

# Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta

Kati Valta  
Kantar TNS Oy

# Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta

Kati Valta, Kantar TNS Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)  
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)  
Helsinki, Helsingfors 2017

ISBN 978-952-311-189-9  
ISSN 2342-0294 (verkkajulkaisu)

## ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tehtäviin kuuluu edistää turvallista ja kestäväää liikennettä. Trafi on tutkinut kuudesta vuosien 2007-2012 aikana autoilijoiden ympäristöasenteita sekä taloudellisen ohjauksen vaikutusta auto- ja autoiluvalintoihin. Samalla on selvitetty kiinnostusta ja valmiuksia mm. joukkoliikenteen ja vaihtoehtoisten liikkumisvaihtoehtojen käyttöön.

Kantar TNS Oy on toteuttanut tämän seurantatutkimuksen Trafin toimeksianosta. Tutkimuksesta on Kantar TNS Oy:ssä vastannut Kati Valta ja Trafissa Erno Aholammi.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Helsingissä, 8. helmikuuta 2017

Outi Ampuja  
Johtava asiantuntija  
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

## FÖRORD

Till Trafiksäkerhetsverket Trafis uppgifter hör att främja säker och hållbar trafik. Trafi har sex gånger under perioden 2007–2012 undersökt bilisters attityder till miljön samt effekten av ekonomisk styrning i val gällande bilar och bilism. Samtidigt har man utrett intresset och beredskaperna för bl.a. användning av kollektivtrafik och alternativa former av mobilitet.

Kantar TNS Oy har genomfört denna uppföljningsstudie på uppdrag av Trafi. Kati Valta vid Kantar TNS och Erno Aholammi vid Trafi har ansvarat för undersökningen.

Trafiksäkerhetsverket Trafi

Helsingfors, den 8 februari 2017

Outi Ampuja  
Ledande sakkunnig  
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

## FOREWORD

One of the duties of the Finnish Transport Safety Agency (Trafi) is to promote safe and sustainable traffic. Trafi surveyed motorists' attitudes towards the environment and the effect of financial steering on citizens' car and motoring choices on six occasions between 2007 and 2012. The surveys also involved gauging Finns' interest in and willingness to use public transport and alternative modes of transport.

This follow-up survey was commissioned by Trafi and carried out by Kantar TNS Gallup. The study was coordinated by Kati Valta from Kantar TNS and Erno Aholammi from Trafi.

Finnish Transport Safety Agency

Helsinki, 8 February 2017

Outi Ampuja

Chief Advisor

Finnish Transport Safety Agency (Trafi)

# Sisällysluettelo

## Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

|                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------|----|
| 1. Tutkimuksen tavoite .....                                  | 1  |
| 2. Tutkimuksen rajaus ja menetelmät .....                     | 1  |
| 3. Vastaajakunnan taustat .....                               | 2  |
| 4. Talouden autoiluun liittyvät taustat .....                 | 4  |
| 5. Auton valintaan liittyvät tekijät .....                    | 13 |
| 6. Autoilun kustannukset .....                                | 15 |
| 7. Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät ..... | 16 |
| 8. Polttoaineiden hinta ja vaikutus ajosuoritteeseen .....    | 19 |
| 9. Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys .....             | 19 |
| 10. Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys .....             | 24 |
| 11. Valmius ympäristöystävällisempään autoiluun .....         | 26 |
| 12. Kimppakyydit ja autojen yhteiskäyttö .....                | 33 |

## TIIVISTELMÄ

Autoilijoiden mielestä ympäristöystävällisyys tulisi ottaa huomioon ensisijaisesti autojen hinnassa. Julkisen liikenteen tukeminen, taloudellinen ajotapa sekä biopolttoaineiden hinta ovat myös suosittuja tapoja edistää autoilun ympäristöystävällisyyttä.

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

Noin joka toinen vastaaja arvioi tavallisen ”ympäristöystävällisen” perheauton päästävän hiilidioksidia enintään 150g/kilometri. Päästömääriä koskevat arviot ovat likimain aiemmalla tasolla. Myös arviot ympäristöystävällisyyteen vaikuttavista seikoista ovat pysyneet koko lailla entisen kaltaisina. Vain auton ajotavalla arvioidaan nyt olevan enemmän merkitystä.

Autoilijoiden valmius tehdä jotakin pienentääkseen autoilunsa ympäristökuormitusta on hieman parantunut.

Heistä moni on edelleen hyvin valmis hankkimaan ympäristöystävällisen / vähän kuluttavan auton. Vastaajista kuitenkin suurempi osa nyt kuin vuonna 2012 olisi valmis muuttamaan ajotapaansa taloudellisemmaksi ja jopa osallistumaan taloudellisen ajotavan kurssille. Myös autoilun vähentäminen ja joukkoliikenteen käytön lisääminen ovat kasvattaneet suosiotaan.

Asenne joukkoliikennettä kohtaan on jonkin verran parantunut. Enää noin neljännes vastaajista ilmoittaa, ettei siirtyisi käyttäjäksi mistään hinnasta, kun vuonna 2012 tätä mieltä oli vielä kolmannes.

Julkisen liikenteen käytön esteiksi koetaan julkisen liikenteen aikataulut ja linjat. Työaikojen, eli henkilön työajan alkamis- ja päättymisaikojen, vaikutus näyttää pienentyneen verrattuna aiempaan.

Jo lähemmäs kolmannes autoilijoista on harkinnut ympäristöystävällisemmän auton hankintaa verrattuna reiluun kymmenesosaan vuonna 2012. Joka kymmenes voisi harkita ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa, jos sen hinta olisi alempi kuin vastaavassa muussa ajoneuvossa.

Sellainen ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista, on hieman laskenut, mutta muutos on virhemarginaalin sisällä. Autoilijoista edelleen yli puolet (53 %) on valmiita maksamaan ajoneuvoveroa jopa yli 500 € vuositasolla ennen kuin edes harkitsee autoilusta luopumista. Miehet olisivat valmiita korkeampiin maksuihin kuin naiset.

Yksityisautoiluun vaikuttavassa ajoneuvoveron määrässä on pieni ero sukupuolen suhteen. Yhteensä 31 prosenttia miehistä maksaisi yli 1000 euroa vuodessa ajoneuvoveroa ennen kuin luopuisi yksityisautoilusta. Naisia vastaavaan ryhmään kuuluu 22 prosenttia.

Polttoaineen tulisi maksaa ainakin 2,26 € litralta, jotta autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta vuoteen 2012 on noin -44 senttiä/l. Ajosuoritetta kasvattava litrahinta puolestaan olisi 0,99 € litralta. Se on noin 38 senttiä matalampi kuin vuonna 2012.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,14 euroa, kun se vuonna 2012 oli 1,23 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis laskenut hieman. Dieselille sopiva litrahinta on 0,99 euroa. Vuonna 2012 vastaava summa oli 1,15 euroa. Sopivana pidettävä diesellitran hinta on siis laskenut 16 senttiä.

Keskimääräinen työmatkan pituus on laskenut hieman vuodesta 2012 (2012 se oli 34,9 km ja nyt 29,3 km), samoin matkan kesto on vähentynyt (vuonna 2012 37,5 minuuttia, nyt 35,0 minuuttia). Autoilevien suomalaisten ajamassa vuotui-

sessä kilometrimäärässä on huomattavissa vastaavanlainen muutos. Diesel-autojen osuus autokannasta näyttää kääntyneen laskuun, ja reilu neljännes autoista on nyt dieselkäyttöisiä. Vastaajien arvioima ajoneuvon keskimääräinen kulutus (6,5 l/100) on matalampi kuin vuonna 2012.

Vastaajakunnassa selvä enemmistö omistaa autonsa kokonaan. Joukkoliikenteen käyttö on hieman lisääntynyt vuodesta 2012.

Hinta on selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä asia. Se oli sitä jo vuonna 2010, ja on hieman tärkeämpi kuin vuonna 2012. Tällä hetkellä 40 prosenttia uskoo sen vaikuttavan eniten valintaan. Merkki ja malli nousevat seuraavaksi tärkeimmiksi kriteereiksi. Polttoaineen kulutuksen merkitys valintatekijänä on laskenut edelleen.

Miehillä autonvalinnassa korostui naisia enemmän enemmän ulkonäkö ja varustelutaso, kun taas naisilla turvallisuus sai suuremman painoarvon. Hinta merkitsee eniten nuorimmalle ryhmälle (18-34 -vuotiaat), samoin ulkonäkö. Yli 60 – vuotiaille turvallisuudella on suuri merkitys, mutta myös merkki ja malli kiinnostavat. Mitä enemmän taloudessa on perheenjäseniä, sitä merkittävämpään rooliin auton koko ja tilat nousevat valintatilanteessa. Yksin asuvat sekä toisaalta suuret perheet (perheenjäseniä 5 tai enemmän) korostavat keskimääräistä enemmän auton hintaa.

Autoilun arvioitujen eri kustannukset lukuun ottamatta veroja ovat laskeneet vuodesta 2012. Vastaajajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 167 € eli 39 euroa suurempi kuin 2012. Toisaalta sekä sopivana pidetty että tietynlainen ”kipurajakustannuskin” arvioitiin nyt hieman alhaisemmaksi kuin vuonna 2012. Saman voi todeta vakuutusmaksuista.

Vastaajien arvioimat maksetut verot ja käsitys sopivasta veron määrästä ovat nousseet. Myös arviot maksimiverosta ovat nyt hieman vuotta 2012 korkeammat. Osamaksuja ollaan valmiita maksamaan jonkin verran vähemmän kuin aiemmin, samalla, kun vastaajien arvio maksamistaan osamaksuista on laskenut. Huoltojen ja varaosien suhteen sekä todelliset että sopivina pidetyt kulut ovat pienentyneet, mutta maksimihinta arvioidaan korkeammaksi kuin aiemmin.

Hinta on edelleen mainonnassa selvästi tärkein tekijä vastaajien näkökulmasta, sen merkitys on pysynyt käytännössä samana verrattuna vuoteen 2012. Ympäristöystävällisyys / matalat päästöarvot eivät herätä juuri kiinnostusta mainonnassa, eivät myöskään teho / suorituskyky, varustelutaso tai koko / tilat.

Automainonnassa käytetty CO<sub>2</sub> – lyhenne tuo vajaalle kolmannekselle mieleen vähäpäästöisyyden. Vain hieman harvemmalle lyhenne kertoo ympäristöystävällisyydestä. Tulosten perusteella vaikuttaa siltä, että vuodesta 2012 CO<sub>2</sub> – lyhenneen tuntemus on parantunut autoilijoiden keskuudessa huomattavasti.

Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on vähentynyt entisestään. Vain 17 prosenttia vastanneista muisti mitään mainontaa. Yhden merkin mainontaa muisti kymmenesosa, 7 prosenttia kertoi havainneensa useamman automerkin ympäristöystävällisyyttä korostavaa mainontaa. Automainonnassa vastaajat toivovat erityisesti hinnan korostamista.

Vain neljännes vastaajista on käyttänyt kimppekyytiä työmatkaliikenteessä. Kymmenesosa harkitsee käyttävänsä, mutta puolet vastaajista on sitä mieltä, että ei tule käyttämään kimppekyytiä.

Vain kaksi prosenttia vastaajista on käyttänyt yhteiskäyttöauto -palvelua. Kuitenkin jopa puolet vastaajista on tietoisia siitä. Vain kolme prosenttia vastaajista olisi valmis liittämään autonsa kyseiseen palveluun, tosin määrä kasvaa viidenneksen, kunhan se on taloudellisesti kannattavaa.



## SAMMANFATTNING

Bilisterna anser att miljövänligheten borde beaktas främst i bilarnas priser. Stöd till kollektivtrafiken, ett ekonomiskt körsätt samt priset på biobränslen är också populära sätt att främja en miljövänlig bilism.

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

Ungefär varannan svarande uppskattade att en vanlig ”miljövänlig” familjebil har ett koldioxidutsläpp på högst 150 g/kilometer. Uppskattningarna om utsläppsmängder ligger ungefär på samma nivå som tidigare. Även bedömningarna av faktorer som påverkar miljövänligheten har hållit sig i stort sett oförändrade. Endast körsättet bedöms nu ha en större betydelse.

Bilisternas beredskap att vidta åtgärder av något slag för att minska miljöbelastningen från sin bilkörning har ökat något.

Många av bilisterna är fortfarande mycket beredda att skaffa en miljövänlig eller bränslesnål bil. En större del av svarandena är nu än 2012 beredda att ändra sitt körsätt i en mer ekonomisk riktning och till och med att gå en kurs i ekonomiskt körsätt. En minskning av bilkörandet och en ökad användning av kollektivtrafiken har också blivit populärare.

Inställningen till kollektivtrafiken har förbättrats något. Nu uppgav endast cirka var fjärde svarande att hen inte skulle börja åka kollektivt till något pris, medan var tredje svarande var av den här åsikten ännu 2012.

Kollektivtrafikens tidtabeller och linjer betraktas som hinder för att åka kollektivt. Arbetstiderna, dvs. när människorna börjar och slutar sitt arbete, verkar ha en mindre betydelse jämfört med tidigare.

Nu har redan nästan en tredjedel av bilisterna övervägt att skaffa en miljövänligare bil. År 2012 hade endast en dryg tiondel övervägt detta. Var tionde skulle kunna tänka sig ett miljövänligare fordon, om dess pris vore lägre än för ett annat motsvarande fordon.

Storleken på den årliga fordonsskatten, där bilisterna börjar överväga att avstå från bilen, har sjunkit något, men förändringen ligger inom felmarginalen. Mer än hälften (53 procent) av bilisterna är beredda att betala över 500 euro i fordonsskatt om året innan de ens börjar tänka på att sluta köra bil. Män är beredda att betala högre belopp än kvinnor.

Det finns en liten skillnad mellan könen i det fordonsskattebelopp som påverkar privatbilismen. Sammanlagt 31 procent av männen skulle betala över 1 000 euro i fordonsskatt om året innan de avstod från privatbilen. Bland kvinnorna hör 22 procent till denna grupp.

Bränslet borde kosta åtminstone 2,26 euro per liter innan bilisterna började minska på sitt privata bilkörande. Förändringen är cirka –44 cent per liter jämfört med 2012. Ett literpris som skulle öka körprestationen vore 0,99 euro per liter. Beloppet är cirka 38 cent lägre än 2012.

Ett lämpligt literpris för bensin är nu 1,14 euro mot 1,23 euro 2012. Vad bilisterna anser som ett lämpligt literpris har således sjunkit något. Det lämpliga literpriset för diesel är 0,99 euro. År 2012 var motsvarande pris 1,15 euro. Det lämpliga literpriset för dieselbränsle har således sjunkit med 16 cent.

Arbetsresans genomsnittliga längd har minskat något jämfört med 2012 (2012 var den 34,9 km och nu är den 29,3 km), likaså har restiden minskat (2012 var den 37,5 minuter, nu är den 35,0 minuter). En motsvarande förändring kan observeras i det årliga kilometerantalet som finländska bilister kör. Dieselbilarnas andel av bilbeståndet verkar ha börjat minska, nu är en dryg fjärdedel av bilarna

dieseldrivna. Svarandenas uppskattning av ett fordots genomsnittliga förbrukning (6,5 l/100 km) är lägre än 2012.

En klar majoritet av de svarande är ägare till sin bil. Anlitandet av kollektivtrafik har ökat något från 2012.

Priset är den klart viktigaste faktorn vid valet av bil. Det var den viktigaste faktorn redan 2010, och är nu lite viktigare år 2012. För närvarande anser 40 procent att priset är den viktigaste faktorn vid valet av bil. De näst viktigaste kriterierna är bilens märke och modell. Bränsleförbrukningen har fortsatt att minska i betydelse som valkriterium.

I valet av bil betonade män mer än kvinnor utseendet och utrustningsnivån, medan säkerheten hade en större tyngd i kvinnornas val. Priset betyder mest för den yngsta gruppen (personer mellan 18 och 34 år), liksom utseendet. För personer över 60 år har säkerheten en stor betydelse, men även märke och modell intresserar. Ju fler familjemedlemmar det finns i hushållet, desto viktigare är bilens storlek och utrymmen vid valet av bil. Personer som bor ensamma, men också stora familjer (med 5 eller flera familjemedlemmar) betonar bilens pris mer än genomsnittet.

De uppskattade kostnaderna för bilåkning, förutom skatter har minskat från 2012. De svarandes genomsnittliga bränslekostnader per månad är 167 euro, vilket är 39 euro mer än 2012. Å andra sidan är både den kostnad som betraktas som lämplig och den s.k. "smärtgränsen" hos de svarande något lägre än 2012. Detta gäller även försäkringspremierna.

De svarandes uppskattning av betalda skatter och uppfattning om ett lämpligt skattebelopp har stigit. Dessutom var de svarandes uppskattningar av maximiskatten något högre än 2012. Man är beredd att betala något lägre avbetalningar än tidigare, men samtidigt har de svarandes uppskattning av de avbetalningar de betalat sjunkit. När det gäller service och reservdelar har både de verkliga kostnaderna och de som anses lämpliga minskat, men det högsta priset uppskattas som högre än tidigare.

Priset är fortfarande den klart viktigaste faktorn i reklamen ur de svarandes perspektiv. Prisets betydelse är i praktiken oförändrat jämfört med 2012. I reklamen väcker inte miljövänlighet och låga utsläppsvärden något större intresse, men inte heller effekt och prestanda, utrustningsnivå eller storlek och utrymmen.

CO<sub>2</sub>-förkortningen, som används i bilreklamen, får en knapp tredjedel av de svarande att tänka på låga utsläpp. Förkortningen får endast något färre att tänka på miljövänlighet. Resultaten tyder på att kännedomen om förkortningen CO<sub>2</sub> har ökat betydligt bland bilisterna sedan 2012.

Andelen svarande som kommer ihåg bilmärken som betonat miljövänlighet i reklamen har fortsatt att minska. Endast 17 procent av de svarande kom ihåg någonting från reklamen. En tiondel av de svarande kom ihåg reklamen för ett märke, medan 7 procent uppgav att de observerat reklam som betonade miljövänlighet för flera bilmärken. De svarande önskade särskilt att bilreklamen betonade priset.

Endast en fjärdedel av de svarande har samåkt till och från jobbet. En tiondel överväger samåkning, men hälften av de svarande uppger att de inte kommer att samåka.

