



Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta

Elokuu 2010

Sakari Nurmela
TNS Gallup Oy

Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta Elokuu 2010

Sakari Nurmela, TNS Gallup Oy

ALKUSANAT

TNS Gallup Oy toteutti tutkimuksen Liikenteen turvallisuusviraston (Trafí) toimeksiannosta. Tutkimus on jatkoa vuonna 2007 alkaneelle tutkimussarjalle, jossa selvitetään väestön autoiluun ja ympäristöystävällisyyteen liittyviä asenteita. Aihe on edelleenkin ajankohtainen. Tutkimuksesta on vastannut TNS Gallup Oy:ssä Sakari Nurmela ja Trafissa Erno Aholammi.

Helsingissä, lokakuussa 2010

Sami Mynttinen

Tutkimusjohtaja
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafí)

FÖRORD

TNS Gallup Oy utförde undersökningen på uppdrag av Trafiksäkerhetsverket (Trafi). Undersökningen är en fortsättning på en forskningsserie som påbörjades 2007 och som utreder befolkningens attityder till bilkörning och miljöfrågor. Ämnet är fortfarande aktuellt. Ansvariga för undersökningen är Sakari Nurmela på TNS Gallup Oy och Erno Aholammi på Trafi.

Helsingfors, oktober 2010

Sami Mynttinen

Forskningsdirektör
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

FOREWORD

The study was implemented by TNS Gallup Oy based on an assignment of the Finnish Transport Safety Agency (Trafi). The study is a continuation to a study series on the attitudes and opinions of Finnish motorists concerning driving and environmental friendliness that was initiated in 2007. The subject matter is still topical. Mr Sakari Nurmela of TNS Gallup Oy and Mr Erno Eholammi of Trafi were in charge of the study.

Helsinki, October 2010

Sami Mynttinen

Director of Research
Finnish Transport Safety Agency

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1. Tutkimuksen toteutus ja tavoitteet.....	1
2. Vastaaajakunnan taustat.....	2
3. Talouden autoiluun liittyvät taustat.....	4
4. Auton valintaan liittyvät tekijät	9
5. Autoilun kustannukset.....	11
6. Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät.....	12
7. Polttoaineiden hinta ja vaikutus ajosuoritteeseen	15
8. Verotusta koskevia mielipiteitä	17
9. Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys.....	18
10. Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys.....	21
11. Valmius ympäristöystävällisempään autoiluun	23
12. Verkkopalveluiden käyttäminen	28

TIIVISTELMÄ

Suomalaisten keskimääräinen työmatkan pituus ja ajallinen kesto on kasvanut viime vuodesta. Myös autoilevien suomalaisten vuotuinen kilometrimäärä on noussut aiemmista vuosista ja on hieman yli 18.900 kilometriä. Myös arvio polttoaineenkulutuksesta on nyt hieman suurempi kuin edellisvuonna. Diesel-autojen osuus autokannasta on samalla tasolla kuin vuonna 2009.

Vastaajakunnassa selvä enemmistö omistaa autonsa kokonaan vain noin joka kuudennen hankittua autonsa osamaksulla. Julkisen liikenteen käytössä ei ole tapahtunut muutoksia vuodessa. Joka toinen autoilija käyttää sitä harvemmin kuin 1-2 kertaa kuukaudessa, 15 prosenttia ei lainkaan.

Hinta on selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus. Se oli sitä jo vuonna 2008 ja sen merkitys on kasvanut entisestään. Tällä hetkellä melkein kaksi viidestä (39 %) uskoo sen vaikuttavan eniten valintaan. Merkki ja malli nousevat seuraavaksi tärkeimmiksi kriteereiksi.

Polttoaineen kulutuksen merkitys valintatekijänä on edelleen hieman laskenut. Ympäristöystävällisyyden ja matalien päästöarvojen merkitys auton valintaan vaikuttavina ominaisuuksina on nyt suurempi kuin 2009, mutta edelleen selvästi vähäisempi kuin 2008. Myös tänä vuonna noin kolmannes (35 %) vastaajista kertoi, ettei ympäristöystävällisyys vaikuta lainkaan heidän auton valintaansa.

Naisille hinnalla on hieman suurempi merkitys kuin miehille, miehillä korostuu ajoneuvon koko ja tila. Merkki ja malli kiinnostavat eniten 25 – 34 -vuotiaita, koko ja tilat heitä ja 35 – 49 -vuotiaita. Mitä enemmän taloudessa on perheenjäseniä, sitä merkittävämpään rooliin auton koko ja tilat nousevat valintatilanteessa. Yksin asuvat korostavat keskimääräistä enemmän toisaalta auton ajo-ominaisuuksia, toisaalta sen hintaa.

Autoilun arvioitujen eri kustannukset ovat kohonneet edellisvuodesta. Vastaajajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 154 € eli 11 euroa suurempi kuin 2009. Toisaalta sekä sopivana pidetty että tietynlainen ”kipurajakustannuskin” arvioitiin nyt suuremmaksi kuin vuosi sitten. Saman voi todeta vakuutusmaksuista.

Vastaajien arvioimat maksetut verot ja käsitys sopivasta veron määrästä ovat käytännössä muuttumattomat. Sen sijaan arviot maksimiverosta ovat nyt hieman aiempaa korkeammat. Osamaksujen sekä huoltojen ja varaosien suhteen maksimi on jo saavutettu. Jälkimmäisten osalta kulunut vuosi ei ole muuttanut keskimääräisiä kustannuksia juurikaan. Ensin mainitut ovat nousseet neljä prosenttia. Polttoaineen arvioitu hinnannousu on kuitenkin suhteellisesti ottaen suurin.

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

Sellainen ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista, on vähintään pysynyt vuoden takaisella tasolla, ellei jopa noussut. Kaksi viidestä autoilijasta (40 %) on valmis 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. Melkein joka toinen (48 %) mies maksaisi 500 euroa tai enemmän. Yhteensä 28 prosenttia miehistä maksaisi yli 1000 euroa vuodessa ajoneuvoveroa ennen kuin luopuisi yksityisautoilusta.

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

Aiempien vuosien tapaan erityisesti naiset, nuoret sekä pienituloiset suosivat julkisen liikenteen tukemista. Erityisesti 50 – 60 -vuotiaat kannattavat ajoneuvoveron porrastusta. Tietullit ovat esimerkki keinosta, mikä saa yhtä vähän tukea kaikissa tutkituissa väestöryhmissä.

Polttoaineen tulisi maksaa ainakin 2,39 € litralta, ennen kuin autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta edelliseen vuoteen on +10 senttiä/l. Ajosuoritetta kasvattava litrahinta puolestaan olisi 1,15 € litralta. Se on noin 12 senttiä korkeampi kuin vuosi sitten.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,065 euroa, kun se vuosi sitten oli 0,999 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis laskenut 6,6 senttiä. Dieselle sopiva litrahinta on 82,4 senttiä.

Vuosi sitten vastaava summa oli 77,1 senttiä. Sopivana pidettävän diesellitran hinta on siis noussut laskenut noin 5 senttiä.

Useimmat (61 %) kertoivat ajavansa yhtä paljon kuin aikaisemmin. Ajamistaan vähentäneitä (yhteensä 24 %) 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.

Eniten ajosuorituksen muutokseen on vaikuttanut edelleen polttoaineen hinta (39 %), seuraavaksi eniten huoli ympäristöstä (15 %). 17 prosenttia autoilijoista on siirtynyt käyttämään joko kokonaan tai aikaisempaa enemmän julkista liikennettä, jolloin ajosuorite on laskenut.

Enemmistö on sitä mieltä, että eri polttoaineiden verotus tulisi porrastaa niiden palamisesta syntyvien päästöjen perusteella. Kaikkiaan 59 prosenttia tutkimukseen osallistuneista oli tätä mieltä. Joka viides oli päinvastaista mieltä. Asia ei ole kaikille aivan helppo, sillä runsaalla viidenneksellä (eli tavanomaista suuremmalla osalla) ei ollut asiasta mielipidettä.

Ajoneuvoveron perusveron muutos ympäristöperustaiseksi tullee vaikuttamaan tulevaisuudessa tehtäviin autovalintoihin. Enemmistön mielestä näin tapahtuu. Tosin melko suuri osa vastaajista (42 %) arveli, että vaikutusta on vain jonkin verran. Myös muut seikat vaikuttavat valintaan jatkossakin.

Sähköautojen ajoneuvoverottaminen jakoi mielipiteitä. Runsas kolmasosa vapauttaisi ne kokonaan perusverosta, melkein yhtä monen ollessa sitä mieltä, että veron pitäisi olla pienimmän perusveron määrä. Selvä vähemmistö (15 %) kuitenkin ajattelee, että niiden verottaminen perustuisi nykykäytäntöön (dieselautojen veroon).

Miehistä peräti 45 prosenttia vapauttaisi sähköautot kokonaan ajoneuvoveron perusverosta. Keskimääräistä hieman useampi diesel-autolla ajava pitäisi nykykäytäntöä parhaana vaihtoehtona.

Hinta on edelleen selvästi tärkein tekijä vastaajien näkökulmasta ja sen merkitys on yhtä suuri kuin vuosi sitten. Ympäristöystävällisyys / matalat päästöarvot eivät herätä juuri kiinnostusta myöskään mainonnassa.

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

Automainonnassa käytetty CO₂ – merkki tuo runsaalle neljännekselle – vajaalle kolmannekselle mieleen vähäpäästöisyyden. Noin joka neljännelle merkki kertoo ympäristöystävällisyydestä.

Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on yhtä vähäistä kuin vuosi sitten. Noin kaksi kolmesta tutkimukseen osallistuneesta ei muistanut yhtäkään merkkiä. Yhden merkin mainontaa muisti 18 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 32 prosenttia ei haluaisi siirtyä työmatkoilla julkisen liikenteen käyttöön. 29 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. Yhä harvempi kokee lasten tai harrastusten olevan este.

Ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa on harkinnut 14 prosenttia autoilijoista eli täsmälleen yhtä suuri joukko kuin 2009.

Tutkimuksessa esitettiin kaksi verkkopalveluihin liittyvää kysymystä. Kaikkiaan kuusi prosenttia totesi käyttäneensä viime vuoden aikana mahdolliseksi tullutta tapaa vastaanottaa ajoneuvoverolappu suoraan verkkopankkiin eLaskuna tai Netpostiin. Asia kuitenkin kiinnostaa, sillä em. joukon lisäksi 44 prosenttia harkitsee käyttävänsä kyseistä palvelua. Joka toinen haluaa toimia toisin.

Suurin piirtein yhtä useata kiinnostaa tehdä rekisteröintitoimenpiteitä Internetissä. 54 prosenttia kertoi olevansa aikeissa käyttää kyseistä palvelua.

Kuten Internetin käyttöön liittyvissä havainnoissa yleensäkin, myös tässä näyttää autoilijan iällä ja koulutustasolla olevan vaikutusta mielipiteisiin ja kiinnostukseen. Kuljettajakunnan nuorimmat ja eniten muodollista koulutusta saaneet ovat keskimääräistä kiinnostuneempia kyseisistä palveluista. Silti on hyvä huomata, että mielenkiintoa löytyy kaikissa väestöryhmissä.

SAMMANFATTNING

Den genomsnittliga längden på och körtiden för finländarnas arbetsresor har ökat sedan i fjol. Även de finländska bilförarnas årliga körsträcka har ökat jämfört med tidigare år och är nu strax över 18 900 kilometer. Den beräknade bränsleförbrukningen är också något högre än föregående år. Dieselbilarnas andel av bilbeståndet är lika stor som år 2009.

Majoriteten bland de tillfrågade äger helt sin bil och bara omkring var sjätte person köper bilen på avbetalning. Användningen av kollektivtrafik har inte ändrats det senaste året. Varannan bilist reser med kollektivtrafiken mer sällan än 1–2 gånger i månaden, och 15 procent använder den inte alls.

Priset är den klart viktigaste faktorn vid valet av bil. Priset ansågs viktigast redan 2008 och nu har dess betydelse ökat ännu mer. I nuläget tror nästan två femtedelar av de tillfrågade (39 %) att priset har störst inverkan på valet av bil. Märke och modell är de näst viktigaste faktorerna.

Bränsleförbrukningens betydelse som en faktor att ta hänsyn till vid valet av bil har minskat något. Miljövänlighet och låga utsläppsvärden anses nu viktigare än de gjorde 2009, men har fortfarande betydligt mindre betydelse än 2008. Även i år anser cirka en tredjedel (35 %) av de tillfrågade att miljövänligheten inte alls påverkar valet av bil.

För kvinnorna har priset en något större betydelse än för män. Männen framhåller fordonets storlek och utrymme. Märke och modell intresserar främst 25–34-åringar, medan storlek och utrymme är viktigt för 35–49-åringar. Ju fler familjemedlemmar det finns i hushållet, desto större roll spelar bilens storlek och utrymme vid valet av bil. För singelboende är bilens köregenskaper och pris viktigare än för genomsnittet.

De beräknade kostnaderna för bilkörning har stigit sedan föregående år. Svarsgruppens genomsnittliga månadskostnad för bränsle är 154 euro, alltså 11 euro mer än 2009. Å andra sidan bedömdes både den rimliga kostnaden och ”smärtgränskostnaden” vara högre nu än för ett år sedan. Samma sak gällde för försäkringspremier.

Den skatt som svarspersonerna uppskattar sig ha betalat och deras uppfattning om vad som är en rimlig skattesats är i praktiken oförändrade. Däremot anses gränsen för maximiskatten ligga något högre nu än tidigare. I fråga om avbetalningar samt service och reservdelar har maximigränserna redan nåtts. När det gäller service och reservdelar har genomsnittskostnaderna under det gångna året knappt ändrats. Kostnaderna för avbetalningar har stigit fyra procent. Den beräknade höjningen av bränslepriset är dock förhållandevis störst.

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

Den årliga fordonsskattegräns vid vilken bilisterna börjar fundera på att avstå från privat bilkörning ligger minst på samma nivå som året innan, om den inte rentav har höjts. Två av fem bilister (40 %) är beredda att betala en årlig fordonsskatt på över 500 euro innan de ens börjar överväga att avstå från bilkörning. Männen är beredda att betala mer än kvinnorna.

Det är en tydlig skillnad mellan könen när det gäller vilken fordonsskattegräns som skulle påverka den privata bilkörningen. Nästan varannan (48 %) man skulle betala 500 euro eller mer. Totalt 28 procent av männen skulle betala över 1 000 euro per år i fordonsskatt innan de slutade med privat bilkörning.

