaineet) enemmän.

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 2,29 € litralta, autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta edelliseen vuoteen on +7,1 senttiä/l. Vastaa- vasti ajosuoritetta kasvattava litrahinta olisi 1,028 € litralta, joka on 10 senttiä matalampi kuin vuosi sitten.

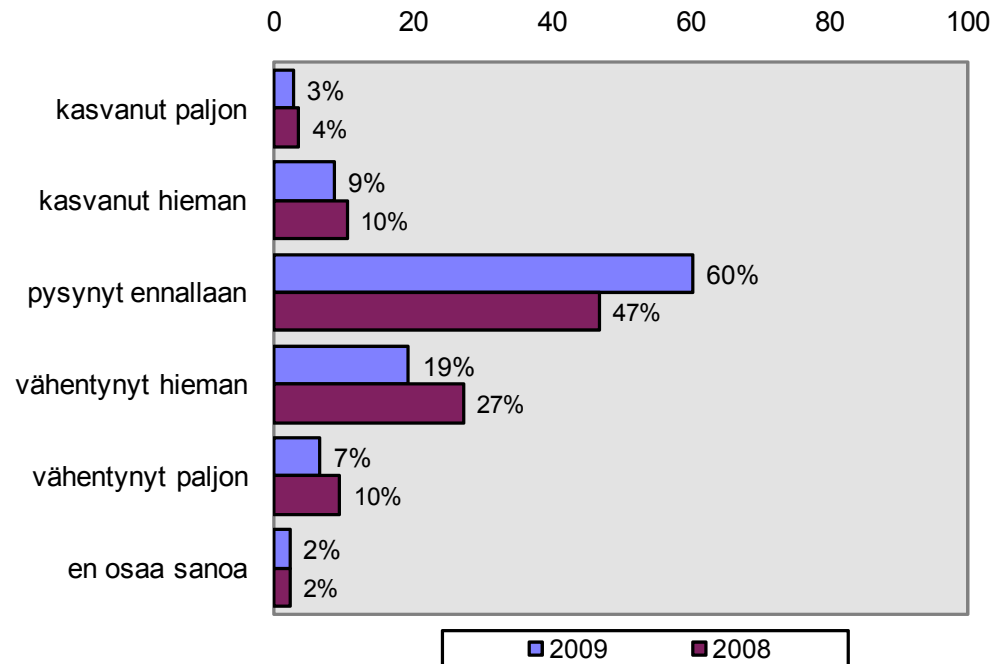
Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 0,999 euroa, kun se vuosi sitten oli 1,166 euroa (laskua noin 17 senttiä). Dieselille sopiva litrahinta on 77 senttiä, vuosi sitten noin 92 senttiä (laskua noin 15 senttiä).

Vastaajat kertovat vähentäneensä ajosuoritettaan viimeisen vuoden aikana. Kaksi kolmesta autoilijasta ilmoittaa, että ajosuorite on pysynyt ennallaan, mutta hieman reilu neljännes kertoo ajosuoritteen vähentyneen vuoden aikana. Sitä vastoin 12 prosenttia autoilijoista kertoo ajosuoritteen kasvaneen vuoden aikana. Yli 60-vuotiaat ja naiset ovat vähentäneet autoiluaan keskimääräistä enemmän vuoden aikana

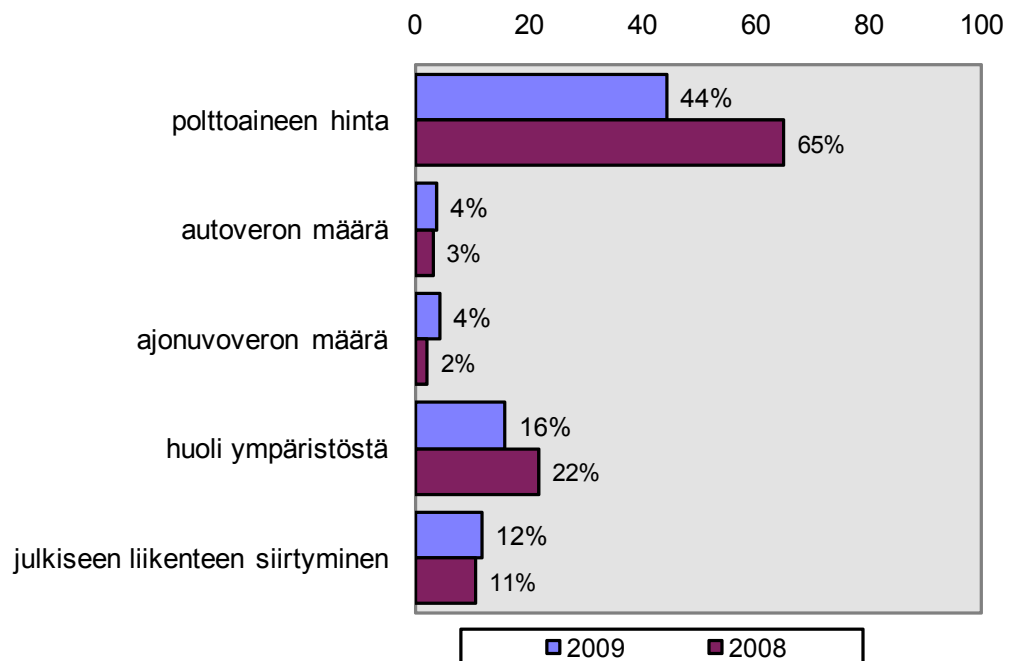
Eniten ajosuoritteen muutokseen on vaikuttanut edelleen polttoaineen hinta (44 %), seuraavaksi eniten huoli ympäristöstä (16 %). 12 prosenttia autoilijoista on siirtynyt käyttämään joko kokonaan tai aikaisempaa enemmän julkista liikennettä, jolloin ajosuorite on laskenut.

	2009	2008	2007	
Kuinka paljon polttoaineen pitäisi maksaa litralta, että ajosuoritteenne alenisi?	229,1	222,0	223,6	senttiä
Kuinka paljon polttoaineen pitäisi maksaa litralta, että ajosuoritteenne kasvaisi?	102,9	113,4	95,3	senttiä
Mikä olisi mielestänne sopiva hinta bensalle:	99,9	116,6	98,4	senttiä/ litra
Mikä olisi mielestänne sopiva hinta dieselille:	77,1	92,0	69,9	senttiä/ litra

Onko vuoden aikana ajosuoritteenne (ajamanne kilometrit) ...