Endast två procent av de svarande har använt en bildelningstjänst. Ändå är till och med hälften av de svarande medvetna om tjänsten. Endast tre procent av de svarande skulle vara beredda att ansluta sin bil till denna tjänst. Antalet ökar dock till en femtedel, om tjänsten blir ekonomiskt lönsam.

## ABSTRACT

Motorists feel that environmental friendliness should be primarily factored into car prices. Subsidising public transport, advocating economical driving, and lower biofuel prices are also popular ways to promote environmental friendly driving.

As in previous years, public transport subsidies are particularly popular among women, young people, and those with low income. People over the age of 50 in particular are in favour of staggered vehicle tax rates. Tolls are an example of a solution that gets equally little support from all the surveyed population groups.

Approximately one in two respondents estimated that a normal “environmentally friendly” family car emits no more than 150 g of carbon dioxide per kilometre. People’s estimates of emission volumes have not changed much. Estimates on factors that contribute to environmental friendliness have also remained largely unchanged. The only difference is that driving style is now considered to have more of an impact.

The willingness of motorists to do something to reduce the environmental impact of their car use has increased slightly.

Many are still very much prepared to buy a car that is advertised as environmentally friendly or has low fuel consumption. However, a larger percentage of respondents than in 2012 would be willing to adopt a more economical driving style and even to attend a course on economical driving. Less frequent car use and increased use of public transport have also become more popular.

People’s attitude towards public transport has improved somewhat. Only approximately one in four respondents said that they would never choose public transport over a private car, when the figure was one in three in 2012.

Inconvenient timetables and routes are perceived as the biggest obstacles to using public transport. The effect of working hours, i.e. the start and end times of people’s working days, appears to have become less important.

Almost one in three motorists now consider buying a more environmentally friendly car, compared to just over one in 10 in 2012. One in 10 would consider buying a more environmentally friendly vehicle if it was cheaper than other similar vehicles.

The amount of annual vehicle tax that would make motorists consider giving up their car has dropped slightly, but the change is within the margin of error. More than half of all motorists (53%) are still prepared to pay more than EUR 500 per year in vehicle tax before even contemplating giving up driving. Men are prepared to pay more than women.

There is a small difference between men and women when it comes to the threshold where the amount of vehicle tax begins to affect car use. A total of 31 per cent of men would be willing to pay more than EUR 1,000 per year in vehicle tax before giving up driving. The figure among women is 22 per cent.

Fuel would need to cost at least EUR 2.26 per litre before motorists would cut back on driving. The figure is approximately 44 cents per litre lower than in 2012. For motorists to start driving more, fuel would need to cost EUR 0.99 per litre, which is approximately 38 cents less than in 2012.

Motorists now feel that the right price for petrol is EUR 1.14 per litre, when the figure was EUR 1.23 in 2012. In other words, the price that motorists consider fair has dropped slightly. In people’s minds, the right price for diesel is EUR 0.99 per litre. The figure was EUR 1.15 in 2012. The price that motorists consider fair for diesel has therefore dropped by 16 cents.

The average distance that people commute has decreased slightly since 2012 (34.9 km in 2012 vs. 29.3 km in 2016), as has the average journey time (37.5 minutes in 2012 vs. 35.0 minutes in 2016). A similar change can be seen in the total number of kilometres driven by Finnish motorists per year. The percentage of diesel-powered cars appears to be decreasing: Just over one in four cars on the roads are now diesel-powered. The average fuel consumption estimated by motorists (6.5 litres per 100 kilometres) is now lower than in 2012.

The great majority of the respondents owned their car outright. The use of public transport has increased slightly since 2012.

Price is by far the most important criterion when choosing a car. This was also the case in 2010, and price is now slightly more important as a criterion than in 2012. A total of 40 per cent of respondents now perceive price as the most important criterion. Make and model are the next most important criteria. The importance of fuel consumption as a criterion has continued to decrease.

Men are more likely than women to choose a car on the basis of appearance and accessories, while women tend to place more value on safety. For the youngest age group (18–34-year-olds), price is the most important criterion, along with appearance. Safety is especially important for people over the age of 60, although they also look at the make and model. The more people there are in a household, the more important become size and spaciousness when choosing a car. Both those who live alone and large families (households of more than five) emphasise the importance of price more than average.

The estimated cost of motoring excluding tax has decreased since 2012. The average monthly fuel costs of the respondents amounted to EUR 167, which is EUR 39 more than in 2012. On the other hand, both the costs that motorists consider fair and the level that they consider too high are now slightly lower than in 2012. The same applies to insurance premiums.

Respondents' estimates of how much tax they pay and what they consider the right amount of tax to be have increased. Estimates of maximum tax levels are also now slightly higher than in 2012. The car loan amounts that motorists are willing to pay are now slightly lower than before, and respondents estimated their car loan payments as smaller than before. Both the prices that motorists are willing to pay for servicing and parts and the actual cost of servicing and parts have decreased, but the respondents estimated the maximum price as higher than before.

Respondents still identify price as by far the most important factor in advertising; its importance has remained practically unchanged since 2012. People are not particularly interested in claims of environmental friendliness / low emissions in car advertisements, nor do they care much about output/performance, accessories, or size/space.

Just under one in three associate the term "CO<sub>2</sub>" with low emissions in car advertisements. The percentage of respondents who associate the term with environmental friendliness is only slightly lower. The results suggest that motorists are now considerably more familiar with the term "CO<sub>2</sub>" than in 2012.

The number of respondents who can name car manufacturers that advertise environmental friendliness has decreased further. Only 17 per cent of the respondents could remember at least one advertisement. One in 10 could remember advertisements by one car manufacturer, and seven per cent recalled advertisements emphasising environmental friendliness by several manufacturers. The respondents wanted price in particular to be emphasised in car advertisements.

Only one in four respondents had carpooled on their way to and from work. One in 10 would consider carpooling, but half of the respondents stated that they would never carpool.

Only two per cent of the respondents had tried car-sharing. However, as many as half of the respondents had heard of such services. Only three per cent of the respondents were prepared to share a car, although one in five were prepared to do so if it benefited them financially.

## 1 Tutkimuksen tavoite

TNS Gallup Oy on tehnyt tämän tutkimuksen Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin toimeksiannosta. Kyseessä on seurantatutkimus vuosina 2007 – 2012 toteutetuille vastaaville hankkeille.

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

Tutkimuksen tuloksia verrataan soveltuvin osin aiemmin tehtyyn tutkimukseen vuodesta 2010 lähtien.

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 kolmen aiemman tutkimuksen tulokseen.

## 2 Tutkimuksen raja- ja menetelmät

Tutkimuksen kohderyhmän muodostavat mannersuomalaiset 18–65-vuotiaat autoilevat henkilöt. Tutkimus toteutettiin TNS Gallup Forumissa marras-joulukuussa 2016. TNS Gallup Forum on aktiiviväestöä edustava Internet-paneeli. Tuloksia tarkastellaan kokonaistasolla sekä taustamuuttujittain.

Tutkimukseen osallistui 1.003 vastaajaa. Tilastollinen virhemarginaali on keskimäärin  $n. \pm 3,1$  prosenttiyksikköä suuntaansa.

### 3 Vastaajakunnan taustat

Alla olevassa ja seuraavan sivun taulukoissa on esitelty vuosien 2010, 2011, 2012 ja kyseessä olevan vuoden 2016 tutkimuksen vastaajakunnan rakennetta. Vastajaajoukossa on tänä vuonna tasaisesti eri ikäluokat edustettuina. Enemmistö vastaajista kuuluu yhden tai kahden hengen talouksiin. Pääpiirteissään aineiston rakenne on varsin samankaltainen kuin aikaisemmissa tutkimuksissa.

|                                                                    | v. 2016<br>N=1003 | v. 2012<br>N=1378 | v. 2011<br>N=1045 | v. 2010<br>N=1154 |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b><u>SUKUPUOLI</u></b>                                            |                   |                   |                   |                   |
| <i>Nainen</i>                                                      | 50%               | 45%               | 46%               | 48%               |
| <i>Mies</i>                                                        | 50%               | 55%               | 54%               | 52%               |
| <b><u>IKÄ</u></b>                                                  |                   |                   |                   |                   |
| <i>18-25 v</i>                                                     | 17%               | 2%                | 7%                | 6%                |
| <i>25-34 v</i>                                                     | 18%               | 12%               | 13%               | 14%               |
| <i>35-49 v</i>                                                     | 26%               | 34%               | 31%               | 34%               |
| <i>50-60 v</i>                                                     | 25%               | 34%               | 31%               | 31%               |
| <i>60+</i>                                                         | 14%               | 18%               | 19%               | 15%               |
| <b><u>TALOUDEN KOKO</u></b>                                        |                   |                   |                   |                   |
| <i>1 henkilö</i>                                                   | 23%               | 20%               | 18%               | 15%               |
| <i>2 henkilöä</i>                                                  | 41%               | 44%               | 43%               | 42%               |
| <i>3 henkilöä</i>                                                  | 17%               | 15%               | 15%               | 18%               |
| <i>4 henkilöä</i>                                                  | 12%               | 14%               | 15%               | 16%               |
| <i>5 tai enemmän</i>                                               | 6%                | 7%                | 9%                | 9%                |
| <b><u>LAPSIA</u></b>                                               |                   |                   |                   |                   |
| <i>1 lapsi</i>                                                     | 15%               | 13%               | 14%               | 16%               |
| <i>2-3 lasta</i>                                                   | 17%               | 17%               | 19%               | 21%               |
| <i>4+</i>                                                          | 2%                | 1%                | 2%                | 2%                |
| <i>Ei lapsia</i>                                                   | 65%               | 69%               | 65%               | 60%               |
| <b><u>KOULUTUS</u></b>                                             |                   |                   |                   |                   |
| <i>Peruskoulu, kansakoulu, keskikoulu</i>                          | 7%                | 8%                | 10%               | 10%               |
| <i>Ammatillinen perustutkinto, ammattikoulu</i>                    | 23%               | 20%               | 22%               | 20%               |
| <i>Ylioppilas</i>                                                  | 15%               | 9%                | 10%               | 9%                |
| <i>Opistoasteen ammatillinen tutkinto</i>                          | 15%               | 27%               | 24%               | 26%               |
| <i>Ylempi opistoaste, AKK-tutkinto, alempi korkeakoulututkinto</i> | 25%               | 19%               | 20%               | 19%               |
| <i>Yliopiston ja korkeakoulun ylempi akateeminen tutkinto</i>      | 14%               | 17%               | 15%               | 16%               |
| <i>Muu</i>                                                         | 1%                | %                 | %                 | 1%                |

|                                                        | <b>v. 2016</b><br>N=1003 | <b>v. 2012</b><br>N=1378 | <b>v. 2011</b><br>N=1045 | <b>v. 2010</b><br>N=1154 |
|--------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b><u>ONKO TÖISSÄ</u></b>                              |                          |                          |                          |                          |
| <i>Kyllä, olen ansiotyössä tai tilapäisesti poissa</i> | 67%                      | 70%                      | 68%                      | 78%                      |
| <i>En</i>                                              | 32%                      | 28%                      | 31%                      | 22%                      |
| <i>En halua vastata</i>                                | 1%                       | 1%                       | 1%                       | %                        |
| <b><u>AMMATTIRYHMÄ</u></b>                             |                          |                          |                          |                          |
| <i>Johtavassa asemassa toisen palveluksessa</i>        | 3%                       | 4%                       | 4%                       | 4%                       |
| <i>Ylempi toimihenkilö</i>                             | 15%                      | 16%                      | 15%                      | 17%                      |
| <i>Alempi toimihenkilö</i>                             | 13%                      | 18%                      | 15%                      | 16%                      |
| <i>Työntekijä</i>                                      | 30%                      | 26%                      | 26%                      | 26%                      |
| <i>Yrittäjä tai yksityinen ammatinharjoittaja</i>      | 5%                       | 5%                       | 5%                       | 6%                       |
| <i>Maatalousyrittäjä</i>                               | 1%                       | 1%                       | 2%                       | 1%                       |
| <i>Työtön</i>                                          | 7%                       | 6%                       | 7%                       | 6%                       |
| <i>Koululainen tai opiskelija</i>                      | 10%                      | 3%                       | 4%                       | %                        |
| <i>Eläkeläinen</i>                                     | 12%                      | 16%                      | 17%                      | 13%                      |
| <i>Kotiäiti tai koti-isä</i>                           | 2%                       | 1%                       | 1%                       | 1%                       |
| <i>Muu</i>                                             | 1%                       | 5%                       | 5%                       | 3%                       |
| <b><u>Talouden bruttotulot / vuodessa</u></b>          |                          |                          |                          |                          |
| <i>Alle 20000 €</i>                                    | 9%                       |                          |                          |                          |
| <i>20 - 35000 €</i>                                    | 16%                      |                          |                          |                          |
| <i>35 - 50000 €</i>                                    | 15%                      |                          |                          |                          |
| <i>50 - 85000 €</i>                                    | 24%                      |                          |                          |                          |
| <i>85 - 100000 €</i>                                   | 10%                      |                          |                          |                          |
| <i>Yli 100000 €</i>                                    | 8%                       |                          |                          |                          |
| <i>En osaa sanoa/ halua sanoa</i>                      | 18%                      |                          |                          |                          |

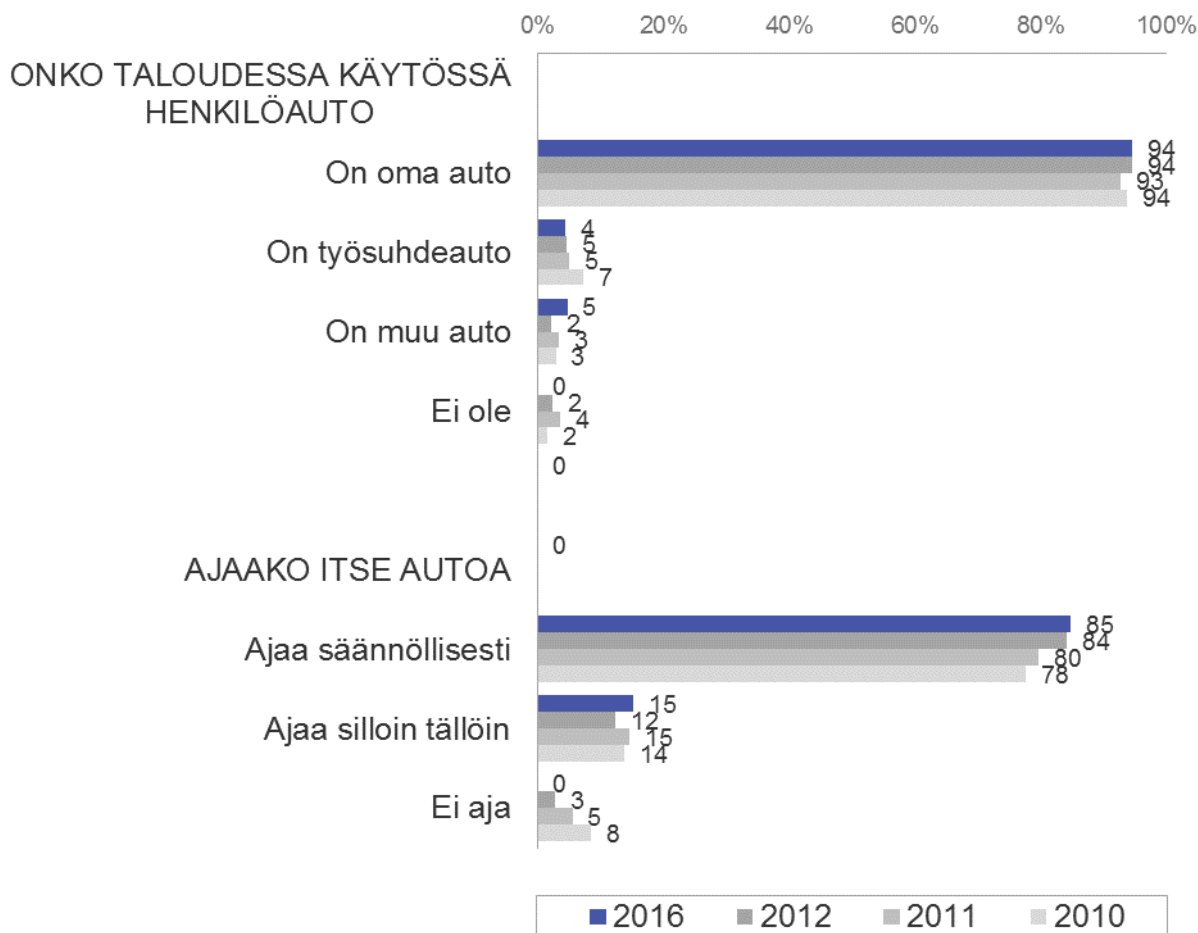


## 4 Talouden autoiluun liittyvät taustat

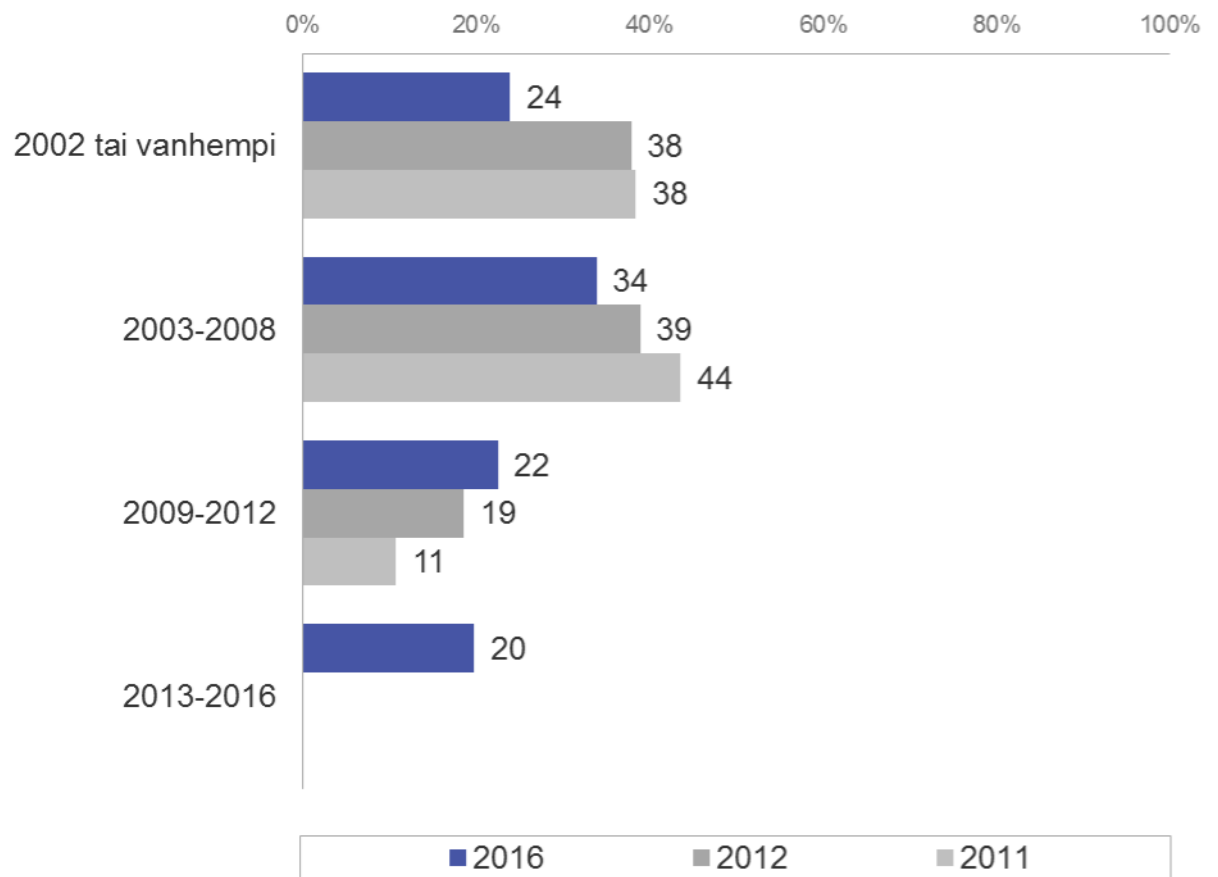
Seuraavissa kuvioissa on esitetty autoiluun liittyvät taustat. Useammassa kuin yhdeksässä vastaajataloudessa kymmenestä on käytössä oma auto. Työsuhdeautojen osuus on nyt pysynyt koko lailla ennallaan.