Bilisterna anser att miljövänlighet främst ska beaktas i bilpriserna och en differentierad fordonsskatt som grundas på bilens miljövänlighet. Att stödja kollektivtrafiken är det tredje rekommenderade sättet.

Liksom tidigare år prioriterar särskilt kvinnor, ungdomar och låginkomsttagare stödet till kollektivtrafiken. I synnerhet 50–60-åringar stödjer en differentierad fordonsskatt. Vägtullar är en metod som får lika lite stöd i alla folkgrupper.

Bränslepriset ska höjas till minst 2,39 euro per liter innan bilförarna börjar minska den privata bilkörningen. Det är en ökning med 10 cent per liter jämfört med bedömningen föregående år. Ett literpris som däremot skulle öka körningen vore 1,15 euro. Det är cirka 12 cent högre än för ett år sedan.

Ett lämpligt literpris på bensin anses nu vara 1,065 euro, medan det för ett år sedan ansågs vara 0,999 euro. Enligt bilisterna har således det rimliga literpriset stigit 6,6 cent. Ett lämpligt literpris på diesel anses vara 82,4 cent. För ett år sedan var motsvarande summa 77,1 cent. Det som bedöms vara ett rimligt literpris på diesel har således stigit cirka 5 cent.

Flertalet av de tillfrågade (61 %) säger sig köra lika mycket som tidigare. De som har minskat sin körning (totalt 24 %) är dock fler än de som har ökat den (totalt 12 %). Personer över 60 år har under året minskat bilkörningen mer än genomsnittet. Av dem har 39 procent kört mindre än tidigare.

Mest har det totala antalet körda kilometer per fordon fortfarande påverkats av bränslepriset (39 %), sedan kommer omsorg om miljön (15 %). 17 procent av bilisterna har övergått till att antingen helt eller i större utsträckning än tidigare resa med kollektivtrafiken, vilket är anledningen till att bilkörningen har minskat.

Majoriteten av undersökningens deltagare anser att beskattningen på olika bränslen borde differentieras utifrån utsläppen de ger upphov till. Sammanlagt 59 procent av dem är av denna åsikt. Var femte person var av motsatt åsikt. Alla hade inte lätt att ta ställning i frågan då en dryg femtedel (alltså en större andel än vanligt) inte hade någon åsikt.

Ändringen av fordonsskattens grundskatt till miljöbaserad kommer i framtiden att påverka valet av bil. Det anser majoriteten av de tillfrågade. Det var emellertid en ganska stor del av svarspersonerna (42 %) som ansåg att det endast skulle påverka i någon mån. Även andra omständigheter kommer att påverka valet i fortsättningen.

Det råder delade meningar om beskattningen av elbilar. En dryg tredjedel skulle befria dem helt från grundskatten, medan nästan lika många anser att skatten borde motsvara den mindre grundskatten. En klar minoritet (15 %) anser dock att beskattningen av elbilar borde baseras på gällande praxis (skatten för dieselmotorbilar).

Hela 45 procent av männen skulle helt befria elbilar från fordonsskattens grundskatt. De som kör dieselbil anser i större utsträckning än genomsnittet att gällande praxis är det bästa alternativet.

Priset är enligt de tillfrågade fortfarande den klart viktigaste faktorn och det har lika stor betydelse som för ett år sedan. Miljövänlighet/låga utsläppsvärden väcker inte något större intresse i reklam.

De faktorer som svarspersonerna söker i reklam följer starkt de egenskaper hos bilen som påverkar det slutliga bilvalet. Säkerhet och bränsleförbrukning tycks emellertid ha fått större betydelse i reklam.

Den CO₂-märkning som används i bilreklam får drygt en fjärdedel – inte fullt en tredjedel – av de tillfrågade att tänka på låga utsläpp. För ungefär en fjärdedel är märkningen ett tecken på miljövänlighet.

Lika lite som för ett år sedan mindes svarspersonerna bilmärken som har gjort reklam för miljövänlighet. Omkring två tredjedelar av undersökningen deltagare kom inte ihåg något bilmärke. 18 procent kom ihåg reklam för ett bilmärke som betonade miljövänlighet och 14 procent angav att de hade lagt märke till sådan reklam för flera bilmärken.

De tillfrågade vill helst se att priset betonades i bilreklamen. Bilisterna anser att även bränsleförbrukning och miljövänlighet kunde få ges mer plats i bilreklam.

Bilisternas villighet att göra något för att minska sina bilresors miljöbelastning är i praktiken oförändrad.

Många är fortfarande beredda att köpa en miljövänlig/bränslesnål bil. Svarspersonerna är positivt inställda till (eller har åtminstone inga principiella invändningar mot) att skaffa blockvärmare samt att ändra till ett miljövänligare körsätt och val av körväg. Det finns knappast något intresse för att betala mer för bilkörningen till exempel i form av en miljöskatt på bilkörning.

Majoriteten av de tillfrågade är inte villiga att minska den privata bilkörningen och öka användningen av kollektivtrafik. 32 procent av svarspersonerna skulle inte vilja övergå till att använda kollektivtrafiken för arbetsresor. 29 procent skulle inte göra det till något pris.

Bland männen finns det nästan inget intresse alls att övergå till kollektivtrafik. De är även mer negativt inställda än genomsnittet till att av miljöskäl köpa en mindre bil eller en bil med mindre motoreffekt.

Invändningen mot att resa med kollektivtrafiken gäller framför allt tidtabellerna och linjerna samt arbetstiderna. Förändringarna jämfört med föregående år avseende de olika faktorerna är mycket små. Allt färre anger barn eller fritidsintressen som ett hinder.

Av bilisterna har 14 procent övervägt att köpa ett miljövänligare fordon, alltså exakt lika många som 2009.

I undersökningen ställdes två frågor som gällde webbtjänster. Sammanlagt sex procent angav att de hade utnyttjat möjligheten, som infördes under förra året, att ta emot fordonsskattsedeln direkt i nätbanken eLaskunta eller till Netposti. Det finns dock intresse för denna möjlighet eftersom 44 procent, utöver den ti-

digare nämnda gruppen, överväger att använda tjänsten. Varannan person vill ta emot fordonsskattsedeln på annat sätt.

Ungefär lika många är intresserade av att sköta registreringsärenden på internet. 54 procent uppgav sig ha för avsikt att använda internettjänsten.

Liksom vid observationer om internetanvändning i allmänhet tycks bilisternas ålder och utbildningsnivå påverka åsikter och intresse. De yngsta förarna och förarna med högst formell utbildning är mer intresserade av tjänsterna än genomsnittet. Det bör dock poängteras att det finns intresse i alla befolkningsgrupper.

ABSTRACT

The average commute length and duration for Finns have increased from the past year. The annual distance driven by Finnish car users has also increased from the past years to a little over 18,900 kilometres. The estimated fuel consumption is also a little higher than last year. The proportion of diesel-powered vehicles in the vehicle stock has remained at the same level as in 2009.

A clear majority of the survey respondents wholly own their car: only one in six motorists has bought their car on the hire-purchase plan. No changes in the manner in which public transport is used have occurred in the past two months: every other motorist uses public transport less than once or twice per month, and 15% of motorists do not use public transport at all.

The price of a vehicle is the feature that motorists clearly emphasise most when choosing a vehicle. Price was important already in 2008, and its importance has only increased: currently, almost two in five (39%) motorists believe that price is the criterion that influences their choice of vehicle the most. Make and model are next on the list of most important criteria.

The significance of fuel consumption as a selection criterion has continued to slightly decrease. The significance of environmental friendliness and low emission levels as criteria influencing the selection of a vehicle has increased from 2009 but is still clearly lower than in 2008. This year – as before – approximately one-third of the respondents (25%) state that environmental friendliness has no impact on their vehicle selection at all.

Price is slightly more important for women than men, whereas men put more emphasis on the size and available space of the vehicle. People between the ages of 25 and 34 are most interested in car make and model. This age group and people between the ages of 35 and 49 are most interested in the available space and size. The more family members people have, the more significant the size and available space is. People who live alone focus more than the average on one hand on the vehicle's driving properties and on the other hand the price.

The estimated costs of driving have increased from last year. In average, the respondents paid EUR 154 per month for fuel, which is EUR 11 more than in 2009. On the other hand, the respondents were prepared to pay more for fuel than the previous year. This also applies to insurance premiums.

The respondents' assessments on how much tax they have paid for their cars and what would be a suitable tax level have remained practically unchanged. However, their assessments on the maximum tax level are slightly higher than before. The maximum the respondents are willing to pay as instalments and for servicing/spare parts has already been reached. Prices for servicing/spare parts have changed very little during the past year, whereas instalments and taxes have increased by 4%. The estimated price increase is still relatively the highest for fuel, however.

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, if not somewhat increased. Two out of five respondents (40%) were ready to pay even more than EUR 500 of vehicle tax per year before they would even consider giving up driving. Men are prepared to pay more than women.

There is a clear difference in how high the vehicle tax level must be before it influences the driving habits between women and men: almost half of the men (48%) are willing to pay EUR 500 or more. A total of 28% of the men among the respondents are willing to pay more than EUR 1,000 of vehicle tax per year before giving up their own car.

The motorists are of the opinion that environmental friendliness should primarily be taken into account in vehicle prices and the manner in which the vehicle tax is staggered. Support for public transport was the third most popular manner of considering environmental friendliness.

In line with the results of previous years, particularly with women, young respondents and those with low income favoured support given to public transportation. People between the ages of 50 and 60 are most often in favour of staggering the vehicle tax. Toll fees are an example of a means that is considered the worst option by all the studied population groups.

The price of fuel would have to rise to EUR 2.39 or higher before motorists would consider reducing private driving. The change from the past year is + 10 cents per litre. The price that would increase driving is now EUR 1.15 per litre, which is 12 cents higher than a year ago.

The petrol price considered to be suitable is EUR 1.065 per litre, up from EUR 0.999 a year ago. That is, drivers have increased their estimate by some 6.6 cents in this respect. The suitable price for diesel is 82.4 cents per litre

compared to 77.1 cents a year ago. Thus, the price of diesel motorists consider acceptable has increased by around 5 cents.

Most people (61%) stated that they use their car as much as before. However, there are more people who currently drive less (a total of 24%) than people who drive more (a total of 12%) than before. People over the age of 60 are the age group that has reduced their driving most over the course of the year: 39% of this age group has driven less than before.

The biggest contributing reason remains the price of fuel (39%), followed by concerns for the environment (15%). 17% of motorists have started to use more public transport than before or even completely switched to public transport which has decreased their driving.

However, most of the respondents feel that the taxation of different fuel types should be staggered based on the emissions caused by them. A total of 59% of the respondents were of this opinion; whereas one in five was of the opposite opinion. This is not an easy matter to decide for all people: a little over one-fifth of the respondents stated that they do not have any opinion regarding this issue (this level of indecisiveness is clearly higher than normal).

A basic vehicle tax being changed into a tax dependent on the vehicle's environmental friendliness will probably influence people's choice of vehicles in the future; most of the respondents considered this likely. However, quite many of them (42%) suspected that the change will only influence the choice of vehicle to a limited extent. They believe that other issues will continue to play a role in the future as well.

Opinions of the respondents on vehicle taxation for electric cars polarised the respondents. A little over a third of the respondents would not charge any basic tax for electric cars, but almost as many of the respondents considered the suitable tax for electric cars to be the lowest basic tax. However, a clear minority (15%) of the respondents consider the best option to be taxing electric cars in the same manner as now (they are currently taxed as much as diesel-powered vehicles).

As many as 45% of the men among the respondents would be willing to release electric cars from the basic vehicle tax altogether. The share of people considering the current practice the best alternative was a little higher than the average among those motorists who have a diesel car.

Vehicle price clearly remains the most important factor influencing the respondents' choice of vehicle, and the significance of price has not decreased from last year. Environmental friendliness or 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 vehicle choice. However, safety and fuel consumption seem to be given the most weight in advertising.

For a little less than a third of the respondents, the CO2 label used in car advertising is a sign of low emissions; around one-fourth consider it a sign of environmental friendliness.

The recognition of car makes that promote environmental friendliness remained at the same low level as the previous year: approximately two-thirds of the respondents were unable to recall any environmentally friendly car makes. 18% remembered advertisements of one make, and 14% stated that they have noticed advertisements of several car makes focusing on environmental friendliness.

The respondents wished that advertisements focused more on the price of vehicles. Furthermore, they considered fuel consumption and environmental friendliness issues that they would like to see more in car ads.

The willingness of motorists to take action to reduce the environmental load caused by their driving has not changed much.

Many motorists are still ready to purchase a car that is environmentally friendly/that consumes less fuel. The respondents were positive towards (or at least were not greatly opposed to) getting engine block heaters and changing their route selections and driving styles to make their driving more environmentally friendly. People are not very willing to pay more for driving, for example, in the form of an environmental vehicle tax.

Most of the respondents are not willing to drive less and use public transport more: 32% of the respondents state that they would not start commuting using public transport, and 29% of the respondents would not switch to public transport for any reason.

Men are not eager to start using public transport. Furthermore, men are also more negative than the average towards purchasing a smaller car or a car with less horsepower due to environmental reasons.

The most significant obstacles for the use of public transport are timetables and routes, as well as working hours. The changes from the past year in these factors are very slight. However, less people than before consider their children or hobbies to be an impediment for using public transport.

14% of motorists have considered purchasing a more environmentally friendly car. This is exactly the same percentage as in 2009.

Two questions related to online services were included in the study. A total of 6% of the respondents stated that they had used the opportunity (which has been offered since last year) to receive their vehicle tax note directly to their online bank as an eInvoice, or to their Netposti account. More people are interested in this opportunity, however: in addition to those mentioned above, 44% of the respondents have considered using the service in question. Half of the respondents want to change their habits.

Almost as many people are interested in taking care of their vehicle registration online: 54% of the respondents stated that they plan to use this service in the future.

The age and educational level of the motorists seems to influence their opinion and interest in online services, which is normal for any questions related to the Internet: the youngest respondents and those with the highest formal education were more willing than the average to use the services in question. However, at least some people in all age groups are interested.

1 Tutkimuksen toteutus ja tavoitteet

TNS Gallup Oy on tehnyt tämän tutkimuksen Ajoneuvohallintokeskuk-
sen toimeksiannosta. Kyseessä on seurantatutkimus vuosina 2007 – 2009
toteutetuille vastaaville hankkeille.

