



LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Lahti University of Applied Sciences

TYÖSUHDEAUTOJEN TODELLISET LEASINGKUSTANNUKSET YRITYKSELLE

Case: Onvest-konserni

LAHDEN
AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalouden ala
Liiketalouden koulutusohjelma
Taloushallinto
Opinnäytetyö
Syksy 2011
Jussi Raespuro

Lahden ammattikorkeakoulu
Liiketalouden ala

RAESPURO, JUSSI: Työsuhdeautojen todelliset leasingkustannukset
yritykselle
Case: Onvest-konserni

Taloushallinnon opinnäytetyö, 73 sivua, 17 liitesivua

Syksy 2011

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyö käsittelee työsuhdeautoja, jotka on rahoitettu leasingrahoituksella. Toteutan tutkimuksen yrityksen näkökulmasta selvittämällä leasingautojen kannattavuutta ja kustannusrakennetta. Tutkin toimeksiantoyrityksen leasingautojen kustannusten suhdetta työntekijän autoedun palkanvähennyksiin.

Tutkimuksen tavoitteena on antaa uutta informaatiota toimeksiantoyrityksessä työsuhdeautoista päättävälle henkilölle. Lisäksi tutkimus toimii keskustelun avaajana, tulisiko nykyistä autosääntöä muuttaa esimerkiksi autonlisävarusteohjeistuksen, käyttö- ja vapaa-autoedun suhteen tai hyväksyttävien automerkkien osalta. Tutkimus on tehty toimeksiantona Onvest Oy:lle.

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys käsittelee autoetua ja toisaalta leasingrahoitusta. Autoetu on yrityksen myöntämä luontoisetu työntekijälle, joka on toimeksiantoyrityksessä rahoitettu leasingilla, joten empiirisen osan ymmärtämisen kannalta autoedun käsittely on perusteltua. Leasingrahoitusta kuvataan teoriaosassa leasingautojen kannalta, koska se on tutkimuksen kannalta tarpeellista.

Tutkimuksen empiirinen osuus on luonteeltaan tapaustutkimus. Aineistonkeruumenetelmänä tutkimuksessa on käytetty teemahaastatteluja, joita tehtiin Onvest Oy:n rahoitusjohtajalle ja talousjohtajalle sekä Onninen Oy:n henkilöstöjohtajalle ja työsuhdeasiantuntijalle. Lisäksi tutkimuksessa käytettiin aineistona case-yrityksen taulukoita leasingautojen kuluista sekä palautuksista ja LeasePlan Finland Oy:n asiakkaalle teettämiä raportteja leasingkustannuksista.

Tutkimustuloksista käy ilmi, että toimeksiantoyrityksen todelliset leasingkustannukset ovat suuremmat kuin autoedun verotusarvon määrä, joka vähennetään työntekijän palkasta. Yrityksen autosääntöä kehittämällä, päästörajaa tiukentamalla portaittain tätä eroa voidaan laskea. Myös lisävarusteohjeistusta autosäännössä voidaan selventää.

Avainsanat: leasing, autoetu, työsuhdeauto, palkanvähennys

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Business Studies

RAESPURO, JUSSI: Company cars actual leasing expenses to the company
Case: Onvest Group

Bachelor's Thesis in Financial Management, 73 pages, 17 appendices

Fall 2011

ABSTRACT

This bachelor's thesis discusses company cars which are financed by leasing. This thesis has conducted from the company's perspective to find out if leasing cars are profitable and what kind of expenses they create. The purpose is to research leasing car expenses in relation to car benefits in salary reduction in a case company.

The goal of the study is to give new information about company cars to the responsible persons in the case company. In addition this thesis opens up a discussion if the current car policy could be changed for example as to the use of different car accessories, how car benefits are being used and which car brands are acceptable. This thesis was carried out in cooperation with Onvest Group.

The theoretical framework discusses car benefit and leasing. A car benefit is a perk given to an employee by a company. In the case company car benefits are financed by leasing. The empirical part explains about car benefit more specifically. Leasing is described in the theoretical part as car leasing because it is necessary for this thesis.

The empirical part is a case study. A theme interview was carried out with the Financial Director and CFO of Onvest Oy, Human Resource Director and Employment Expert of Onninen Oy. This thesis also uses tables consisting of the case company's leasing car expenses and returns.

According to the research results the case company's real leasing expenses are higher than those of car benefits, which are reduced from the employee's salary. The company's car policy should be developed to reduce difference between real leasing expenses and car benefit. Company cars emissions should be tightened and car accessory policy should be clarify.

Key words: leasing, car benefit, company car, salary reduction

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuksen tavoitteet, ongelmat ja rajaus	2
1.2	Tutkimusmenetelmät	3
1.3	Tutkimuksen rakenne	4
2	AUTOETU OSANA PALKKAA	6
2.1	Luontoisedut	6
2.2	Autoedun määrittely	7
2.3	Vapaan autoedun erot verrattuna käyttöetuautoon	10
2.4	Autoedun vaikutus palkkaan	11
2.5	Autoedun verotusarvon määräytyminen	13
2.5.1	Uushankintahinta	13
2.5.2	Auton käyttökustannusten määrittäminen	15
2.5.3	Ajoneuvon iän vaikutus autoedun arvoon	17
2.6	Autosääntö	19
2.7	Lisävarusteet	21
2.8	Päästörajat	22
3	TYÖSUHDEAUTON RAHOITTAMINEN	25
3.1	Leasing investointien rahoitusmuotona	25
3.2	Rahoitus- ja käyttöleasing	26
3.3	Leasingin edut ja haitat	26
3.4	Rahoitus- ja hallinnointiyhtiöt	30
3.5	Leasingrahoitus	31
3.6	Open calculation -leasingsopimuksen erot	33
4	LEASINGRAHOITUKSEN KUSTANNUKSET	35
4.1	Onvest Oy	35
4.2	Tutkimuksen toteutus	36
4.3	Yrityksen autosääntö	37
4.3.1	Huoltoleasing	41
4.3.2	Päästörajat	42
4.4	Lisävarusteet	43
4.5	Autoedun verotusarvo	43
4.6	Todelliset leasingkustannukset	49
4.7	Lisävarusteiden vaikutus autoetuun sekä	

	leasingkustannuksiin	57
4.8	Auton jäännösarvon muodostuminen	61
4.9	Johtopäätökset ja kehitysehdotukset	67
5	YHTEENVETO	72
	LÄHTEET	74
	LIITTEET	79

Käsitteet

Autoetu	Etu, joka syntyy työnantajan henkilö- tai pakettiauton käytöstä yksityisajoihin.
Luontoisetu	Työnantajan muuna kuin rahana maksettava korvaus.
Palkanvähennys	Autoedun verotusarvo, joka vähennetään työntekijän kokonaispalkasta.
Käyttöetu	Autoedun muoto, jossa työntekijä maksaa vähintään polttoainekulut.
Vapaa-autoetu	Autoetu, jossa työnantaja maksaa auton käytöstä aiheutuvat kulut.
Autosääntö	Yrityksen ohje autoedun käyttämisestä.
Jäännösarvo	Auton arvo leasingajan päätyttyä.
Uushankintahinta	Autoedun arvoa laskettaessa käytettävä auton käyttöönottokauden alussa voimassa ollut automallin yleinen suositushinta. Säilyy samana koko auton käyttöään.
Päästöraja	Auton hiilidioksidipäästöjä rajoittava normi

LIITTEET

LIITE 1 Autoetuautojen määrät 2006-2009

LIITE 2 Verovapaat kilometrikorvaukset 2002-2009

LIITE 3 Työsuhdeautojen hankintahinnat

LIITE 4 Haastattelurunko. Onninen Oy, henkilöstöjohtaja, työsuhdeasiantuntija

LIITE 5 Haastattelurunko. Onvest Oy, rahoitusjohtaja, talousjohtaja

LIITE 6 Autojen CO₂-päästöt

LIITE 7 Käyttöetuautojen pesujen ja pientarvikkeiden osuus muuttuvista
kustannuksista

LIITE 8 Vapaa-autoetuautojen polttoainekulujen osuus muuttuvista
kustannuksista

LIITE 9 Kustannukset per ajetut kilometrit, käyttöetuautot

LIITE 10 Kustannukset per ajetut kilometrit, vapaa-autoetuautot

LIITE 11 EU:n päästötavoitteet

1 JOHDANTO

Kesällä 2011 työharjoitteluyrityksestä ehdotettiin, että laadittaisiin laaja-alainen selvitys yrityksen käyttämistä työsuhdeautoista. Toimeksiantoyritys Onvest Oy ei ollut aiemmin tutkinut leasingautojen kannattavuutta kattavasti, vaan aihe oli yrityksen rahoitusjohtajan hallinnassa leasingautojen osalta ja autosäännöstä vastasi Onninen-konsernin henkilöstöjohtaja.

Tämän tutkimuksen yhtenä tavoitteena on koota informaatiota eri lähteistä, niin rahoitusyhtiö LeasePlan Finland Oy:n asiakkaalle teettämistä raporteista kuin Onvest-konsernin omista leasingautoja käsittelevistä taulukoista. Tutkimuksessa käytetyt laskentataulukot ovat tutkimuksen tekijän laatimia, ja ne on laadittu siten, että ne ovat toistettavissa myös tulevina vuosina yrityksen uusia kannattavuuslaskelmia laadittaessa.

Aihe on ajankohtainen juuri nyt, koska valtioneuvosto valmistelee autoveron korotusta ja Autoalan tiedostuskeskuksen (2011) mukaan korotuksen odotetaan siirtyvän täysimääräisenä kuluttajahintoihin. Keskiporto henkilöauton hinta nousisi arvioiden mukaan noin 1000 euroa. Pakettiautojen hinnat nousisivat vielä enemmän sekä suhteellisesti että euromääräisesti. Lisäksi leasingautojen käsittely yrityksen taseessa on muuttumassa. Parhaillaan valmistellaan IFRS - standardimuutosta, joka tulee voimaan Satowin (2010) mukaan vuonna 2013. Edellä mainitut seikat ovat sähköistäneet keskustelua työsuhdeautoista ja herättäneet yritykset varautumaan tuleviin muutoksiin. (Satow 2010, Tannisen 2010 mukaan, 10.)

Työsuhdeautoilu herättää tunteita puolesta ja vastaan. Se on merkittävä kilpailuetu työmarkkinoilla ja toisaalta iso kuluerä yritykselle. Tutkimus myös koskettaa suurta joukkoa suomalaisista työntekijöistä. Verohallinnon (LIITE 1) mukaan Suomessa on ollut vuodesta 2006 vuoteen 2009 joka vuosi noin 80 000 autoetuautoa (Verohallinto 2010).

Leasingrahoitusta on käsitelty lukuisista eri näkökulmista. Janne Havukainen (2009) tutki leasingrahoitusta A1-privaatileasing asiakastyytyväisyyskysely - nimisessä tutkimuksessa. Hän keskittyi rahoitusyhtiön näkökulmaan ja rahoitusyhtiöiden asiakkaisiin. Katri Heinonen (2011) vertaili tutkimuksessaan Leasing ja vuokraus vaihtoehtoina reaali-investoinneille Case Yritys X Oy - tutkimuksessaan eri rahoitusvaihtoehtoja yrityksen investoinneissa. Tuija Niirasen (2011) Osamaksusopimus ja leasingsopimus investoinnin rahoitusmuotona sekä Miikka Seppälän (2009) Leasing- ja ostopäätöksen vertailu ja päätöksen vaikutukset yrityksen talouteen -opinnäytetöissä leasingia vertailtiin muihin rahoitusmuotoihin.

1.1 Tutkimuksen tavoitteet, ongelmat ja rajaus

Opinnäytetyö käsittelee työsuhdeautoja, jotka on rahoitettu leasingrahoituksella. Toteutan tutkimuksen yrityksen näkökulmasta selvittämällä leasingautojen kannattavuutta ja kustannusrakennetta. Tutkin toimeksiantoyrityksen leasingautojen kustannuksien suhdetta työntekijöiden autoedun palkanvähennyksiin.

Opinnäytetyön tutkimusongelmana on, mikä merkitys autosäännöllä on, kun yrityksellä on käytössä leasingrahoitus ja palkanvähennys.

Se jakautuu viiteen alakysymykseen, jotka luovat tarvittavan tietopohjan tutkimusongelman ratkaisemiseksi. Alakysymyksiä ovat:

- Onko palkanvähennys ollut riittävä verrattuna todellisiin leasingkustannuksiin?
- Millaisessa tapauksessa käyttöetu on parempi vaihtoehto verrattuna vapaaseen autoetuun ja päinvastoin?
- Mitä muuttuvia tekijöitä, esimerkiksi lisävarusteet, kustannusrakenteessa on olemassa ja miten ne vaikuttavat kustannuksiin?
- Miten automerkin valinta vaikuttaa auton jäännösarvoon?

- Onko yrityksen autosääntö tarkoituksenmukainen verrattuna laskelmien tuloksiin?

Tutkimuksen tavoitteena on antaa uutta informaatiota toimeksiantoyrityksessä työsuhdeautoista päättävälle henkilölle. Lisäksi tutkimus toimii keskustelun avaajana, tulisiko nykyistä autosääntöä muuttaa esimerkiksi autonlisävarusteohjeistuksen, päästörajojen tai hyväksyttävien automerkkien osalta.

Tutkimukseni on rajattu koskemaan vain Onvest Oy:n ja Onninen Oy:n vuosina 2008-2011 päättyneitä kotimaisia leasing sopimuksia. Lisäksi jätän toimeksiantoyritykseni pyynnöstä leasingrahoituksen korkokustannuksien muodostumisen käsittelemättä, vaikka nekin vaikuttavat kustannusrakenteeseen.

1.2 Tutkimusmenetelmät

Selkeää rajaa kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimuksen välille on vaikea piirtää, vaan ne ovat toisiaan tukevia suuntauksia. Hirsjärven (2009, 137) mukaan kvantitatiivisia ja kvalitatiivisia menetelmiä voidaan käyttää rinnakkain. Esimerkiksi erilaisten laskujen ja taulukoiden avulla voidaan intensiivisen kvalitatiivisen tutkimuksen avulla saatuja tuloksia laajentaa koskemaan koko aineistojoukkoa, mikä muuten olisi paljon vaikeampaa. Lisäksi numerot ja merkitykset ovat vastavuoroisesti toisistaan riippuvaisia. Numerot perustuvat merkityksiä sisältävään käsitteellistämiseen, ja merkitystä sisältäviä käsitteellisiä ilmiöitä voidaan ilmaista numeroin. (Hirsjärvi 2009, s.135-137.)