Keskimääräinen työmatkan pituus on laskenut hieman vuodesta 2012. Myös matkan kesto on hieman vähentynyt. Autoilevien suomalaisten ajamassa vuotuisessa kilometrimäärässä on huomattavissa vastaavanlainen muutos. Vuonna 2011 määrässä on ollut selvä piikki, mutta se on nyt tasoittumaan päin. Vastaajien arvioima ajoneuvon keskimääräinen kulutus (6,5 l/100 km) on matalampi kuin vuonna 2012.

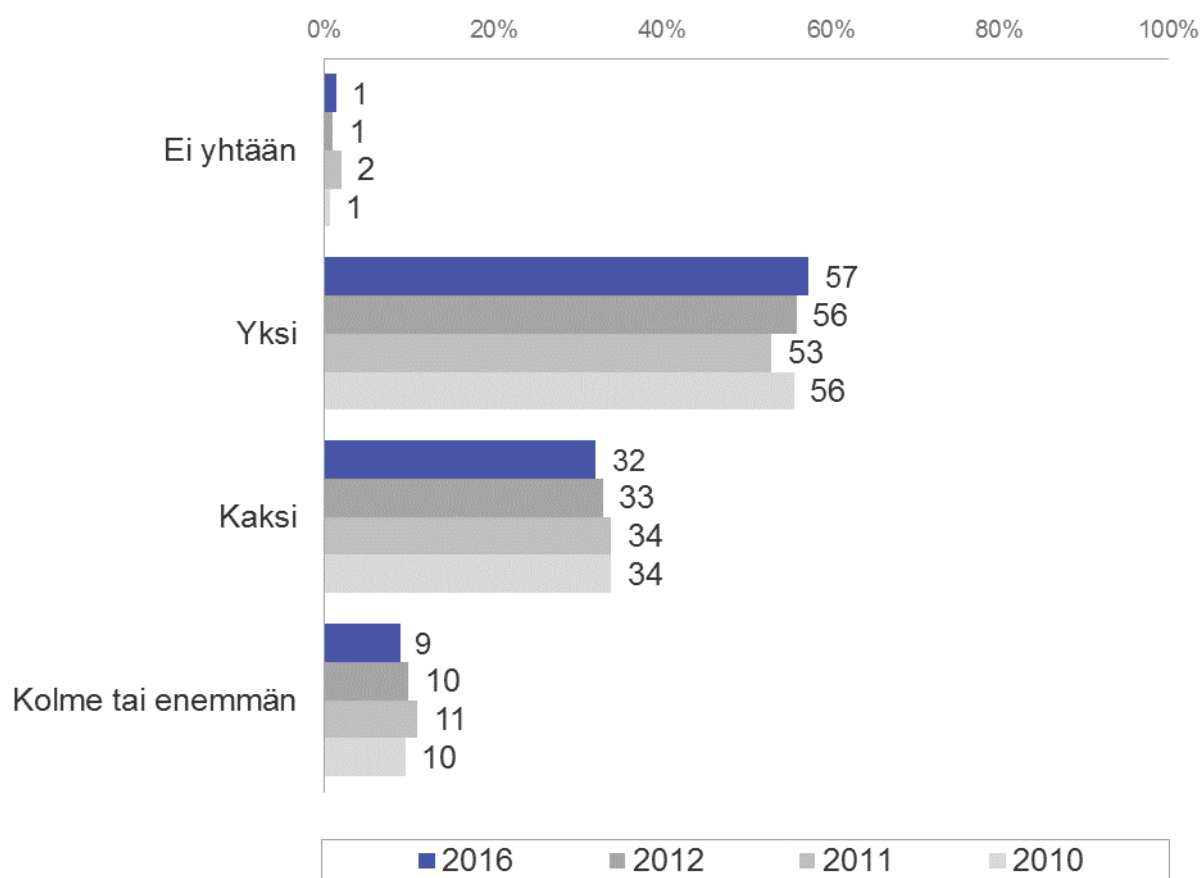
Diesel-autojen osuus autokannasta näyttää kääntyneen laskuun. Tällä hetkellä reilu neljännes autoista on dieselkäyttöisiä. Hybrideiden osuus on edelleen erittäin marginaalinen, tosin hieman kasvanut. Vastaajakunnassa selvä enemmistö omistaa autonsa kokonaan. Kaikkiaan 17 prosenttia eli hieman useampi kuin 2012 on hankkinut autonsa osamaksulla, ero tosin mahtuu virhemarginaalin sisään. Joukkoliikenteen käyttö on hieman lisääntynyt vuodesta 2012.



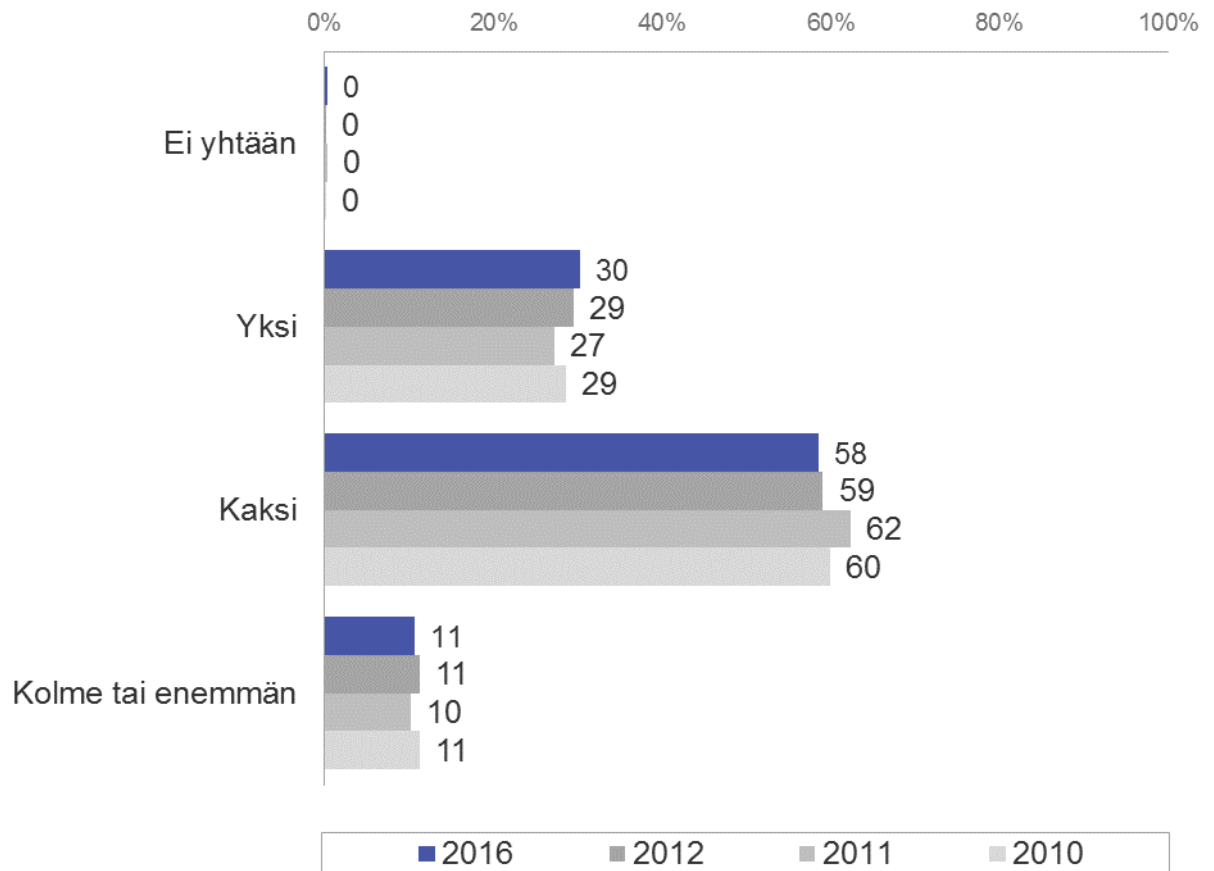
### Auton vuosimalli, jolla ajat yleensä?



## Kuinka monta henkilö- tai pakettiautoa taloudella on?

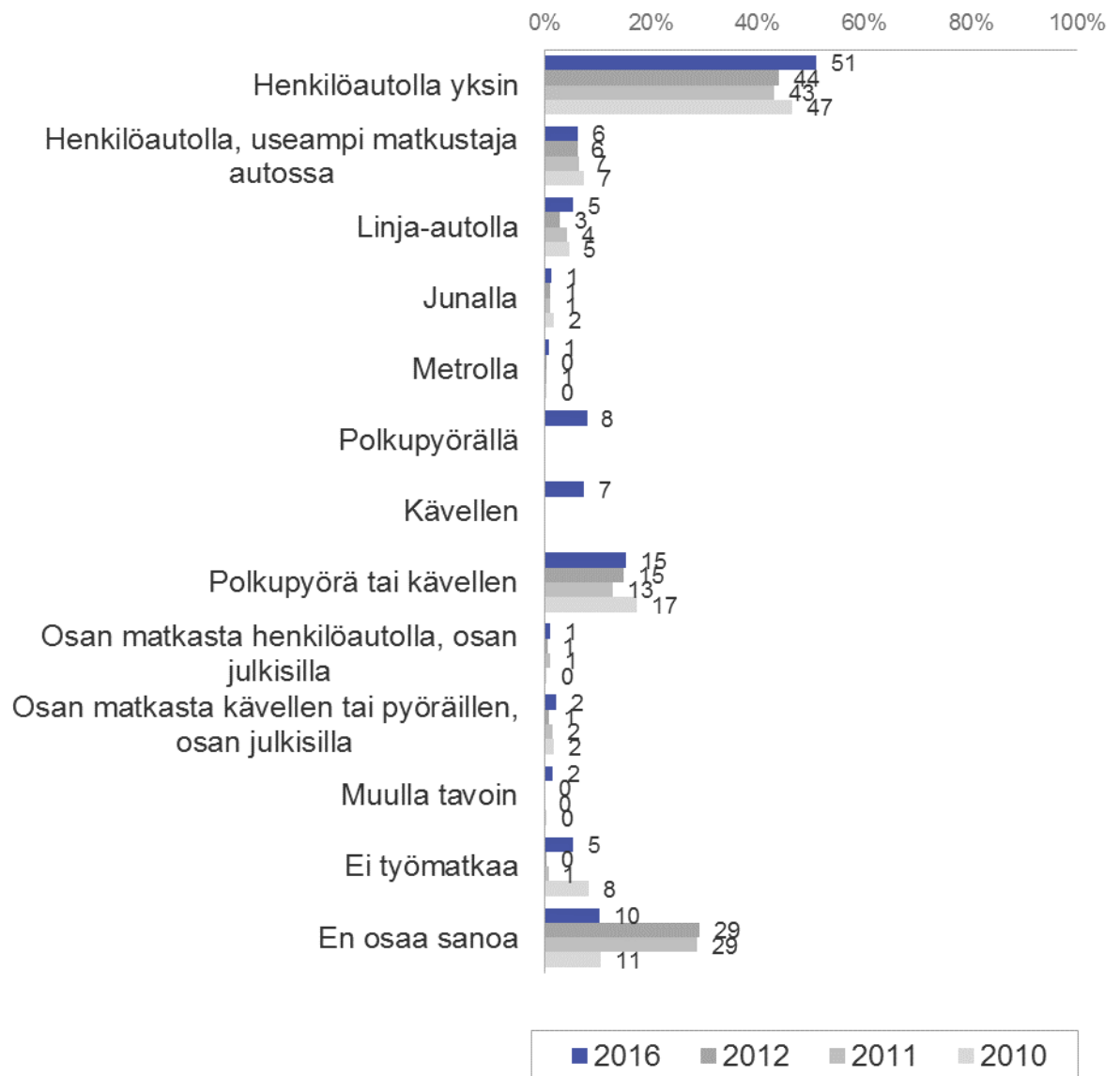


## Kuinka monta ajokortin omistavaa henkilöä taloudessanne on?

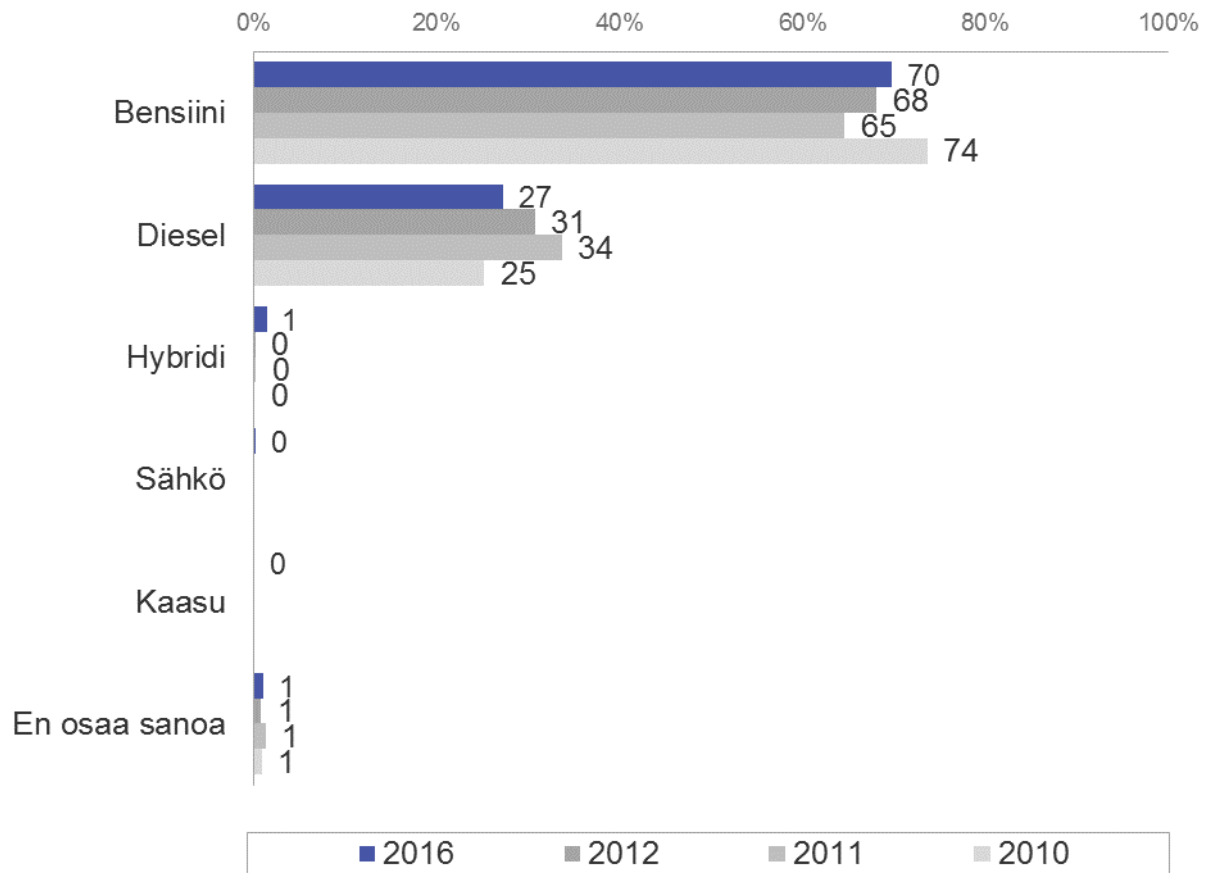


|                                                                      | 2016  | 2012  | 2011  | 2010  |            |
|----------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|------------|
| Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkasi pituudeltaan? (km) | 29,3  | 34,9  | 36,7  | 32,8  | km         |
| Millainen on päivittäinen edestakainen työmatkasi kestoaltaan? (min) | 35,0  | 37,5  | 39,9  | 36,2  | minuuttia  |
| Kuinka monta kilometriä ajat vuodessa?                               | 16857 | 19700 | 25832 | 18911 | km         |
| Paljonko arvioisit oman auton kulutuksen olevan?                     | 6,5   | 7,2   | 6,9   | 7,4   | l / 100 km |