Tutkimuksen tarkoitus

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää väestön autoiluun ja ympäristöystä-
vällisyyteen liittyviä asenteita ja mielipiteitä.

Tutkimuksen tuloksia verrataan soveltuvin osin aiemmin tehtyyn tutki-
mukseen.

Tutkimuksen keskeisinä tavoitteina oli:

- selvittää asiakkaiden perustietämystä päästöistä,
- selvittää auton valintaan vaikuttavia seikkoja,
- selvittää, paljonko ympäristöystävällisyys vaikuttaa ostopää-
tökseen,
- 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 2010. Gallup Kanava on valtakunnallisesti edusta-
va vastaajaneeli, jossa 1.300 vastaajataloutta vastaa viikoittain tutki-
mukseen. Gallup Forum on aktiiviväestöä edustava Internet-paneeli. Tu-
loksia tarkastellaan kokonaistasolla sekä taustamuuttujittain.

Tutkimukseen osallistui 1.154 vastaajaa. Tilastollinen virhemarginaali on
keskimäärin n. + 2,7 prosenttiyksikköä suuntaansa.

2 Vastaajakunnan taustat

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

	v. 2010 N=1154	v. 2009 N=1022	v. 2008 N=1050
<u>SUKUPUOLI</u>			
<i>Nainen</i>	48%	47%	49%
<i>Mies</i>	52%	53%	51%
<u>IKÄ</u>			
<i>18-25 v</i>	6%	5%	8%
<i>25-34 v</i>	14%	18%	20%
<i>35-49 v</i>	34%	33%	40%
<i>50-60 v</i>	31%	30%	25%
<i>60+</i>	15%	14%	7%
<u>TALOUDEN KOKO</u>			
<i>1 henkilö</i>	15%	17%	15%
<i>2 henkilöä</i>	42%	43%	38%
<i>3 henkilöä</i>	18%	15%	16%
<i>4 henkilöä</i>	16%	16%	21%
<i>5 tai enemmän</i>	9%	9%	10%
<u>LAPSIA</u>			
<i>1 lapsi</i>	16%	15%	16%
<i>2-3 lasta</i>	21%	20%	27%
<i>4+</i>	2%	3%	2%
<i>Ei lapsia</i>	60%	62%	55%
<u>KOULUTUS</u>			
<i>Peruskoulu, kansakoulu, keskikoulu</i>	12%	10%	8%
<i>Ammatillinen perustutkinto, ammattikoulu</i>	20%	20%	21%
<i>Ylioppilas</i>	9%	9%	11%
<i>Opistoasteen ammatillinen tutkinto</i>	23%	26%	21%
<i>Ylempi opistoaste, AKK-tutkinto, alempi korkeakoulututkinto</i>	18%	19%	20%
<i>Yliopiston ja korkeakoulun ylempi akateeminen tutkinto</i>	17%	16%	17%
<i>Muu</i>	1%	1%	1%

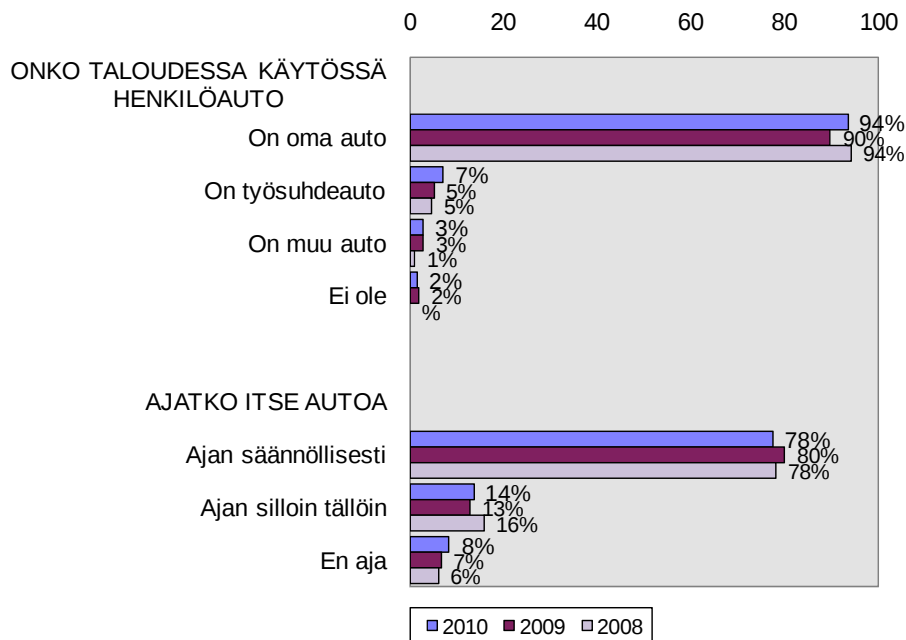
	v. 2010 N=1154	v. 2009 N=1022	v. 2008 N=1050
<u>ONKO TÖISSÄ</u>			
<i>Kyllä, olen ansiotyössä tai tilapäisesti poissa</i>	78 %	78 %	81 %
<i>En</i>	22 %	21 %	18 %
<i>En halua vastata</i>	%	1 %	1 %
<u>AMMATTIRYHMÄ</u>			
<i>Johtavassa asemassa toisen palveluksessa</i>	4 %	4 %	2 %
<i>Ylempi toimihenkilö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

3 Talouden autoiluun liittyvät taustat

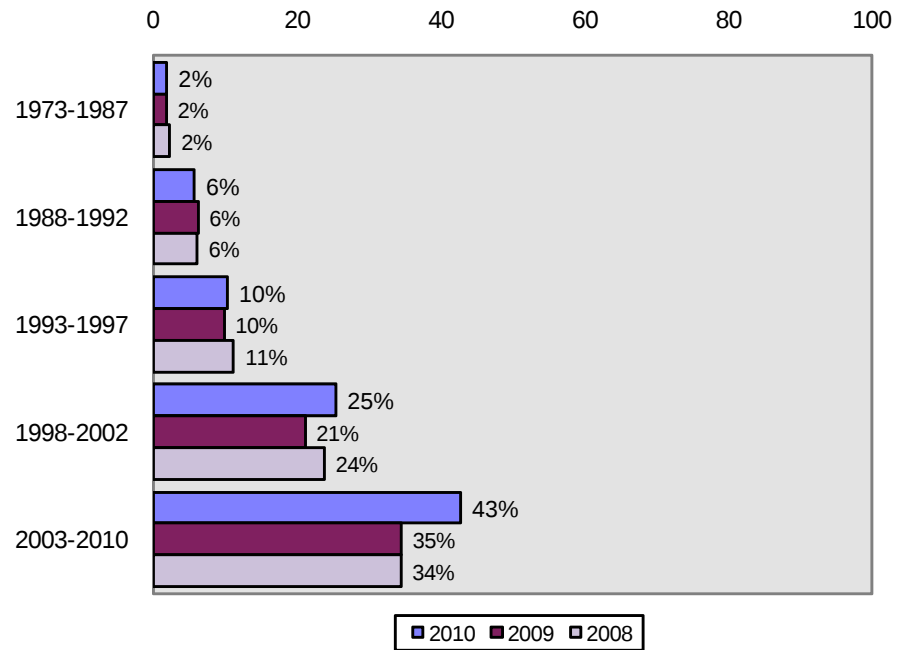
Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoiluun liittyvät taustat. Useammassa kuin yhdeksässä vastaajataloudessa kymmenestä on käytössä oma auto. Työsuhdeautojen osuus on nyt pysynyt koko lailla ennallaan, vaikka onkin nyt 7 prosenttia aiemman 5 prosentin sijaan (muutos mahtuu virhemarginaaliin).

Keskimääräinen työmatkan pituus on hieman noussut viime vuodesta: Samalla keskimääräinen työmatkan kesto on pidentynyt. Autoilevien suomalaisten ajama vuotuinen kilometrimäärä on noussut, ollen tällä hetkellä noin 18.900 kilometriä. Vastaajien arvioima ajoneuvon keskimääräinen kulutus (7,35 l/100 km) on hieman suurempi kuin viime vuonna, mutta alhaisempi kuin kaksi vuotta sitten.

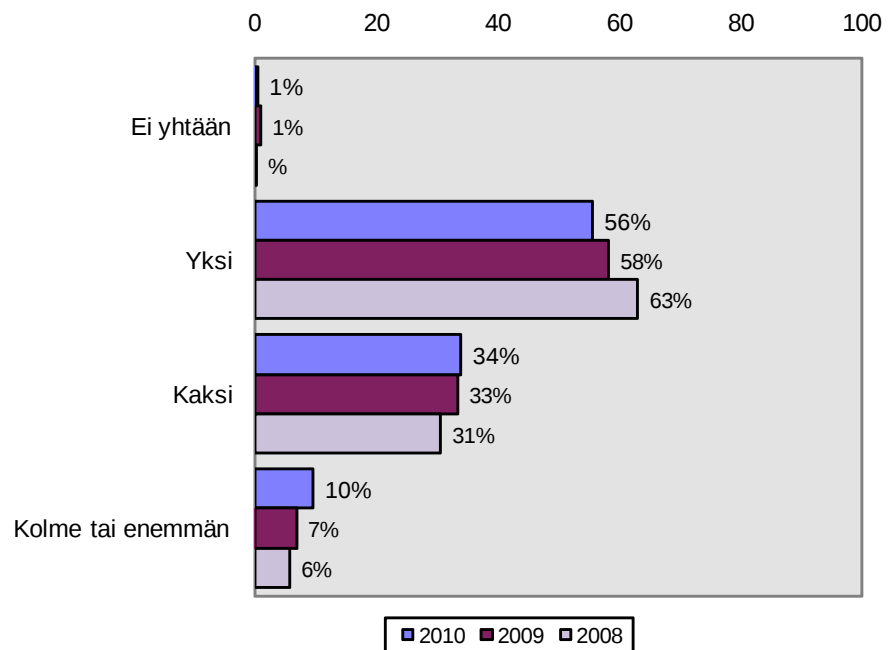
Diesel-autojen osuus autokannasta on jatkuvasti hieman kasvanut bensiinikäyttöisten autojen kustannuksella. Tällä hetkellä joka neljäs auto on dieselkäyttöinen. Hybrideiden osuus on edelleen erittäin marginaalinen. Vastaajakunnassa selvä enemmistö omistaa autonsa kokonaan. Kaikkiaan 16 prosenttia eli täsmälleen yhtä usea kuin vuosi sitten on hankkinut autonsa osamaksulla. Julkisen liikenteen käyttö on kokonaisuudessaan samalla tasolla kuin 2009.



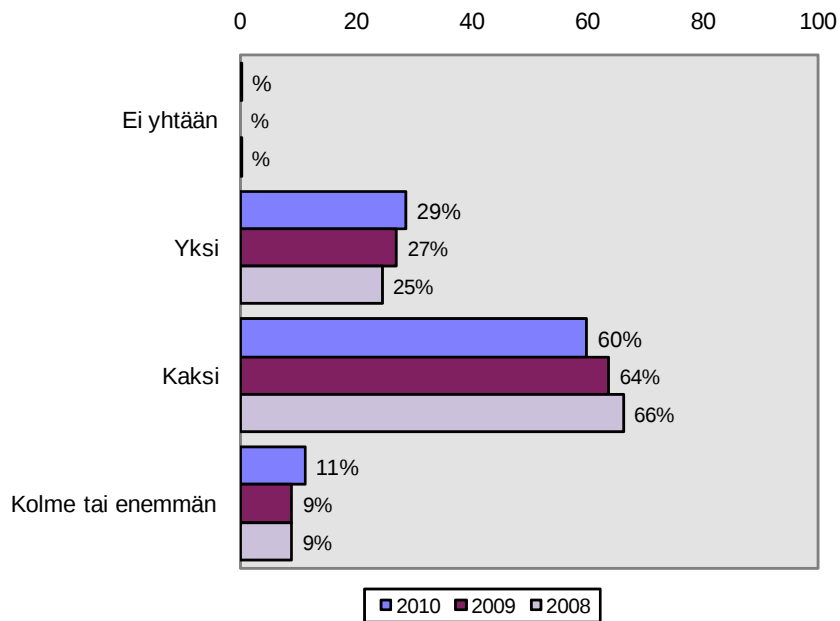
Auton vuosimalli, jolla ajat yleensä?



Kuinka monta henkilö- tai pakettiautoa taloudella on?

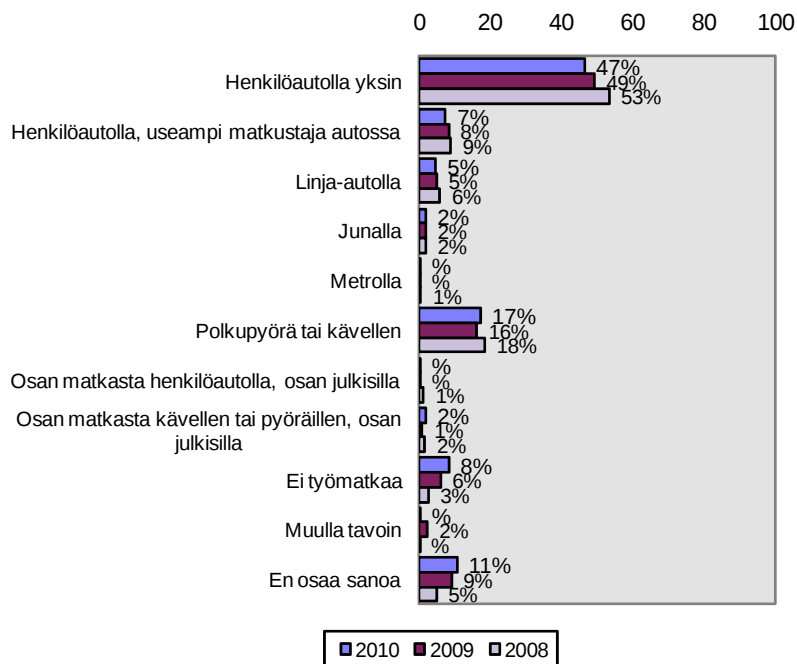


Kuinka monta ajokortin omistavaa henkilöä taloudessanne on?