Mikä on vaikuttanut ajosuoritteesi muutokseen



8 Autoverouudistus

Vastaajista hieman vajaa puolet oli tietoisia siitä, että auton hiilidioksidipäästöt vaikuttavat jatkossa autoveron suuruuteen. Hieman useampi kuin neljä kymmenestä tiesi auton hinnan ja autoveron näkyvän nykyisin erikseen markkinoinnissa. Sen sijaan vain reilu kuudennes vastaajista tiesi hiilidioksidipäästöjen vaikutuksesta lisävarusteiden hintaan.

Autoilijoiden mielestä kevään autoverouudistuksessa oli tärkeämpää ympäristöystävällisten autojen suosiminen kuin autoveron läpinäkyvyyden lisääminen, sillä yli kaksi kolmesta päätyi tälle kannalle. Hieman vajaa kolmannes arvosti enemmän autoveron läpinäkyvyyden lisäämistä uudistuksessa.

Vain muutama vastaaja oli ehtinyt kyselyn totetusaikaan hankkia uuden auton autoveron uudistuksen johdosta, yhdeksän prosenttia kertoo harkinneensa auton hankintaa.

K18d. Olitteko tietoinen että kevään autoverouudistuksen jälkeen...

	kyllä	ei
<u>Markkinoinnissa näkyy auton hinta ja autovero erikseen</u>	<u>40,9</u>	<u>59,1</u>
<u>Auton hiilidioksidipäästöjen määrä vaikuttaa lisävarusteiden hintaan</u>	<u>17,1</u>	<u>82,9</u>
<u>Auton hiilidioksidipäästöjen määrä vaikuttaa vuodesta 2009 lähtien autoveron suuruuteen</u>	<u>44,9</u>	<u>55,1</u>

K18d. Oliko kevään autoverouudistuksessa mielestänne tärkeämpää...

<u>Autoveron läpinäkyvyyden lisääminen</u>	<u>31 %</u>
<u>Ympäristöystävällisyyden suosiminen</u>	<u>69 %</u>

K18e. Oletteko keväällä muuttuneen autoveron johdosta

<u>Ostaneet uuden auton</u>	<u>3 %</u>
<u>Harkinneet uuden auton ostamista</u>	<u>9 %</u>
<u>En ole vaihtamassa autoa</u>	<u>88 %</u>

9 Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys

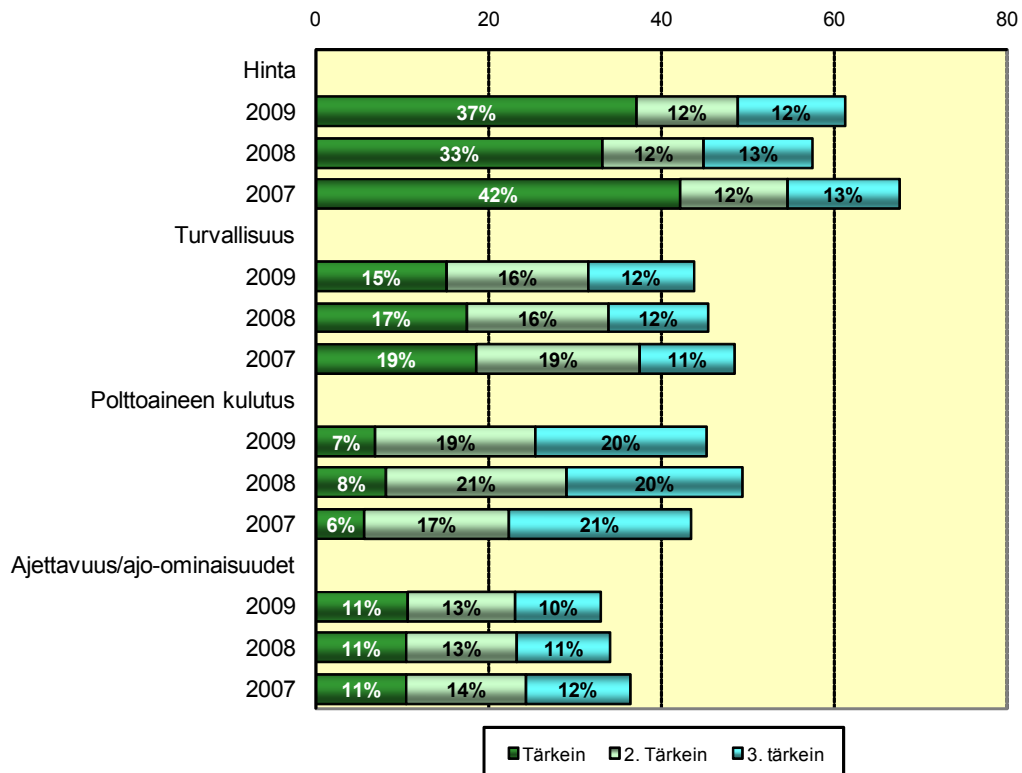
Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoilijoiden mielestä tärkeimmät ja kiinnostavimmat ominaisuudet tai tekijät automainonnassa. Hinta on selvästi tärkein tekijä vastaajien näkökulmasta ja sen merkitys on lisääntynyt vuoden takaisesta. Ympäristöystävällisyys / matalat päästöarvot eivät juuri herätä kiinnostusta myöskään mainonnassa. Vastaajien mainonnasta etsimät seikat mukailevat vahvasti lopulliseen auton valintaan vaikuttavia ominaisuuksia.

Automainonnassa käytetty CO₂-merkki tuo reilulle neljännekselle vastaajista mieleen vähäpäästöisyyden, kuudennekselle merkki kertoo ympäristöystävällisyydestä.

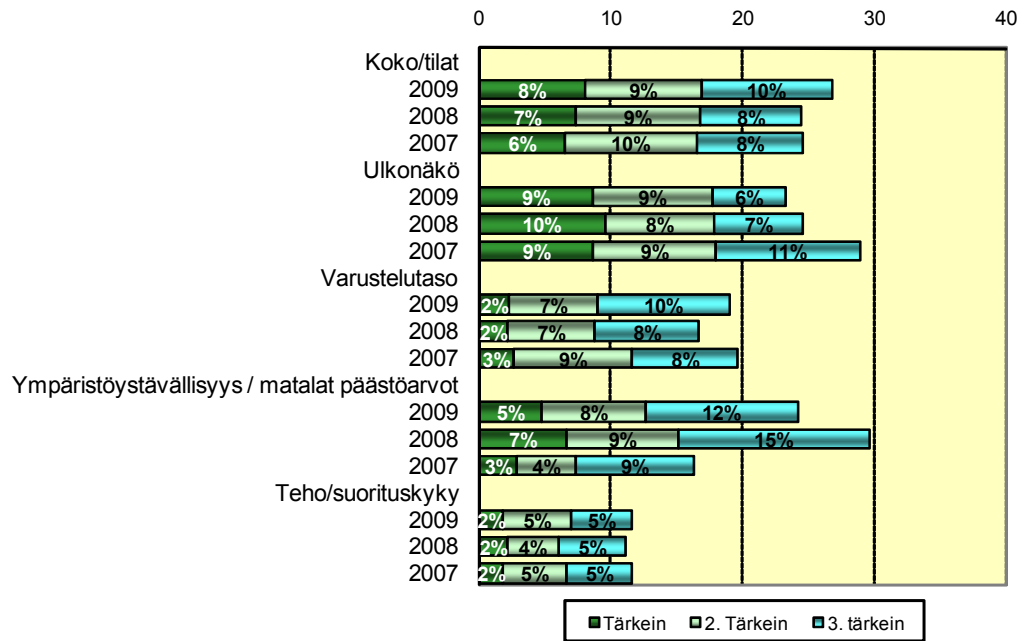
Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on vähentynyt hieman viime vuodesta. Reilu kaksi kolmannesta vastaajista ei muista yhtään merkkiä. Yhden merkin mainontaa muistaa 17 prosenttia vastaajista ja 14 prosenttia on nähnyt tai kuullut kahden tai useamman merkin ympäristöystävällisyyttä korostavaa mainontaa.