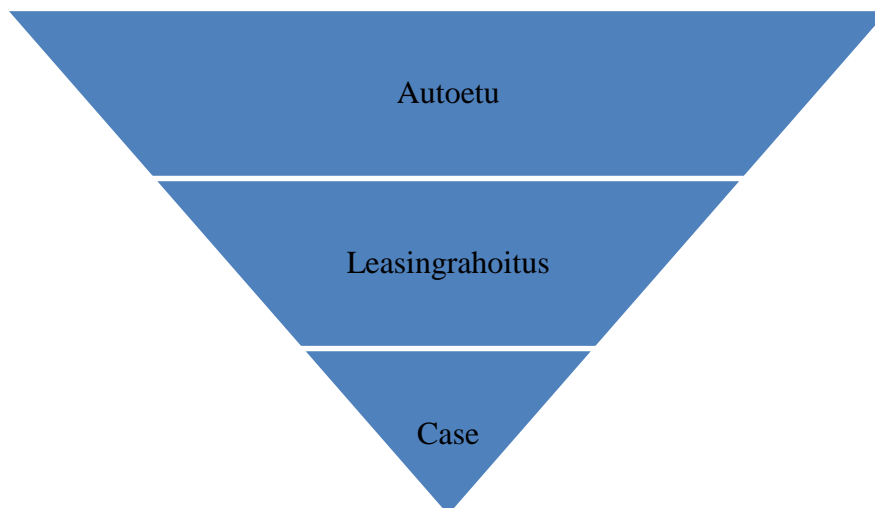
Tutkimus on luonteeltaan kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään tutkimaan kohdetta mahdollisemman kokonaisvaltaisesti ja pyrkimyksenä on pikemminkin löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa jo olemassa olevia väittämiä. (Hirsjärvi 2009, 162-164.) Tutkimuksen lähtökohtana on aineiston monipuolinen ja yksityiskohtainen tarkastelu, ei teorian tai hypoteesin testaaminen.

Tutkimuksen empiirinen osuus on luonteeltaan tapaustutkimus, joka on yksi kvalitatiivisen tutkimuksen laji. Aineistonkeruumenetelmänä käytän teemahaastattelua, joissa haastatellaan Onvest Oy:n rahoitusjohtajaa ja talousjohtajaa, Onninen-konsernin henkilöstöjohtajaa sekä työsuhdeasiantuntijaa. Teemahaastattelut valittiin aineistonkeruumenetelmäksi, koska se on joustava tapa kerätä aineistoa. Lisäksi haastattelulla voidaan syventää saatavia tietoja perustelemalla esitettyjä mielipiteitä sekä esittämällä lisäkysymyksiä.

Lisäksi tutkimuksen aineistona käytetään taulukoita case-yrityksen leasingautojen kuluista sekä palautuksista, joita olen työstänyt työharjoitteluni aikana Onvest Oy:ssä. Laskelmien tuloksia täydennetään asiantuntijahaastatteluilla.

1.3 Tutkimuksen rakenne

Tutkimus etenee laajemmasta asiakokonaisuudesta yksityiskohtaisempaan (KUVIO 1). Toisessa luvussa kerrotaan luontoiseduista ja tarkemmin autoedusta. Tutkimuksen kolmannessa luvussa paneudutaan tarkemmin työsuhdeautojen rahoittamiseen eli leasingrahoitukseen.



KUVIO 1. Tutkimuksen rakenne

Neljäs luku muodostaa tutkimuksen empiirisen osuuden. Empiirisessä osuudessa esitetään case –yrityksen todelliset leasingkustannukset ja eritellään työsuhdeautojen kustannusrakennetta ajettujen kilometrien mukaan. Lisäksi empiirisessä osuudessa tutkitaan lisävarusteiden vaikutusta työntekijän autoetuun ja yrityksen leasingkustannuksiin. Neljännen luvun lopussa käydään läpi työsuhdeautojen jäännösarvon muodostumista sekä johtopäätökset saaduista tuloksista. Yhteenveto -luvussa käydään läpi saadut tulokset sekä jatkotutkimusaiheet.

2 AUTOETU OSANA PALKKAA

2.1 Luontoisedut

Työsuhdetta solmittaessa työnantaja ja työntekijä voivat sopia, että palkka tai sen osa annetaan työntekijälle rahan asemasta muuna vastikkeena, jolla on taloudellista arvoa. Verohallinnon mukaan luontoisetu on työsuhde-etu, joka verotetaan palkkatulona, koska luontoisetu on työnantajan muuna kuin rahana maksamaa korvausta työntekijälle. (Verohallinto 2011.) Luontoisedut ovat myös jatkuvia ja säännöllisiä (Karttunen 2005, 36).

Erilaisia luontoisetuja on olemassa hyvin paljon. Tavallisimpia luontoisetuja ovat muun muassa ateriaetu, puhelinetu, asuntoetu ja autoetu. Edun tarkoituksena on korvata työntekijän elantokustannuksia. Veronalainen luontoisetu syntyy siitä, että hyödyke saadaan yksityiskäyttöön ja sen arvon on rahassa mitattavissa sekä kasvattaa työntekijän varallisuutta. (Karttunen 2005, 36; Engblom 2006, 28-29.)

Kuitenkaan työntekijän itse hankkimat hyödykkeet, jotka työnantaja maksaa hänelle, eivät ole verotuksessa tarkoitettua luontoisetua, vaan osa rahapalkkaa. Luontoisedussa työntekijä saa vain käyttöoikeuden hyödykkeeseen. Kyse ei siten ole omistusoikeuden siirtymisestä työntekijälle. Käyttöoikeus lakkaa viimeistään työsuhteen päättyessä. (Verohallinto, 2011.)

Palkanmaksussa työnantajalta saatu luontoisetu arvostetaan käypään arvoon sen mukaan kuin verohallitus vuosittain määrää. Vahvistettujen luontoisetujen raha-arvon tavoitetasona on vähintään 90 % keskimääräisistä käyvistä arvoista. Verohallituksen luontoisetupäätöksessä vahvistetaan kaavamaiset arvostusmenetelmät yleisille luontoiseduille. Muut kuin verohallituksen luontoisetupäätöksessä mainitut luontoisedut arvostetaan käypään arvoon. (Engblom 2006, 29; Karttunen 2005, 35.)

Työsopimusta laadittaessa työnantaja ja työntekijä voivat solmia ehdon, jolla rajoitetaan työntekijän oikeutta käyttää hänelle annettua luontoisetua. Eräs keino

rajoittaa luontoisedun yksityiskäyttöä on määrittää tietty euromäärä, jonka ylittävältä osalta työntekijä korvaa työnantajalle edun käytöstä aiheutuneet kustannukset. Lisäksi työnantaja voi halutessaan pidättää itselleen oikeuden tarvittaessa yksipuolisesti muuttaa annetun luontoisedun esimerkiksi sen verotusarvoa vastaavaksi rahapalkaksi. Luontoisedun käyttöä ohjaavat määräykset voivat sisältyä myös yrityksen antamiin ohjeisiin, kuten autoedun osalta autosääntöön. Esimerkiksi autoetua käytettäessä työnantaja voi vaatia työntekijää pitämään ajopäiväkirjaa tai noudattamaan kohtuullista kilometrirajoitusta. (Kaupalan esimiesliitto 2004.)

2.2 Autoedun määrittely

Jos palkansaaja tai hänen perheensä käyttää yksityisajoihin työnantajan omistamaa tai hallinnoimaa henkilö- tai pakettiautoa, palkansaajan saama etu katsotaan autoeduksi. Yksityisajoa ovat myös asunnon tai työasunnon ja varsinaisen työpaikan väliset matkat. (Verohallinto 2011.) Jos auto on jonkun muun kuin työnantajan omistama ja työnantaja maksaa auton kulut työntekijän yksityisajojen osalta, ei kyseessä ole autoetu, vaan maksettujen kulujen suuruinen palkka (Karttunen 2005, 38).

Monet yritykset kokevat työsuhdeautot välttämättömyytenä määrätyissä työtehtävissä esimerkiksi paljon työkseen ajaville myyntihenkilöstölle. Toiset yritykset tarjoavat autoetua vain ylimmälle johdolle. (Hirschman 2002.) Perinteisesti autoetua on pidetty rekrytointivaltina ja kilpailuetuna. Jos autoetua ei ole ollut tarjottavana, se on voinut olla jopa rekrytoinnin este. Lisäksi monissa työtehtävissä edellytetään, että työntekijällä on auto. Jos yrityksellä ei ole autoetua, veloitetaan työntekijä hankkimaan auto. Autoetu on yrityksen väline houkuttaa uusia työntekijöitä, mutta myös hyvä keino sitouttaa jo olemassa olevaa henkilöstöä (Wreford 2010, 43-44.)

Tarjotessaan autoetua työntekijöille yritys voi kontrolloida paremmin työtehtävissä käytettävän auton tyyliä, ikää, kuntoa, luotettavuutta ja turvallisuutta. Näin ollen yrityksen imagon kannalta sekä työntekijän

turvallisuuden ja ajan käytön kannalta autoedun myöntäminen on usein perusteltua. Lisäksi autoetu on oikeudenmukainen, varsinkin työntekijöiden kohdalla, jotka ajavat paljon työajoja. Jos työntekijän itse kustantama auto hajoaa työajossa, yritys maksaa vain kilometrikorvauksia, mutta ei osallistu muihin kustannuksiin. (Hirschman 2002; Rehnström 2011; Rantala 2011.)

Syitä miksi yritykset tarjoavat autoetua on useita. Edun myöntämisen syyt vaihtelevat yrityskohtaisesti, mutta Wrefordin (2010, 43-44) mukaan seuraavat syyt ovat yleisempiä:

- kilpailu
- liiketoiminnan hyötyminen edun myöntämisestä
- työntekijöiden vaatimus
- saatava hyöty on suurempi kuin sen kustannukset
- laskee liiketoimintariskiä
- tukee yrityksen arvoja.

Palkansaajan työsuhdeauto voi olla laadultaan, joka vapaa- tai käyttöetuauto. Vapaa-autoetu on kysymyksessä silloin, kun työnantaja maksaa kaikki autosta aiheutuneet kustannukset. Auton käyttöetu on kysymyksessä silloin, kun palkansaaja suorittaa itse ainakin auton polttoainekulut. Kulut on maksettava muulle taholle kuin työnantajalle. (Verohallinto, 2011.) Vapaan- ja käyttöedun eroista kerrotaan enemmän luvussa 2.3.

TAULUKKO 1. Autoetuautojen määrä Suomessa 2009 (Verohallinto 2010)

Vapaa-autoetu		
Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä
A	36 892	284 982 547,46 €
B	11 601	83 144 068,89 €
C	2 254	14 218 389,48 €
Ulkomaat	12	91 327,20 €
Tuntematon	7 334	50 658 049,66 €
Yhteensä	58 093	433 094 382,69 €
Auton käyttöetu		
Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä
A	15 072	71 735 943,12 €
B	3 737	14 612 189,64 €
C	510	1 722 662,96 €
Ulkomaat	1	3 466,35 €
Tuntematon	2 510	7 088 373,07 €
Yhteensä	21 830	95 162 635,14 €
Kaikki yhteensä	79 923	528 257 017,83 €

Taulukossa 1 on autoetuautojen määrät ja jakaumat Suomessa vuonna 2009. Autoetuautojen määrä on pysynyt melko tasaisena vuosina 2006-2009 (LIITE 1), autoja on ollut vuosittain noin 80 000. Vertailuajankohdan huippuvuosi oli 2008, kun autoetuautoja oli yhteensä 82 327 kappaletta, vuonna 2006 autoetuautoja oli vertailuajankohdan vähiten eli 78 887. Vain joka neljäs autoetu auto on käyttöetu. Vuonna 2009 käyttöetuautoja oli 21 830. Suurin osa eli noin 75 % on vapaita autoetuautoja. Vuonna 2009 Suomessa oli 58 093 vapaa-autoetuautoa.

Autoedun sisällä on tapahtumassa hidaskäynnin rakenteellinen muutos. Vapaa-autoetu menettää jossakin määrin osuuttaan, ja käyttöetu vastaavasti lisää suosiotaan. Vuosien 2006-2009 välisenä ajankohtana käyttöetuautojen määrä kaikista autoetuautoista kasvoi 24,9 prosentista 27,3 prosenttiin. Näin ollen vapaa-autoetuautojen määrä laski tänä aikana 2,4 %.

Vertailun vuoksi uusia henkilöautoja rekisteröitiin Ajoneuvorekisterikeskuksen (2010) mukaan vuonna 2009 90 574 ja vuonna 2008 rekisteröitiin 139 669.

Autoetuautoja oli ikäryhmä A:ssa eli vuosina 2007-2009 rekisteröidyissä autoissa yhteensä 51 964 kappaletta, joten autoetuautot muodostavat suhteellisen pienen joukon kaikista uusista autoista.

2.3 Vapaan autoedun erot verrattuna käyttöetuautoon

Tutkimuksessa aiemmin selitetty autoetu voi olla laadultaan vapaa- tai käyttöetu. Vapaa-autoetu on kyseessä, kun työnantaja maksaa kaikki auton kustannukset polttoainekuluineen. Tällöin työnantaja maksaa luonnollisesti myös kaikki auton yksityiskäytöstä johtuvat kustannukset. (Verohallinto 2011.)