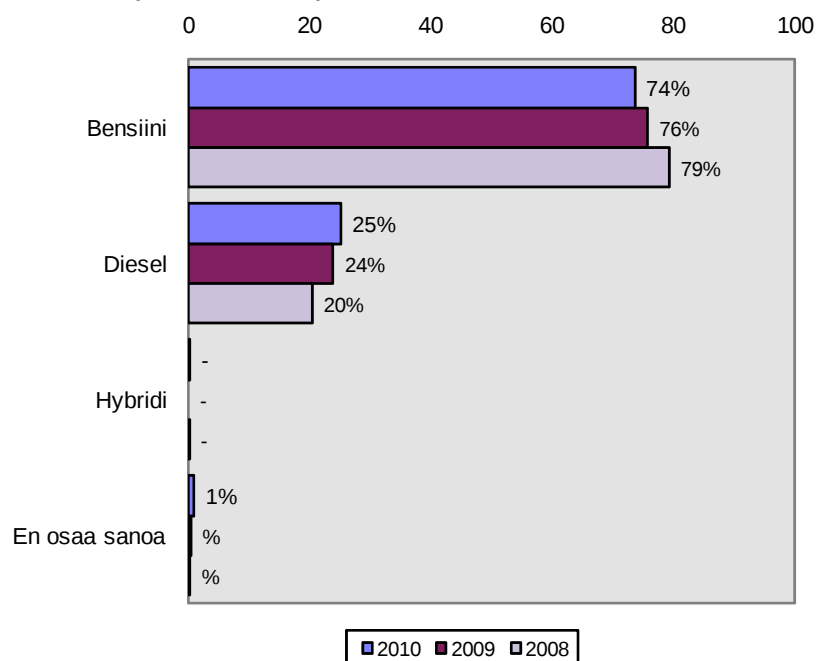


Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne pituudeltaan? (km)	2010 32,76	2009 29,56	2008 26,09	km
Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkanne kestoltaan? (min)	36,16	32,48	32,36	minuuttia
Kuinka monta kilometriä ajat vuodessa?	18911	18334	17928	km
Paljonko arvioisitte oman autonne kulutuksen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

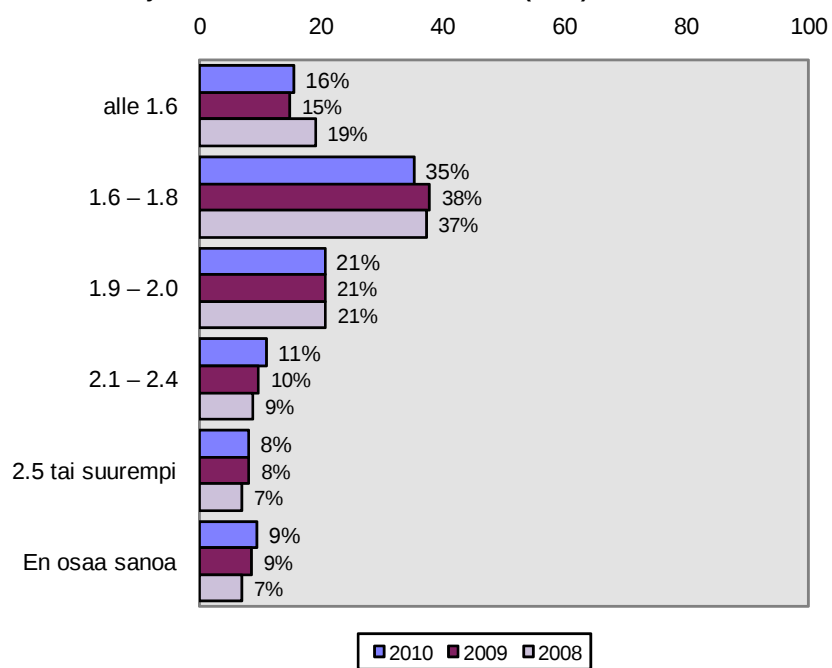
Miten yleensä kuljette työmatkanne?



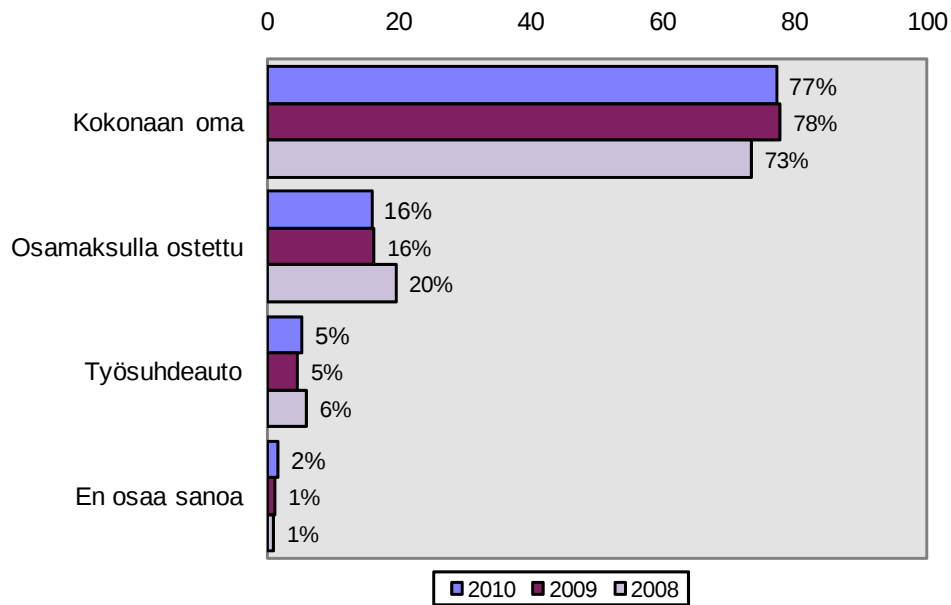
Mikä on eniten käyttämäne auton polttoaine...



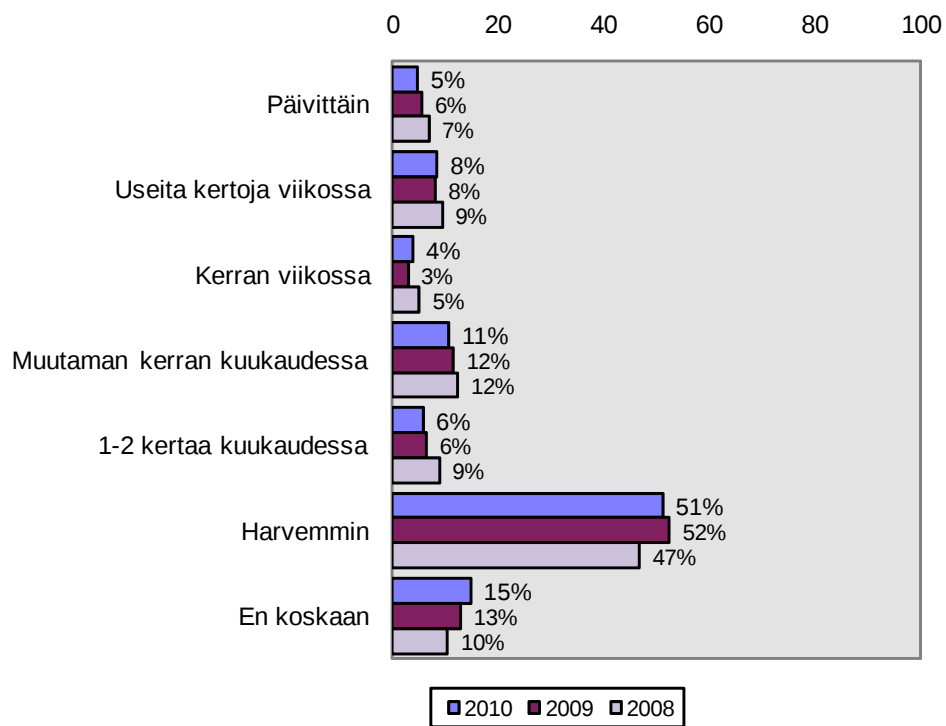
Mikä on eniten käyttämäne auton moottorilavuus... (litraa)



Onko taloutenne pääasiallisesti käyttämänne ajoneuvo...



Paljonko/kuinka usein käyttää julkista liikennettä?



4 Auton valintaan liittyvät tekijät

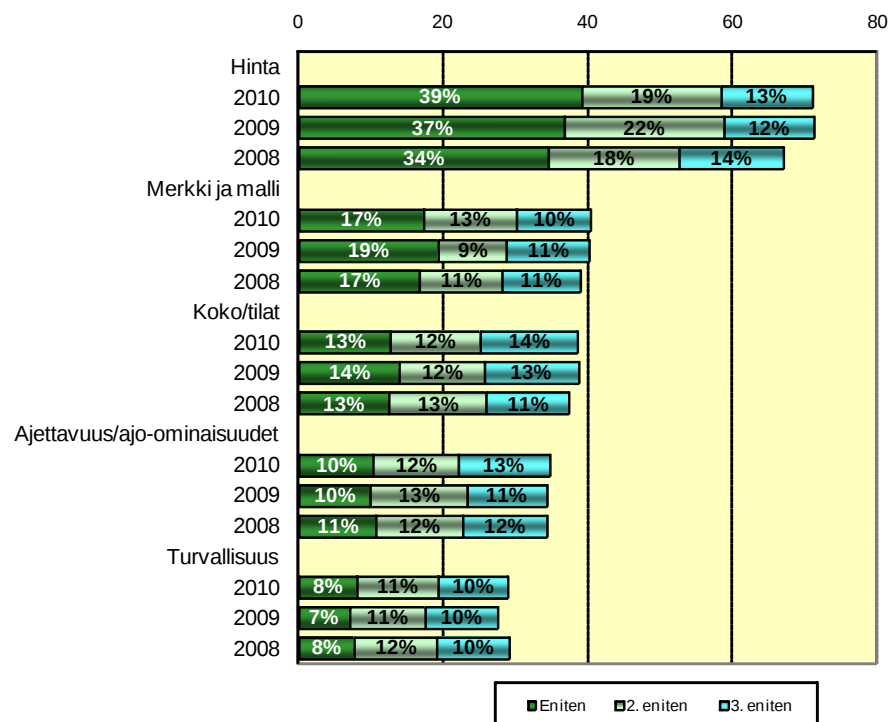
Hinta on selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä ominaisuus. Se oli sitä jo vuonna 2008 ja sen merkitys on kasvanut entisestään. Tällä hetkellä melkein kaksi viidestä (39 %) uskoo sen vaikuttavan eniten valintaan.

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

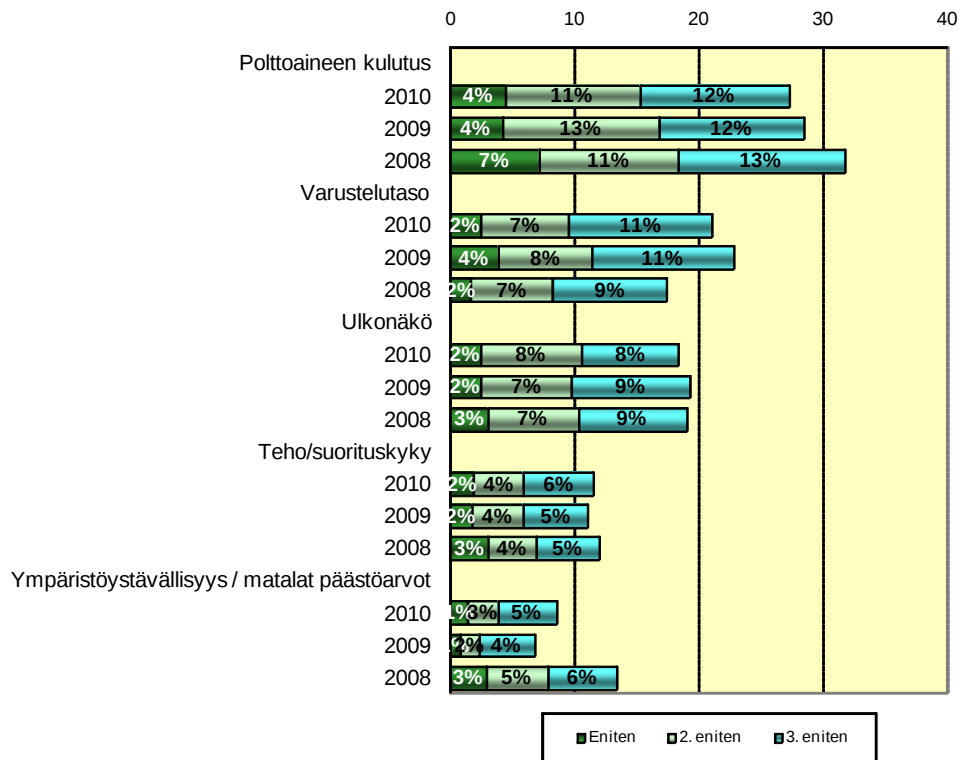
Polttoaineen kulutuksen merkitys valintatekijänä on edelleen hieman laskenut. Ympäristöystävällisyyden ja matalien päästöarvojen merkitys auton valintaan vaikuttavina ominaisuuksina on nyt suurempi kuin 2009, mutta edelleen selvästi vähäisempi kuin 2008. Myös tänä vuonna noin kolmannes (35 %) vastaajista kertoi, ettei ympäristöystävällisyys vaikuta lainkaan heidän auton valintaansa.

Naisille hinnalla on hieman suurempi merkitys kuin miehille, miehillä korostuu ajoneuvon koko ja tila. Merkki ja malli kiinnostavat eniten 25 – 34 -vuotiaita, koko ja tilat heitä ja 35 – 49 -vuotiaita. Mitä enemmän taloudessa on perheenjäseniä, sitä merkittävämpään rooliin auton koko ja tilat nousevat valintatilanteessa. Yksin asuvat korostavat keskimääräistä enemmän toisaalta auton ajo-ominaisuuksia, toisaalta sen hintaa.