Vastaajat toivovat, että automainonnassa tuotaisiin enemmän esille auton polttoaineen kulutusta ja auton hintaa. Myös ympäristöystävällisyyttä toivotaan paremmin esille mainonnassa.

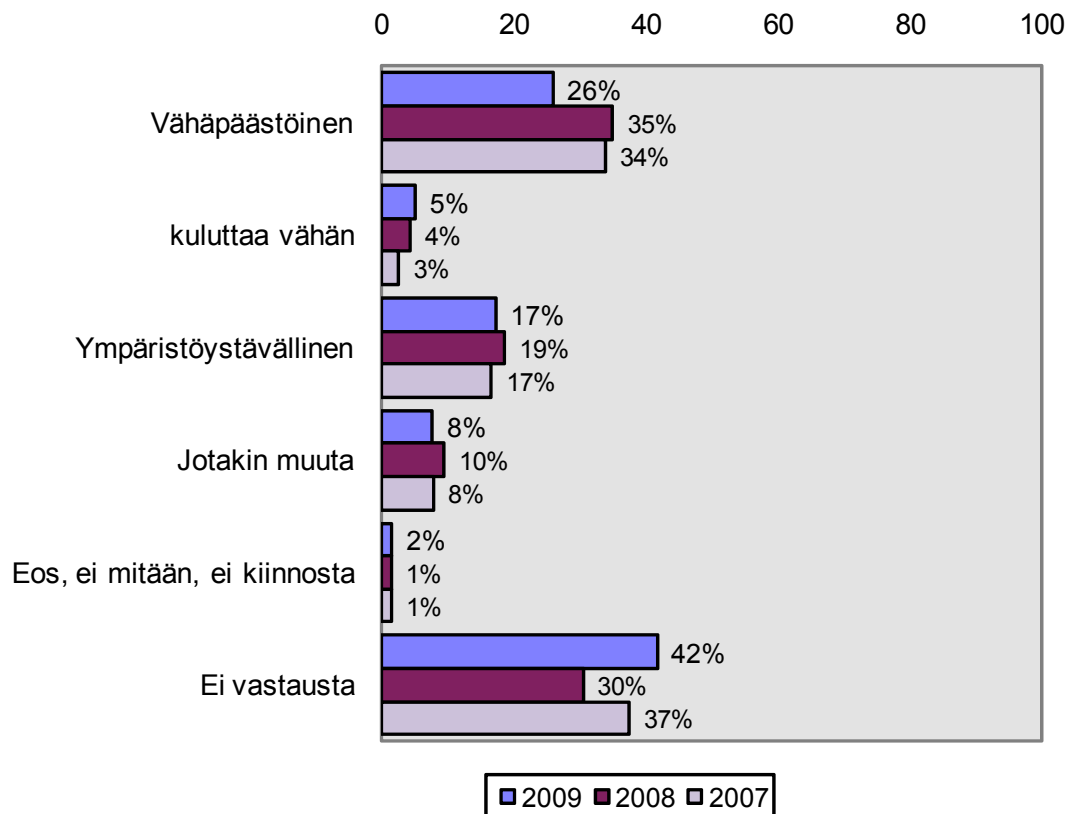
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 1/2



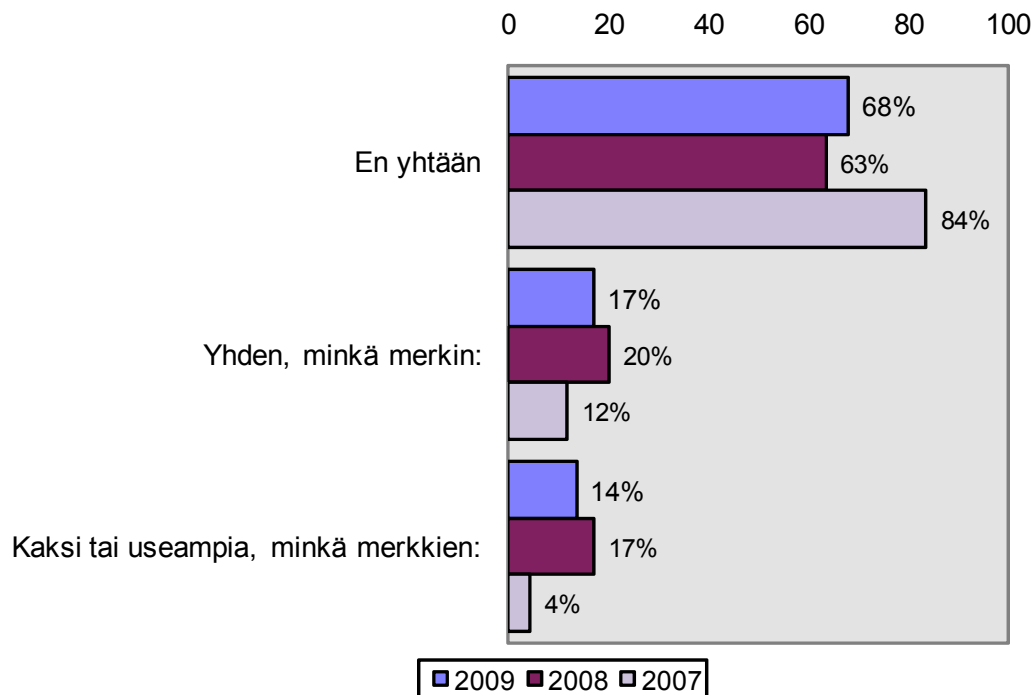
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 2/2