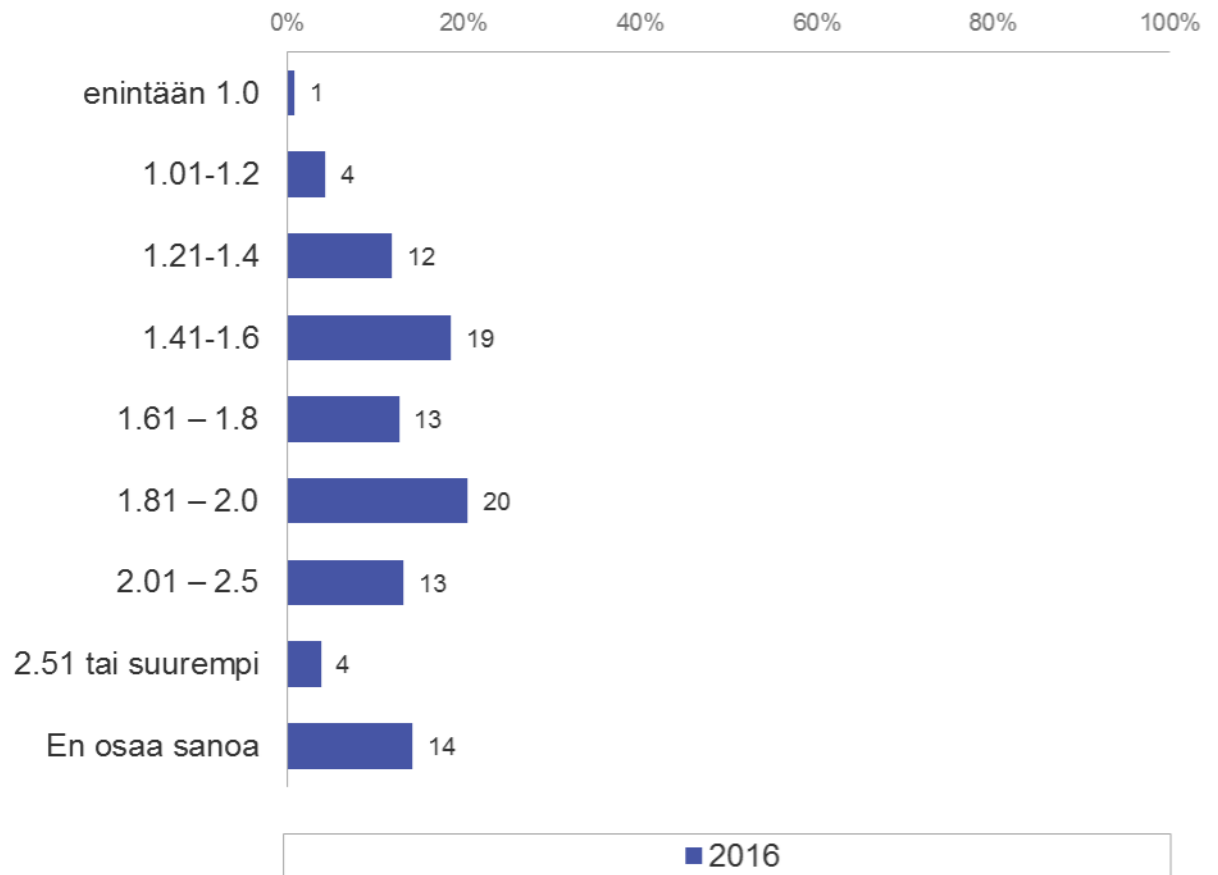
## Miten yleensä kuljet työmatkasi?



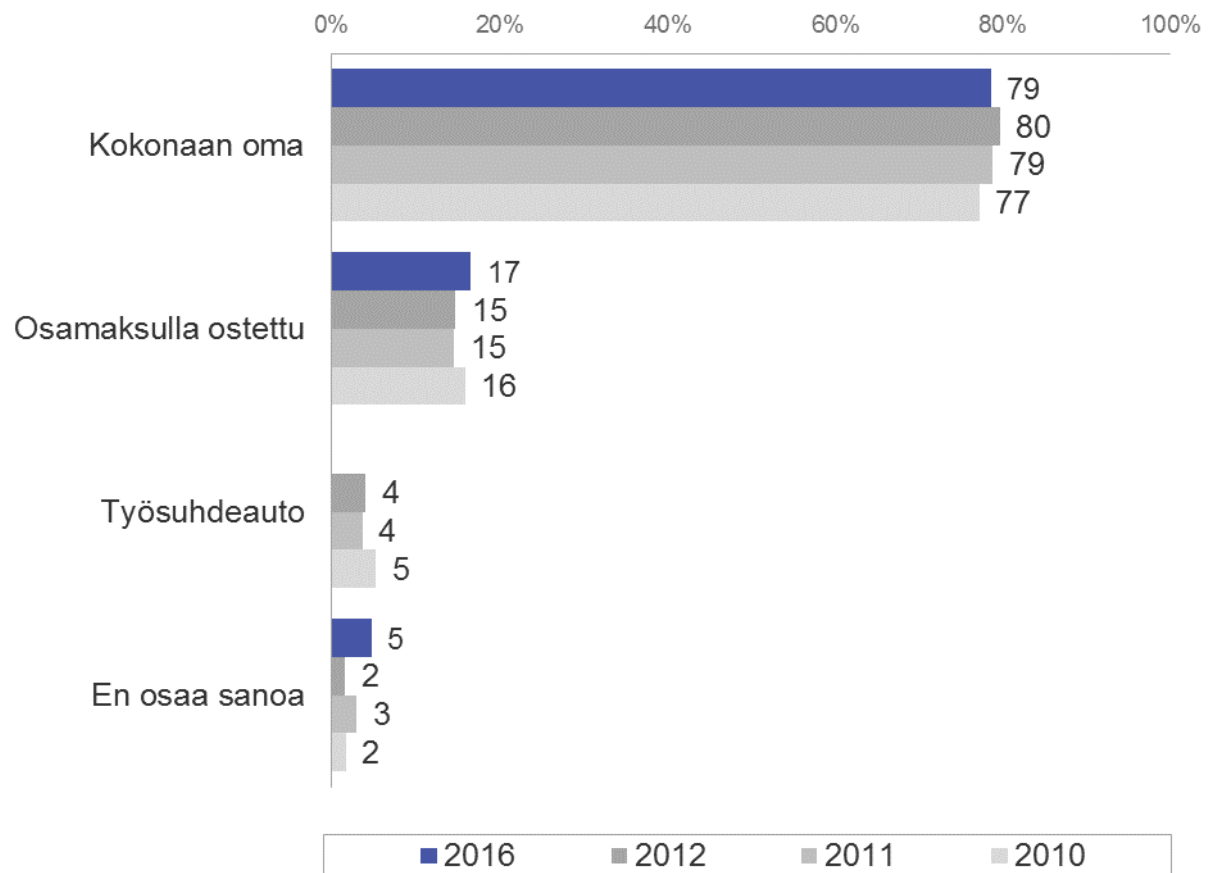
# Mikä on eniten käyttämäsi auton polttoaine?



### Mikä on eniten käyttämäsi auton moottorin tilavuus? (litraa)

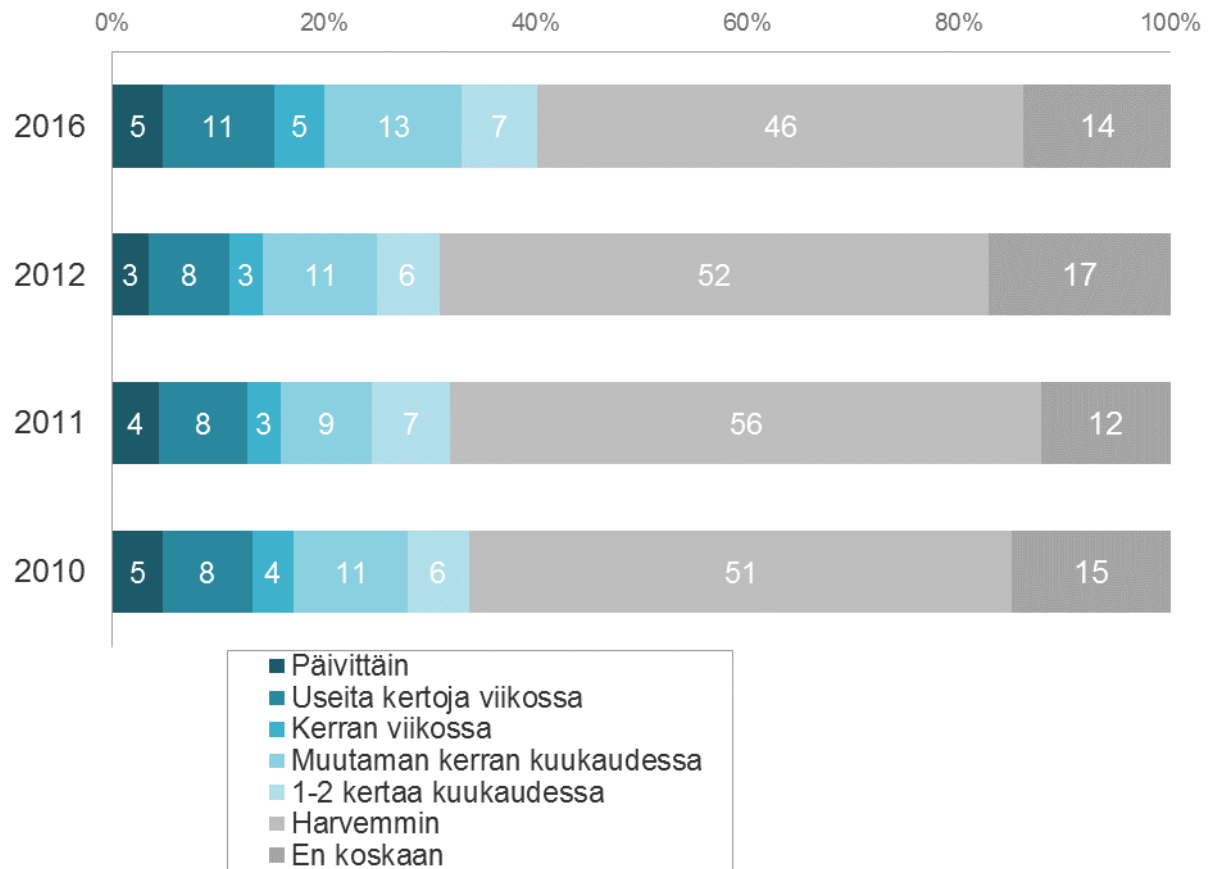


## Onko ajoneuvosi...





## Paljonko/kuinka usein käytät joukkoliikennettä?



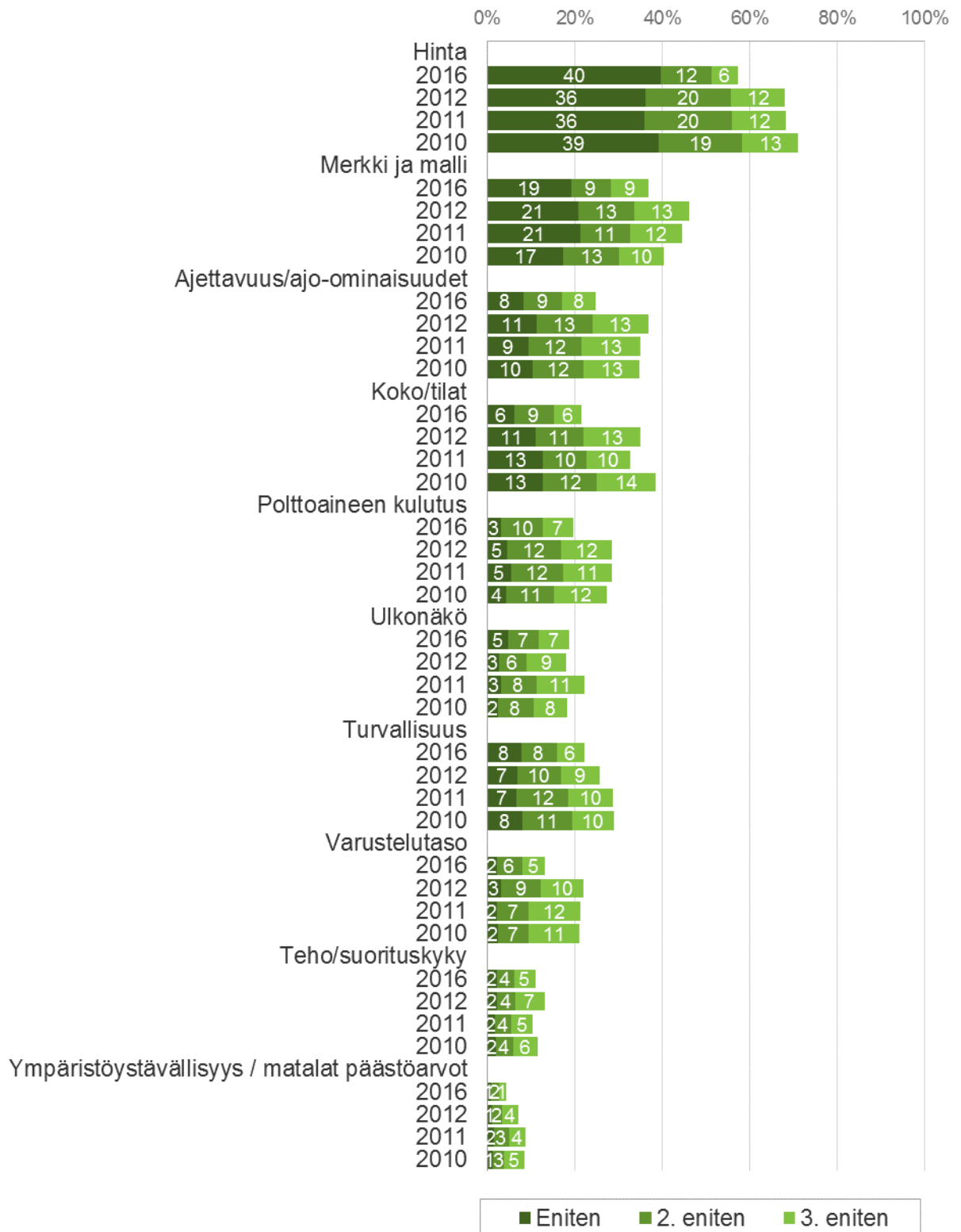
## 5 Auton valintaan liittyvät tekijät

Hinta on selkeästi tärkein auton valintaan liittyvä asia. Se oli sitä jo vuonna 2010, ja on nyt hieman tärkeämpi kuin vuonna 2012. Tällä hetkellä 40 prosenttia vastaajista uskoo sen vaikuttavan eniten valintaan.

Merkki ja malli nousevat seuraavaksi tärkeimmäksi, kun tarkastellaan eniten vaikuttavia asioita. Kolmantena tulee ajettavuus ja ajo-ominaisuudet, ja sen jälkeen auton koko ja tilat. Nämä kaksi asiaa ovat vaihtaneet keskenään paikkaa vuodesta 2012, mutta niiden erot ovat keskenään hyvin pienet. Polttoaineen kulutuksen merkitys valintatekijänä on laskenut edelleen.

Miehillä autonvalinnassa korostuivat naisia enemmän ulkonäkö ja varustelutaso. Naisilla vaikutti turvallisuus jonkin verran enemmän kuin miehillä. Hinta merkitsee eniten nuorimmille, eli 18-34 -vuotiaille, samoin ulkonäkö. Yli 60 -vuotiaille turvallisuudella on suuri merkitys, mutta myös merkki ja malli kiinnostavat. Mitä enemmän taloudessa on perheenjäseniä, sitä merkittävämpään rooliin auton koko ja tilat nousevat valintatilanteessa. Yksin asuvat mutta myös suuret perheet (perheenjäseniä 5 tai enemmän) korostavat keskimääräistä enemmän auton hintaa.

## Ominaisuuksien vaikutus auton valinnassa



## 6 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 veroja lukuunottamatta ovat laskeneet vuodesta 2012. Vastaajajoukon keskimääräinen polttoaineiden kuukausikustannus on 167 € eli 39 euroa alempi kuin vuonna 2012. Toisaalta sekä sopivana pidetty että tietynlainen ”kipurajakustannuskin” arvioitiin nyt hieman alhaisemmaksi kuin vuonna 2012. Saman voi todeta vakuutusmaksuista.

Vastaajien arvioimat maksetut verot ja käsitys sopivasta veron määrästä ovat nousseet. Myös arviot maksimiverosta ovat nyt vuotta 2012 korkeammat. Osamaksuja ollaan valmiita maksamaan jonkin verran vähemmän kuin aiemmin, samalla, kun vastaajien arvio maksamistaan osamaksuista on laskenut. Huoltojen ja varaosien suhteen sekä todelliset että sopivina pidetyt kulut ovat pienentyneet, mutta maksimihinta arvioidaan korkeammaksi kuin aiemmin.