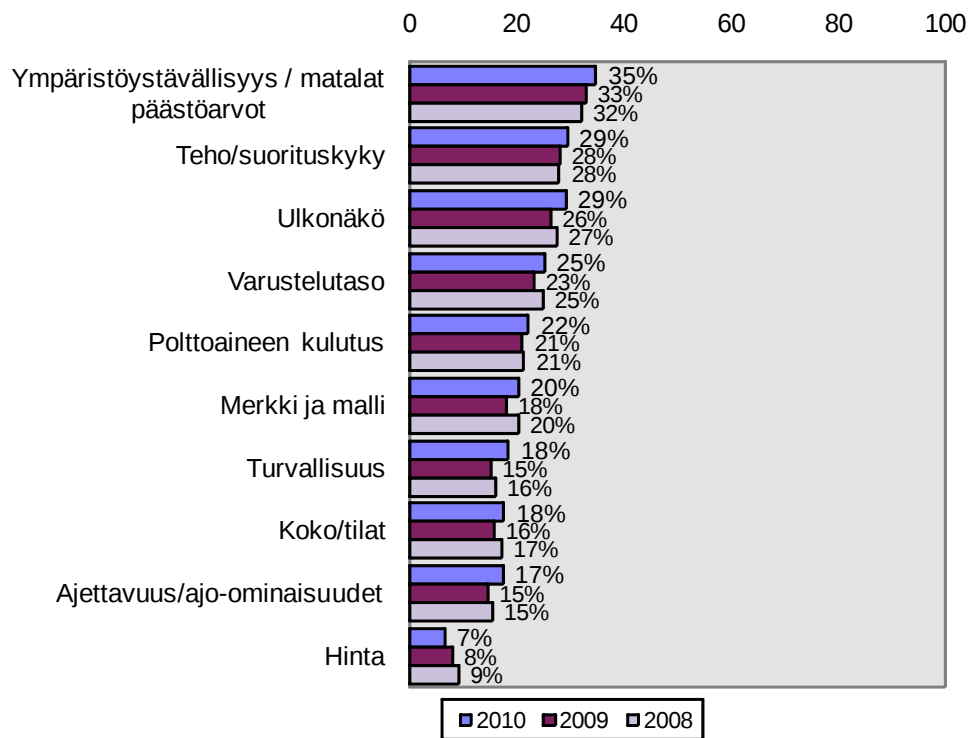
Ominaisuuksien vaikutus auton valinnassa 1/2



Ominaisuuksien vaikutus auton valinnassa 2/2



Ei vaikuttanut lainkaan auton valintaan



5 Autoilun kustannukset

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

Autoilun arvioidut eri kustannukset ovat kohonneet edellisvuodesta. Vastaajajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 154 € eli 11 euroa suurempi kuin 2009. Toisaalta sekä sopivana pidetty että tietynlainen ”kipurajakustannuskin” arvioitiin nyt suuremmaksi kuin vuosi sitten. Saman voi todeta vakuutusmaksuista.

Vastaajien arvioimat maksetut verot ja käsitys sopivasta veron määrästä ovat käytännössä muuttumattomat. Sen sijaan arviot maksimiverosta ovat nyt hieman aiempaa korkeammat. Osamaksujen sekä huoltojen ja varaosien suhteen maksimi on jo saavutettu.

Jälkimmäisten osalta kulunut vuosi ei ole muuttanut keskimääräisiä kustannuksia juurikaan. Ensin mainitut ovat nousseet neljä prosenttia. Polttoaine on kuitenkin kallistunut suhteellisesti ottaen eniten.

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

Kustannukset €	Nykyiset		Sopivat		Maksimi	
	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %	muutos €	muutos %
Polttoaine /kk	11	8 %	7	6 %	13	7 %
Vakuutukset /v	20	4 %	10	3 %	13	2 %
Verot /v	-2	-1 %	-3	-2 %	18	7 %
Osamaksut /kk	13	4 %	4	2 %	-1	0 %
Huollot ja varaosat /v	5	1 %	10	4 %	-2	0 %

Kustannukset €	Nykyiset			Sopivat			Maksimi		
	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2010	v. 2009	v. 2008
Polttoaine /kk	154	143	184	123	116	113	200	187	211
Vakuutukset /v	522	502	536	320	309	337	550	537	558
Verot /v	255	258	231	142	146	122	272	255	235
Osamaksut /kk	342	329	322	230	226	246	328	329	328
Huollot ja varaosat /v	466	460	450	301	290	286	632	634	570

6 Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät

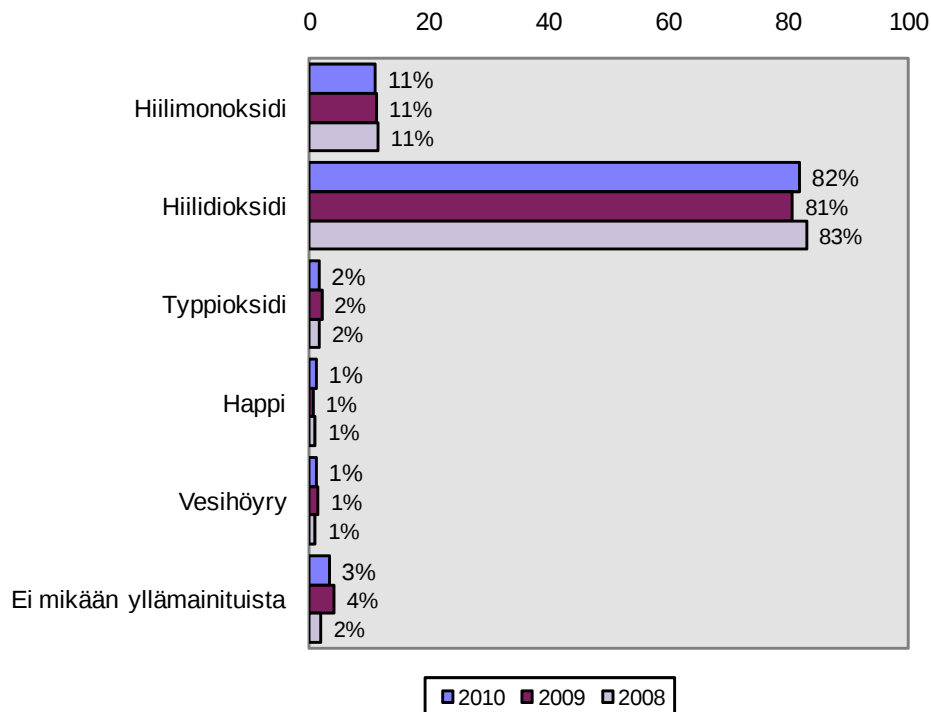
Yhtä moni tuntee nyt CO₂ –merkin kuin kahtena edellisenäkin vuonna. Miehet tuntevat edelleen CO₂ –merkin naisia paremmin.

Sellainen ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista, on vähintään pysynyt vuoden takaisella tasolla, ellei jopa noussut.

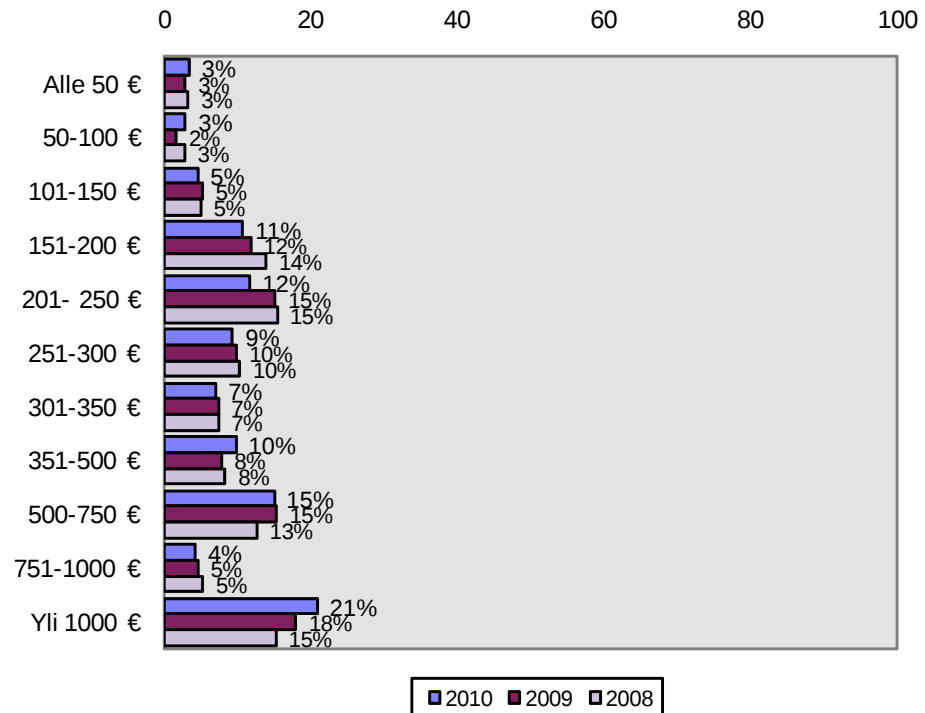
Kaksi viidestä autoilijasta (40 %) on valmis maksamaan ajoneuvoveroa jopa yli 500 € vuositasolla ennen kuin edes harkitsee autoilusta luopumista. Tässä luokassa vastaajat ovat pääosin niitä autoilijoita, jotka eivät voi luopua yksityisautoilusta mistään hinnasta.

Yksityisautoiluun vaikuttavassa ajoneuvoveron määrässä on selvä ero sukupuolen suhteen. Melkein joka toinen (48 %) mies maksaisi 500 euroa tai enemmän. Yhteensä 28 prosenttia miehistä maksaisi yli 1000 euroa vuodessa ajoneuvoveroa ennen kuin luopuisi yksityisautoilusta.

Mitä tarkoittaa autoilustakin tuttu kemiallinen termi CO₂?



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



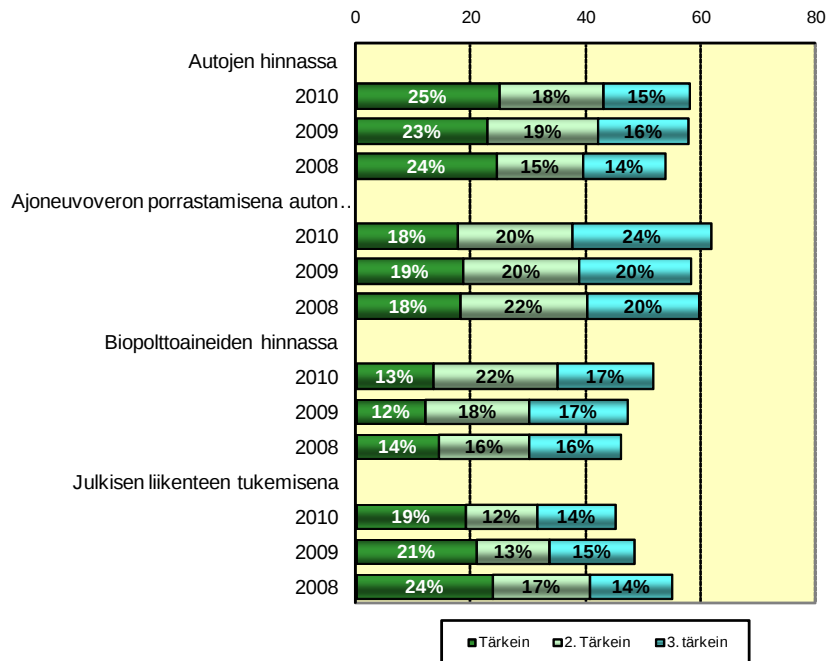
Ympäristöystävällisyyden huomioonottaminen

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

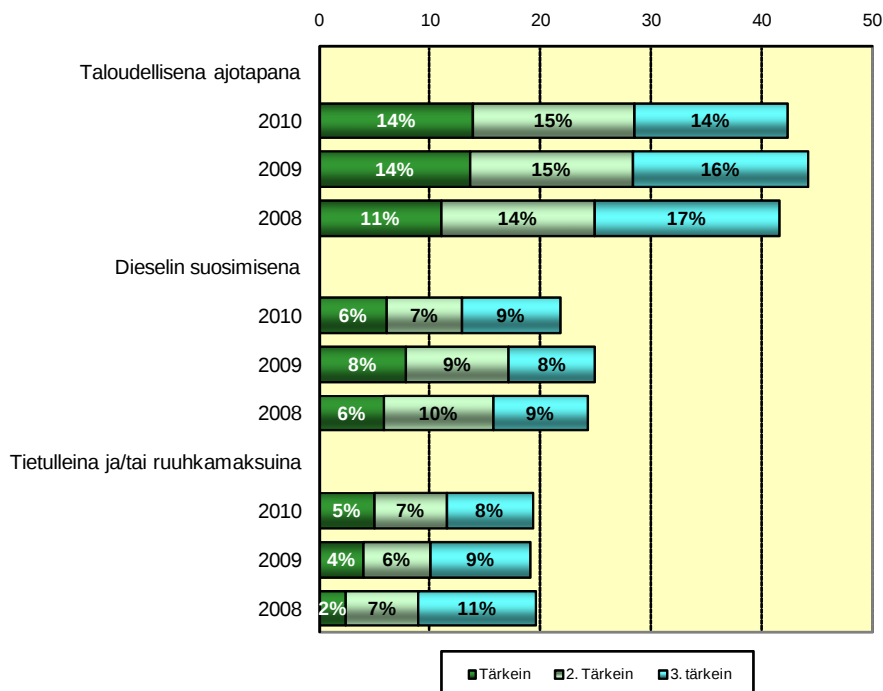
Julkisen liikenteen tukeminen on kolmas suosittu tapa. Sen suosio on kuitenkin pienentynyt viidellä prosenttiyksiköllä vuodesta 2008. Tietullit ja ruuhkamaksut eivät edelleenkään ole vastaajien suosiossa. Taloudellisen ajotavan merkitys näyttäytyy entisenlaisena.

Aiempien vuosien tapaan erityisesti naiset, nuoret sekä pienituloiset suosivat julkisen liikenteen tukemista. Erityisesti 50 – 60 -vuotiaat kannattavat ajoneuvoveron porrastusta. Tietullit ovat esimerkki keinosta, mikä saa yhtä vähän tukea kaikissa tutkituissa väestöryhmissä.