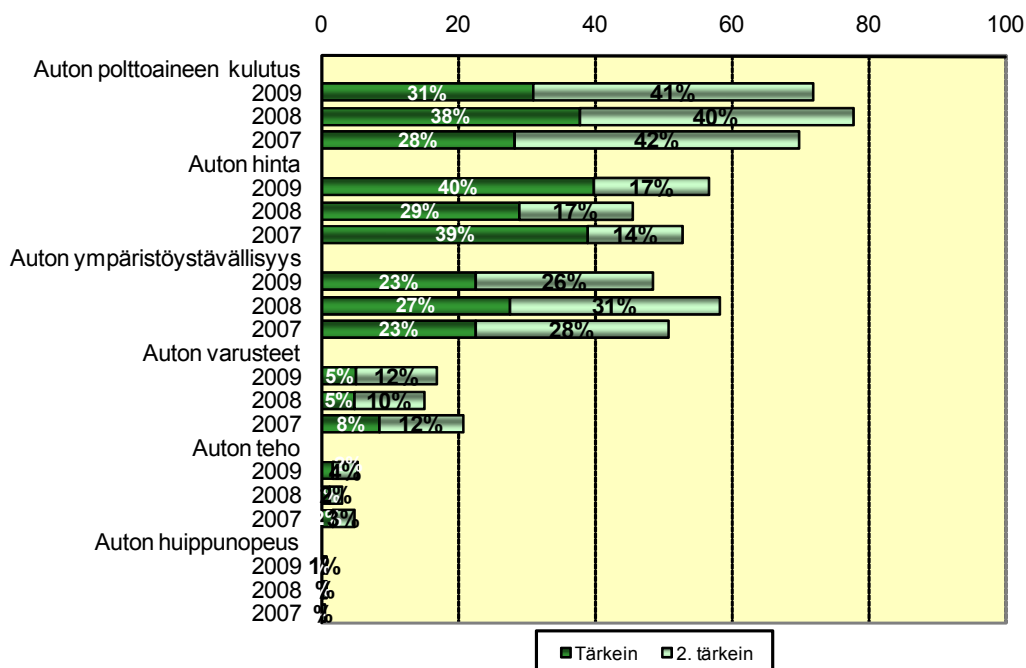
Mitä automainonnassa käytetty matala CO2-arvo kertoo



Kuinka monta ympäristöystävällisyyttä mainostaneen automerkin mainontaa muistatte?