Jos palkansaaja maksaa vähintään polttoainekulut kaikista ajoistaan myös työajoista työsuhdeautolla, on kysymys käyttöedusta (Verohallinto 2011). Polttoainekulua ei ole dieselkäyttöisten ajoneuvojen käyttövoimavero, tutummin dieselvero, vaan työnantaja voi suorittaa myös käyttöetuautossa dieselveron maksamisen (Engblom 2006, 37). Yleensä myös muut auton kustannukset, kuten renkaat, maksaa käyttöedussa työnantaja. Vaikka palkansaaja maksaisikin polttoainekulujen lisäksi muita yksityisajoistaan johtuvia auton kustannuksia, kysymyksessä on silti auton käyttöetu. Nämä korvaukset vain vähennettäisiin palkansaajan autoedun raha-arvosta. (Salmikivi 2011; Verohallinto 2011.) Käyttöetuauton käyttäjä voi saada työnantajalta kustannusten korvausta työajojen osalta. Verovapaan kilometrikorvauksen enimmäismäärä on silloin 11 senttiä kilometriltä (Verohallinto 2011).

Verohallinnon luontoisetuja koskevan ohjeen mukaan palkansaajan on maksettava käyttöetuauton polttoainekulut muulle kuin työnantajalle. Palkansaajan auton kustannuksista työnantajalle suorittama korvaus vähennetään vapaan autoedun tai auton käyttöedun raha-arvosta. (Verohallinto, 2011.)

Jos työnantaja antaa palkansaajan käyttöön luottokortin, jolla työntekijä ostaa omaan autoonsa muun muassa polttoaineen, arvostetaan luottokortilla tehdyt ostot käypään arvoonsa ja lisätään työntekijän veronalaiseen palkkatuloon. Palkaksi

voidaan jättää katsomatta työnantajan työajojen kilometrikorvauksia vastaava osuus. Minkäänlaista kaavamaisista polttoaine-etua ei siis voida määrittää vapaan autoedun ja käyttöedun erotuksena. (Engblom 2006, 37.)

2.4 Autoedun vaikutus palkkaan

Luontoisetujen käyttäminen osana työstä maksettavaa palkkaa on osittain seurausta etuina maksetun palkan edullisuudesta verrattuna siihen, että palkansaaja hankkisi vastaavat edut nettopalkallaan. Tosin luontoisetujen verotus on lähentynyt viime vuosina rahapalkan verotusta. Tavoitteeksi on asetettu, että tavallisimpienkin luontoisetujen raha-arvot olisivat ainakin 90 % keskimääräisistä käyvistä arvoista. (Karttunen 2005, 35.)

Se miten autoetu vaikuttaa työntekijän palkkaan, on riippuvainen siitä onko autoetu palkanlisä vai osa. Yleinen tapa on, että autoetu on osa palkkaa, jolloin työntekijän kuukausittainen palkka on niin sanottu kokonaispalkka. Työntekijälle ennakonpidätyksen alaiseen palkkaan lasketaan sekä rahapalkka että luontoisetu verotusarvostaan (TAULUKKO 2). Kokonaispalkka pitää sisällään rahapalkan sekä luontoisedut eli rahapalkka lisättynä luontoisetujen verotusarvot yhteensä. Ennakonpidätys lasketaan kokonaissummasta, mutta saatu pidätys vähennetään rahapalkasta. Kun luontoisetujen verotusarvot muuttuvat, joko nousevat tai laskevat, muutos otetaan huomioon tarkistamalla rahapalkkaa joko ylös- tai alaspäin siten, että kokonaispalkka säilyy ennallaan. Työnantajan kirjanpidossa varsinainen luontoisetu ei aiheuta kulukirjausperustetta, vaan kuluksi kirjataan luontoisedun hankinnasta johtuneet menot. (Karttunen 2005, 36.)

Rahapalkka	2 000,00 €
Autoetu	684,00 €
<hr/>	
Yhteensä	2 684,00 €
Ennakonpidätys 30 %	805,20 €
TyEL 4,6 %	123,46 €
Tyött.vak. 0,5 %	13,42 €
<hr/>	
Maksettava nettopalkka	1 057,92 €

TAULUKKO 2. Ennakonpidätyksen alaisen palkan muodostuminen (Karttunen 2005, 36).

Perusteluina kokonaispalkkakäytännölle on se, että kokonaispalkka on hallinnollisesti kevyt ja oikeudenmukainen moniin muihin tapoihin verrattuna. Työntekijä pystyy autoetuautoa valitessa laskemaan kuinka paljon autoetuauto vähentää hänen rahapalkkaansa ja pystyy siten vaikuttamaan sen määrään valitsemalla tietyn hintaisen auton ja kuinka paljon lisävarusteita haluaa ottaa tai toisin sanoen on valmis kokonaispalkkansa maksamaan voimassa olevan autosäännön puitteissa. Toisaalta, jos autoetuun oikeutettu haluaa leasingsopimuksen umpeuduttua luopua autoedusta, hänen kokonaispalkkansa suuruus ei muutu vaan raha-palkka nousee aiemman autoedun määrän verran. (Kainulainen 2011.)

Ennakkoperinnässä sovelletusta menettelystä riippumatta autoedun arvoa voidaan korottaa tai alentaa palkansaajan lopullisessa verotuksessa, kuten seuraavassa luvussa kerron. Työntekijän on työsuhdeauton ottamista ja sen edullisuutta harkittaessa otettava tämä tarkoin huomioon. (Engblom 2006, 41.)

Autoetua vertaillaan usein kilometrikorvaukseen. Kilometrikorvausta maksetaan työajoista, joita palkansaaja ajaa omalla autollaan. Työnantaja korvaa palkansaajalle oman auton käytöstä aiheutuneita kustannuksia maksamalla verotonta korvausta ajetuista kilometreistä vuonna 2011 46 senttiä/km. Korvauksen suuruus on määritelty Verohallinnon vuosittain antamassa päätöksessä. Työajoa ovat vain työaikana ajetut ajot, eivät kodin ja työpaikan väliset ajomatkat. Käyttöetuautolla ajetuista työmatkoista palkansaaja on

oikeutettu hakemaan kilometrikorvausta, jonka määrä on 11 senttiä kilometriä kohden. Korvaus kattaa käyttöetuauton polttoainekuluja. (Verohallinto 2011.) Verovapaiden kilometrikorvauksien saajien lukumäärä (LIITE 2) Suomessa on pysynyt yli 900 000 henkilössä vuosina 2002-2009 (Verohallinto 2010).

2.5 Autoedun verotusarvon määräytyminen

Verohallinnon luontoisetupäätöksessä on määritelty autoedun raha-arvo, jonka mukaan ennakonpidätys ja muut palkasta maksettavat sivukulut suoritetaan.

(Verohallinto 2011.) Autoedun raha-arvo määräytyy kahdessa osassa.

Luontoisetupäätöksessä vahvistettava raha-arvo sisältää perusarvon, joka lasketaan prosenttiosuutena auton uushankintahinnasta. Tähän perusarvoon lisätään käyttökustannuksina tietty laskennallinen euromäärä. (Salmikivi 2011.)

Verohallinnon luontoisetupäätös annetaan kerrallaan koko vuodeksi edellisvuoden marraskuussa, joten esimerkiksi merkittävä polttoaineen hinnan nousu ei vaikuta autoedun verotusarvon määrään kesken vuoden (Hartikainen 2011, 7).

2.5.1 Uushankintahinta

Uushankintahintana käytetään koko auton käyttöiän samaa, auton käyttöönottokuukauden alussa voimassa ollutta automallin maahantuojan tai sen puutuessa tukkukaupan ilmoittamaa automallin yleistä suositushintaa, josta on tehty perusvähennys. Automallilla tarkoitetaan yleisessä myynnissä olevaa kaupallista mallia. Toimitusmaksua ei uushankintahinnassa oteta huomioon. (Verohallinto 2011.)

Uushankintahinnasta laskettava prosenttiosuus vastaa lähinnä auton pääomakustannuksia: poisto, korko, vakuutusmaksut sekä auton käyttömaksu. Perusarvoa vastaavaa prosenttiosuutta laskettaessa auton uushankintahinnasta tehdään euromääräisesti kaikille autoille yhtä suuri perusvähennys 3400 euroa. Saatu raha-arvo pyöristetään lähinnä alempaan kymmeneen euroon. (Engblom, 2006.)

Koska edun arvoon vaikuttaa aina ensimmäisen käyttöönottokuukauden alun yleinen suositushinta, lasketaan käytettynäkin ostetun auton autoedun verotusarvo siitä suositushinnasta, joka oli voimassa auton ollessa uusi, eikä siis työnantajan siitä maksamasta kauppahinnasta. Jos samalla automallilla on useita maahantuojia, saadaan arvo Tullin ylläpitämästä henkilöautojen hintatilastosta. Käytännössä autoliike antaa yritykselle hankituille autoille todistuksen palkkakirjanpitoa varten myymiensä autojen yleisestä suositushinnasta käyttöönottokuukauden alussa. (Veronmaksajain Keskusliitto 2010.)

Uushankintahintaan lisätään autoon hankitut lisävarusteet asennuskustannuksineen tavanomaisia talvirenkaita lukuun ottamatta siltä osin kuin niiden arvo ylittää 850 euroa (Verohallinto 2011). Tällaisia lisävarusteita ovat muun muassa erikseen hankittava navigaattori, metalliväri, nahkaverhoilu, peruutustutka, lohkolämmitin, vakionopeudensäädin ja kiinteästi asennettava handsfree-laite. Matkapuhelimen lisälaitteena toimiva korvaan laitettava handsfree-laite ei ole auton lisävaruste eikä näin ollen vaikuta auton uushankintahintaan. Auton vakiovarusteluun kuuluvat varusteet sisältyvät aina uushankintahintaan, vaikka vakiovarustelu olisi kattava. Työntekijä voi halutessaan vaikuttaa edun arvoon paitsi pitämällä yksityisajonsa vähäisinä, myös tinkimällä autoon vaatimistaan lisävarusteista ja tyytymällä halvempaan autoon. (Veronmaksajain Keskusliitto 2010.)

Suomessa ylimmän johdon työsuhdeautojen hankintahinta (LIITE 3) keskimäärin oli yli 53 000 euroa, joka oli muihin 14 Euroopan maahan verrattuna keskiarvon alapuolella. Päällikkö-, hallinto- ja myyntitason henkilöstön työsuhdeautojen hankintahinnat olivat Suomessa eurooppalaista keskiarvoa korkeammat. (Mercer 2010, Wrefordin 2010 mukaan.)

2.5.2 Auton käyttökustannusten määrittäminen

Auton käyttökustannusten arvona voidaan käyttää joko kuukausi- tai kilometrikohtaista arvoa. Kilometrikohtaista arvoa käytettäessä palkansaajan on selvitettävä yksityisajonsa pitämällä joko manuaalista tai elektronista ajopäiväkirjaa. Ajopäiväkirjasta on käytävä ilmi autolla päivittäin ajetut kilometrimäärät. Lisäksi autolla ajetuista työajoista on merkittävä päivittäin seuraavat tiedot (Verohallinto 2011.):

- ajon alkamis- ja päättymisajankohta sekä -paikka
- ajoreitti tarvittaessa
- matkamittarin lukema ajon alkaessa ja päättyessä
- matkan pituus
- ajon tarkoitus
- auton käyttäjä.

Yksityisajoista ajopäiväkirjaan merkitään päivittäin kokonaisajomäärän ja edellä esitetyn mukaisesti eriteltyjen työajojen erotus. Kilometrikohtaisen autoedun määrittämiseksi perusarvoon lisätään todellisia yksityiskilometrejä vastaava auton muuttuvien kustannusten perusteella laskettu kilometrikohtainen arvo. (Verohallinto 2011; Engblom 2006, 38.)

Jos yksityisajoja on vähemmän kuin 18 000 kilometriä vuodessa, autoedusta maksettavan veron ja maksujen määrä on pienempi, kun raha-arvon perusteena käytetään todellisia kilometrejä. Muutoin ajopäiväkirjan pitämistä ei autoedun saajilta lähtökohtaisesti edellytetä, mutta viranomaisen pyytäessä selvitystä työ- ja yksityisajoista työntekijällä tulee olla dokumentoitavana kaikki työajot. (Salmikivi 2011.)

Jos taas yksityisajojen määrä ylittää 18 000 kilometriä vuodessa, edun raha-arvoa saatetaan korottaa lopullisessa verotuksessa (Verohallinto 2011). Näin on verotuskäytännössä käynyt erityisesti silloin, kun on ilmeistä, että verovelvollinen on ajanut yksityisajoja yli 18 000 kilometriä vuodessa. Niin on usein tulkittu, jos verovelvollinen on vaatinut asunnon ja varsinaisen työpaikan välisiä

matkakustannuksia verotuksessaan vähennettäväksi oman auton käytön mukaan ja hän on tehnyt matkat työsuhdeautollaan. (Salmikivi 2011.)

Palkansaajalle voi olla etua ajopäiväkirjan pitämisestä myös kuukausikohtaista arvoa sovellettaessa. Ajopäiväkirjan perusteella palkansaaja voi vaatia autoedun alentamista veroilmoituksellaan, jos työnantaja ei ole ottanut ennakkoperinnässä huomioon yksityisajojen vähäisyyttä ja yksityisajoja on vuoden aikana ollut vähemmän kuin 18 000 kilometriä. (Salmikivi 2011.)

Autoedun raha-arvon alentaminen hyväksytään, jos verovelvollinen esittää luotettavan selvityksen yksityisajojen määrästä. Alentamisen perusteena on luontoisetupäätöksen mukainen kilometrikohtainen määrä esimerkiksi ikäryhmässä A 18 s/km. Alentamista voidaan vaatia aikaisemmilta verovuosilta oikaisuvaatimuksella, jos vaatimus on jäänyt veroilmoituksella tekemättä. (Salmikivi 2011.)

Jos työnantajan omistaman tai hallitseman auton käyttö yksityisajoihin on satunnaista, esim. joskus viikonloppuisin, lasketaan raha-arvo jakamalla edun kuukausikohtainen arvo 1 500:lla ja kertomalla se ajettulla kilometrimäärällä. Samalla tavalla autoedun raha-arvo voidaan määrittää, jos useat työntekijät käyttävät samaa autoa yksityisajoihinsa. Jos työsuhdeautolla ajetaan runsaasti työajoja, voidaan perusarvoa alentaa 20 prosenttia. Edellytyksenä on, että autolla ajetaan työajoja yli 30 000 kilometriä vuodessa ja ajot perustuvat ajopäiväkirjaan. (Salmikivi 2011.)