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



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



7 Polttoaineiden hinta ja vaikutus ajosuoritteeseen

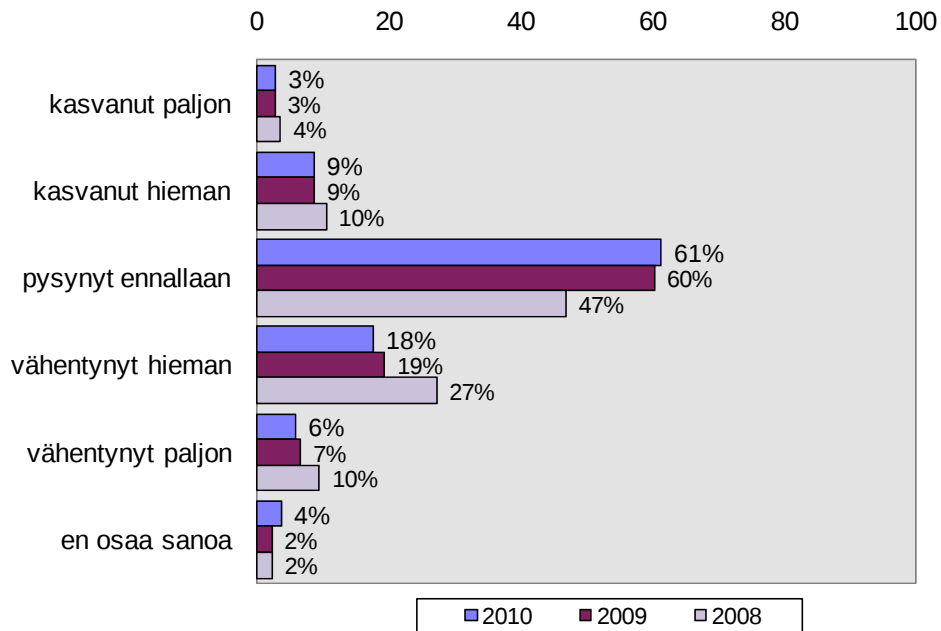
Seuraavissa taulukossa on esitetty polttoaineen litrahinta, joka vaikuttaisi ajosuoritteeseen. Jos polttoaine maksaisi 2,39 € litralta, autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta edelliseen vuoteen on +10 senttiä/l. Ajosuoritetta kasvattava litrahinta puolestaan olisi 1,15 € litralta. Se on noin 12 senttiä korkeampi kuin vuosi sitten.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,065 euroa, kun se vuosi sitten oli 0,999 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis laskenut 6,6 senttiä. Dieselille sopiva litrahinta on 82,4 senttiä. Vuosi sitten vastaava summa oli 77,1 senttiä. Sopivana pidettävän diesellitran hinta on siis noussut laskenut noin 5 senttiä.

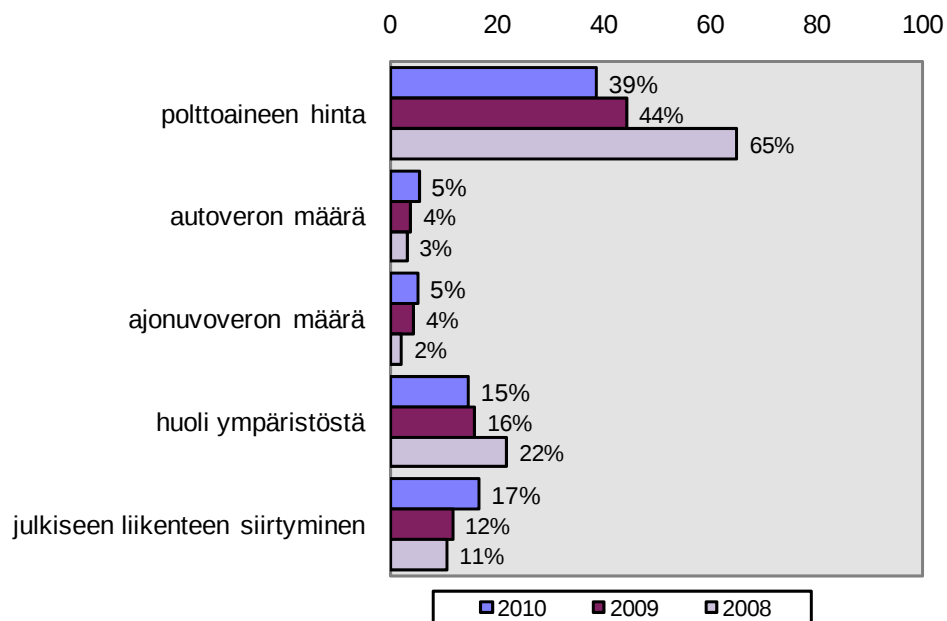
Useimmat (61 %) kertoivat ajavansa yhtä paljon kuin aikaisemmin. Ajamistaan vähentäneitä (yhteensä 24 %) on kuitenkin enemmän kuin sitä lisääneitä (yhteensä 12 %). Yli 60-vuotiaat ovat vähentäneet autoiluaan keskimääräistä enemmän vuoden aikana. Heistä 39 prosenttia oli ajanut aikaisempaa vähemmän.

Eniten ajosuoritteen muutokseen on vaikuttanut edelleen polttoaineen hinta (39 %), seuraavaksi eniten huoli ympäristöstä (15 %). 17 prosenttia autoilijoista on siirtynyt käyttämään joko kokonaan tai aikaisempaa enemmän julkista liikennettä, jolloin ajosuorite on laskenut.

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



Mikä on vaikuttanut ajosuoritteesi muutokseen



8 Verotusta koskevia mielipiteitä

Enemmistö on sitä mieltä, että eri polttoaineiden verotus tulisi porrastaa niiden palamisesta syntyvien päästöjen perusteella. Kaikkiaan 59 prosenttia tutkimukseen osallistuneista oli tätä mieltä. Joka viides oli päinvastaista mieltä. Asia ei ole kaikille aivan helppo, sillä runsaalla viidenneksellä (eli tavanomaista suuremmalla osalla) ei ollut asiasta mielipidettä.

Ajoneuvoveron perusveron muutos ympäristöperustaiseksi tullee vaikuttamaan tulevaisuudessa tehtäviin autovalintoihin. Enemmistön mielestä näin tapahtuu. Tosin melko suuri osa vastaajista (42 %) arveli, että vaikutusta on jonkin verran eli myös muut seikat vaikuttavat valintaa jatkossakin.

Sähköautojen ajoneuvoverottaminen jakoi mielipiteitä. Runsas kolmasosa vapauttaisi ne kokonaan perusverosta, melkein yhtä monen ollessa sitä mieltä, että veron pitäisi olla pienimmän perusveron määrä. Selvä vähemmistö (15 %) kuitenkin ajattelee, että niiden verottaminen perustuisi nykykäytäntöön (dieselautojen veroon).

Miehistä peräti 45 prosenttia vapauttaisi sähköautot kokonaan ajoneuvoveron perusverosta. Keskimääräistä hieman useampi diesel-autolla ajava pitäisi nykykäytäntöä parhaana vaihtoehtona

Verotusta koskevia väittämiä

Eri polttoaineiden verotus (benssiini, diesel, maakaasu) tulisi porrastaa niiden palamisesta syntyvien päästöjen perusteella (polttoaineen hinnassa).	
<i>Kyllä</i>	59%
<i>Ei</i>	19%
<i>Ei osaa sanoa</i>	22%
Sähköautoja tulisi verottaa ajoneuvoveron osalta...	
<i>Pienimmällä perusveron määrällä (noin 20€)</i>	33%
<i>Vapauttamalla ne kokonaan perusverosta</i>	36%
<i>Nykyisen käytännön mukaisesti (verotetaan kuten dieselkäyttöisiä henkilöautoja)</i>	15%
<i>Ei osaa sanoa</i>	17%
Ajoneuvoveron perusveron muutos ympäristöperusteiseksi on vaikuttanut/ tulee tulevaisuudessa vaikuttamaan autonvalintaan?	
<i>Merkittävästi</i>	11%
<i>Jonkin verran</i>	42%
<i>Ei juurikaan</i>	19%
<i>Ei lainkaan</i>	11%
<i>Ei osaa sanoa</i>	17%

9 Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys

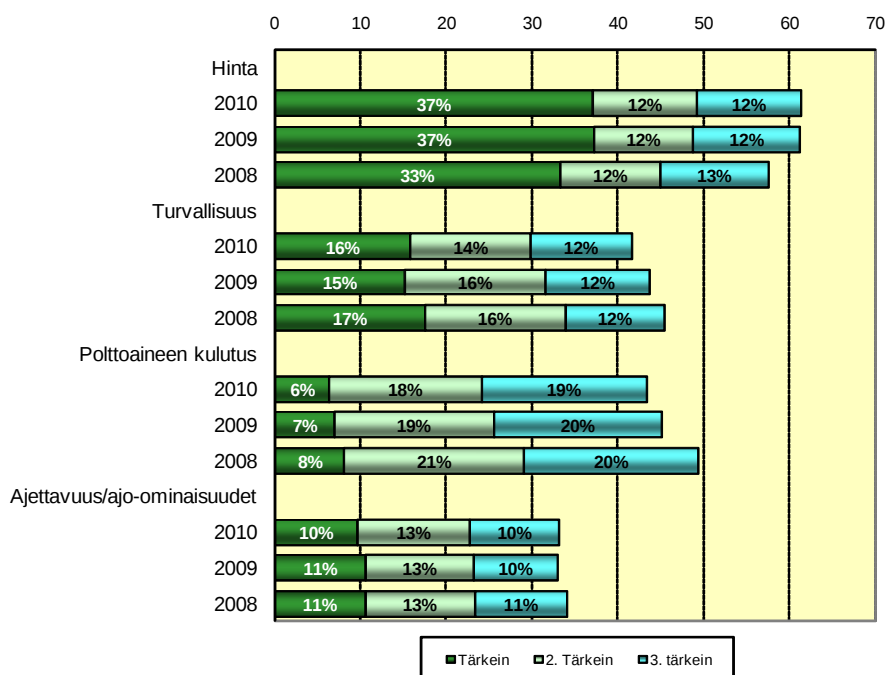
Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoilijoiden mielestä tärkeimmät ja kiinnostavimmat ominaisuudet tai tekijät automainonnassa.

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

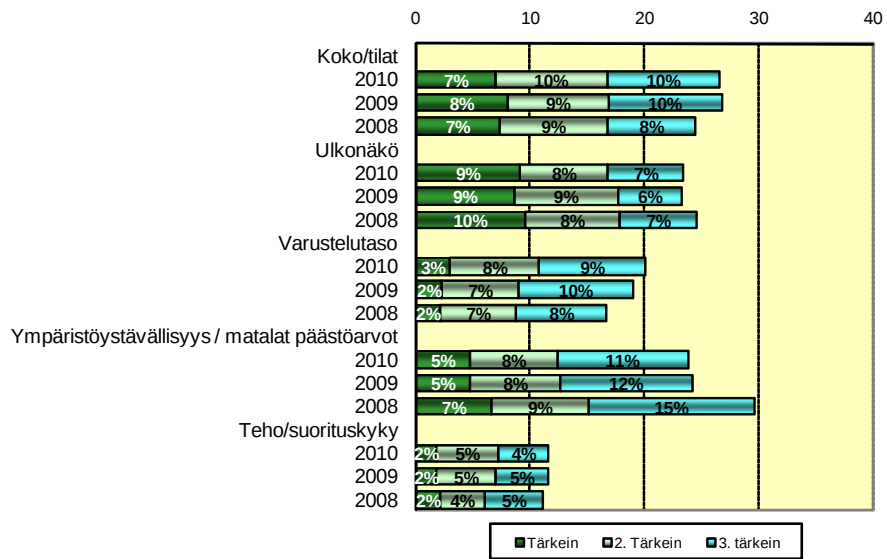
Automainonnassa käytetty CO₂ – merkki tuo runsaalle neljännekselle – vajaalle kolmannekselle mieleen vähäpäästöisyyden. Noin joka neljännelle merkki kertoo ympäristöystävällisyydestä.

Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on yhtä vähäistä kuin vuosi sitten. Noin kaksi kolmesta tutkimukseen osallistuneesta ei muistanut yhtäkään merkkiä. Yhden merkin mainontaa muisti 18 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.

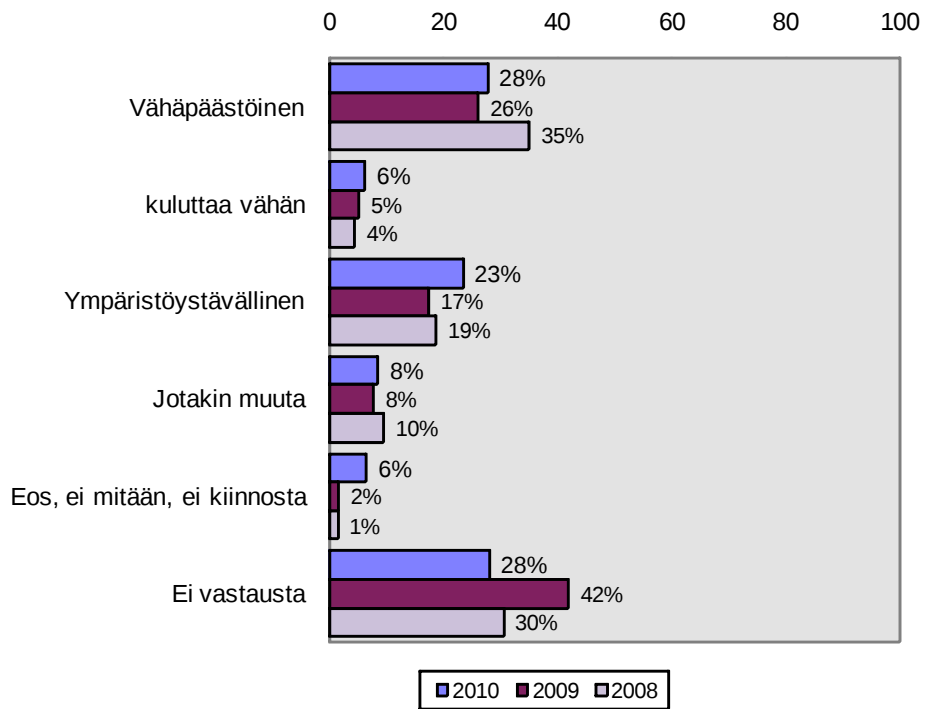
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 1/2