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

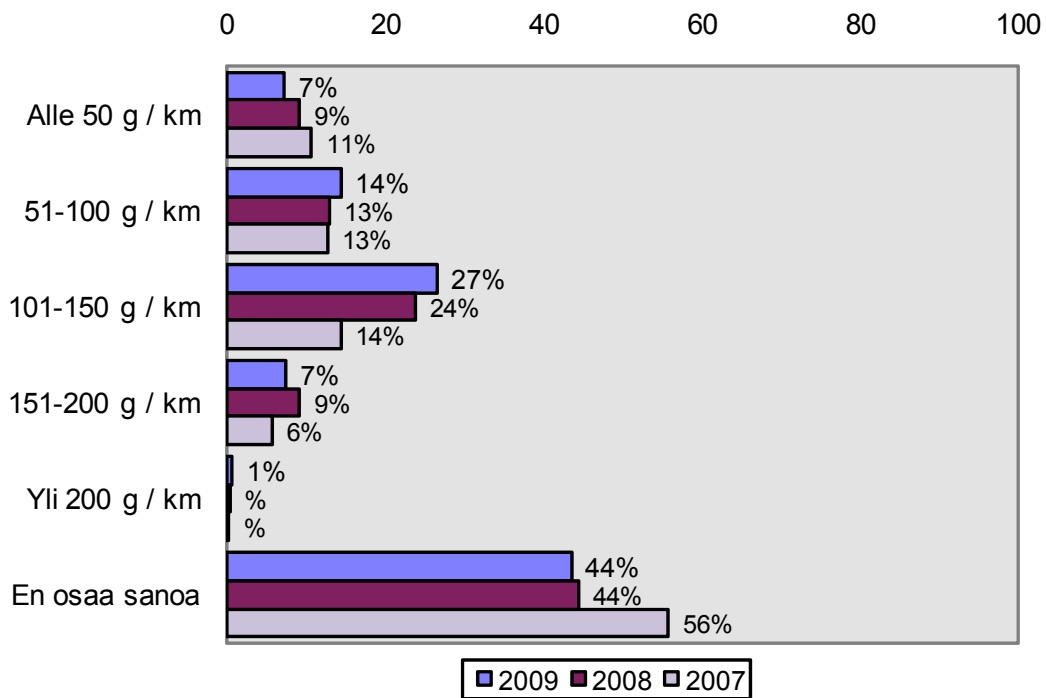


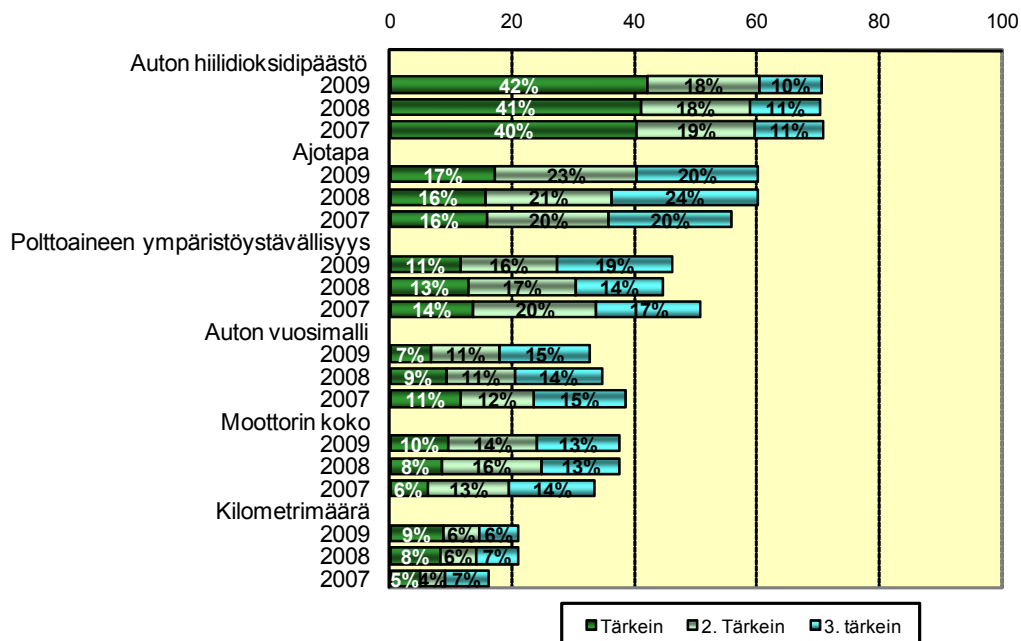
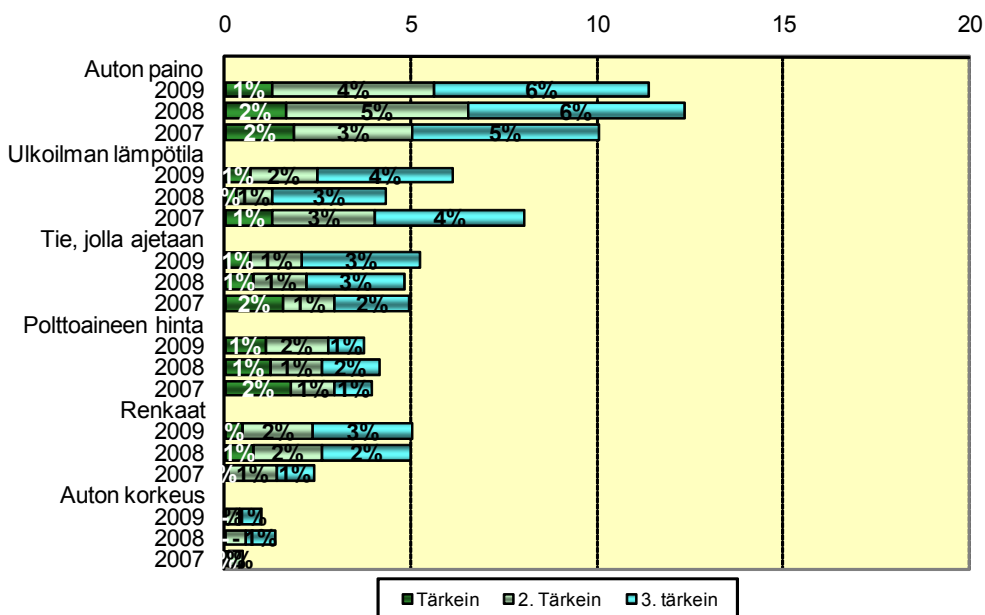
10 Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys

Vastaajista hieman alle puolet arvioi ”ympäristöystävällisen” tavallisen perheauton päästävän hiilidioksidia per kilometri alle 150 g. Arviot päästömääristä ovat likimain vuoden takaisella tasolla vaikkakin hieman useampi tänä vuonna on arvioinut päästöt nimenomaan 101–150 g/km välille.

Myös arviot ympäristöystävällisyyteen vaikuttavista seikoista ovat pysyneet entisen kaltaisina. Ainoastaan auton vuosimalli mainitaan ”virheellisesti” tärkeänä vaikuttavana tekijänä.

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

Autoilijoilla on nyt vähemmän valmiutta tehdä jotakin pienentääkseen autoilunsa ympäristökuormitusta kuin vuosi sitten. Tulokset ovat palanneet kahden vuoden takaiselle tasolle. Nuoremmat ikäluokat ovat yleisesti keskimääräistä valmiimpia joustamaan ympäristöystävällisyyden nimissä. Autoilijat ovat edelleen hyvin valmiita hankkimaan ympäristöystävällisen / vähäkulutuksisen auton, sillä vain joka viides vastaaja kertoo, ettei olisi valmis hankkimaan ympäristöystävällistä autoa. Lohkolämmittimen hankintaan sekä reittivalintojen ja ajotavan muuttamiseen vastaajat suhtautuvat positiivisesti. Autoilusta ei juuri haluta maksaa enempää esimerkiksi autoilun ympäristöveron muodossa.

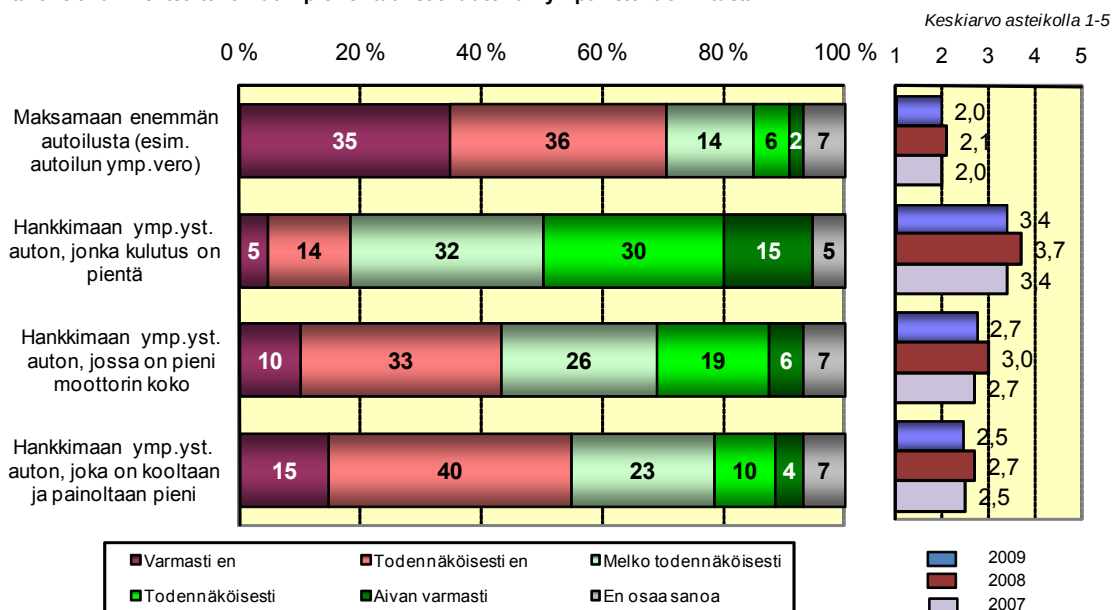
Autoilijoiden halukkuus vähentää yksityisautoilua ja lisätä julkisen liikenteen käyttöä on laskenut. Vastaajista peräti 29 prosenttia ei siirtyisi julkisen liikenteen käyttöön mistään hinnasta. Näissä luvuissa on mukana suurin osa sellaisista vastaajista, jotka eivät esimerkiksi työnsä puolesta voi käyttää julkista liikennettä tai tekevät työmatkansa työsuhteajoneuvolla. Erityisesti miehiä julkiseen liikenteeseen siirtyminen ei juuri innosta.