Naisten arviot autoilun nykyisistä, sopivista sekä myös maksimikustannuksista ovat jonkin verran miesten arvioita matalammat muiden paitsi nykyisten ja sopivien verojen ja osamaksujen sekä maksimi osamaksujen suhteen.

| Kustannukset €<br>Muutos 2012 vs. 2016 | Nykyiset    |             | Sopivat     |             | Maksimi     |             |
|----------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                        | muutos<br>€ | muutos<br>% | muutos<br>€ | muutos<br>% | muutos<br>€ | muutos<br>% |
| Polttoaine /kk                         | -39         | -19%        | -21         | -15%        | -50         | -20%        |
| Vakuutukset /v                         | -31         | -5%         | -18         | -5%         | -32         | -5%         |
| Verot /v                               | 55          | 21%         | 33          | 23%         | 45          | 17%         |
| Osamaksut /kk                          | -71         | -23%        | -56         | -22%        | -72         | -20%        |
| Huollot ja varaosat /v                 | -99         | -19%        | -31         | -9%         | 69          | 11%         |

| Kustannukset €         | Nykyiset |      |      |      | Sopivat |      |      |      | Maksimi |      |      |      |
|------------------------|----------|------|------|------|---------|------|------|------|---------|------|------|------|
|                        | 2016     | 2012 | 2011 | 2010 | 2016    | 2012 | 2011 | 2010 | 2016    | 2012 | 2011 | 2010 |
| Polttoaine /kk         | 167      | 206  | 196  | 154  | 120     | 141  | 135  | 123  | 202     | 252  | 236  | 200  |
| Vakuutukset /v         | 546      | 577  | 554  | 522  | 346     | 364  | 352  | 320  | 552     | 584  | 571  | 550  |
| Verot /v               | 321      | 265  | 303  | 255  | 177     | 144  | 170  | 142  | 307     | 261  | 303  | 272  |
| Osamaksut /kk          | 244      | 315  | 361  | 342  | 203     | 259  | 254  | 230  | 283     | 355  | 405  | 328  |
| Huollot ja varaosat /v | 431      | 530  | 516  | 466  | 299     | 330  | 343  | 301  | 716     | 647  | 655  | 632  |

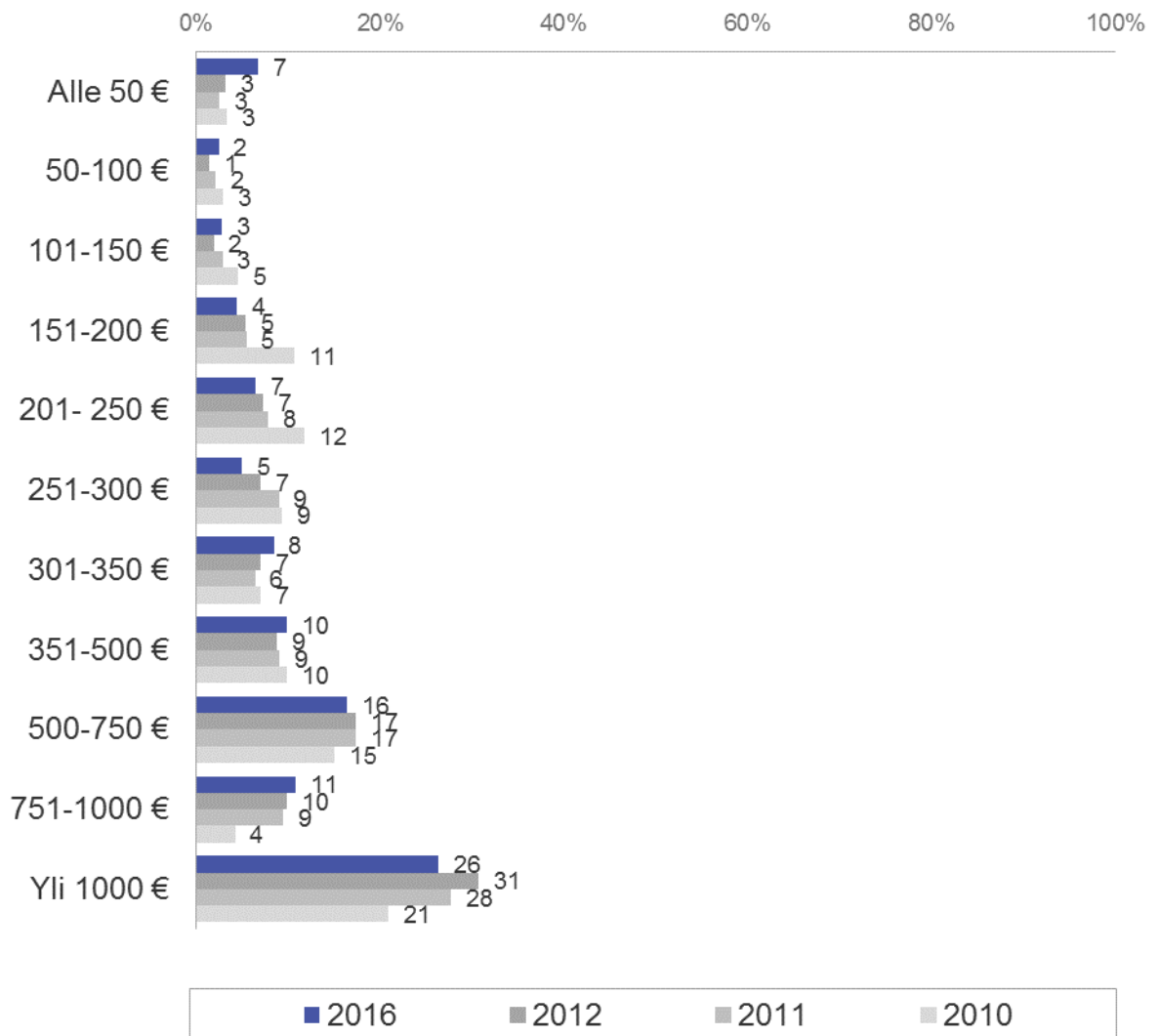
## 7 Autoilun ympäristöystävällisyyteen liittyvät tekijät

Sellainen ajoneuvoveron vuotuinen määrä, missä autoilijat alkavat harkita yksityisautoilusta luopumista, on hieman laskenut, mutta muutos on virhemarginaalin sisällä.

Autoilijoista edelleen yli puolet (53 %) on valmiita maksamaan ajoneuvoveroa jopa yli 500 € vuositasolla ennen kuin edes harkitsee autoilusta luopumista.

Yksityisautoiluun vaikuttavassa ajoneuvoveron määrässä on pieni ero sukupuolen suhteen. Yhteensä 31 prosenttia miehistä maksaisi yli 1000 euroa vuodessa ajoneuvoveroa ennen kuin luopuisi yksityisautoilusta. Naisia vastaavaan ryhmään kuuluu 22 prosenttia.

**Kuinka paljon ajoneuvoveron pitäisi olla, että se vaikuttaisi sinun autoiluusi. Toisin sanoen mikä on se ajoneuvoveron vuotuinen määrä, että harkitsisit yksityisautoilusta luopumista?**



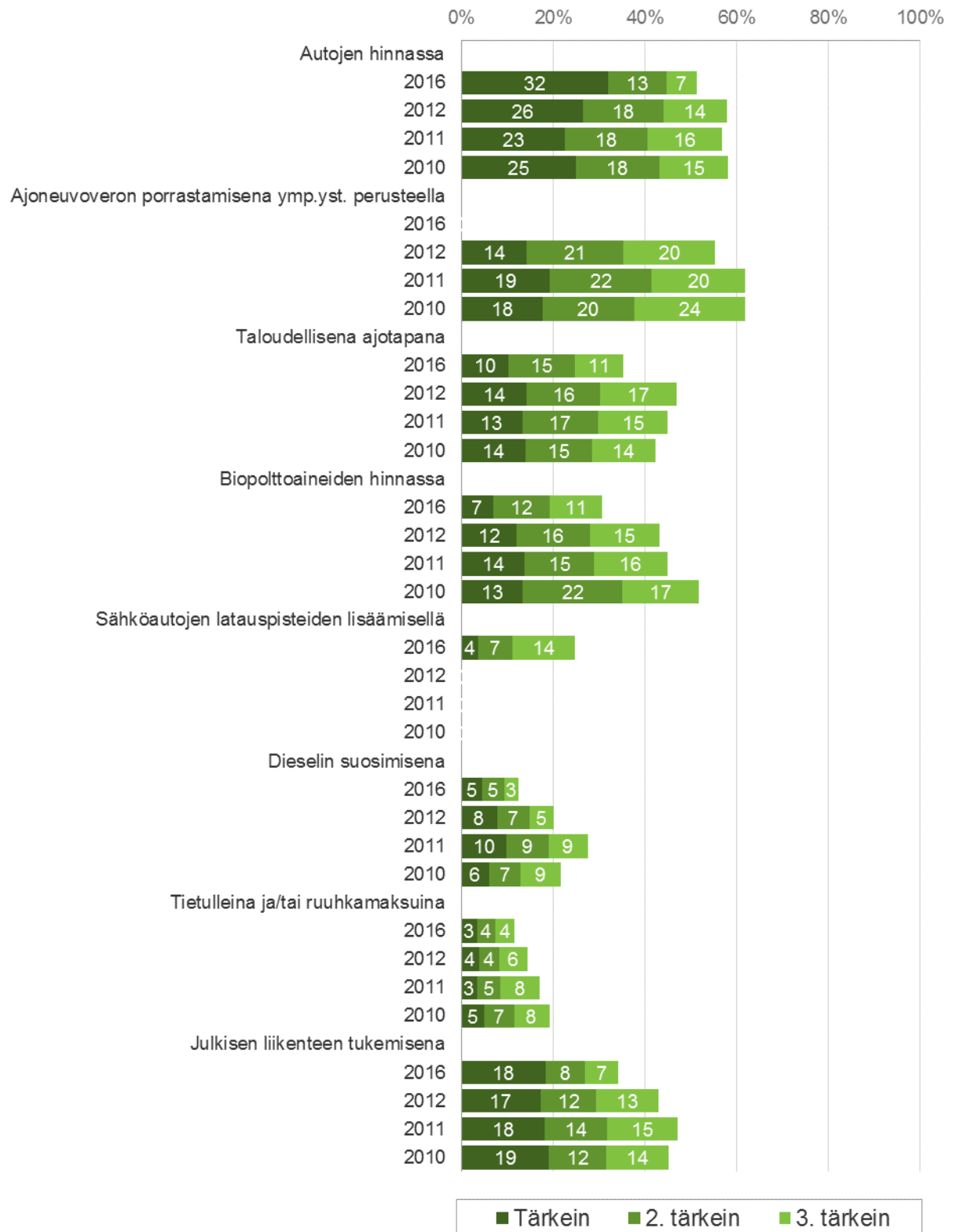
**Ympäristöystävällisyyden huomioonottaminen**

Autoilijoiden mielestä ympäristöystävällisyys tulisi ottaa huomioon ensisijaisesti autojen hinnassa.

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

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

## Missä autoilun ympäristöystävällisyys tulisi ottaa huomioon?



## 8 Polttoaineiden hinta ja vaikutus ajosuoritteeseen

Seuraavissa taulukossa on esitetty polttoaineen litrahinta, joka vaikuttaisi ajosuoritteeseen. Jos polttoaine maksaisi 2,26 € litralta, autoilijat alkaisivat vähentää yksityisautoiluaan. Muutosta vuoteen 2012 on noin -44 senttiä/l. Ajosuoritetta kasvattava litrahinta puolestaan olisi 0,99 € litralta. Se on noin 38 senttiä matalampi kuin vuonna 2012.

Sopiva bensiinin litrahinta on nyt 1,14 euroa, kun se vuonna 2012 oli 1,23 euroa. Autoilijoiden mielestä sopiva litrahinta on siis laskenut hieman. Dieselille sopiva litrahinta on 0,99 euroa. Vuosi sitten vastaava summa oli 1,15 euroa. Sopivana pidettävä diesellitran hinta on siis laskenut 16 senttiä.

|                                                                                   | 2016 | 2012 | 2011 | 2010 |               |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|---------------|
| Kuinka paljon polttoaineen pitäisi maksaa litralta, että ajosuoritteesi alenisi?  | 226  | 270  | 248  | 239  | senttiä       |
| Kuinka paljon polttoaineen pitäisi maksaa litralta, että ajosuoritteesi kasvaisi? | 99   | 137  | 120  | 115  | senttiä       |
| Mikä olisi mielestäsi sopiva hinta bensalle?                                      | 114  | 123  | 121  | 106  | senttiä/litra |
| Mikä olisi mielestäsi sopiva hinta dieselille?                                    | 99   | 115  | 97   | 82   | senttiä/litra |

## 9 Auton mainonta ja ympäristöystävällisyys

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

Hinta on edelleen selvästi tärkein tekijä vastaajien näkökulmasta, sen merkitys on pysynyt käytännössä samana verrattuna vuoteen 2012. Ympäristöystävällisyys / matalat päästöarvot eivät herätä juuri kiinnostusta mainonnassa, eivät myöskään teho / suorituskyky, varustelutaso tai koko/tilat.

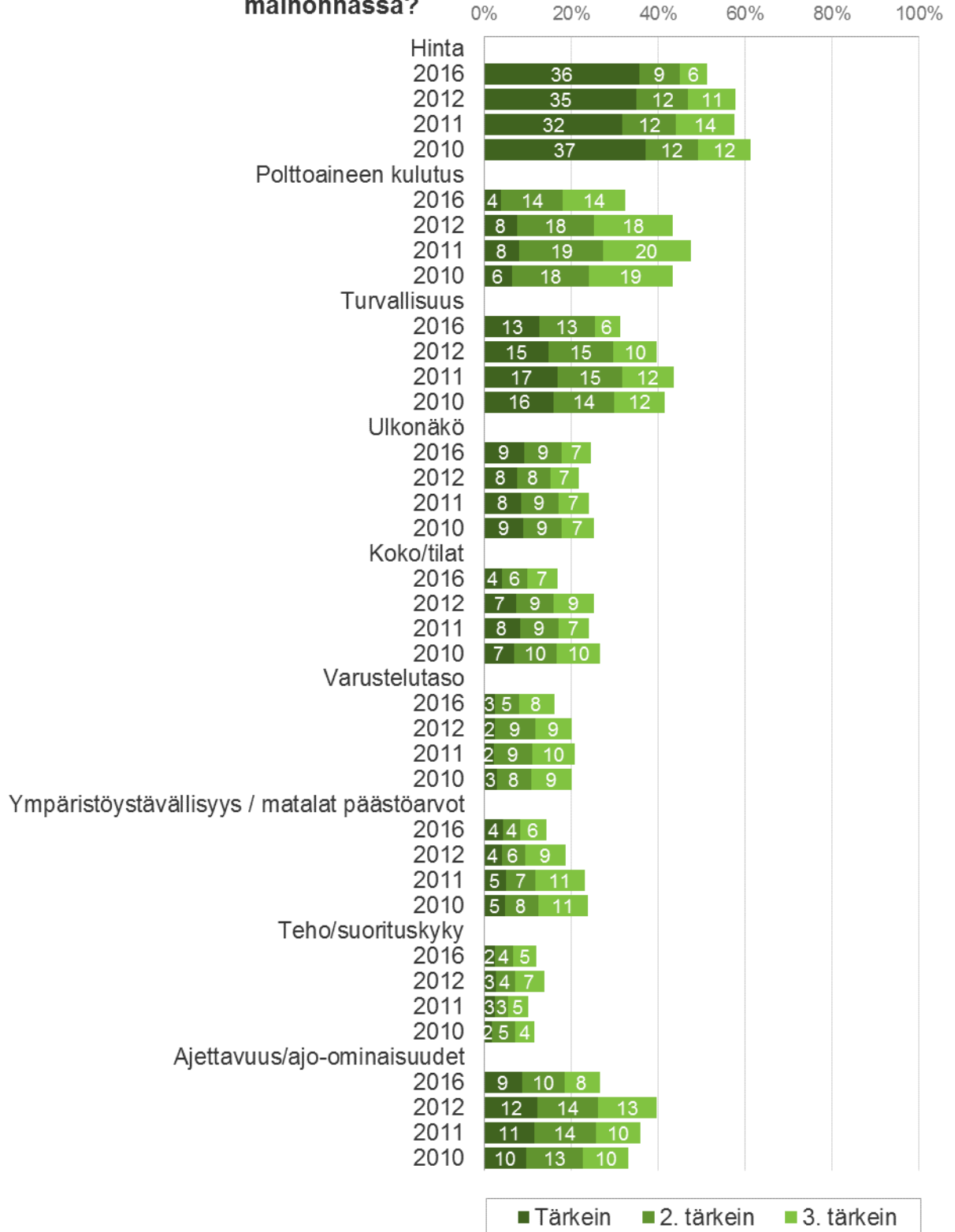
Automainonnassa käytetty CO<sub>2</sub> – lyhenne tuo vajaalle kolmannekselle mieleen vähäpäästöisyyden. Vain hieman harvemmälle lyhenne kertoo ympäristöystävällisyydestä. Tulosten perusteella vaikuttaa siltä, että vuodesta 2012 CO<sub>2</sub> – lyhenteen tuntemus on parantunut autoilijoiden keskuudessa huomattavasti.

Ympäristöystävällisyyttä mainostaneiden automerkkien muistaminen on vähentynyt entisestään. Vain 17 prosenttia vastanneista muisti mitään mainontaa. Yhden merkin mainontaa muisti kymmenesosa, 7 prosentin kertoessa havainneensa

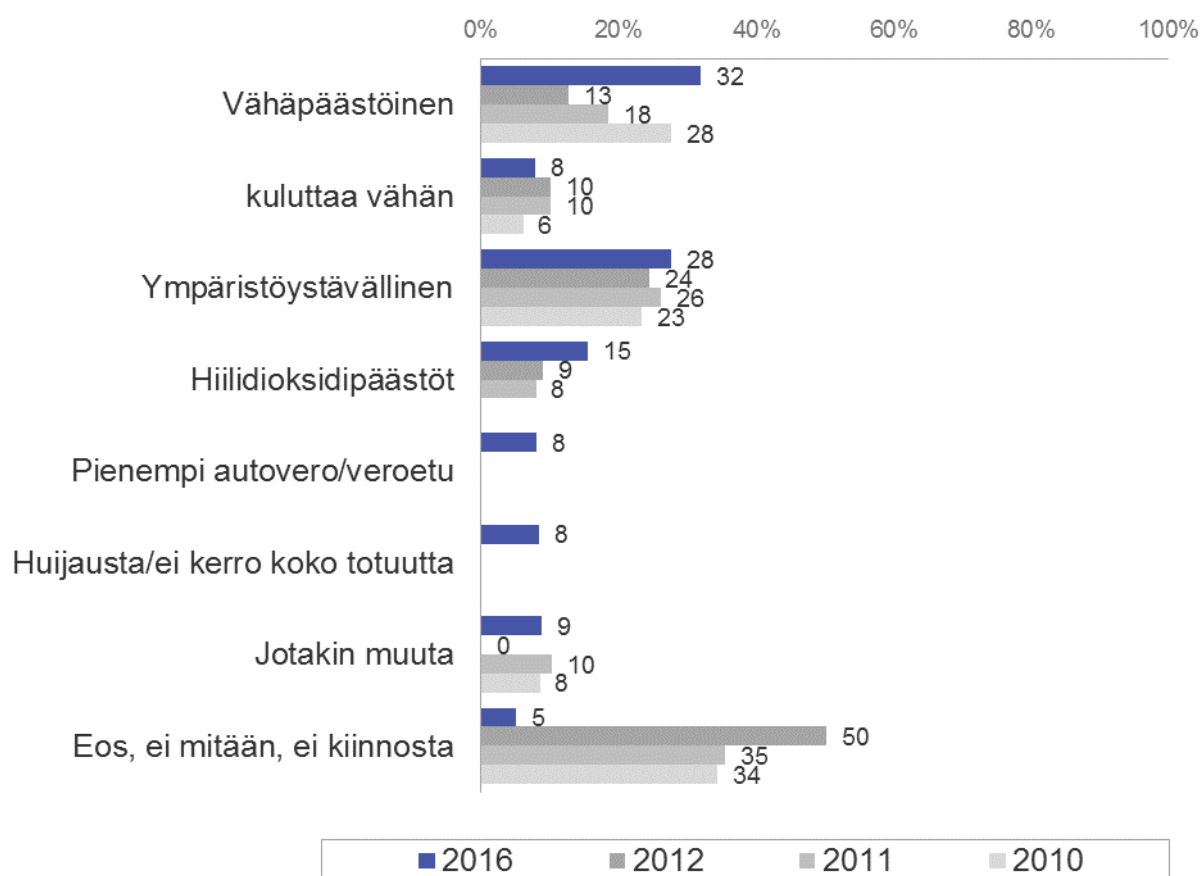


useamman automerkin ympäristöystävällisyyttä korostavaa mainontaa. Automainonnassa vastaajat toivovat erityisesti hinnan korostamista.