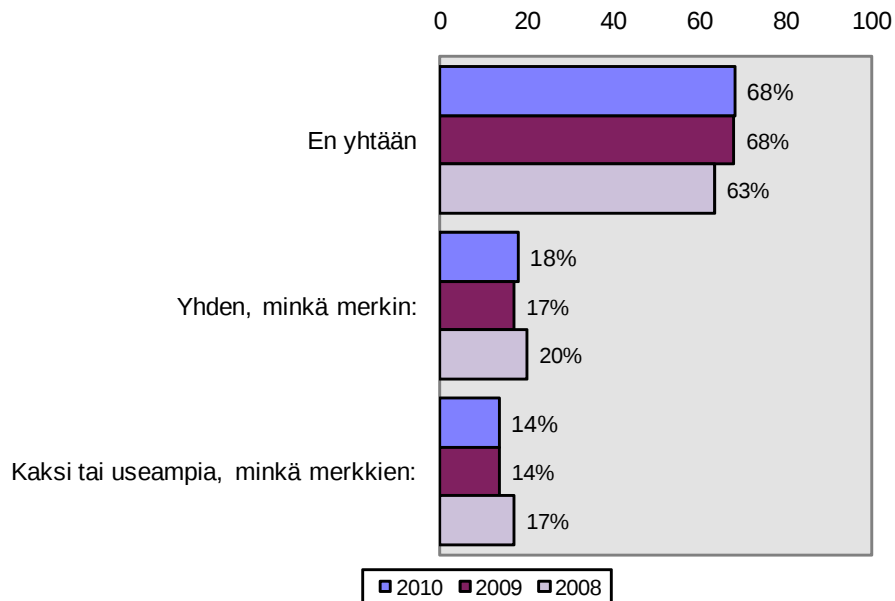
K30. Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa? 2/2



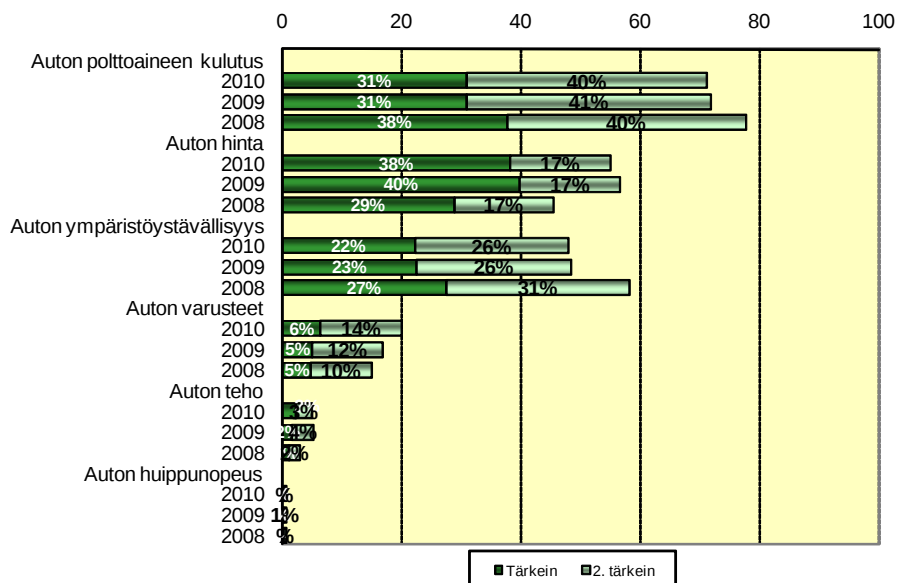
Mitä automainonnassa käytetty matala CO2-arvo kertoo



Kuinka monta ympäristöystävällisyyttä mainostaneen automerkin mainontaa muistatte?



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

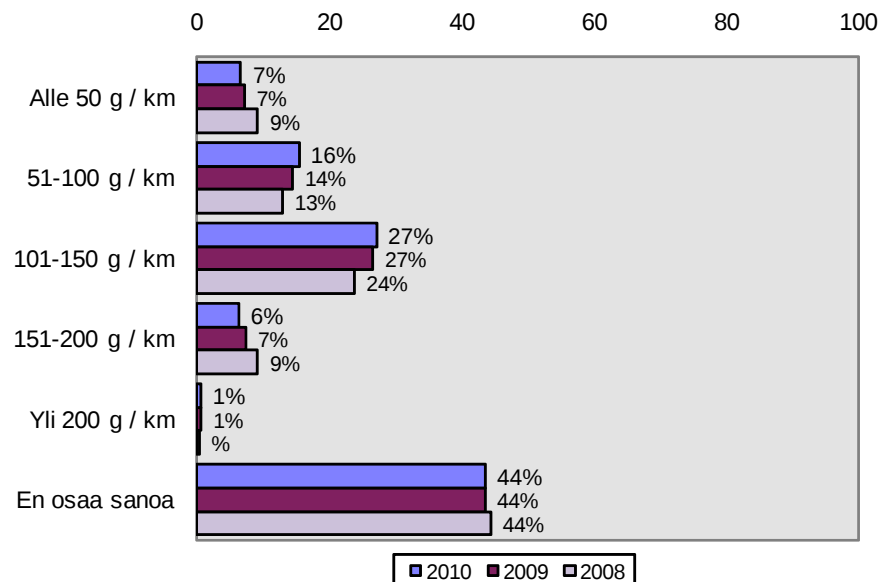


10 Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys

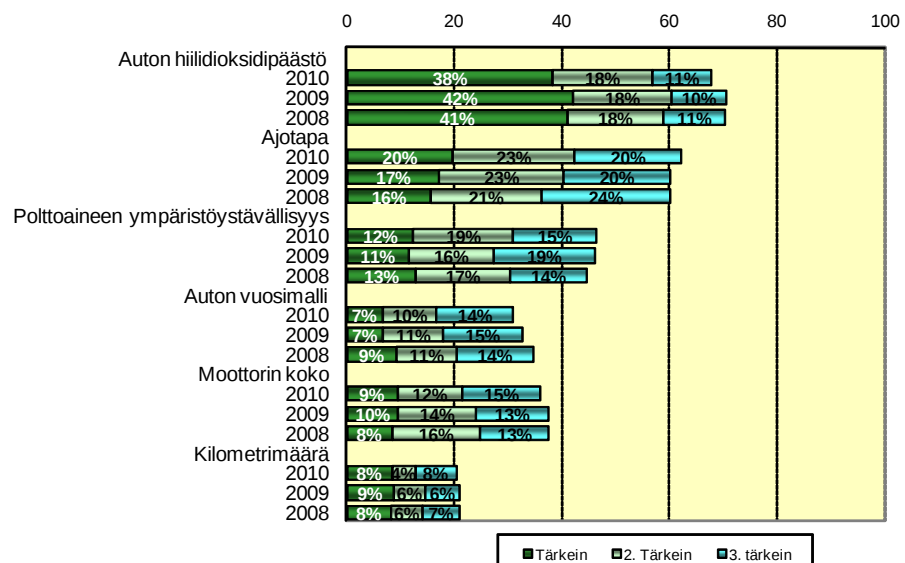
Joka toinen vastaaja arvioi tavallisen ”ympäristöystävällisen” perheauton päästävän hiilidioksidia enintään alle 150 g/kilometri. Päästömääriä koskevat arviot päästömääristä ovat likimain vuoden takaisella tasolla vaikakin hieman useampi tänä vuonna on arvioinut päästöt 51 - 100 g/km välille.

Myös arviot ympäristöystävällisyyteen vaikuttavista seikoista ovat pysyneet koko lailla entisen kaltaisina.

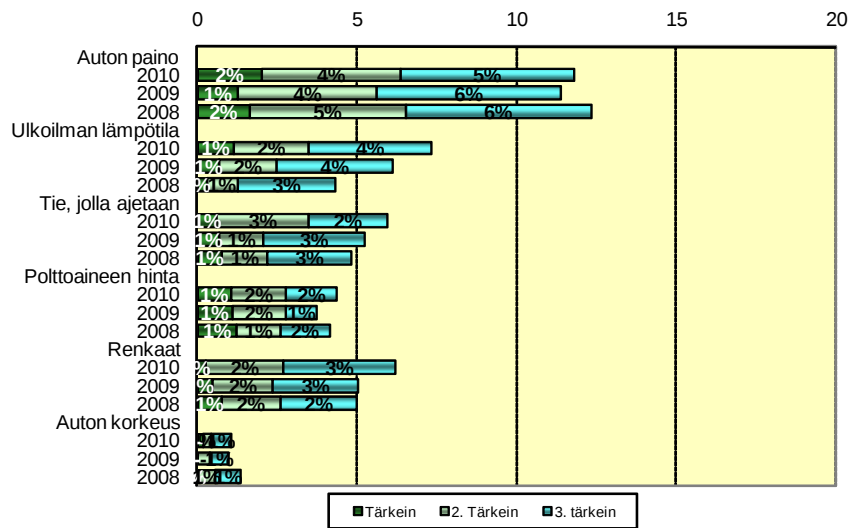
Kuinka paljon ”ympäristöystävällinen” tavallinen perheauto arviolta päästää hiilidioksidia jokaisella kilometrillä?



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. autoilun ympäristöveron muodossa.

Enemmistö ei ole halukas vähentämään yksityisautoilua ja lisäämään julkisen liikenteen käyttöä. Vastaajista 32 prosenttia ei haluaisi siirtyä työmatkoilla julkisen liikenteen käyttöön ja 29 prosenttia ei tekisi niin mistään hinnasta. Näissä luvuissa on mukana suurin osa sellaisista vastaajista, jotka eivät esim. työnsä puolesta voi käyttää julkista liikennettä tai tekivät työmatkansa työsuhdeajoneuvolla.

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

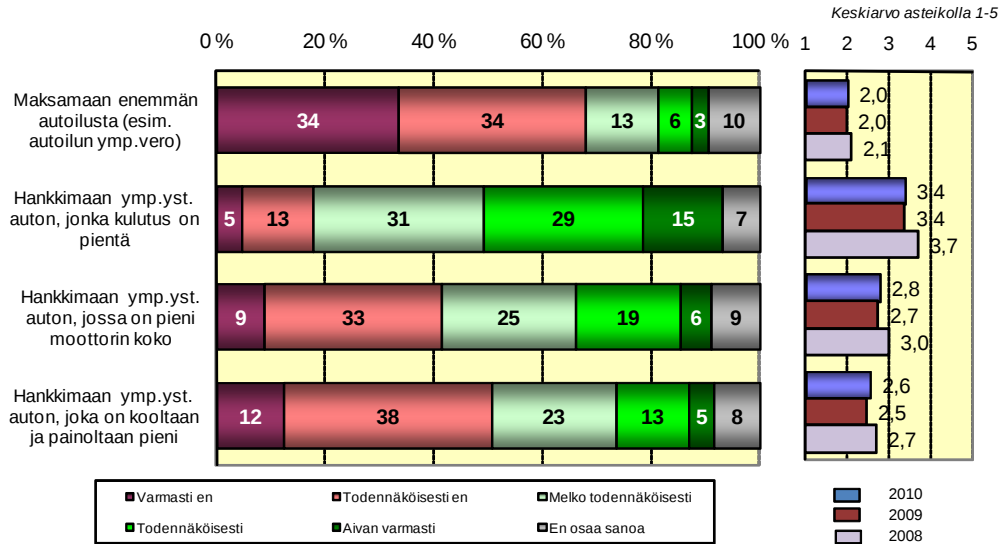
Julkisen liikenteen käytön esteiksi koetaan julkisen liikenteen aikataulut ja linjat sekä työajat. Muutokset eri tekijöiden suhteen viimevuoteen nähden ovat hyvin pieniä. Yhä harvempi kokee lasten tai harrastusten olevan este.

Ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa on harkinnut 14 prosenttia autoilijoista eli täsmälleen yhtä suuri joukko kuin 2009. Joka kymmenes voisi harkita ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa, jos sen hinta olisi sama kuin vastaavassa muussa ajoneuvossa.

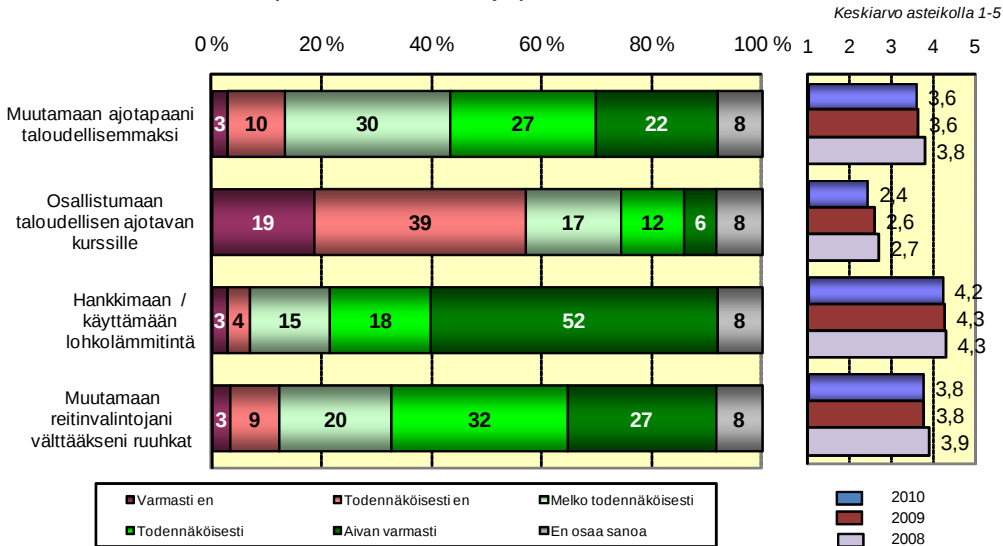
Aiempaa harvempi suostuisi tähän, jos hinta olisi sama. Erot ovat kuitenkin liian pienet, jotta vastauksista voitaisiin vetää suoraa johtopäätöksiä.