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

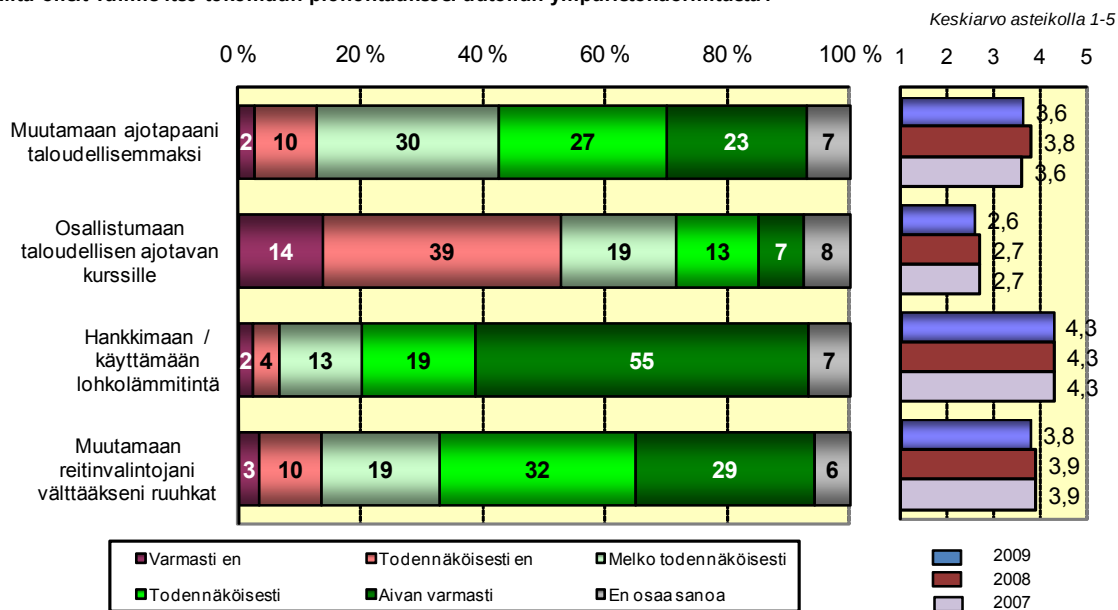
Ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa on harkinnut 14 prosenttia autoilijoista (v. 2008 n. 13 %).

Hiilidioksidipäästöihin perustuva sopiva ajoneuvoveron määrä arvioidaan viime vuoden tasolle. Merkittäviä muutoksia tuloksissa ei ole.

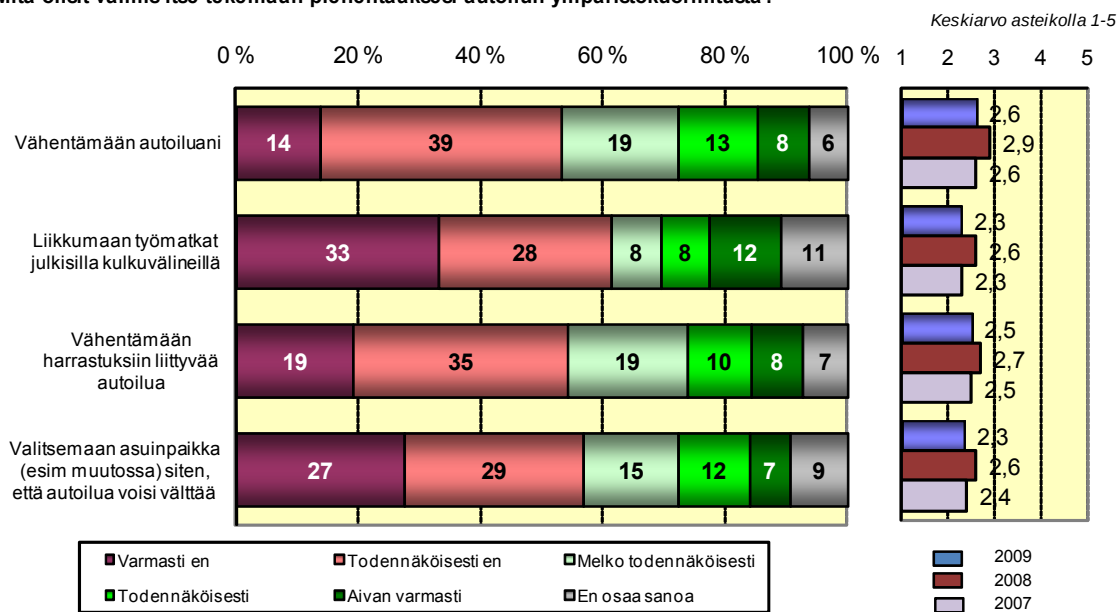
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



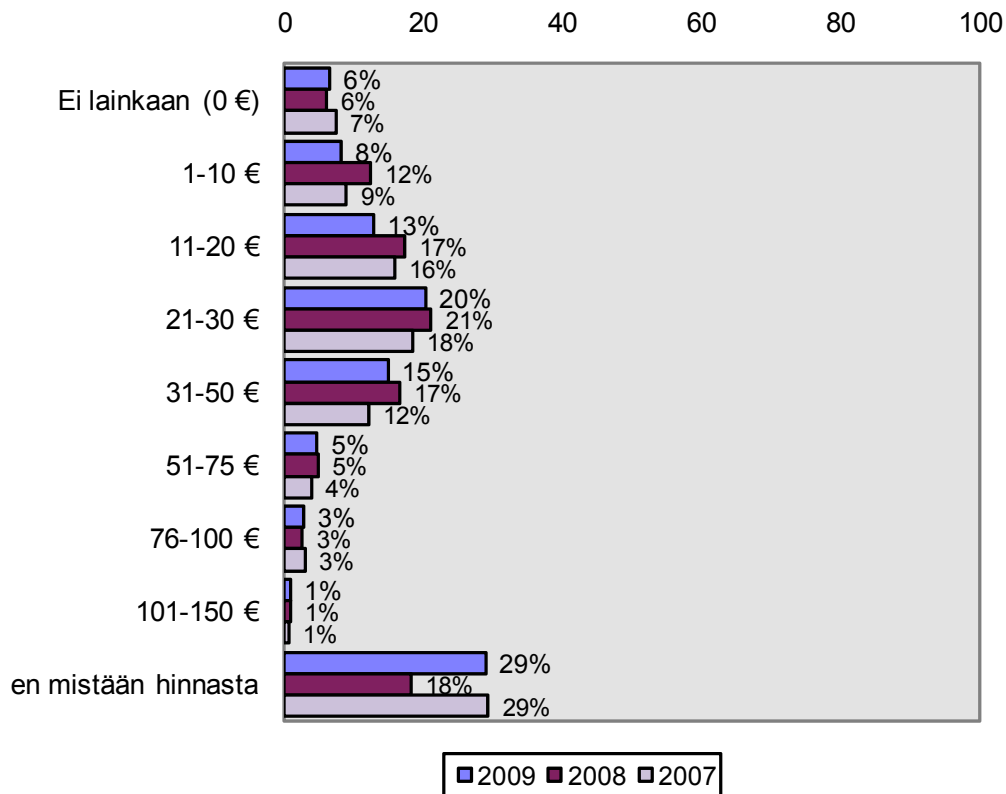
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