Perusarvon 20 prosentin alennus on mahdollista tehdä jo vuoden alusta alkaen ennakkoperinnässä, jos sen edellytyksenä oleva työajojen määrä on esim. aiempien tietojen perusteella arvioitavissa. Jos taas on oletettavaa, ettei kilometriraja täyty, loppuvuoden aikana on vielä mahdollista oikaista ennakonpidätystä. (Salmikivi 2011.)

2.5.3 Ajoneuvon iän vaikutus autoedun arvoon

Autoedun arvo määräytyy auton ikäryhmän mukaan ja autot on verohallituksen päätöksessä jaettu kolmeen eri ikäryhmään niiden rekisteriotteesta ilmenevän käyttöönottovuoden mukaan. Autoedun perusarvon laskennassa käytettävä prosenttiosuus on näissä ikäryhmissä erilainen, samoin kun autoedun arvoon käyttökustannuksina lisättävä määrä. Auton ensirekisteröinti on voinut tapahtua muuallakin kuin Suomessa. Jos auton käyttöönottopäivä poikkeaa ensirekisteröinnistä, voidaan ikäryhmää määrittäessä soveltaa aiempaa käyttöönottoajankohtaa. (Verohallinto 2011; Engblom 2006; Salmikivi 2011.)

Verohallituksen luontoisetupäätöksen mukaan vuonna 2011 on kolme eri ikäryhmää:

- A) vuosina 2009-2011 käyttöönotetut autot
- B) vuosina 2006-2008 käyttöönotetut autot
- C) ennen vuotta 2006 käyttöönotetut autot.

Perusarvoon lisätään käyttökustannuksina tietty laskennallinen määrä. Käyttökustannukset muodostuvat auton hankintaan tarvittavan pääoman korosta, vakuutuksista, ruosteenesto-, rengas-, korjaus- ja huoltokuluista sekä polttoainekuluista. Autolla ajattavaksi vuotuiseksi yksityisajajien osuudeksi on arvioitu 1500 kilometriä kuukaudessa eli 18 000 kilometriä vuodessa. (Verohallinto 2011). Ajopäiväkirjaa käytettäessä perusarvoon lisätään luontoisetupäätöksen mukainen senttiä per kilometri. Työnantaja päättää, lasketaanko autoedun arvo ennakkoperintävaiheessa kuukausikohtaisen vai kilometrikohtaisen arvon mukaan. Vaikka työnantaja valitsisi kuukausikohtaisen arvon soveltamisen, työntekijä voi pitää ajopäiväkirjaa ja sen perusteella vaatia luontoisetuarvoa oikaistavaksi lopullisessa verotuksessa. (Engblom, 2006.)

TAULUKKO 3. Autoeturyhmät 2011 ja raha-arvon määräytyminen (Verohallinto 2011).

	Vapaa-autoetu	Auton käyttöetu
Ikäryhmä A vuosina 2009-2011 käyttöönötetut autot	Edun arvo kuukaudessa 1,4 % auton uushankintahinnasta lisättyä 270 eurolla tai 18 sentillä kilometriltä.	Edun arvo kuukaudessa on 1,4 % auton uushankintahinnasta lisättyä 90 eurolla tai 6 sentillä kilometriltä.
Ikäryhmä B vuosina 2006-2008 käyttöönötetut autot	Edun arvo kuukaudessa 1,2 % uushankintahinnasta lisättyä 285 eurolla tai 19 sentillä kilometriltä.	Edun arvo kuukaudessa on 1,2 % auton uushankintahinnasta lisättyä 105 eurolla tai 7 sentillä kilometriltä.
Ikäryhmä C ennen vuotta 2006 käyttöönötetut autot	Edun arvo kuukaudessa 0,9 % uushankintahinnasta lisättyä 300 eurolla tai 20 sentillä kilometriltä.	Edun arvo kuukaudessa on 0,9 % auton uushankintahinnasta lisättyä 120 eurolla tai 8 sentillä kilometriltä.

Perusarvo pienenee auton iän myötä, mutta käyttökustannusten vaikutus verotusarvoon sen sijaan kasvaa, kuten taulukosta 3 ilmenee. Ikäryhmän A käyttöetuautojen edun arvo on 1,4 % lisättyä 90 eurolla tai kuusi senttiä kilometriltä. Ikäryhmässä C vastaavat arvot ovat 0,9 % lisättyä 120 euroa tai kahdeksalla sentillä kilometriltä. Tämä johtuu siitä, että huolto- ja käyttökustannukset kasvavat auton ikääntymisen myötä, kun esimerkiksi auton takuu-aika kuluu umpeen ja tarvetta huolloille on aiempaa useammin. (Veronmaksajain Keskusliitto 2010.)

ESIMERKKI 1. Autoedun raha-arvon laskeminen vuonna 2011 (Veronmaksajain keskusliiton 2010 mallinmukaisesti muunneltu):

Käyttöönottokuukauden alussa ikäluokkaan A kuuluvan käyttöetuauton suositushinta on autoliikkeen todistuksen mukaan ollut 30 000 euroa, josta vähennetään 3400 euroa. Tämän lisäksi autoon on hankittu lisävarusteita 4000 eurolla. Lisävarusteista huomioidaan 850 euron ylimenevä osuus eli 3150 euroa. Auton verotusarvo on siis yhteensä 29 750 euroa.

Käyttöetuauton perusarvoksi saadaan $29\,750\text{€} \cdot 0,014 = 416,50\text{€}$, joka pyöristetään lähimpään alempaan kymmeneen euroon eli 410 €. Tähän lisätään käyttökustannusten verotusarvo 90 euroa tai ajopäiväkirjaa käyttäessä 6 senttiä jokaiselta ajetulta yksityiskilometriltä. Autoedun kuukausikohtaiseksi verotusarvoksi saadaan siis 500 euroa (410 + 90). Jos käytettäisiin kilometrikohtaista arvoa, olisi raha-arvo 555 euroa (410 + 750 km x 0,06 €/km), kun yksityisajoja on 750 km/kuukausi.

Työsuhdeauton käyttömäärällä on vaikutusta autoedun määrään. Jos työsuhdeautolla ajetaan työajoja kalenterivuonna yli 30 000 kilometriä, perusarvo on 80 prosenttia normaalista perusarvosta. Kuten esimerkistä käy ilmi, työsuhdeauton käyttäjän on suositeltavaa käyttää ajopäiväkirjaa, jos yksityisajoja on huomattavasti vähemmän kuin verotuksen salliman enimmäismäärän 1500 kilometriä kuukaudessa.

2.6 Autosääntö

Yrityksen autosäännöstä tai laajemmin sanottuna autopolitiikasta vastaa yleensä yrityksen henkilöstöosasto yhteistyössä talousosaston kanssa.

Henkilöstölle oikeudenmukainen ja yrityksen kannalta kustannustehokas autokannanhallinta edellyttää selkeitä autopolitiikkaa. Autopolitiikassa määritellään selkeät linjaukset ja ehdot, joita ylläpidetään ja päivitetään säännöllisesti. (NF Fleet 2011.)

Ensimmäinen askel autosäännön muodostamisessa tai sitä kehittäessä on kysyä autoetua käyttävän henkilöstön kokemuksia ja mielipiteitä nykyisistä käytännöistä sekä toiveita uusista muutoksista. Yrityksen kannalta tarkoituksenmukainen autosääntö vaatii huolellisen selvityksen yrityksen varallisuudesta ja riskinsietokyvystä. (Hirschman 2002.) Tämän mukaan valitaan, miten työsuhdeautot rahoitetaan kustannustehokkaasti.

Autosäännön tulee olla yrityksen arvojen mukainen, koska työsuhdeautot ja niiden käyttö näkyvät konkreettisesti yrityksen sidosryhmille. Hirschmanin (2002) mukaan hyvin laadittu autosääntö sisältää yrityksen ja työntekijöiden oikeudet ja velvollisuudet. Lisäksi hyvä autosääntö johtaa kustannussäästöihin sekä päästövähennyksiin. Yrityksen intresseissä on myös parantaa työntekijöidensä liikenneturvallisuutta. Näihin kaikkiin asioihin voidaan vaikuttaa antamalla työntekijöiden käyttöön uudempia, turvallisempia ja ympäristöystävällisempiä työsuhdeautoja. (Liikenneturvallisuusvirasto 2011.)

Autopolitiikan pitäisi määrittää millaisen auton työntekijä saa hankkia ja mitä ominaisuuksia se saa sisältää. Autopolitiikka perustuu yrityksen ympäristö- ja riskienhallintastrategiaan. Lisäksi autopolitiikan, hankintapolitiikan ja matkustuspolitiikan olisi hyvä tukea toisiaan. (Hirschman 2002; Liikenneturvallisuusvirasto 2011.)

Salinin (2008) mukaan suomalaiset yritykset ovat kiinnostuneita ympäristöasioista ja tämän seurauksena dieselautojen käyttö työsuhdeautoina on kasvanut. Myös se, että yritys maksaa vapaa- ja käyttöetuautojen käyttövoimaveron dieselautojen osalta tukee ympäristöystävällisimpien dieselautojen yleistymistä.

Autopolitiikkaan kuuluu myös työsuhdeauton tarpeen määrittely. Jos työajoa on vähän, voi kilometrikorvaukseen perustuva käytäntö olla perusteltua. Toisaalta hieman yleistäen voi arvioida, että oman auton kilometrikorvaukseen perustuva käytäntö lisää helposti turhien työmatkojen ja -kilometrien määrää. (Liikenneturvallisuusvirasto 2011.)

2.7 Lisävarusteet

Tässä luvussa kerrotaan taustaa miten lisävarusteet vaikuttavat toisaalta työntekijän autoedun verotusarvoon eli palkanvähennykseen, ja toisaalta yrityksen maksamiin leasingkustannuksiin.

Autoa ostettaessa siihen voidaan hankkia vakiovarusteiden lisäksi tai tilalle lisävarusteita. Niitä ovat esimerkiksi metalliväri, nahkaverhoilu, peruutustutka, vetokoukku, kattoluukku ja vakionopeudensäädin. Näiden lisävarusteiden hankintahinnat lisätään auton uushankintahintaan siltä osin kuin niiden yhteenlaskettu arvo ylittää 850,00 euroa. Myös asennuskustannukset otetaan huomioon. Tavanomaiset talvipyörät ja autopuhelin eivät vaikuta lisäävästi edun arvoon, koska talvipyörät sisältyvät käyttökustannuksiin ja autopuhelimen yksityiskäytöstä muodostuu erillinen puhelinetu. (Verohallinto 2011.)

Lisävarusteet nostavat autoedun verotusarvoa. Mitä enemmän lisävarusteita työsuhdeautoon hankkitaan, sitä suuremmasta summasta palkansaaja joutuu maksamaan veroja. Lisävarusteet vaikuttavat myös yrityksen maksaman leasingvuokran määrään nostamalla auton hintaa. (Veronmaksajain Keskusliitto 2010; Rehnström 2011.)

Lisävarusteiden vaikutus auton uushankintahintaan määräytyy työnantajan niistä tosiasiasa maksaman hinnan perusteella, kun taas itse auton hinta määräytyy edun arvoa laskettaessa todellisuudessa maksetun hinnan sijaan yleisen suositushinnan mukaan. Jos työnantaja on kuitenkin saanut lisävarusteista tavanomaista suuremman käteisalennuksen tai vastaavan alennuksen, käytetään lisävarusteen arvona sen yleistä suositushintaa. (Veronmaksajain Keskusliitto 2010.)

Lisävarusteiden arvo määräytyy työnantajan niistä maksaman hinnan perusteella, kuitenkin niin, että työnantajan saadessa tavanomaista suuremman käteis- tms. alennuksen, lisävarusteiden arvona käytetään niiden yleistä suositushintaa. Maahantuojien ja jälleenmyyjien yleisölle suuntaamia kampanjaluonteisia

lisävarustepakettien hinnoitteluita voidaan pitää tavanomaisena alennuksena. (Verohallinto 2011.)

Toisinaan on kannattavampaa jättää sellaiset lisävarusteet myöhemmin hankittavaksi, joiden tarpeellisuudesta ei olla varmoja tai joiden hinnan oletetaan lähitulevaisuudessa olennaisesti laskevan. Jälkikäteen hankittujen lisävarusteiden arvo huomioidaan autoedun arvossa vasta niiden hankintakuukaudesta lähtien. (Veronmaksajain keskusliitto 2010.)

Toinen vaihtoehto työntekijälle on hankkia itse myöhemmin autoon sellaiset lisävarusteet, joiden jälkiasennus on mahdollista. Jo uutta työsuhdeautoa tilatessa kannattaa hankkia sellaiset lisävarusteet, joita todennäköisesti tarvitaan tai ovat muuten hyödyllisiä, ja joiden jälkikäteinen asentaminen on huomattavasti alkuperäisasennusta kalliimpaa. (Veronmaksajain keskusliitto 2010.)

2.8 Päästörajat

Autojen päästöillä on suuri merkitys työnantajille. Yritys maksaa työsuhdeautoista autoveroa, joka määräytyy hiilidioksidipäästöjen mukaan. Samalla päästöraja vaikuttaa suoraan vapaissa autoeduissa kulutukseen eli se suoraan vaikuttaa kustannuksiin kahdella tavalla, jälleenmyyntiarvon kehitykseen ja polttoaineen kulutukseen. (Rehnström 2011.)

Hiilidioksidipäästöihin perustuva autovero on ohjannut yritykset valitsemaan aiempaa energiatehokkaampia autoja (Virtanen 2010, 36). Automallin valinta vaikuttaa suoraan autojen päästöihin ja käyttökustannuksiin. Nykyään vähäpäästöisyys ei kuitenkaan enää tarkoita kooltaan pientä autoa vaan moottoritekniikan kehittyessä pienet ahdetut bensiinimoottorit yltyvät jo samaan suorituskykyyn pienemmällä polttoaineen kulutuksella kuin selvästi suuremmat vapaastihengittävät moottorit. (Virtanen 2010, 36.) Vähän kuluttava ja niukkapäästöinen auto viestii lisäksi yrityksen ympäristötietoisuudesta. Päästörajan asettaminen työsuhdeautoille on tehokas keino vähentää sekä CO₂-päästöjä että varsinkin vapaan autoedun kustannuksia. Hiilidioksidipäästörajojen ulottaminen koskemaan myös käyttöetuautoja on perusteltua

oikeudenmukaisuudella, vaikka yritys ei itse maksa käyttöetuautojen polttoaineita. Useimmiten osa käyttöetuautojen hiilidioksidipäästöistä syntyy työajosta, joka taas on osa yrityksen toimintaa. (Motiva 2011; Liikenneturvallisuusvirasto 2011.)