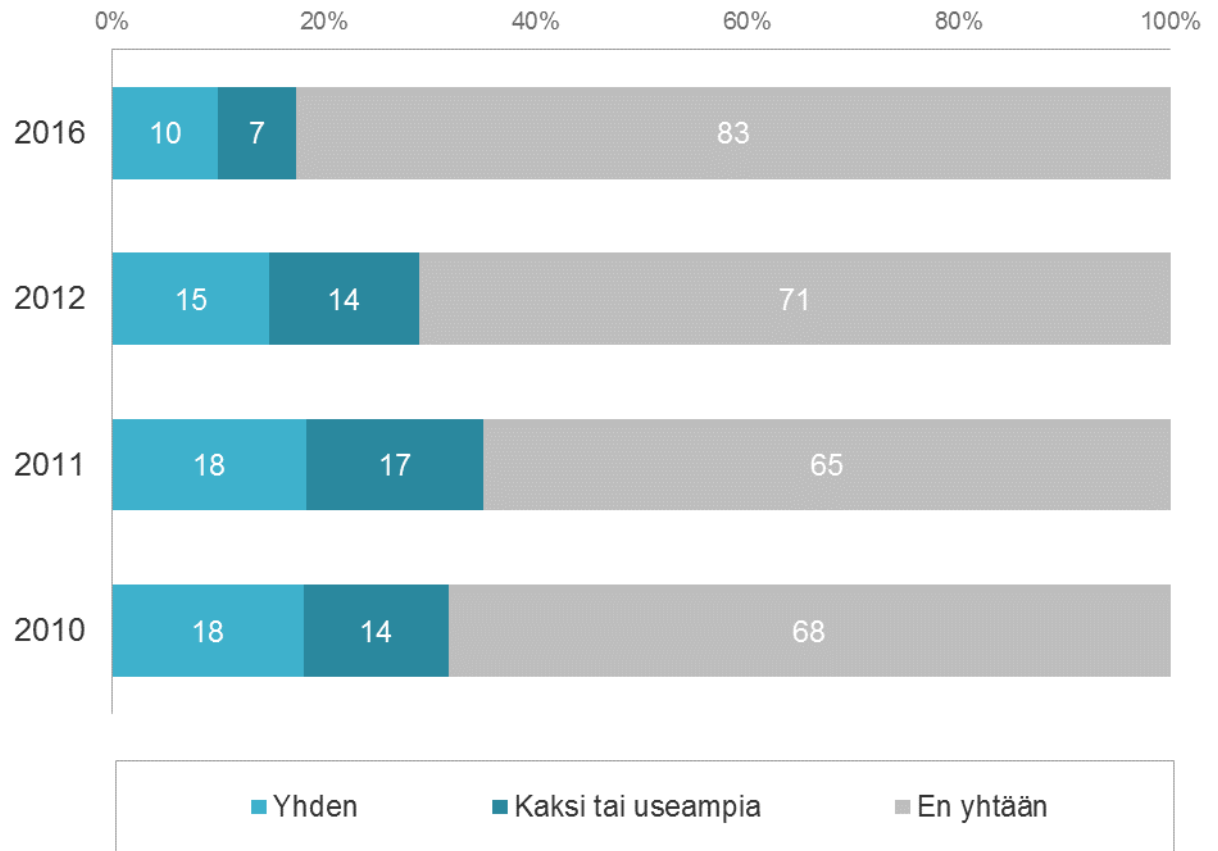
**Mikä on mielestänne tärkeintä ja kiinnostavinta autojen mainonnassa?**



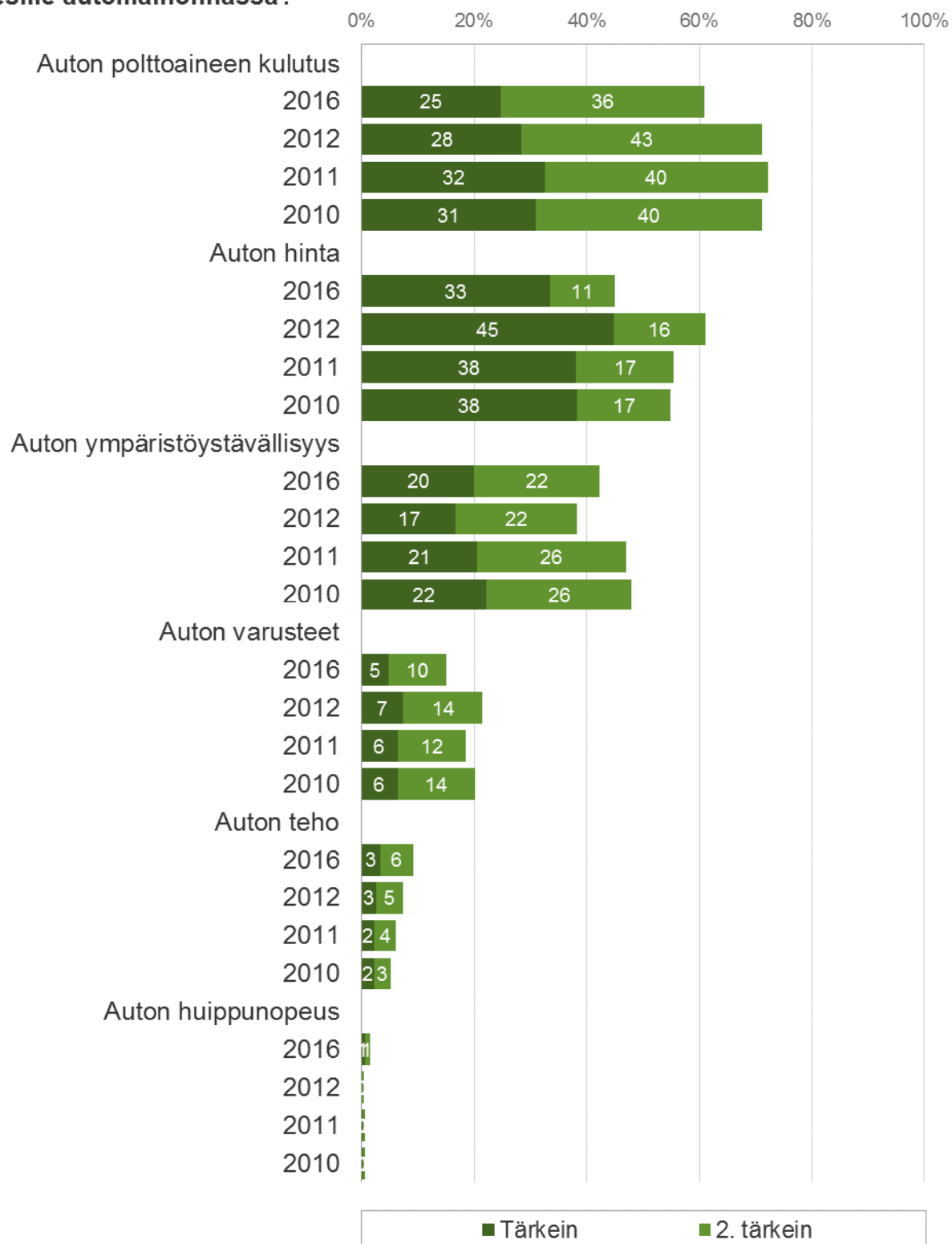
## Mitä automainonnassa käytetty matala CO2-arvo kertoo



# **Kuinka monta ympäristöystävällisyyttä mainostaneen automerkin mainontaa muistat?**



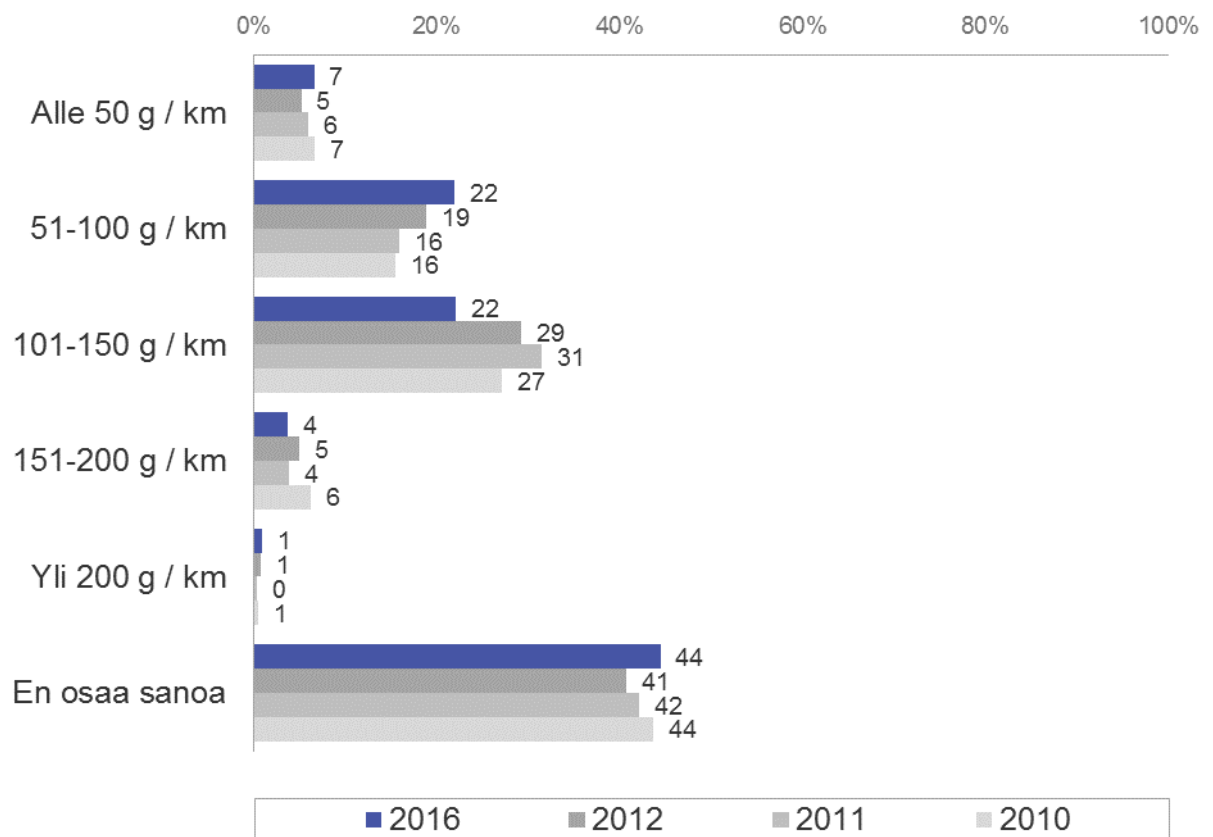
**Mitä seuraavista asioista pitäisi mielestäsi tuoda enemmän esille automainonnassa?**



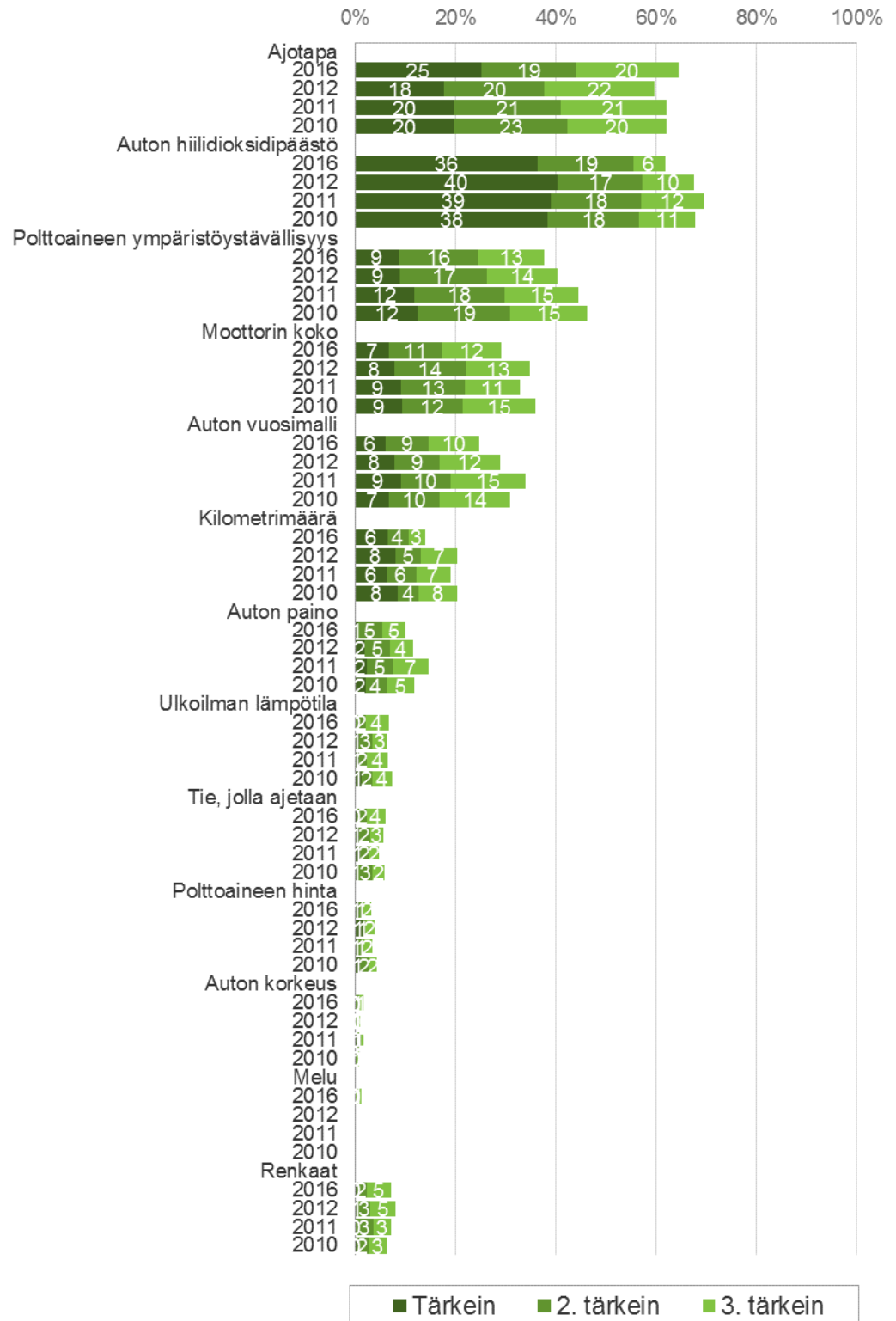
## 10 Auton kulutus ja ympäristöystävällisyys

Noin joka toinen vastaaja arvioi tavallisen ”ympäristöystävällisen” perheauton päästävän hiilidioksidia enintään 150 g/kilometri. Päästömääriä koskevat arviot ovat likimain aiemmalla tasolla vaikkakin hieman useampi on nyt arvioinut päästöt 51 - 100 g/km välille, ja toisaalta hieman harvempi 101 – 150 g/km välille. Myös arviot ympäristöystävällisyyteen vaikuttavista seikoista ovat pysyneet koko lailla entisen kaltaisina. Vain auton ajotavalla arvioidaan nyt olevan enemmän merkitystä. Auton hiilidioksidipäästön merkitys on laskenut aiemmasta.

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



### Mitkä 3 seuraavista tekijöistä vaikuttaa eniten autoilun ympäristöystävällisyyteen?



## 11 Valmius ympäristöystävällisempään autoiluun

Autoilijoiden valmius tehdä jotakin pienentääkseen autoilunsa ympäristökuormitusta on hieman parantunut.

Heistä moni on edelleen hyvin valmis hankkimaan ympäristöystävällisen / vähän kuluttavan auton. Vastaajista kuitenkin suurempi osa nyt kuin vuonna 2012 olisi valmis muuttamaan ajotapaansa taloudellisemmaksi ja jopa osallistumaan taloudellisemman ajotavan kurssille. Myös autoilun vähentäminen ja joukkoliikenteen käytön lisääminen ovat kasvattaneet suosiotaan.

Asenne joukkoliikennettä kohtaan on jonkin verran parantunut. Enää noin neljännes vastaajista ilmoittaa, ettei siirtyisi sen käyttäjäksi mistään hinnasta, kun vuonna 2012 tätä mieltä oli vielä kolmannes.