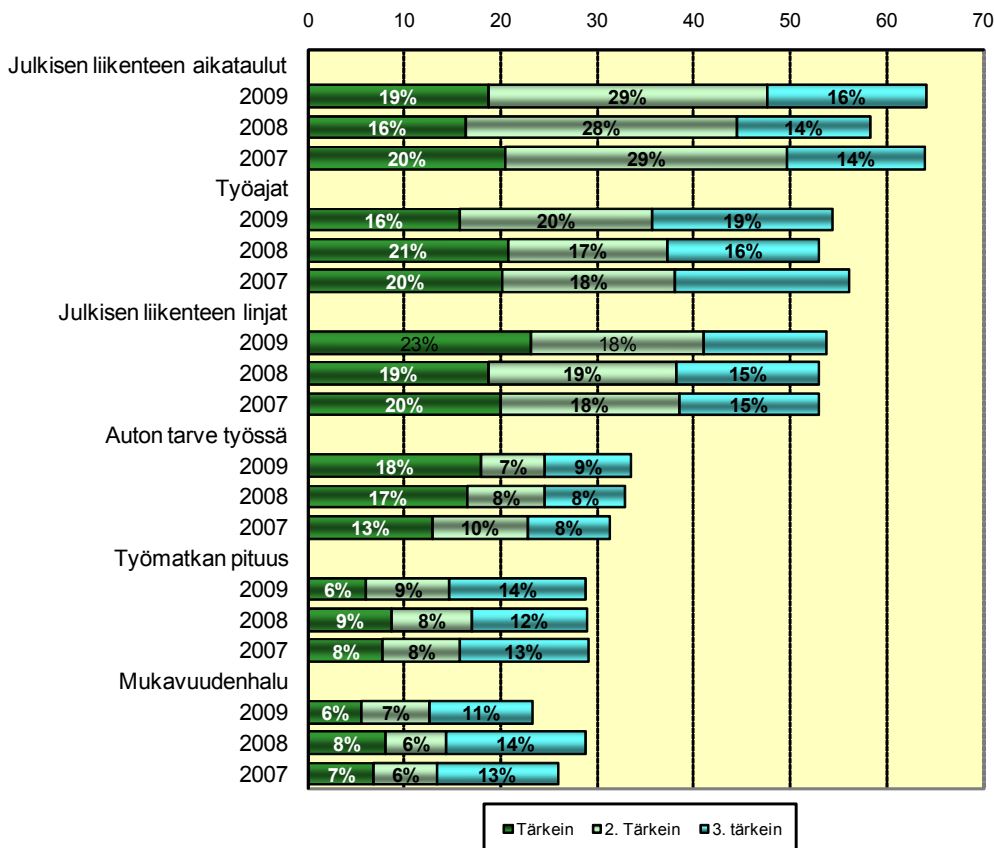
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



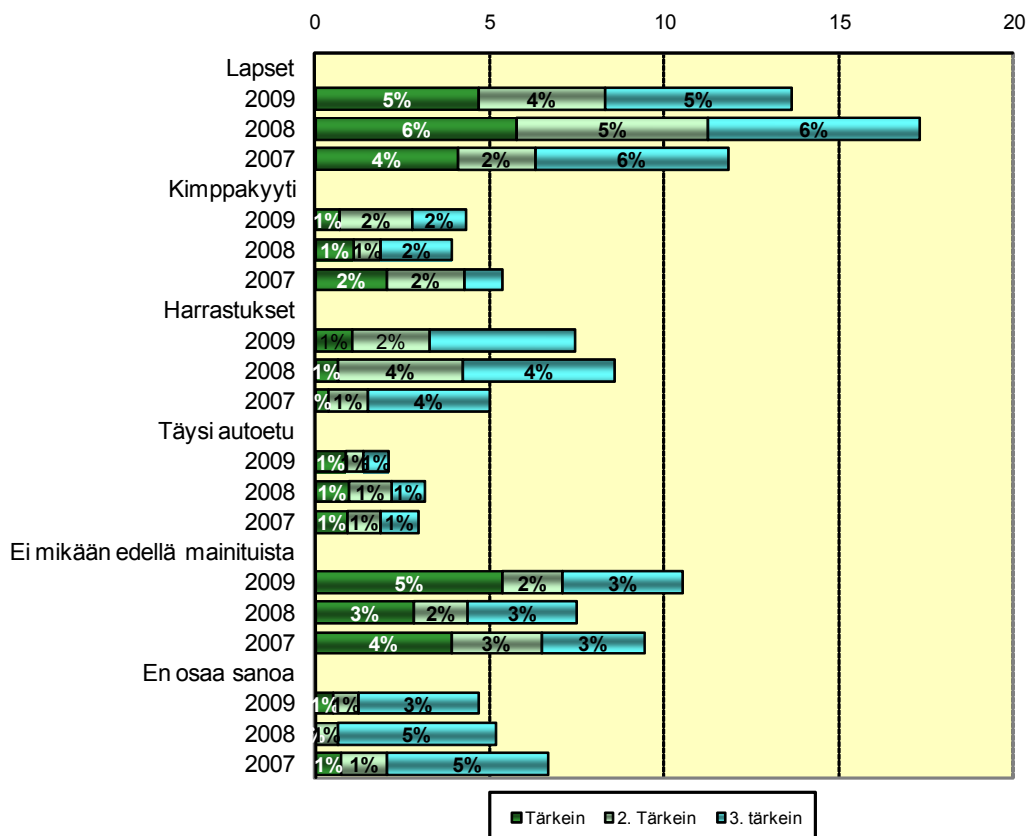
Paljonko pitäisi julkisen liikenteen maksaa kuukaudessa, että siirtyisitte työmatkoissa pääsääntöisesti käyttämään julkista liikennettä?