Yritys voi vaikuttaa työsuhdeautojen enimmäispäästöihin eri tavoilla.

Yksinkertaisimmillaan työsuhdeautoille määritellään päästörajat.

Liikenneturvallisuusvirasto (2011) suosittelee kuitenkin käytettäväksi enimmäispäästöä ja bonusrajaa. Bonuskriteerin täyttävän auton hankkijalle työnantaja voi maksaa bonuksen, joka on suuruudeltaan esimerkiksi osa auton verotusarvosta. Bonusrajana voi olla esimerkiksi 5 tai 10 g/km yrityksen enimmäispäästörajaa alempana. Myös bonusrajaa kuten enimmäispäästörajaa kannattaa kiristää vuosittain.

Yksi mahdollisuus on asettaa uusien työsuhdeautojen keskimääräiselle päästölle tavoite esimerkiksi siten, että keskimääräinen CO₂-päästö saa olla enintään 130 g/km. Yksittäisen autohankinnan ohjaamiseksi tällainen tavoite on käytännössä riittämätön, vaan sitä varten tarvitaan päästörajojen kaltaista lisäohjeistusta. (Liikenneturvallisuusvirasto 2011.)

Jos uusille autoille asetetaan päästötavoite, se on syytä tarkistaa ja tiukentaa vuosittain. On suositeltavaa asettaa tavoite siten, että se johtaa kohti EU:n vuoden 2020 CO₂-päästötavoitetta 95 g/km. Taulukossa 4 tavoite on laskettu Trafin vuoden 2010 tavoitteen 145 g/km perusteella. Esimerkissä tavoite kiristyy vuosittain 5 g/km. (Liikenneturvallisuusvirasto 2011.)

TAULUKKO 4. Uusien työsuhdeautojen CO₂-päästöjen keskiarvo –malli
(Liikenneturvallisuusvirasto 2011)

Vuosi	g/km
2010	145
2011	140
2012	135
2013	130
2014	125
2015	120
2016	115
2017	110
2018	105
2019	100
2020	95

Liikenteen turvallisuusviraston (2011) tilastojen mukaan vuoden 2011 tammi-kesäkuussa Suomessa ensirekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräinen CO₂-päästöarvo oli 146 g/km ja syyskuussa 2011 ensirekisteröityjen henkilöautojen CO₂-päästöt keskimäärin olivat 142,7 g/km. EU-tavoitteet uuden autokannan keskimääräisiksi hiilidioksidipäästöiksi ovat 130 g/km vuonna 2015 ja 95 g/km vuonna 2020.

3 TYÖSUHDEAUTON RAHOITTAMINEN

3.1 Leasing investointien rahoitusmuotona

Leasing yleistyi 1950-luvulla investointien rahoitusmuotona ensin Yhdysvalloissa leviten sieltä ympäri maailman (Contino 2002, 1). Suomessa leasingin käyttö alkoi 1960-luvulla (Junka 1986, 1).

Leasingillä tarkoitetaan pitkäaikaista koneiden, laitteiden ja muun omaisuuden vuokraamista, jossa omistusoikeus leasingkohteeseen pysyy rahoittajalla ja käyttöoikeus siirtyy leasingin ottajalle. Leasing tarkoittaa lyhyesti sanottuna sopimusta, jossa vuokralleantaja (lessor) antaa vuokralleottajalle (lessee) oikeuden käyttää jotain tiettyä kohde-etuutta sopimuksessa määritellyn ajanjakson. (Froberg 1999; Junka 1986, 1; Tomperi 2009, 55.) Yleensä leasingrahoitusmuodolla hankitaan käyttöiältään lyhytaikaisia ja uusittavia hyödykkeitä (Leppiniemi 2005, 148).

Vuokraaja ja vuokralainen neuvottelevat kohteen vuokraamisesta ja solmivat leasing sopimuksen. Leasing sopimuksessa sovitaan vuokra kohteen käyttöön liittyviä asioita. Ensiksi sopimuksessa määritellään leasingkausi, jonka ajan vuokralainen saa vuokra kohteen käyttöönsä. Leasing autoja vuokrataan tavallisesti 2-4 vuodeksi. Sopimuksesta käy ilmi myös leasingvuokra ja muut mahdolliset maksut. Sopimuksessa on myös määritelty miten toimitaan, jos vuokralainen haluaa jatkaa sopimusta ja osto-optio leasingkauden päättyttyä. Frobergin (1999) mukaan leasing sopimuksissa on usein myös ”Hell and high water” –klausuuli, jonka mukaan kaikki leasingvuokramaksut ja muut maksut tulee suorittaa leasingkauden aikana. Leasing sopimuksessa todetaan myös, että vuokra kohteen omistusoikeus säilyy vuokralleantajalla koko leasingkauden ajan.

Leasing sopimuksessa käydään myös seikkaperäisesti läpi esimerkiksi leasingauton kohdalla mikä on normaalia kulumista ja mitkä vauriot kuuluvat vuokralaisen korvattavaksi. (Froberg 1999, Onninen-konsernin extranet 2011.)

Kuka tahansa hyödykkeen käyttäjä on myös potentiaalinen leasingkäyttäjä. Se, pitäisikö yrityksen käyttää leasingiä investoinnin rahoitukseen on monimutkainen kysymys. Leasingrahoituspäätöstä, esimerkiksi, leasingauton hankkimiseksi yrityksen tulee sisäisesti selvittää muutamia tärkeitä seikkoja:

- Kuinka pitkään yritys tulee tarvitsemaan autoja ja miten nämä autot helpottavat tuloksen tekoa?
- Mitkä ovat kokonaiskustannukset ja voiko leasingautosta tulla vielä lisämaksuja, joihin tulisi varautua?
- Mitä tapahtuu, jos yritys haluaa muuttaa leasingsopimusta tai päättää sopimus ennen aikojaan? (Contino 2002, 4; Froberg 1999.)

3.2 Rahoitus- ja käyttöleasing

Leasingtoiminta yleisesti jaetaan rahoitusleasingiin (financial lease) ja käyttöleasingiin (operating lease). Rahoitusleasing on tyypillisesti ajallisesti kauan kestävä vuokrausta, joka yleensä kattaa hyödykkeen koko taloudellisen käyttöajan. Koska rahoitusleasing on pitkäaikaista, vuokralleantajalla on riski hyödykkeen vanhentumisesta siten, että sillä ei ole enää käyttöä vuokra-ajan päätyttyä. Tämän vuoksi leasingvuokrat on muodostettu siten, että ne kattavat melkein kokonaan hyödykkeen hankintahinnan. (Contino 2002, 8-9.)

Käyttöleasing on lyhytaikaista, yleensä kuukaudesta kahteen vuoteen kestävä vuokrausta. Myös lyhytaikaisessa leasingissä vuokralleantajalla on riski, että leasingajan päätyttyä hyödykkeen tekniikka on vanhentunut, eikä sitä saada uudelleen vuokrattua tai myytyä. Lyhyemmän vuokra-ajan takia leasingvuokrat ovat korkeampia käyttöleasingissä kuin rahoitusleasingissä. (Contino 2002, 8, 10.)

3.3 Leasingin edut ja haitat

Leasingrahoitusmuoto on vaihtoehto yritykselle hankkia työntekijöiden käyttöön uudet, teknisesti ajanmukaiset, turvalliset ja ympäristöystävälliset laitteet, joita he

työssään tarvitsevat (Mykkänen 2009). Kuitenkin leasingrahoituksen kannattavuutta harkitessa (TAULUKKO 5) yrityksen tulee ottaa huomioon leasingrahoituksen kustannukset verrattuna kustannukseen, joka tarvittaisiin, jos yritys ostaisi auton tai laitteen omakseen (Leppiniemi 2005, 148).

Leasingin edut

Rahoittamalla investoinnin leasingrahoituksella on useita etuja vuokralaiselle. Leasingrahoitusmuodossa yritys maksaa vain laitteen käytöstä ei omistamisesta. Näin pääomaa vapautuu toiminnan kannalta tärkeämpiin investointeihin ja taseessa yrityksen pääomaa on sitoutunut vähemmän kuin omistaessa kyseessä olevat hyödykkeet. Tämä auttaa taseen hallintaa ja parantaa yrityksen vakavaraisuutta kuvaavia tunnuslukuja tilinpäätöksessä. (Froberg 1999; Leppiniemi 2005, 148-149.)

TAULUKKO 5. Leasingin edut ja haitat

Edut	Haitat
Verovähennyskelpoinen	Suhteellisesti kallis
Joustava ja huoleton	Omistusoikeus ei siirry
Vuokrakohde toimii vakuutena	Vuokrasopimuksen peruuttamattomuus
Kulut ennakoitavissa	Korvausvelvollisuus
Ei jälleenmyyntiriskiä	Keskeyttäminen kallista
Laitteisiin sitoutuva pääoma pienenee	Sovittujen kilometrimäärien ylitysmaksu
Mahdollisuus lisäpalveluihin	
Väljemmät luotonsaantiehtot	
Suojaa inflaatiolta	

Leasingauto on myös joustavaa ja huoleton autoilua, koska auton huoltaminen jää vuokralleantajan vastuulle eikä ennakoimattomia lisäkuluja synny. Lisäksi leasingsopimuksen ehdot ovat neuvoteltavissa yrityksen omien tarpeiden mukaisesti. (Nordea 2011; Contino 2002, 14).

Käyttämällä leasingiä yritys saa ostovoimaa, kun yrityksen ei tarvitse investoida kerralla suurta määrää vaan vuokraa maksetaan vähitellen. Leasingrahoituksen avulla yritys voi investoida lisää tai kalliimpiin laitteisiin. Leasingrahoituksen eduksi voidaan lukea myös se, ettei leasingrahoitus tarvitse käsirahaa vaan vuokrakohde toimii vakuutena, joten hankinnan voi tehdä heti investointipäätöksen jälkeen.

Käyttämällä leasingrahoitusta investointien rahoitusmuotona, yrityksen ei tarvitse huolehtia käytännön toimista. Leasingpalveluita tarjoavat yritykset tarjoavat erilaisia lisäpalveluja, kuten yrityksen autokannan hallinnoinnin. Autokannan hallintointia käsitellään tarkemmin luvussa 3.4. Leasingmaksut ovat verovähennyskelpoisia vuokralleottajalle, joka tekee leasingistä kilpailukykyisen muihin rahoitusmuotoihin verrattuna. Leasingrahoitusta käyttäessä yritys voi valita useiden vaihtoehtojen ja merkkien välillä, jotka soveltuvat sen omiin tarpeisiin parhaiten. (Froberg 1999.) Leasingkustannukset ovat hyvin ennakoitavissa, koska leasingvuokrat ovat ennalta sovittuja. Tämä helpottaa yrityksen budjetointia sekä talouden suunnittelua (Mykkänen 2009).

Käyttämällä leasingrahoitusmuotoa yrityksen ei tarvitse huolehtia siitä, että hyödyke vanhenee ennen sen taloudellisen käyttönsä päättymistä, koska yrityksen ei tarvitse huolehtia tuotteen jälleenmyynnistä leasingkauden päätyttyä. Tämä johtuu siitä, että omistusoikeus ei siirry tuotteen mukana leasingvuokraajalle (Junka 1986, 20.) Tämä on suuri etu vuokralleottajalle, jos hyödykettä tarvitaan vain rajallisen ajan. Yrityksellä ei synny hyödykkeen jälleenmyyntiriskiä käyttöajan jälkeen, joka muodostuisi yrityksen omistaessa hyödykkeen. (Contino 2002 11-12.)

Leasing on myös varteenotettava vaihtoehto yritykselle, jolla on ongelmia luotonsaannin kanssa. Leasingtoimintaa harjoittavilla yrityksillä on usein väljemmät taloudelliset vaatimukset kuin rahalainaa tarjoavilla yrityksillä, koska leasingkohde säilyy vuokralleantajan omaisuutena. Leasing myös suojaa inflaatiolta käytettävän hyödykkeen osalta. Hyödyke vuokrataan tämän päivän hinnalla, mutta se maksetaan vasta tulevilla tuotoilla. (Contino 2002, 13-14.)

Leasingin haitat

Haitaksi voidaan lukea se, että leasingin on suhteellinen kallis useaan muuhun rahoitusmuotoon verrattuna. Leasingkäyttäjä maksaa ison osan leasingkohteen hinnasta korkoineen saamatta kohteen omistusoikeutta. Monissa leasingsopimuksissa on oikeus ostaa leasingkohde sopimuksen päätyttyä kohtuullisella hinnalla, mutta siinä tapauksessa yritys joutuu maksamaan lisää jo kerran maksamastaan esineestä. (Leaseguide 2011; Junka 1986, 20-21.)

Vastaavasti leasingin haitoiksi voidaan lukea sopimuksen keskeyttäminen, joka on kallista ja sopimuksessa sovittujen kilometrimäärien ylittämisestä joutuu maksamaan korvausta. Vaikka hankinta osoittautuisi kannattamattomaksi tai yrityksen toimintaympäristössä tapahtuisi suuria muutoksia, on leasingsopimusta vaikea katkaista. Jos yrityksen työntekijä irtisanoutuu kesken leasingsopimuksen, jää auto leasingkäyttäjä yritykselle vaikka sille ei olisi korvaavaa työntekijää autoa varten. (Leaseguide 2011; Junka 1986, 21.) Auton sopimuksen ulkopuolinen kuluminen johtaa myös korvausvelvollisuuteen, jos käytössä oleva vakuutus ei kata korjauksia tai käyttö on ollut sopimuksen vastaista (Onninen-konserni extranet 2011).