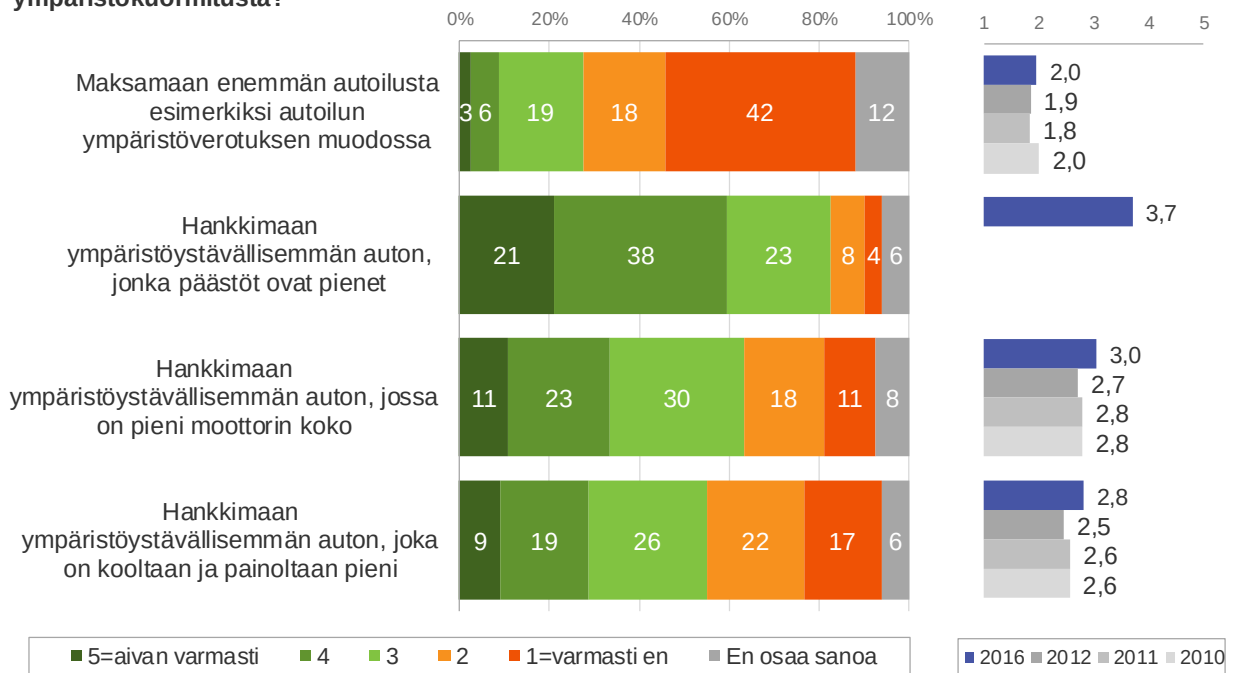
Naiset olisivat miehiä kiinnostuneempia muuttamaan ajotapaansa taloudellisemmaksi sekä käyttämään joukkoliikennettä. Myös autoilun vähentämiseen naisilla on hieman pienempi kynnys. Miehistä suurempi osa kuin naisista on sitä mieltä, ettei siirtyisi käyttämään joukkoliikennettä mistään hinnasta.

Julkisen liikenteen käytön esteiksi koetaan julkisen liikenteen aikataulut ja linjat. Työaikojen vaikutus näyttää pienentyneen verrattuna aiempaan.

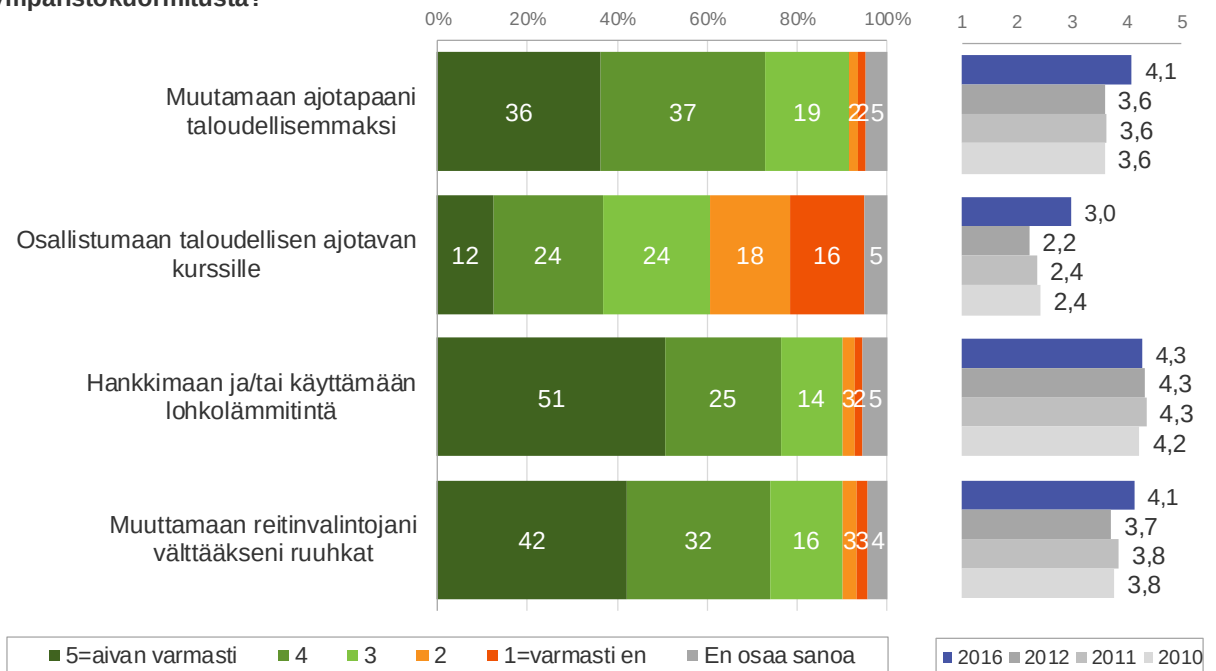
Jo lähemmäs kolmannes autoilijoista on harkinnut ympäristöystävällisemmän auton hankintaa verrattuna reiluun kymmenesosaan vuonna 2012. Joka kymmenes voisi harkita ympäristöystävällisemmän ajoneuvon hankintaa, jos sen hinta olisi alempi kuin vastaavassa muussa ajoneuvossa. Toisaalta lähes puolet (48 %) olisi valmis maksamaan saman verran niin ympäristöystävällisemmästä kuin muustakin ajoneuvosta.

Hiilidioksidipäästöihin perustuva sopiva ajoneuvoveron määrä arvioidaan vuoden 2012 tasoa korkeammalle kaikissa muissa paitsi 100 g/km luokassa.

**Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?**

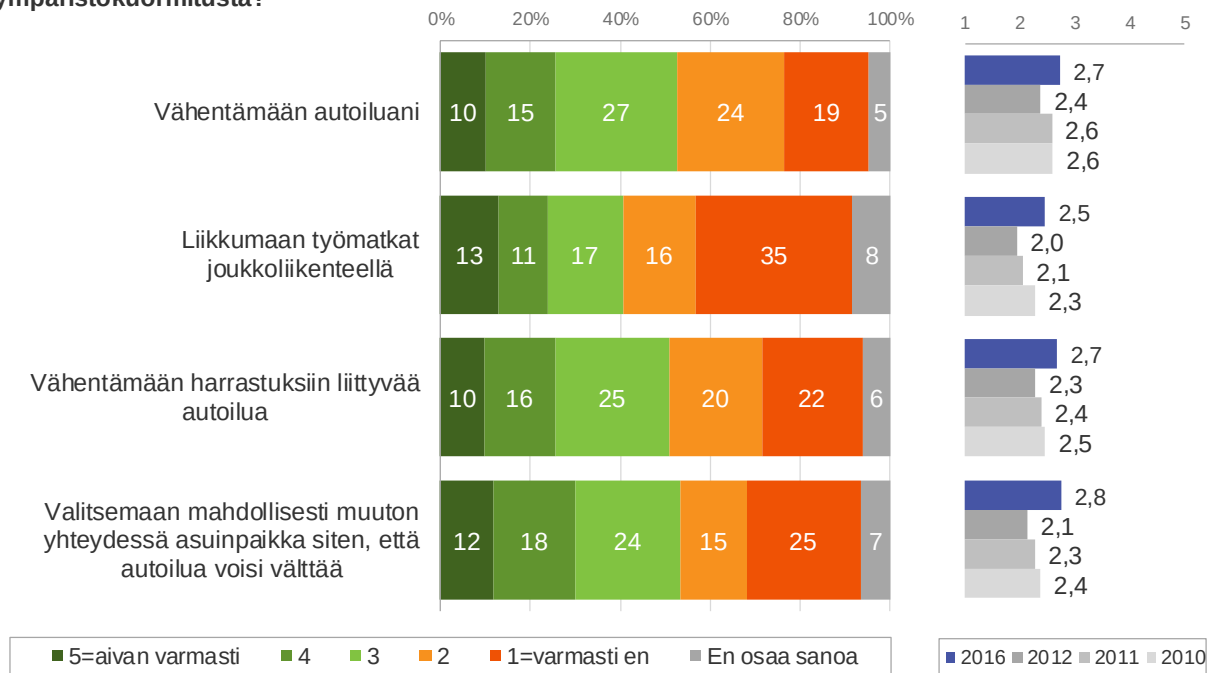


**Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?**

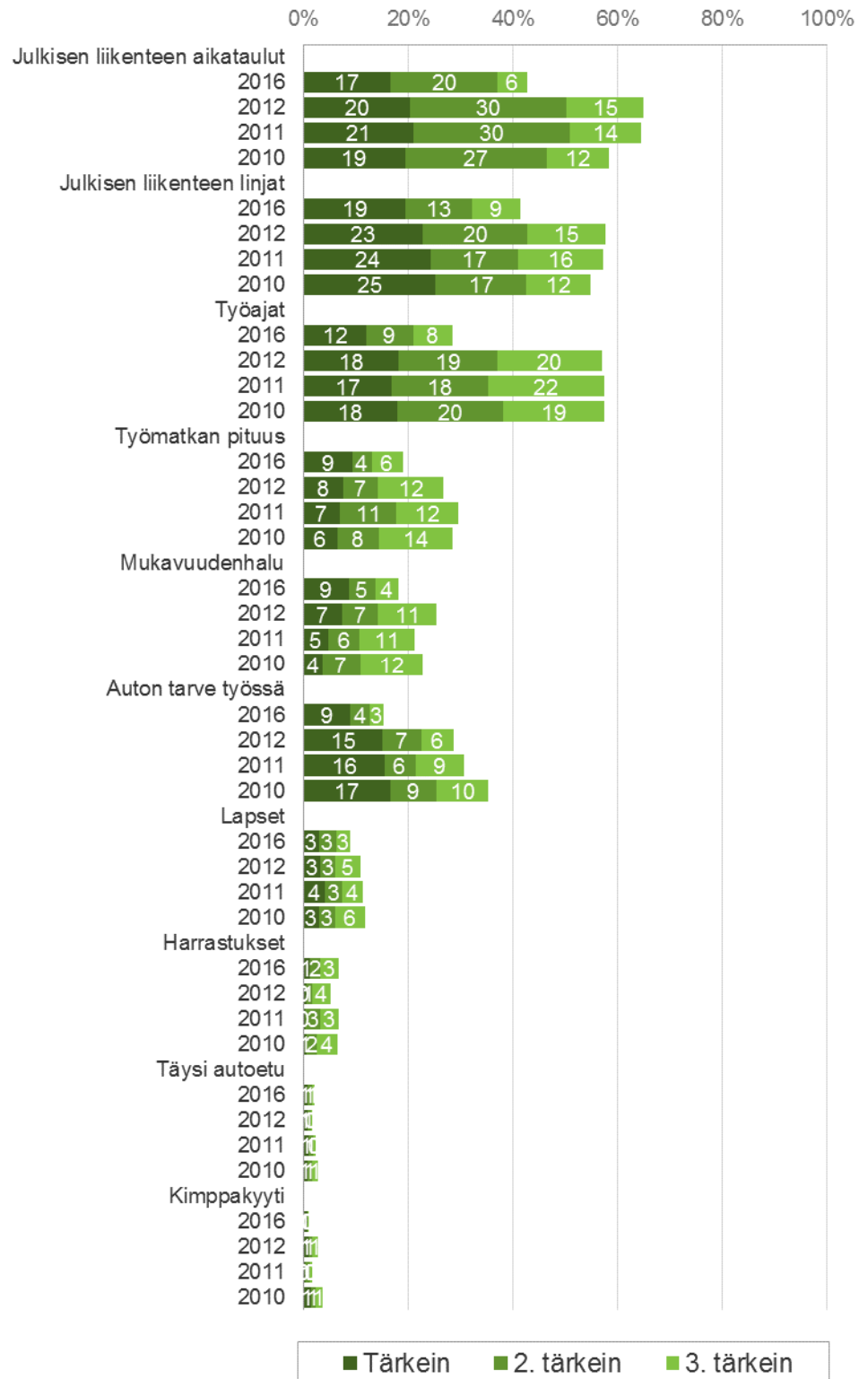




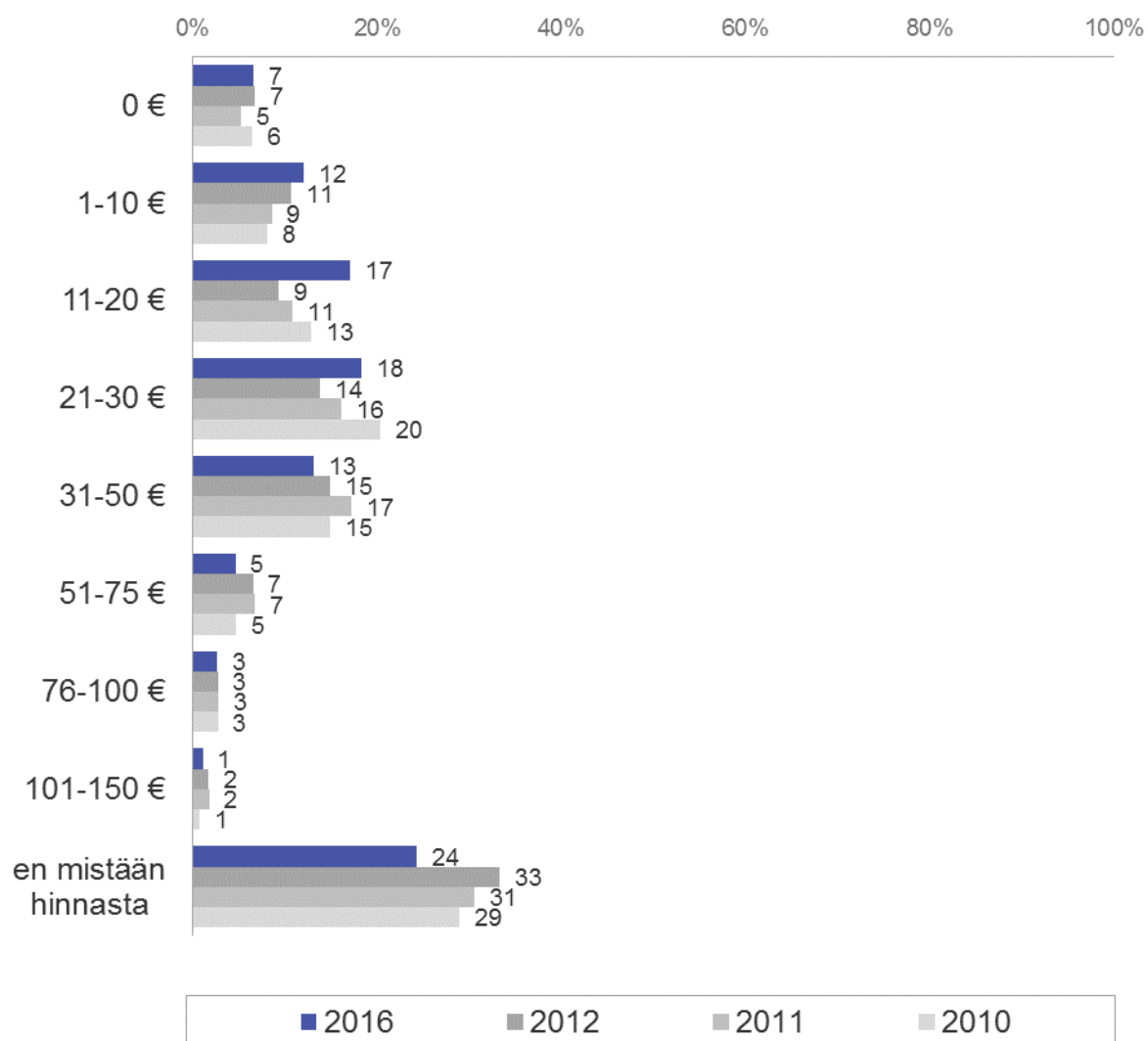
**Mitä olisit valmis itse tekemään pienentääksesi autoilun ympäristökuormitusta?**



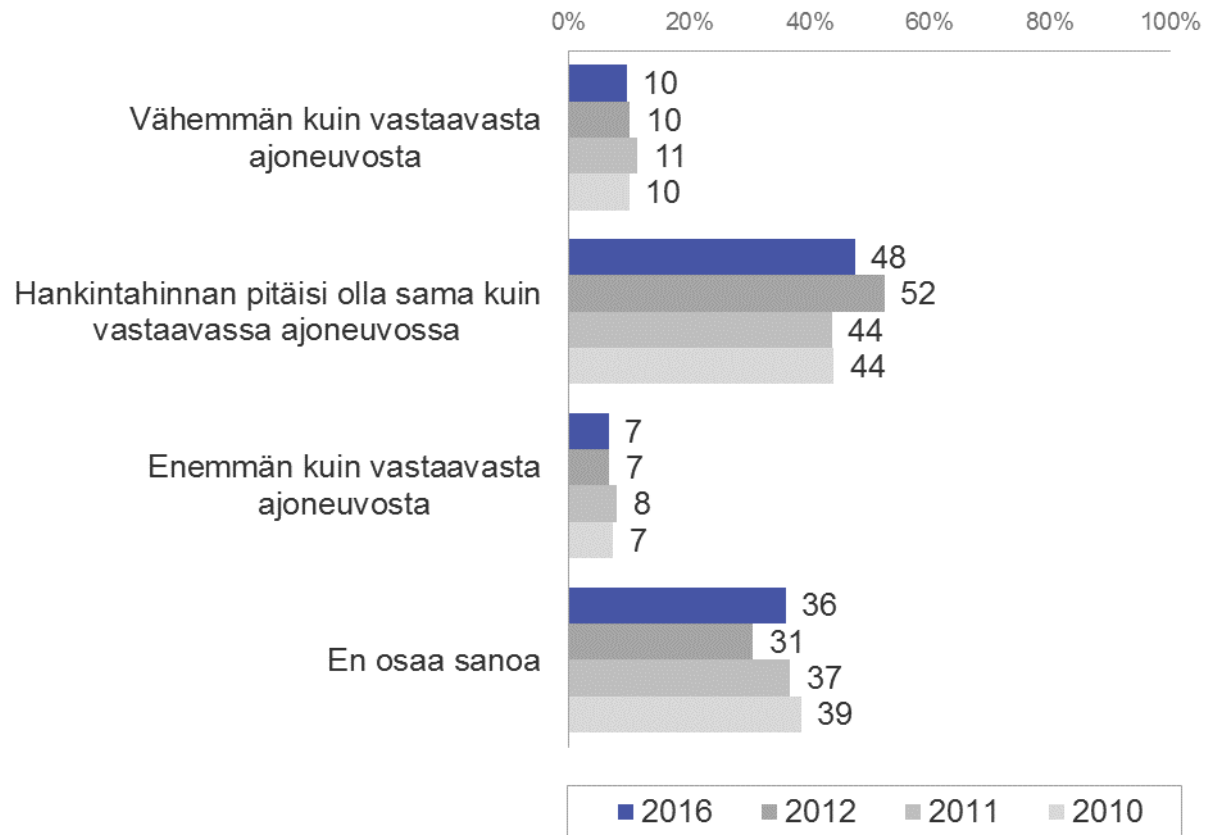
## Mikä estää tällä hetkellä joukkoliikenteen käytön?