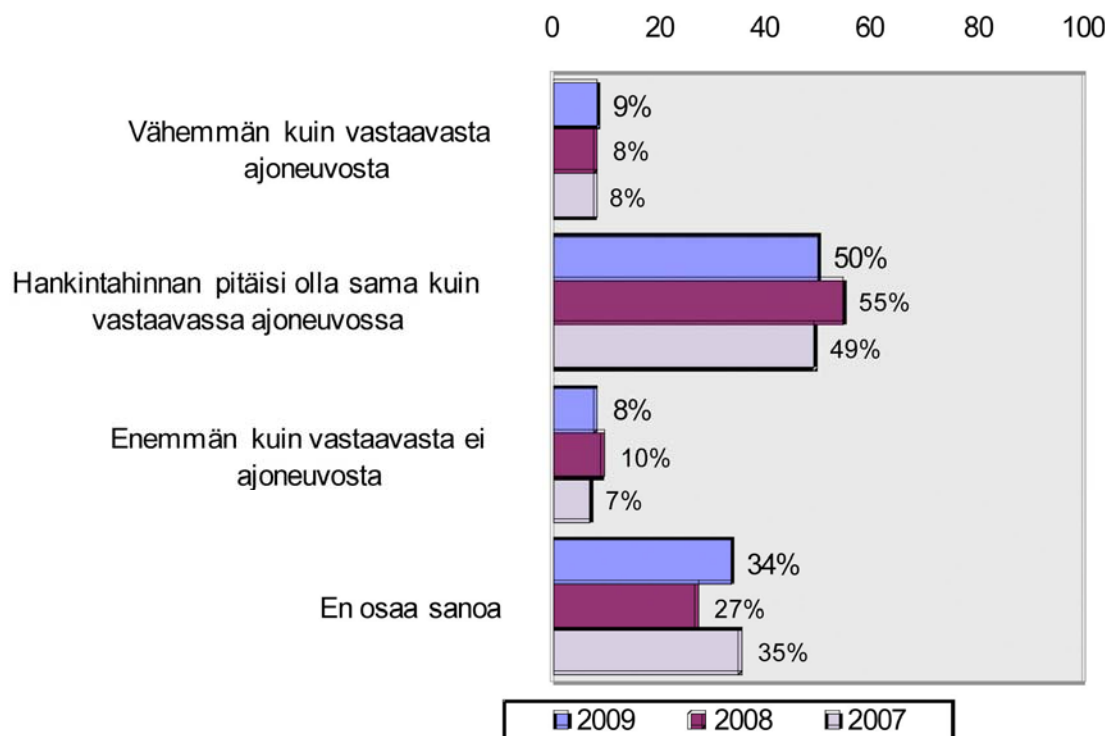
K29. Mikä estää tällä hetkellä julkisen liikenteen käytön? 1/2



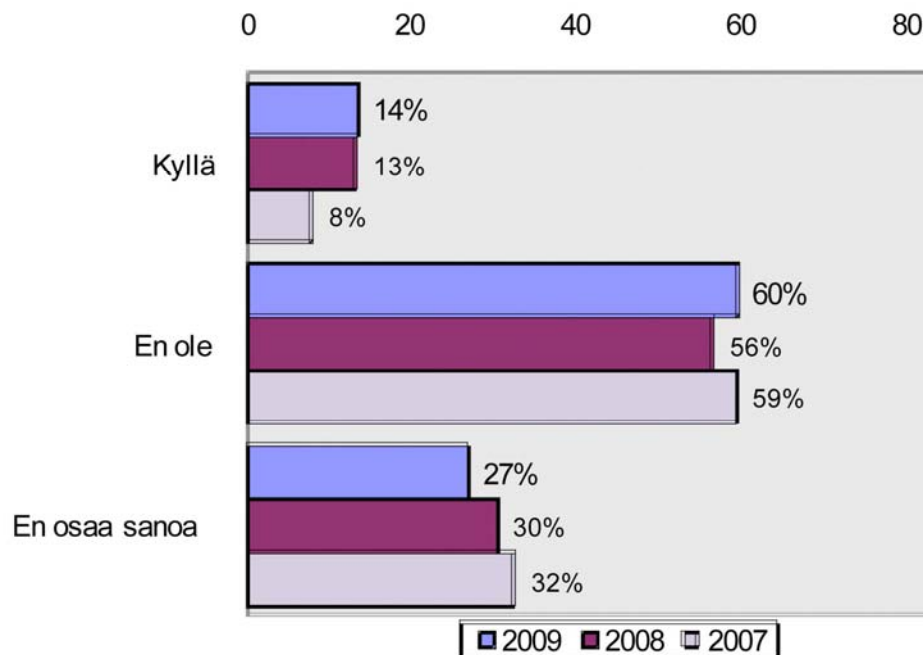
K29. Mikä estää tällä hetkellä julkisen liikenteen käytön? 2/2



Olisitteko valmis maksamaan ympäristöystävällisemmästä ajoneuvosta...



Oletko harkinnut ympäristöystävällisemmän auton esimerkiksi hybridi- tai maakaasuauton hankintaa?



Paljonko olisi sopiva hiilidioksidipäästön perustuva ajoneuvoveron suuruus?

Jos päästötön	100 g/km			150 g/km			200 g/km			250 g/km			300 g/km		
	v. 2009	v. 2008	v. 2007	v. 2009	v. 2008	v. 2007	v. 2009	v. 2008	v. 2007	v. 2009	v. 2008	v. 2007	v. 2009	v. 2008	v. 2007
alle 20 Ü	25%	25%	21%	6%	5%	7%	5%	4%	6%	4%	4%	6%	4%	4%	6%
20-39 Ü	10%	9%	7%	12%	12%	11%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	2%
40-59 Ü	11%	13%	9%	11%	10%	7%	10%	9%	9%	2%	1%	2%	2%	1%	1%
60-79 Ü	8%	8%	5%	11%	13%	8%	6%	6%	5%	9%	8%	8%	1%	1%	2%
80-99 Ü	6%	5%	5%	10%	10%	8%	10%	9%	8%	6%	5%	4%	9%	8%	7%
100-149 Ü	3%	4%	3%	8%	9%	7%	11%	11%	7%	6%	8%	7%	5%	5%	5%
150-199 Ü	1%	%	%	3%	4%	3%	9%	10%	6%	11%	8%	6%	6%	7%	6%
200-249 Ü	%	1%	%	1%	1%	%	5%	7%	5%	8%	7%	6%	7%	7%	3%
250-299 Ü	%	%	%	1%	1%	%	1%	3%	2%	6%	7%	5%	6%	5%	5%
300-399 Ü	%	%	%	%	%	%	2%	2%	1%	5%	8%	3%	5%	6%	4%
400-500 Ü	%	%	%	%	%	%	%	1%	%	3%	4%	2%	4%	4%	3%
yli 500 Ü	%	%	%	%	%	%	%	1%	%	1%	3%	%	11%	16%	7%
En osaa sanoa	37%	35%	48%	37%	35%	48%	37%	35%	49%	37%	35%	49%	37%	36%	49%
Mediaani	20-39 Ü	20-39 Ü	20-39 Ü	60-79 Ü	40-59 Ü	40-59 Ü	80-99 Ü	100-149 Ü	80-99 Ü	150-199 Ü	150-199 Ü	100-149 Ü	200-249 Ü	200-249 Ü	150-199 Ü