Rahoittamalla investoinnin leasingilla omistusoikeus säilyy vuokralleantajalla, joten vuokraaja ei hyödy, jos leasingkohteen arvo nousee vuokrauksen aikana. Hintaa voi nousta korkean inflaation takia tai halukkaita ostajia on vuokrauksen päättymisen jälkeen paljon. Vuokralaiselle tulee ongelmia myös siinä tapauksessa, jos leasingin päätyttyä markkinoilta ei löydy uutta korvaavaa hyödykettä. Vuokralainen voi suojautua näiltä riskeiltä neuvottelemalla leasingsopimukseen hyödykkeen osto -pykälän leasingvuokran päätyttyä esimerkiksi 25 % hyödykkeen alkuperäisestä hankintahinnasta. (Contino 2002, 15-16.)

3.4 Rahoitus- ja hallinnointiyhtiöt

Suomessa toimi vuonna 2010 20 rahoitusleasingiä harjoittavaa yritystä joista kahdeksan oli luottolaitoksia joille kertyi 81 % kaikista leasingvuokrista. Loput 12 rahoitusleasingiä aktiivisesti harjoittavia yrityksiä olivat muita yrityksiä kuin luottolaitokset. (Tilastokeskus 2011.)

Rahoitusyhtiöt ovat usein pankkien tytäryhtiöitä, jotka tarjoavat varsinaista pankkirahoitusta täydentävää rahoitusta ilman pankkiluotoille ominaisia vakuuksia (Leppiniemi 2005, 148). Finanssialan keskusliiton (2011) mukaan rahoitusyhtiötoiminnalla tarkoitetaan toimintaa, jossa rahoittaja rahoittaa investoinnin vaihtoehtoisesti yhdessä myyjän kanssa tekemänsä sopimuksen mukaisesti tai sopimalla asiasta suoraan ostajan kanssa. Rahoitusyhtiöt tarjoavat sekä kohdevakuudellista rahoitusta, että käyttöpääoman rahoitusta.

Rahoitusyhtiöiden lisäksi yritysten työsuhdeautoja rahoittaa ja hallinnoi leasingrahoitukseen erikoistuneita yrityksiä, jotka ovat toimintaperiaatteeltaan ennemmin hallinnointiyhtiöitä. Suomen suurimmat työsuhdeautojen rahoitukseen ja hallinnointiin erikoistuneet yritykset ovat Axus Finland Oy, joka tunnetaan nimeltä ALD Automotive sekä LeasePlan Finland Oy. Hallinnointiyhtiöt tarjoavat vuokralaiselle myös muita kuin rahoituspalveluita. Palvelut voivat sisältää hyödykkeen huolto- ja korjauspalveluita, leasingkohteiden hallinnollisten asioiden hoitamista sekä asiantuntijapalveluita. Hallinnointiyhtiöt ovat tyypillisesti erikoistuneet yhden hyödykkeen vuokraamiseen, joten niillä on rahoitusyhtiöitä enemmän asiantuntijuutta hyödykkeestä, joka vähentää leasingistä aiheutuvia riskejä. (Rantala 2011.)

Rahoitusyhtiö hoitaa tarvittaessa kaikki neuvottelut autoliikkeiden kanssa asiakasyrityksen puolesta ja ostaa auton sekä rekisteröi sen. Rahoitusyhtiö myös hoitaa vuosisopimukset huoltoyhtiöiden kanssa. Lisäksi rahoitusyhtiö vastaanottaa kaiken yksittäiseen autoon liittyvän laskutuksen, kuten autokohtaisella luottokortilla tehdyt polttoaineostot, ja lähettää ainoastaan yhteenvetolaskun asiakasyritykselle. Myös vahinkotapauskäsittely yhteydenpito vakuutusyhtiöiden kanssa hoidetaan rahoitusyhtiön toimesta eikä asiakasyrityksen tarvitse käyttää

resurssejaan siihen. Tästä kaikesta rahoitusyhtiö veloittaa hallinnointipalkkion asiakasyritykseltä. (Rantala 2011.)

Rahoitusyhtiön tarjoamat hallinnointipalvelut käsittävät useita vuokralleottajan kannalta käytännön työtä vähentäviä tekijöitä. Asiakasyrityksen ei tarvitse ylläpitää käyttöomaisuuskirjanpitoa leasingautojen osalta eikä tehdä poistoja, kuten siinä tapauksessa jos yritys itse ostaisi työsuhdeautot. Lisäksi asiakasyritys säästää palkkakustannuksissa, koska yritys ei tarvitse työntekijää joka hoitaisi autojen hallinnoinnin. Nyt rahoitusyhtiö lähettää laskun, joka on valmiiksi tiliöity kustannuspaikoittain, joten autorasitteen seuraaminen henkilö- ja kustannuspaikkatasolla on asiakasyritykselle yksinkertaisempaa. (Rantala 2011.)

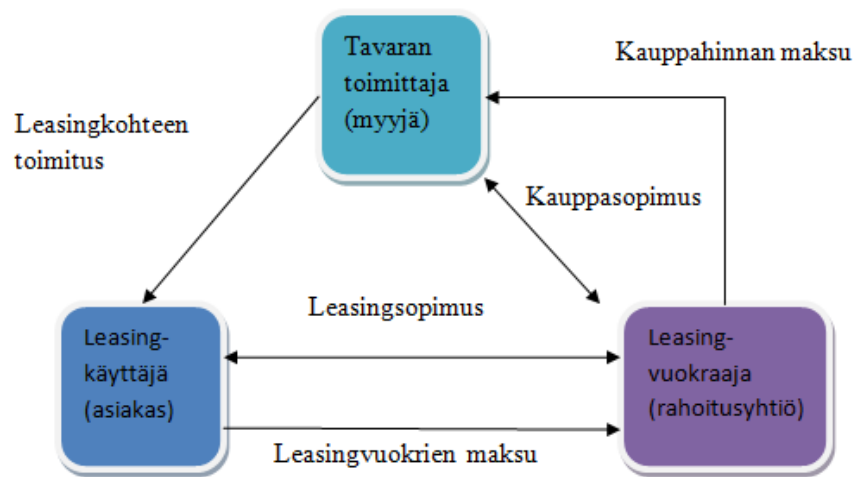
3.5 Leasingrahoitus

Yritykset ovat suurimmat leasingrahoituksen käyttäjät. Niiden osuus kaikista vuonna 2010 tehdyistä leasing-hankinnoista oli 79 prosenttia vuonna 2010. Suurin leasing-kohde vuonna 2010 oli ajoneuvot, joita hankittiin 602 miljoonalla eurolla eli 38 % kaikista leasinghankinnoista. (Tilastokeskus 2011.)

Rahoitusyhtiöt rahoittavat työsuhdeautot tyypillisesti seuraavanlaisesti. Aluksi leasingkäyttäjä (asiakas) sekä leasingkohteen omistaja (myyjä) tekevät leasingsopimuksen, jonka leasingkohteen omistaja siirtää rahoitusyhtiölle luototettavaksi. Rahoitusyhtiö maksaa leasingkohteen omistajalle leasingkohteen kauppahinnan, jota vastaan se perii leasingvuokraa leasingkäyttäjältä. Leasingkohteen omistaja toimittaa esineen leasingkäyttäjälle. Leasingkohteen omistusoikeus säilyy koko prosessin ajan alkuperäisellä leasingkohteen omistajalla ja rahoitusyhtiöt toimivat ikään kuin välikäsinä leasingtoiminnassa. Edellä kuvattua toimintaa kutsutaan suoraksi leasingiksi. (Junka 1986, 6.)

Työsuhdeautojen rahoitukseen erikoistuneet yritykset rahoittavat autot epäsuoralla leasingilla. Epäsuorassa leasingissa on mukana kolme osapuolta kuten suorassa leasingissa, mutta roolit ovat erilaiset. Leasingkäyttäjä (asiakas) valitsee tavaran toimittajan eli autokaupan valikoimasta mieleisen auton, jonka leasingvuokraaja

(rahoitusyhtiö) ostaa tavarantoimittajalta ja vuokraa leasingkäyttäjälle. Näin ollen leasingopimus solmitaan leasingkäyttäjän sekä rahoitusyhtiön välille ja leasingkäyttäjä maksaa leasingvuokraa rahoitusyhtiölle. Eroavaisuutena suoraan leasingrahoittamiseen, epäsuorassa leasingissä rahoitusyhtiö omistaa leasingkohteen vuokrauksen ajan. (Junka 1986, 7.)



KUVIO 2. Epäsuora (välillinen) leasing (Junka 1986, 7)

3.6 Open calculation -leasingsopimuksen erot

Tavanomaisena käytäntönä on ollut, että leasingsopimus on luonteeltaan kiinteä. Sopimusta tehdessä rahoitusyhtiö laskee, että kuukausittain maksettava vuokra kattaa kaikki sille lankeavat leasingkustannukset. Leasingkustannuksia ovat pääoman vähentyminen eli auton arvonalentuminen ja sopimuksesta riippuen auton huolto ja korjaus, renkaiden kuluminen ja niiden vaihtaminen, polttoaine, käyttövoimavero, pesut ja pientarvikkeet, liikenne- ja autovakuutus, sijaisauto, renkaiden säilytys ja tiepalvelu. Lisäksi rahoitusyhtiö lisää vuokraan hallinnointipalkkion. Kuukausittainen vuokrasumma on vakio eikä rahoitusyhtiöillä ole tapana kertoa leasingvuokran korkoa vaan se on sisällytetty muihin kustannuksiin. Vuokrakauden päättyessä yritys menettää auton käyttöoikeuden. (Froberg 1999.)

Onvest-konserni käyttää työsuhdeautojen vuokrauksessa LeasePlan Finland Oy:n kanssa solmittua Open calculation -leasingsopimusta. Sen erona edellä mainittuun tavanomaiseen leasingsopimukseen on rahoitusyhtiöltä saatavat palautukset. Palautukset määräytyvät leasingauton myyntihinnan mukaan. Jos auton todellinen myyntihinta on suurempi kuin alkuperäisessä leasingsopimuksessa jäännösarvoksi on arvioitu, rahoitusyhtiö tasaa tämän summan vuokralaiselle. Tasaukset lasketaan autokohtaisesti. Jos tasaus on negatiivinen eli auton arvioitu jäännösarvo on suurempi kuin todellinen myyntihinta, se vähennetään positiivisista tasauksista. Jos vuoden aikana päätyneitä positiivisia tasauksia on euromääräisesti enemmän kuin negatiivisia, vuokralainen saa palautuksen kerran vuodessa. Päinvastaisessa tilanteessa vuokralaiselta ei kuitenkaan peritä ylimääräisiä maksuja vaikka tasausten summa olisikin lopulta negatiivinen vaan riski tältä osin säilyy rahoitusyhtiöllä. (Rantala 2011.)

Kun leasingautolla on ajettu vuoden verran ja käyttäjän kokonaisajomäärä voidaan ennakoita tarkemmin, LeasePlan ehdottaa sopimusmuutosta, jos ennalta sovitun ja toteutuvan ajomäärän välillä on merkittäviä poikkeuksia. Uuden sopimuksen vuokrat määritellään uuden ajomäärän mukaisesti. (Kainulainen 2011.)

Open calculation –sopimuksen suurin etu eli autojen myynti leasingajan päätyttyä on myös tietyllä tavalla ongelmallinen asia asiakasyritykselle. Tiettyjä autoja esimerkiksi harvinaisempia urheilullisia automalleja, jotka eivät ole yleisesti suosittuja, voi olla vaikea jälleenmyydä, joten näistä automalleista säännönmukaisesti aiheutuu myyntitappiota, joka vähentää kokonaispalautuksen määrää. (Rantala 2011; Rehnström 2011.)

4 LEASINGRAHOITUKSEN KUSTANNUKSET

4.1 Onvest Oy

Tutkimuksen toimeksiantoyrityksenä toimi Onvest Oy, joka on Onvest-konsernin emoyhtiö. Tutkimuksessa oli mukana myös konsernin suurin tytäryhtiö Onninen Oy. Onvest-konserni on suomalainen perheyrittäjä ja yhtiön omistus on säilynyt saman perheen piirissä sen perustamisesta lähtien. Talouselämän Suomen suurimmat yritykset -listalla Onvest Oy oli 40. vuonna 2010. Konsernin liikevaihto oli vuonna 2010 1,6 miljardia euroa. Onvest-konsernin liiketoiminta koostuu seuraavasta neljästä toimialasta, joiden palveluksessa työskentelee noin 4 600 henkilöä yhdeksässä eri maassa. (Onvest 2011; Talouselämä 2010.):

- Tekninen kauppa: Onninen-konsernin kattavat materiaali- ja palvelut urakoitsijoille, teollisuudelle, julkisille organisaatioille sekä teknisten tuotteiden jälleenmyyjille.
- Talotekniikan urakointi-, kiinteistö- ja korjausrakentamisen palvelut: Are-konsernin kokonaisratkaisut toimisto-, liike- ja teollisuuskiinteistöihin sekä korjausrakentamisen ratkaisuja asuinkiinteistöihin.
- Sijoitustoiminta: Aktiivinen kaupankäynti hajautetulla arvopaperiportfoliolla.
- Kiinteistötoiminta: Hallinnointi, vuokraustoiminta, kiinteistökehitys ja rakennuttaminen.

Onvest-konsernin toimintaa ohjaava arvopohja nojaa kolmeen pääkohtaan: pitkäjänteisyyteen, vastuuseen ja kehitykseen. Pitkäjänteisyys ilmenee Onvestin toiminnassa tasaisena kasvuna ja korkeana vakavaraisuutena. Yhtiötä kehitetään pitkällä aikajänteellä taloudelliset realiteetit huomioiden. Omistuksen säilyttäminen perheen piirissä on pitkäjänteistä sitoutumista viestivä valinta. Vastuu näkyy vahvoina eettisinä periaatteina, jotka ohjaavat konsernin toimintaa. Vastuu korostuu yhtiön henkilöstöpolitiikassa, pitkäjänteisissä suhteissa ympäröivään yhteiskuntaan sekä tavoitteessa vastata asiakkaiden muuttuviin

tarpeisiin. Luotettavana ja arvostettuna kumppanina pysyminen edellyttää toiminnan jatkuvaa kehittämistä, joka on Onvestin kolmas arvo. Kilpailukyky edellyttää uudistumista sekä valmiutta uusien asioiden ripeään omaksumiseen. (Onvest 2011.)