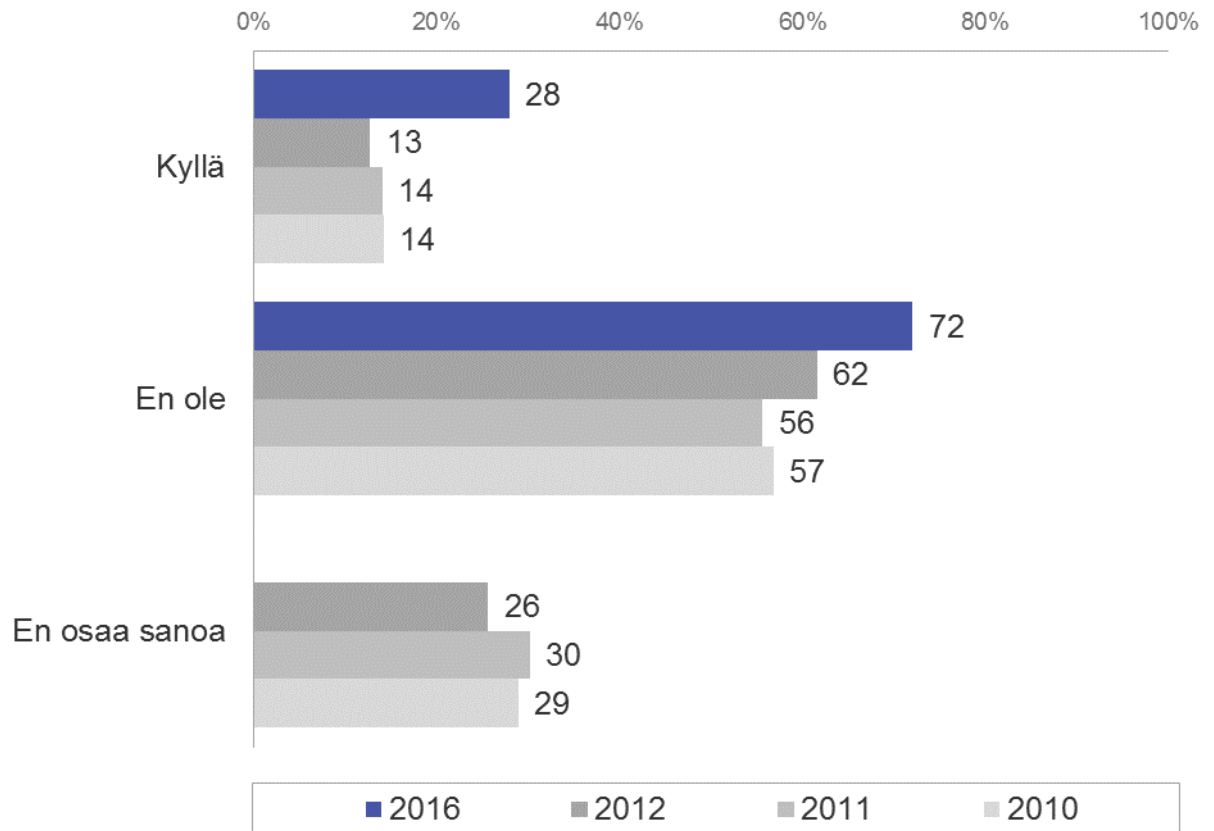
**Paljonko pitäisi joukkoliikenteen maksaa kuukaudessa, että siirtyisit työmatkoissa pääsääntöisesti käyttämään joukkoliikennettä?**



# Olisitko valmis maksamaan ympäristöystävällisemmästä ajoneuvosta...



**Oletko harkinnut ympäristöystävällisemmän auton esimerkiksi hybridi-, sähkö tai maakaasuauton hankintaa?**



Paljonko sinun mielestäsi olisi sopiva hiilidioksidipäästöön perustuva ajoneuvoveron suuruus seuraavilla päästöillä?

|               | 100 g/km |        |        |        | 150 g/km |        |        |        |
|---------------|----------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|--------|
|               | 2016     | 2012   | 2011   | 2010   | 2016     | 2012   | 2011   | 2010   |
| alle 20 €     | 20 %     | 25 %   | 28 %   | 22 %   | 12 %     | 7 %    | 8 %    | 6 %    |
| 20-39 €       | 12 %     | 8 %    | 9 %    | 9 %    | 11 %     | 12 %   | 16 %   | 12 %   |
| 40-59 €       | 9 %      | 10 %   | 11 %   | 11 %   | 9 %      | 8 %    | 7 %    | 9 %    |
| 60-79 €       | 4 %      | 5 %    | 5 %    | 7 %    | 7 %      | 8 %    | 10 %   | 9 %    |
| 80 – 99 €     | 4 %      | 4 %    | 4 %    | 5 %    | 4 %      | 7 %    | 8 %    | 10 %   |
| 100-149 €     | 5 %      | 4 %    | 3 %    | 2 %    | 6 %      | 8 %    | 8 %    | 9 %    |
| 150-199 €     | 2 %      | 1 %    | 1 %    | 1 %    | 4 %      | 4 %    | 3 %    | 2 %    |
| 200-249 €     | 1 %      | 1 %    | 1 %    | 0 %    | 3 %      | 2 %    | 1 %    | 1 %    |
| 250-299 €     | 1 %      | 0 %    | 0 %    | 0 %    | 1 %      | 1 %    | 1 %    | 1 %    |
| 300-399 €     | 0 %      | 0 %    | 0 %    | 0 %    | 1 %      | 0 %    | 0 %    | 0 %    |
| 400-500 €     | 0 %      | 0 %    | 0 %    | 0 %    | 0 %      | 0 %    | 0 %    | 0 %    |
| yli 500 €     | 0 %      | 0 %    | 0 %    | 0 %    | 1 %      | 0 %    | 0 %    | 0 %    |
| En osaa sanoa | 42 %     | 42 %   | 38 %   | 42 %   | 42 %     | 42 %   | 38 %   | 42 %   |
| Mediaani      | 20-39€   | 20-39€ | 20-39€ | 20-39€ | 40-59€   | 60-79€ | 60-79€ | 60-79€ |

Paljonko sinun mielestäsi olisi sopiva hiilidioksidipäästöön perustuva ajoneuvoveron suuruus seuraavilla päästöillä?

|               | 200 g/km |        |        |        | 250 g/km |          |          |          |
|---------------|----------|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|
|               | 2016     | 2012   | 2011   | 2010   | 2016     | 2012     | 2011     | 2010     |
| alle 20 €     | 9%       | 6%     | 6%     | 5%     | 9%       | 5%       | 5%       | 4%       |
| 20-39 €       | 6%       | 3%     | 2%     | 2%     | 4%       | 2%       | 2%       | 1%       |
| 40-59 €       | 8%       | 10%    | 13%    | 10%    | 6%       | 2%       | 2%       | 1%       |
| 60-79 €       | 7%       | 4%     | 5%     | 5%     | 6%       | 8%       | 11%      | 8%       |
| 80 – 99 €     | 5%       | 6%     | 8%     | 7%     | 5%       | 3%       | 4%       | 5%       |
| 100-149 €     | 4%       | 8%     | 7%     | 10%    | 5%       | 5%       | 7%       | 6%       |
| 150-199 €     | 5%       | 8%     | 9%     | 9%     | 4%       | 6%       | 6%       | 7%       |
| 200-249 €     | 6%       | 6%     | 5%     | 6%     | 6%       | 6%       | 6%       | 8%       |
| 250-299 €     | 3%       | 3%     | 2%     | 2%     | 5%       | 8%       | 7%       | 6%       |
| 300-399 €     | 2%       | 2%     | 2%     | 1%     | 4%       | 6%       | 5%       | 6%       |
| 400-500 €     | 2%       | 1%     | 1%     | 0%     | 2%       | 4%       | 3%       | 3%       |
| yli 500 €     | 1%       | 1%     | 1%     | 1%     | 3%       | 3%       | 3%       | 2%       |
| En osaa sanoa | 42%      | 42%    | 38%    | 42%    | 42%      | 42%      | 38%      | 42%      |
| Mediaani      | 60-79€   | 80-99€ | 80-99€ | 80-99€ | 80-99€   | 150-199€ | 150-199€ | 150-199€ |

Paljonko sinun mielestäsi olisi sopiva hiilidioksidipäästöön perustuva ajoneuvoveron suuruus seuraavilla päästöillä?

|               | 300 g/km |          |          |          |
|---------------|----------|----------|----------|----------|
|               | 2016     | 2012     | 2011     | 2010     |
| alle 20 €     | 8%       | 5%       | 5%       | 4%       |
| 20-39 €       | 3%       | 1%       | 1%       | 1%       |
| 40-59 €       | 6%       | 2%       | 2%       | 1%       |
| 60-79 €       | 3%       | 1%       | 1%       | 1%       |
| 80 – 99 €     | 4%       | 7%       | 11%      | 8%       |
| 100-149 €     | 6%       | 3%       | 4%       | 5%       |
| 150-199 €     | 5%       | 4%       | 5%       | 5%       |
| 200-249 €     | 3%       | 4%       | 5%       | 4%       |
| 250-299 €     | 4%       | 4%       | 5%       | 7%       |
| 300-399 €     | 6%       | 6%       | 5%       | 5%       |
| 400-500 €     | 4%       | 6%       | 6%       | 5%       |
| yli 500 €     | 8%       | 14%      | 11%      | 11%      |
| En osaa sanoa | 41%      | 42%      | 39%      | 42%      |
| Mediaani      | 100-149€ | 200-249€ | 200-249€ | 200-249€ |

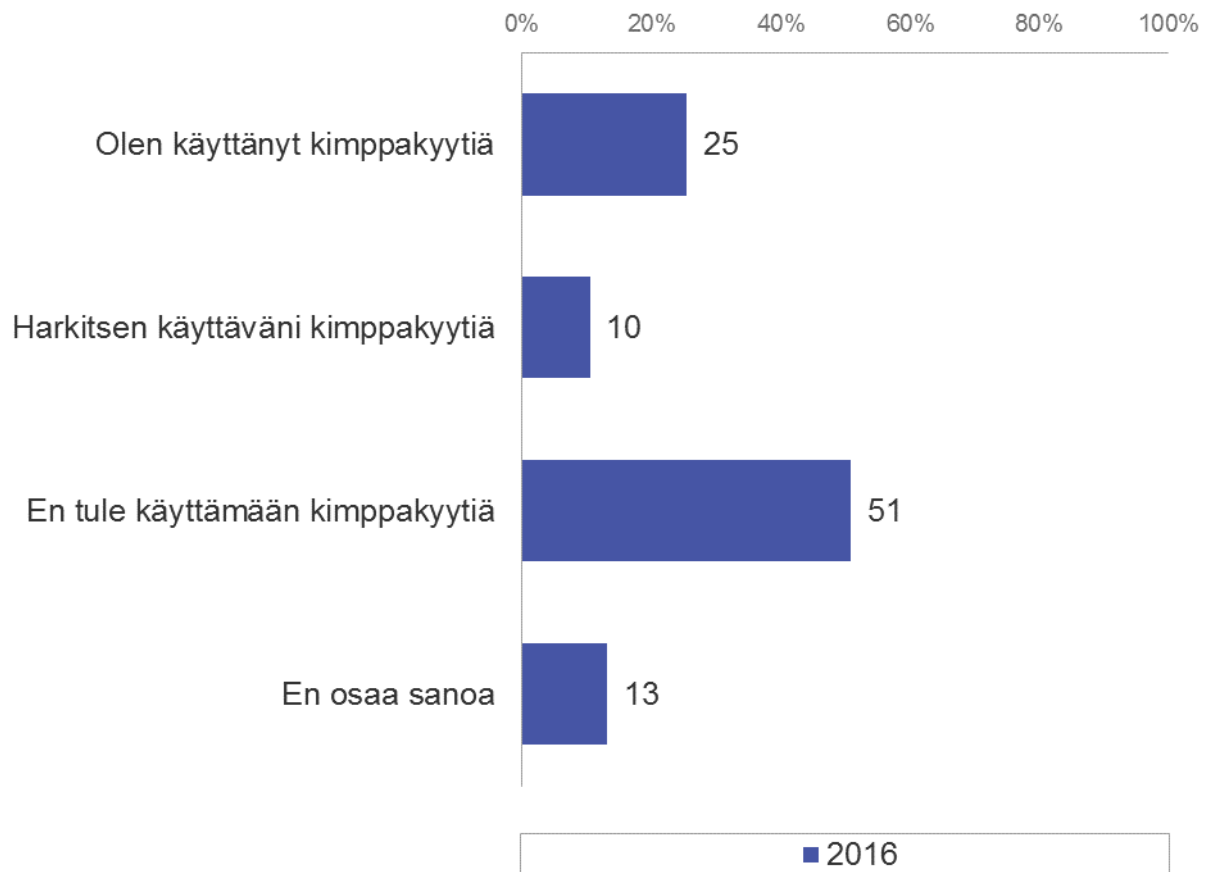
## 12 Kimppakyydit ja autojen yhteiskäyttö

Vain neljännes vastaajista on käyttänyt kimppakyytiä työmatkaliikenteessä. Kymmenesosa harkitsee käyttävänsä, mutta puolet vastaajista on sitä mieltä, että ei tule käyttämään kimppakyytiä.

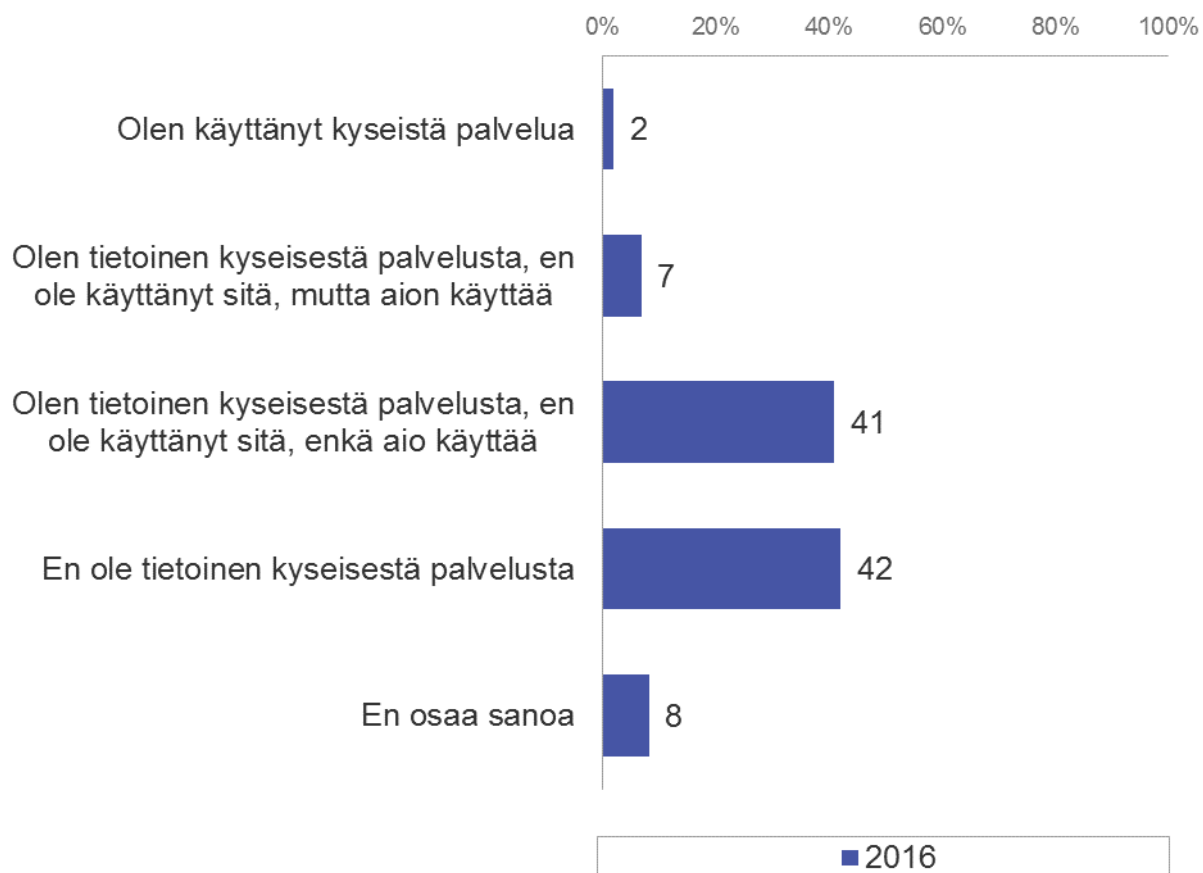
Vain kaksi prosenttia vastaajista on käyttänyt yhteiskäyttöauto –palvelua. Kuitenkin jopa puolet vastaajista on tietoisia siitä. Vain kolme prosenttia vastaajista olisi valmis liittämään autonsa kyseiseen palveluun, tosin määrä kasvaa viidennekseen, kunhan se on taloudellisesti kannattavaa.

Naisista suurempi osa kuin miehistä on käyttänyt kimppakyytiä. Miehistä useampi kuin naisista on tietoinen yhteiskäyttöauto -palvelusta, mutta heistä suurempi osa ei aio sitä käyttää. Miesten kiinnostus oman autonsa palveluun liittämiseen lisääntyy naisia enemmän, jos se on taloudellisesti kannattavaa.

### Oletko käyttänyt kimppakyytiä työmatkaliikenteessä?



## Onko yhteiskäyttöauto –palvelu sinulle tuttu?





**Olisitko valmis harkitsemaan autosi liittämistä yhteiskäyttöpalveluun?**