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

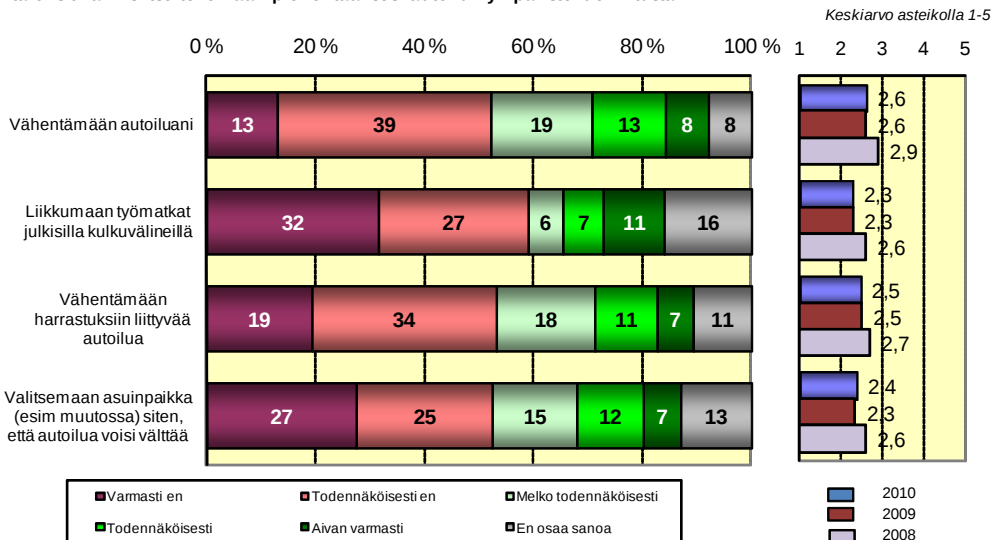
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



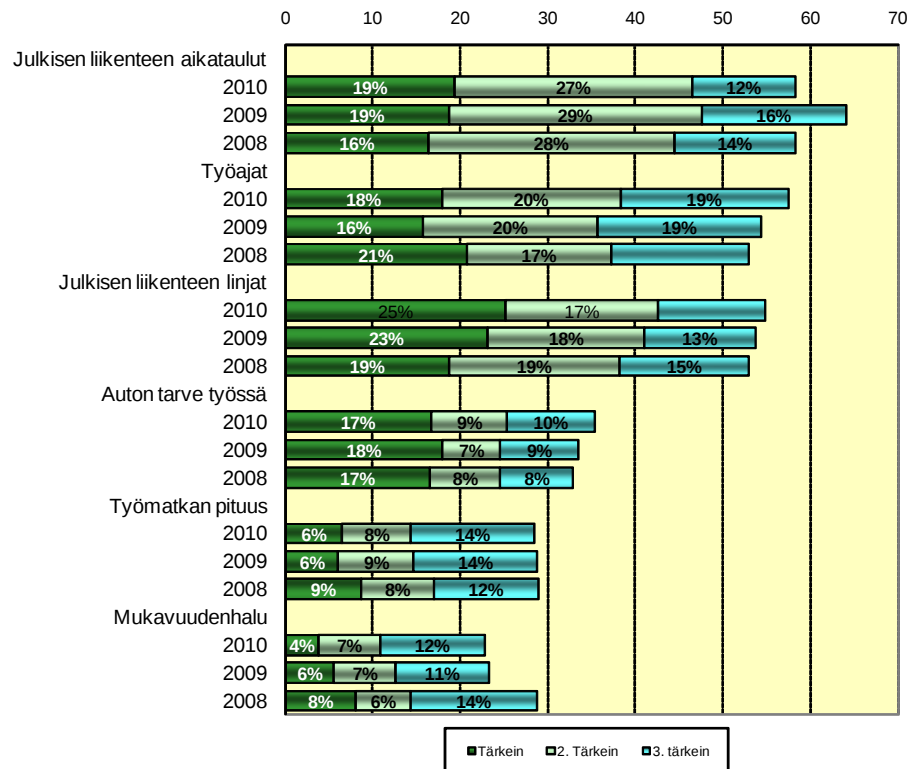
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



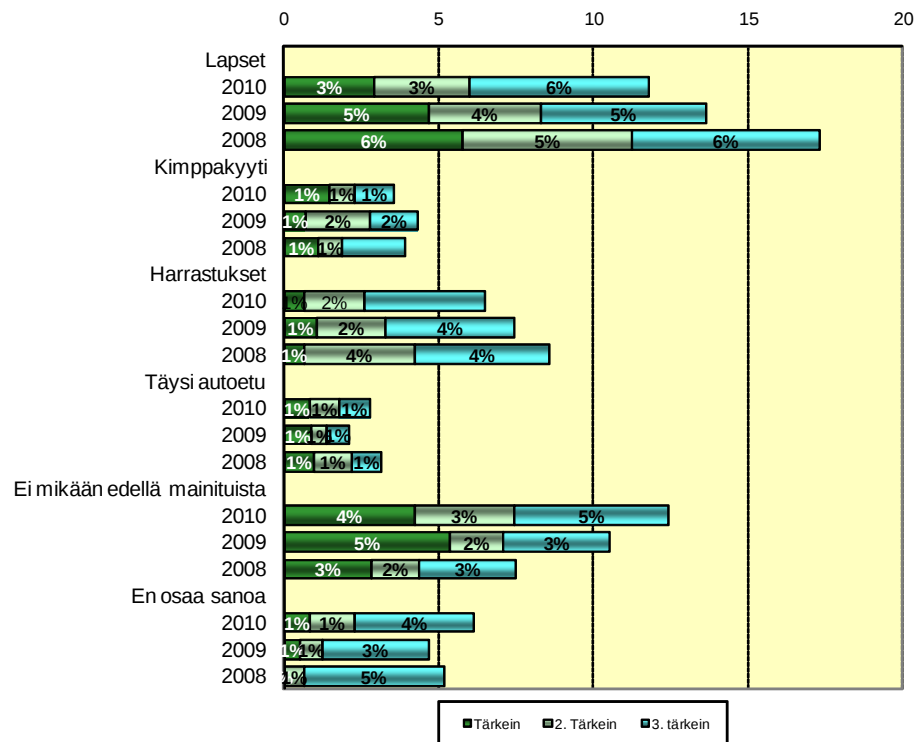
Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?



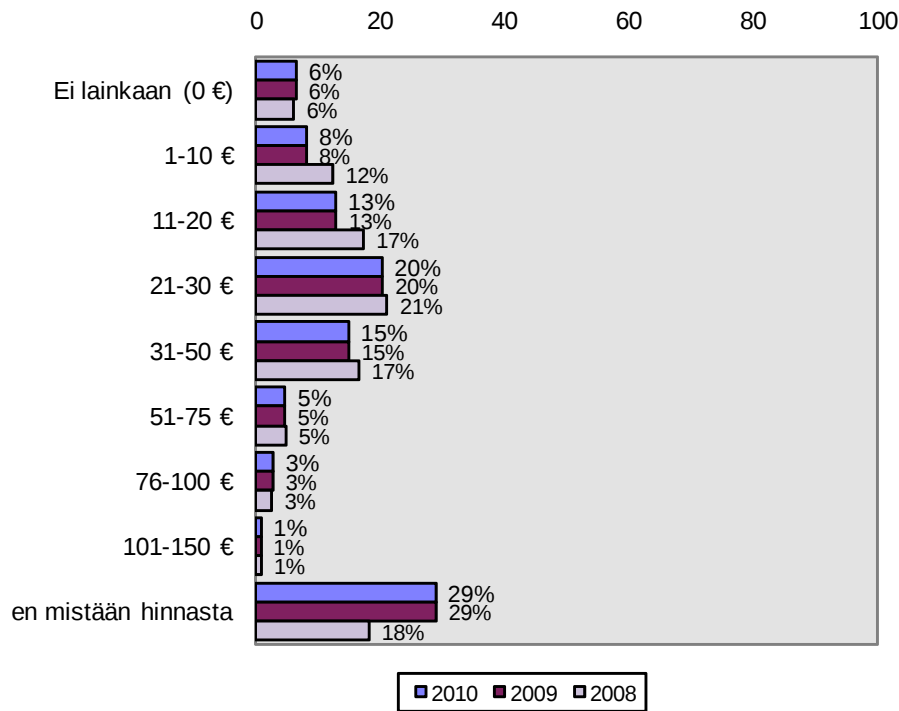
K29. Mikä estää tällä hetkellä julkisen liikenteen käytön? 1/2



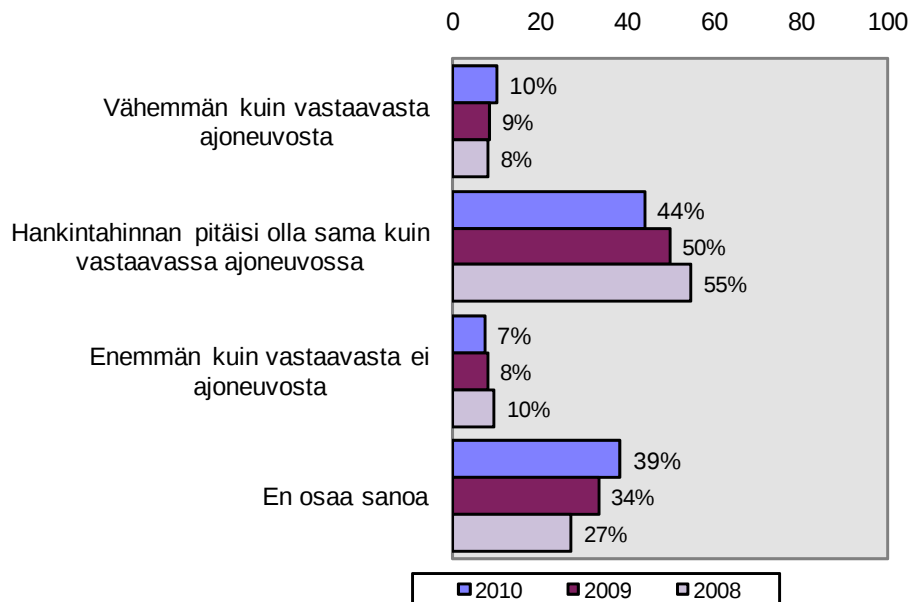
K29. Mikä estää tällä hetkellä julkisen liikenteen käytön? 2/2



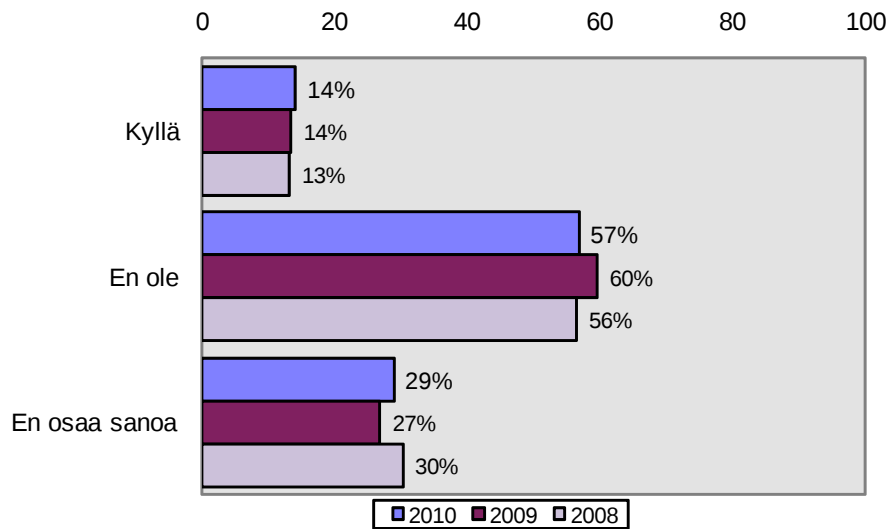
Paljonko pitäisi julkisen liikenteen maksaa kuukaudessa, että siirtyisitte työmatkoissa pääsääntöisesti käyttämään julkista liikennettä?



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			250 g/km			300 g/km		
	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2010	v. 2009	v. 2008	v. 2010	v. 2009	v. 2008
alle 20 €	22%	25%	25%	6%	6%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
20-39 €	9%	10%	9%	12%	12%	12%	2%	3%	2%	1%	2%	2%	1%	1%	1%
40-59 €	11%	11%	13%	9%	11%	10%	10%	10%	9%	1%	2%	1%	1%	2%	1%
60-79 €	7%	8%	8%	9%	11%	13%	5%	6%	6%	8%	9%	8%	1%	1%	1%
80-99 €	5%	6%	5%	10%	10%	10%	7%	10%	9%	5%	6%	5%	8%	9%	8%
100-149 €	2%	3%	4%	9%	8%	9%	10%	11%	11%	6%	6%	8%	5%	5%	5%
150-199 €	1%	1%	%	2%	3%	4%	9%	9%	10%	7%	11%	8%	5%	6%	7%
200-249 €	%	%	1%	1%	1%	1%	6%	5%	7%	8%	8%	7%	4%	7%	7%
250-299 €	%	%	%	1%	1%	1%	2%	1%	3%	6%	6%	7%	7%	6%	5%
300-399 €	%	%	%	%	%	%	1%	2%	2%	6%	5%	8%	5%	5%	6%
400-500 €	%	%	%	%	%	%	%	%	1%	3%	3%	4%	5%	4%	4%
yli 500 €	%	%	%	%	%	%	1%	%	1%	2%	1%	3%	11%	11%	16%
En osaa sanoa	42%	37%	35%	42%	37%	35%	42%	37%	35%	42%	37%	35%	42%	37%	36%
Mediaani	20-39 €	20-39 €	20-39 €	60-79 €	60-79 €	40-59 €	80-99 €	80-99 €	100-149 €	150-199 €	150-199 €	150-199 €	200-249 €	200-249 €	200-249 €

12 Verkkopalveluiden käyttäminen

Tutkimuksessa esitettiin kaksi verkkopalveluihin liittyvää kysymystä. Kaikkiaan kuusi prosenttia totesi käyttäneensä viime vuoden aikana mahdolliseksi tullutta tapaa vastaanottaa ajoneuvoverolippu suoraan verkkopankkiin eLaskuna tai Netpostiin. Asia kuitenkin kiinnostaa, sillä em. joukon lisäksi 44 prosenttia harkitsee käyttävänsä kyseistä palvelua. Joka toinen haluaa toimia toisin.

Suurin piirtein yhtä useata kiinnostaa tehdä rekisteröintitoimenpiteitä Internetissä. 54 prosenttia kertoi olevansa aikeissa käyttää kyseistä palvelua.

Kuten Internetin käyttöön liittyvissä havainnoissa yleensäkin, myös tässä näyttää autoilijan iällä ja koulutustasolla olevan vaikutusta mielipiteisiin ja kiinnostukseen. Kuljettajakunnan nuorimmat ja eniten muodollista koulutusta saaneet ovat keskimääräistä kiinnostuneempia kyseisistä palveluista. Silti on hyvä huomata, että mielenkiintoa löytyy kaikissa väestöryhmissä.

Viime vuoden aikana tuli mahdolliseksi vastaanottaa ajoneuvoverolippu sähköisesti suoraan verkkopankkiin eLaskuna taikka Netpostiin.

<i>Olen käyttänyt kyseistä palvelua</i>	6%
<i>Harkitsen käyttäväni kyseistä palvelua</i>	44%
<i>En tule käyttämään kyseistä palvelua</i>	50%

Toukokuun aikana on tullut mahdolliseksi tehdä rekisteröintitoimenpiteitä internetissä (liikennekäytöstä poisto, liikennekäyttöön otto sekä rekisteröintitodistuksen tilaaminen)

<i>Aion käyttää kyseistä palvelua</i>	54%
<i>En aio käyttää kyseistä palvelua</i>	46%