Tutkimuksessa käsitellään myös Onvest-konsernin suurimman tytäryhtiön Onninen Oy:n työsuhdeautoja. Onninen on yksi johtavia Pohjoismaissa materiaaalipalvelua tarjoavia yrityksiä. Onninen-konsernilla on Suomen lisäksi toimipaikkoja kaikissa Baltian maissa, Norjassa, Puolassa, Ruotsissa, Venäjällä ja Kazakstanissa. Onninen työllistää 3 000 henkilöä, joista noin tuhat toimii Suomessa. Vuonna 2010 Onnisen liikevaihto kasvoi 3,8 prosenttia ja oli 1 386,0 miljoonaa euroa. (Onninen Oy 2011.)

LeasePlan Finland Oy

Onvest-konsernin työsuhdeautot rahoittaa ja hallinnoi Leaseplan Finland Oy. LeasePlan on yksi maailman johtavista leasingautojen hallinnointi- ja rahoitusyhtiö, jolla on toimintaa noin 30 maassa. LeasePlan Finland Oy aloitti toimintansa Suomessa 1998. Yrityksen toimintaperiaatteena on toimia yrityksen ja yhteisöjen autoasioiden ulkoistuasiantuntijana. LeasePlan hoitaa asiakasyrityksen puolesta yritysautoiluun liittyvät hallinnolliset rutiinit ja kustannusten hoidon. (LeasePlan 2011.)

4.2 Tutkimuksen toteutus

Tutkimuksen empiirisessä osuudessa käsitellään yrityksen leasingautojen kannattavuutta verrattuna palkanvähennyksiin. Työntekijälle tehtyjen palkanvähennysten määrän selvittämiseksi on laskettu käyttäjäkohtaisesti autoedun verotusarvo, joka muodostaa autoedun käyttäjän kokonaispalkan yhdessä rahapalkan kanssa.

Lisäksi laskettiin autokohtaisesti leasingkustannukset, joista on vähennetty autoedun verotusarvo sekä tasaukset, josta muodostuu jokaisen autoedun

käyttäjän todelliset leasingkustannukset. Empiirisessä osassa tutkittiin myös lisävarusteiden vaikutusta leasingkustannuksiin sekä auton jäännösarvon muodostumista. Luvun päätteeksi tutkimuksen tuloksista tehtiin johtopäätöksiä ja kehitysehdotuksia perusteluineen.

Tutkimuksen otos 32 autoetuoikeutettua valittiin satunnaisesti noin sadan käyttäjän ryhmästä. Tutkimukseen valittiin sekä vapaa-autoedun sekä käyttöedun käyttäjiä. Rajauksena olivat 2008-2010 päättyneet kotimaiset leasingsopimukset, poikkeuksena yksi 2011 alkuvuonna päättynyt auto, jonka myyntitulos oli tiedossa. Lisäksi käyttäjän tuli työskennellä Onvest Oy:n tai Onninen Oy:n palveluksessa. Tutkimus tehtiin anonyymisti, joten käyttäjät nimettiin numeroin 1-32, lisäksi vapaa-autoetu ja käyttöetu käyttäjät taulukoitiin erikseen.

Lisäksi tutkimusta varten haastateltiin Onvest Oy:n rahoitusjohtajaa sekä talousjohtajaa, Onninen Oy:n henkilöstöjohtajaa sekä työsuhteasiantuntijaa. Haastattelut tehtiin 10.10.2011 ja 12.10.2011. Haastattelut olivat luonteeltaan teemahaastatteluja. Onninen Oy:n henkilöstöjohtajan ja työsuhteasiantuntijan haastatteluissa keskityttiin autosääntöön, millainen se on nyt ja minkä takia sekä millaiseksi sitä tulisi kehittää. Onvest Oy:n rahoitus- ja talousjohtajan haastatteluissa sivuttiin myös autosääntöä, mutta haastattelut keskittyivät pääasiassa leasingrahoitukseen ja niiden kustannuksiin. Tutkimuksen liitteenä ovat haastattelurungot (LIITE 4; LIITE 5).

4.3 Yrityksen autosääntö

Vuonna 2008 yrityksen käytäntö muuttui siten, että koko Onvest-konsernissa tehtiin uusi autosääntö, joka koskee kaikkia kolmea yritystä, Onvest Oy, Onninen Oy ja Are Oy sekä tarkennettiin työnjakoa. Onvest Oy:n rahoitusjohtaja vastaa leasingsopimuksista. Autopolitiikasta vastaa Onninen Oy:n henkilöstöjohtaja, koska se kuuluu selkeästi henkilöstöhallinnon piiriin. Onvest-konsernin johtoryhmä, jossa istuu kaikkien kolmen yrityksen toimitusjohtajat hyväksyvät kaikki muutokset yhteiseen autopolitiikkaan. Kummallakin tytäryritykselle,

Onnisella ja Arella, on omat autoasioista vastaavat henkilöt. Onninen-konsernin henkilöstöhallinto hoitaa myös Onvest Oy:n autoasiat. (Rehnström 2011.)

Onvest-konsernin viimeisin autosääntö otettiin käyttöön 1.10.2011. Kaikissa konsernin kotimaan yhtiöissä noudatetaan yhtenäistä autopoliitiikkaa. Onvest Oy:n ja Onninen Oy:n autosäännön poikkeavat toisistaan vain autoeturyhmien osalta (TAULUKKO 6; TAULUKKO 7).

Merkittävimmät muutokset uudessa autosäännössä aiempaan verrattuna on päästörajan tiukennus. Työsuhdeauton on oltava työsuhdekäyttöön sopiva eikä mahdollisteta enää urheilu- tai avoautojen käyttämistä työsuhdeautona. Kolmas muutos koskee lisävarusteiden määrittelyä. Ennen autosäännössä oli listattu hyväksyttävät lisävarusteet. Viimeisimmässä autosäännössä listauksesta on luovuttu ja asetettu lisävarusteiden maksimihinnalla euromäärä, 4000 euroa. Autoyhteyshenkilöt arvioivat tapauskohtaisesti, onko autoetukäyttäjän ehdottamat lisävarusteet tavanomaisia ja näin ollen hyväksytyjä. (Rehnström 2011.)

Yhtiön autosääntö ja muut autoihin liittyvät politiikat pohjautuvat paikalliseen henkilöstöpolitiikkaan ja johdon päätöksiin. Mikäli palkansaaja joutuu työssään käyttämään autoa, voidaan hänelle palkkauksen osana antaa työsuhdeauto. Myönnettävät autoedut ovat pääsääntöisesti käyttöetuja. Konsernin ja Suomen johtoryhmän jäsenillä on oikeus vapaaseen autoetuun (TAULUKKO 6). Onninen Oy:n henkilöstöjohtaja Renhnströmin (2011) mukaan autoeturyhmän A ja B:n autoetukäyttäjät ajavat jonkin verran työkseen, mutta autoetu perustuu pääasiassa henkilön työstatukseen kuin käyttötarpeeseen. Autoeturyhmissä C ja D autoetu perustuu auton suuren käyttömäärään. Näihin autoeturyhmiin kuuluu paljon myynninhenkilöstöä, jotka ajavat työkseen paljon.

Konserni autosäännön johtava ajatus on se, että autoetu ei ole saavutettu etu vaan jokaisen leasingkauden jälkeen arvioidaan uudelleen onko käyttäjä yhä oikeutettu työsuhdeautoon ja mihin käyttäjä ryhmään hän kuuluu esimerkiksi työtehtävien muututtua. (Rehnström 2011.)

Työajojen ylittäessä 9 000 km vuodessa autoetu tulee harkittavaksi. Mikäli omalla autolla tehtävien työajojen kilometrimäärät ylittävät 15 000 km vuodessa, sovitaan

yhtiön osoittaman auton käyttöjärjestelyistä. Työajojen määrä 20 000 km vuodessa on ehdoton yläraja, tämän ylittämisen jälkeen ei enää makseta kilometrikorvauksia, vaan työntekijän tulee ottaa työsuhdeauto. Yrityksessä on laskettu, että 20 000 km vuodessa on yläraja, jonka jälkeen kilometrikorvausten maksaminen tulee selvästi kalliimmaksi kuin autoetu. Työsuhdeautojen myöntämisestä päättää toimialajohtaja tai toimitusjohtaja. (Onvest-konsernin autosääntö 2011.)

TAULUKKO 6. Onninen-konsernin autoeturyhmät (Onvest-konsernin autosääntö 2011).

Autoeturyhmä	Laatu	Enimmäishankintahinta
a) Konsernin johtoryhmän jäsenet	vapaa-autoetu	autonhankintaraja vahvistetaan erikseen
b) Suomen johtoryhmän jäsenet	vapaa-autoetu	autonhankintaraja vahvistetaan erikseen
c) Erikseen määritellyt johdon tehtävät, edun myöntäminen perustuu tehtävän vaativuusluokitukseen	vapaa-autoetu	autonhankintaraja vahvistetaan erikseen
d) Erikseen määritellyt päällikkötehtävät, edun myöntäminen perustuu tehtävän vaativuusluokitukseen, sekä yli 15 000 kilometriä vuodessa työajoja ajava henkilöstö	käyttöautoetu	autonhankintaraja 39 500 € sisältäen lisävarusteet

Autosäännössä ei ole kerrottu kohtien a, b ja c:n enimmäishankintahintaa, koska yrityksessä ei ole haluttu tuoda niitä koko henkilöstön tietoisuuteen. Kohdan d) Käyttöautoetujen autoverollinen ja arvonnlisäverollinen listahinta varusteineen pois lukien tavanomaiset talvirenkaat ja toimituskulut on 39 500 €. Auton hankinnan ja edun hyväksyy toimitusjohtaja tai varatoimitusjohtaja esimiehen esityksestä. (Onvest-konsernin autosääntö 2011.)

TAULUKKO 7. Onvest Oy:n autoeturyhmät (Onvest-konsernin autosääntö 2011).

Autoeturyhmä	Laatu	Enimmäishankintahinta
1. Onvest Oy:n toimitusjohtaja	Vapaa-autoetu	Vahvistetaan erikseen
2. Johtoryhmän jäsenet	Vapaa-autoetu	Enimmäishankintahinta 55 000 € (sis. lisävarusteet)
3. Erikseen määritellyt päällikkötehtävät sekä yli 15 000 km vuodessa työajoja ajava henkilöstö	Käyttöetu	39 500 € (sis. lisävarusteet)

Onvest Oy:n oman autosäännön (2010) mukaan 3. autoeturyhmä erikseen määritellyt päällikkötehtävät sekä yli 15 000 km vuodessa työajoja ajava henkilöstö –kohdan auton enimmäishankintarajaa on korotettu vuoden 2008 autosäännön 39 000 eurosta nykyiseen 39 500 euroon. Ryhmien autojen enimmäishintaluokat on muodostettu siten, että on haettu markkinoilta esimerkkiautoja, jotka ovat tyypillisiä autoeturyhmän työntekijöiden kategoriassa ja asetettu näiden autojen hankkimiseen edellyttävät rajat.

Onvest Oy:ssä autoedun myöntämisen perusteet ovat voimassa kulloisenkin leasingkauden ajan. Oikeutta autoetuun tarkastellaan uudelleen aina leasingkauden päättyessä, mikäli henkilön tehtävät ovat muuttuneet siten, että autoedun myöntämisen perusteissa on tapahtunut muutos. Autoedusta voi luopua vain leasingsopimuksen täytyessä, muussa tapauksessa vain erityisen painavista syistä toimialajohtajan tai toimitusjohtajan suostumuksella. (Onvest Oy:n autosääntö 2010.)

Työsuhdeautot rahoittaa ja hallinnoi LeasePlan Finland Oy. Autot ovat huoltoleasing -autoja, joiden sopimus mitoitetaan kunkin käyttäjän ajomäärän mukaan. Lähtökohtaisesti leasingaika on 48 kuukautta, jos käyttäjän ajokilometriä arvioitu määrä kyseessä olevalla ajanjaksolla on enintään 150 000 kilometriä. Jos ajosuorite ylittää tämän kilometrirajan, leasingsopimuksen voimassaoloajan muuttamisesta sovitaan vastaavasti. Aiemmin leasingaika oli 36 kuukautta, joten laskentataulukoissa mukana olevat työsuhdeautot ovat muutamaa

poikkeusta lukuun ottamatta kolmenvuoden sopimuksia. Aiemmin leasingsopimusten enimmäisajomäärä oli 100 000 km kolmessa tai neljässä vuodessa eli keskimäärin 25 000-33 333 kilometriä vuodessa. Uuden sopimuksen myötä keskimääräinen vuotuinen enimmäisajomäärä on 37 500 km. (Onvest-konsernin autosääntö 2011).

Käyttöautoedun käyttäjän tulee ilmoittaa kilometrilukema 4 kertaa vuodessa LeasePlanille. Näin vältetään turhilta veloituksilta autoa palautettaessa, kun kilometrirajojen tullessa leasingaikana vastaan voidaan sopimuksen kilometrirajoja korottaa. Tällöin myös leasingvuokra nousee. (Onvest-konsernin autosääntö.)

4.3.1 Huoltoleasing

Onvest-konsernin käyttämät työsuhdeautot ovat huoltoleasing -autoja. Huoltoleasing -sopimus kattaa huolto-ohjelman mukaiset huollot valtuutetulla merkkikorjaamolla. Tarvittaessa sijaisauton määräaikaishuollon ja kolarivaurioiden korjauksen yhteydessä sekä normaalista käytöstä aiheutuneet korjaukset. Huoltoleasing ei kata ulkoisia vaurioita. (Onvest-konsernin autosääntö 2011.)

TAULUKKO 8. Huoltoleasing-sopimuksen mukaiset palvelut

Peruspalvelut	Lisäpalvelut
huoltokirjan mukaiset määräaikaishuollot	polttoainekortit
kausivaihdosta tai normaalista kulumisesta johtuvat rengastyöt	pesut ja puhdistukset
normaalista kulumisesta aiheutuvat muut korjaukset	sijaisauto määräaikaishuollon ajaksi
katsastusmaksu	tiepalvelu
vahinkopalvelu	renkaiden säilytys
	ajoneuvoverot

Jokainen autoetuoiikeutettu saa autokohtaisen luottokortin, jolla saa ostaa ainoastaan normaalit auton käyttöön kuuluvat polttoaineet, öljyt, tuulilasin pyyhkijöiden sulat tai auton huolto- ja kulutustarvikkeet sekä auton ulkopuolisen pesun. Autot ovat huoltoleasing -autoja, joiden sopimukseen kuuluvat taulukon 8 mukaiset palvelut. (Onvest-konsernin autosääntö 2011.)

4.3.2 Päästörajat

Onvest-konserni huomioi työsuhdeautojensa hankinnassa ekologisen näkökulman. Hiilidioksidipäästöjen ehdoton yläraja on viimeisimmässä autosäännössä 160 g/km, joka on laskenut aiemmasta 180 g/km. Ympäristöverojen selvän kasvutrendin johdosta yritys suosittelee työsuhdeautoksi hankittavan ajoneuvon, jonka päästö ei ylitä 140 g/km. Konsernin uusien autojen päästöt keskimäärin on tällä hetkellä 154 grammaa/kilometri. Onvest-konserni maksaa diesel-veron sekä vapaiden että käyttöautoetujen osalta. (Onvest-konsernin autosääntö 2011; Rehnström 2011.)

Onvest-konsernissa seurataan yleistä autokannan kehitystä päästörajoiden osalta. Yritys pyrkii olemaan kehityksen mukana, koska auton hiilidioksidipäästöillä on suuri vaikutus auton jälleenmyyntiarvoon. Jos yrityksellä on suuripäästöisiä autoja ja yleinen taso on huomattavasti matalampi, niin suuripäästöiset autot eivät käy kaupaksi vaan se huonontaa niiden jälleenmyyntiarvoa. Samalla päästöraja vaikuttaa suoraan vapaa-autoetuautojen kulutukseen. Hiilidioksidipäästöt vaikuttavat kustannuksiin kahdella tavalla, jälleenmyyntiarvon kehitykseen ja polttoaineen kulutukseen. (Rehnström 2011.)

Tutkimuksen liitteenä (LIITE 6) on taulukko, jossa on Onvest-konsernin autosäännössä hyväksyttävien automerkkien automalleja, joiden hiilidioksidipäästöt alittavat autosäännön päästörajasuosituksen 140 grammaa kilometriä kohden.

Päästörajan tiukennus johtaisi automallien tiukempaan rajaukseen automerkkikohtaisesti. Päästöraja 140 grammaa kilometriä kohden jättäisi monia suuri moottorisia ja painavia automalleja pois valikoimasta. Toisaalta tämä on pieni uhraus saavutettavaan hyötyyn verrattuna, ottaen huomioon kuinka paljon yleisimmistä työsuhdeautoista säilyy edelleen vaihtoehtoina edellä mainitun päästörajan rajoissa. Lisäksi Onninen Oy:llä on teknisessä tukkukaupassa ympäristötuotteet isona tuotevalikoimana ja vuosikertomuksessa raportoidaan työsuhdeautojen päästöt, joten ollakseen uskottava ympäristötuotteiden myyjä, ympäristöystävällisyyden tulee näkyä Onninen Oy:n toiminnassa. (Rehnström 2011.)

4.4 Lisävarusteet

Onvest-konsernin autosäännön mukaan lisävarusteet sisältyvät auton enimmäishankintahintaan, joka on ennalta määritelty eritasoisille työsuhdeautoilijoille. Työsuhdeautoihin on mahdollista hankkia tavanomaiset lisävarusteet ja niin sanottu business -lisävarustepaketti. Pakollisena lisävarusteena kaikkiin Onnisen autoihin asennetaan, jos mahdollista, sähkötoiminen moottorilämmitin tai polttoainetoiminen lämmitin. (Onvest-konsernin autosääntö 2011.)

Käyttäjä voi hankkia lisävarusteita myös omalla kustannuksellaan. Rahoitusyhtiö LeasePlan Finland Oy pidättää kuitenkin oikeuden hyväksyä tai hylätä varusteet, eikä varusteiden arvoa korvata millään lailla sopimuskauden päättyessä. Lisävarusteiden arvo saa olla maksimissaan 4.000 €. Talvirenkaita ei lasketa lisävarusteiksi, eikä niitä myöskään huomioida kokonaishinnassa. (Onvest-konsernin autosääntö 2011.)

4.5 Autoedun verotusarvo

Taulukossa 9 esitetään käyttöetuautojen verotettavan arvon syntyminen. Autot ovat rekisteröity vuosien 2004-2007 välisenä aikana. Käyttöetuun ovat

oikeutettuja 4.3 luvun mukaan toimeksiantoyrityksen autosäännössä mainitut erikseen määritellyissä päällikkötehtävissä työskentelevät henkilöt niin Onvest Oy:ssä kuin Onninen-konsernissa.

Autojen hankintahinnat vaihtelevat 18 890,55 euron ja 31 764,00 € välillä. Kuten teoriaosuuden luvussa 2.6 Auton verotusarvon määräytyminen kerroin uushankintahinta määritetään automallin maahantuojan tai sen puuttuessa tukkukaupan automallille ilmoittaman, auton käyttöönottokauden alussa voimassa olleen yleisen suositushinnan perusteella. Suositushinnasta vähennetään 3400 euroa. Tätä uushankintahintaa käytetään autoedun raha-arvon laskennassa koko auton käyttöä.

TAULUKKO 9. Käyttöetuautojen verotusarvot

Nimi	Automerkki	Käyttöönottovuosi	Uushankintahinta	Laskentaperuste
1	FORD	2005	26 545,48	23 145,48
2	NISSAN	2005	31 151,25	27 751,25
3	SKODA	2006	26 670,80	23 270,80
4	OPEL	2006	28 896,00	25 496,00
5	PEUGEOT	2006	22 550,00	19 150,00
6	SKODA	2006	19 313,42	15 913,42
7	SKODA	2006	18 890,55	15 490,55
8	SKODA	2007	23 618,10	20 218,10
9	SKODA	2006	28 326,80	24 926,80
10	VOLVO	2005	31 764,00	28 364,00
11	SKODA	2005	28 955,70	25 555,70
12	SKODA	2006	29 690,30	26 290,30
13	OPEL	2004	28 668,40	25 268,40
14	SKODA	2006	28 006,80	24 606,80
15	HONDA	2006	30 567,00	27 167,00

Taulukossa 10 on listattuna 17 vapaa-autoetuautoa, jotka on rekisteröity vuosina 2005-2007. Autojen hankintahinta vaihtelee 61 668,30 euron ja 20 141,51 euron välillä. Teoriaosuuden luvussa 2.7 Yrityksen autosääntö kerroin, että vapaa-autoetuun ovat oikeutettuja Onvest Oy toimitusjohtaja sekä johtoryhmän jäsenet,

Onninen-konsernin johtoryhmän jäsenet, Suomen johtoryhmän jäsenet sekä erikseen määritellyt johdon tehtävissä työskentelevät henkilöt.

TAULUKKO 10. Vapaa-autoetuautojen verotusarvot

Nimi	Automerkki	Käyttöönottovuosi	Uushankintahinta	Laskentaperuste
16	CITROEN	2005	29 630,15	26 230,15
17	OPEL	2005	20 746,00	17 346,00
18	PEUGEOT	2005	25 370,00	21 970,00
19	TOYOTA	2005	28 257,32	24 857,32
20	VOLVO	2005	43 708,00	40 308,00
21	FORD	2006	27 069,93	23 669,93
22	HONDA	2005	39 289,00	35 889,00
23	MAZDA	2007	26 440,00	23 040,00
24	VOLVO	2007	50 078,00	46 678,00
25	OPEL	2006	29 520,00	26 120,00
26	VOLVO	2007	47 922,03	44 522,03
27	PEUGEOT	2006	29 820,00	26 420,00
28	AUDI	2006	61 668,30	58 268,30
29	PEUGEOT	2006	38 613,96	35 213,96
30	VOLKSWAGEN	2006	30 690,85	27 290,85
31	TOYOTA	2006	33 352,56	29 952,56
32	CITROEN	2005	20 141,51	16 741,51

Luvussa 2.6 kerrottiin, että autoedun arvo määräytyy auton ikäryhmän mukaan ja autot on verohallinnon päätöksessä jaettu kolmeen eri ikäryhmään niiden rekisteriotteesta ilmenevän käyttöönottovuoden mukaan. Autoedun perusarvon laskennassa käytettävä prosenttiosuus on näissä ikäryhmissä erilainen, samoin kun autoedun arvoon käyttökustannuksina lisättävä määrä.

Verohallituksen luontoisetupäätöksessä on vuonna 2011 kolme eri ikäryhmää:

- A) vuosina 2009-2011 käyttöönotetut autot
- B) vuosina 2006-2008 käyttöönotetut autot
- C) ennen vuotta 2006 käyttöönotetut autot.

Tutkimuksen käytettyjen autojen käyttöönottovuodet sijoittuvat ajalle 2004-2007. Perusarvoon lisätään käyttökustannuksina tietty laskennallinen määrä. Verohallinnon vuoden 2011 luontoisetupäätöksessä B ikäryhmän autoihin eli vuosina 2006-2008 käyttöönotetuissa autoissa käyttöedun arvo kuukaudessa on 1,2 % auton uushankintahinnasta lisättynä 105 eurolla tai 7 senttiä kilometriltä. C ikäryhmän autoihin, jotka ovat ennen vuotta 2006 käyttöönotetut autot, edun arvo kuukaudessa on 0,9 prosenttia kuukaudessa lisättynä 120 eurolla tai ajopäiväkirjaa käytettäessä 8 sentillä kilometriltä. Tutkimuksessa laskettiin jokaisen auton verotusarvon vuosittain leasingkaudelta sekä näiden vuosien keskiarvot.

Käyttökustannukset muodostuvat auton hankintaan tarvittavan pääoman korosta, vakuutuksista, rengas-, korjaus- ja huoltokuluista sekä polttoainekuluista. Autolla ajattavaksi vuotuiseksi yksityisajojen osuudeksi on arvioitu 1500 kilometriä kuukaudessa eli 18 000 kilometriä vuodessa. Ajopäiväkirjaa käytettäessä perusarvoon lisätään luontoisetupäätöksen mukainen korvaus ajettujen kilometrien mukaan.

Luvussa 2.5 kerrottiin, että perusarvo pienenee auton iän myötä, mutta käyttökustannusten vaikutus verotusarvoon sen sijaan kasvaa. Tämä johtuu siitä, että huolto- ja käyttökustannukset kasvavat auton ikääntymisen myötä, kun esimerkiksi auton takuu-aika kuluu umpeen ja tarvetta huolloille on aiempaa useammin.

Kuten teoriaosuudessa käsiteltiin uushankintahinnasta laskettava prosenttiosuus vastaa lähinnä auton pääomakustannuksia: poisto, korko, vakuutusmaksut sekä auton käyttömaksu. Saatu raha-arvo pyöristetään lähinnä alempaan kymmeneen euroon. Vapaa-autoedun B ikäryhmän autojen, jotka ovat otettu käyttöön vuosina 2006-2008, edun arvo kuukaudessa on 1,2 % uushankintahinnasta lisättynä 285 eurolla tai 19 sentillä kilometriltä. Vastaavasti ikäryhmän C, jotka ovat käyttöönotettu ennen vuotta 2006, edun arvo on 0,9 prosenttia kuukaudessa lisättynä 300 eurolla tai 20 senttiä per kilometri.

Uushankintahintaan lisätään autoon hankitut lisävarusteet asennuskustannuksineen tavanomaisia talvirenkaita lukuun ottamatta siltä osin

kuin niiden arvo ylittää 850 euroa. Taulukosta 11 käy ilmi, että case -yrityksen työsuhdeautoilijat olivat hankkineet lisävarusteita kohtuullisen vähän ottaen huomioon, että autojen käyttöönottovuonna case -yrityksellä ei ollut rajattu lisävarusteita euromääräisesti vaan työsuhdeautoon oikeutettu olisi voinut valita autoonsa tavanomaisia lisävarusteita rajattomasti, kunhan enimmäishankintahintaa ei ylitetä. Vain kahdella käyttäjällä lisävarusteiden kokonaismäärä vähennettynä 850 eurolla ylitti 3000 euroa. Onvest-konsernin uusimmassa autosäännössä lisävarusteiden maksimimäärä on rajattu 4000 euroon.

TAULUKKO 11. Käyttöetuautojen verotusarvot

Nimi	Verotus- arvo	Lisä- varusteet	Autoedun verotusarvo
1	24 050,85	1755,37	415
2	29 266,25	2365	485
3	23 930,95	1510,15	425
4	27 937,22	3291,22	476,25
5	19 766,00	1466	361,25
6	17 943,42	2880	341,25
7	15 956,81	1316,26	313
8	22 644,62	3276,52	397,5
9	25 632,80	1556	437
10	28 949,50	1435,5	482,5
11	26 520,70	1815	448
12	27 247,87	1807,57	466,25
13	27 393,34	2974,94	464
14	25 729,35	1972,55	441
15	28 377,11	2060,11	475

Käyttöetuautojen verotusarvo eli työntekijän kokonaispalkasta tehtävän palkanvähennys oli suurimmillaan käyttäjällä numero 2, 485 euroa. Syynä tähän on käyttäjän auton hankintahinta, joka oli otosryhmän toiseksi suurin, lisättyinä keskiarvoa suuremmilla lisävarusteiden hinnalla. Vastaavasti käyttäjällä numero 7 oli selvästi ryhmän edullisin auto ja euromääräisesti vähiten lisävarusteita, joten myös hänen autoedun verotusarvo oli kaikkein pienin, vain 313 euroa. Kuten taulukko 11 osoittaa, autoetuun oikeutettu työntekijä voi harjoittaa

verosuunnittelua työsuhdeautoa valitessaan. Toimimalla kuten käyttäjä numero 7, valitsemalla hankintahinnaltaan edullisen auton vähäisillä lisävarusteilla, käyttäjän palkasta vähennettävä määrä on kohtuullinen.

TAULUKKO 12. Vapaa-autoetuautojen verotusarvot

Nimi	Verotusarvo	Lisävarusteet	Autoedun verotusarvo
16	27 190,15	1810,00	625
17	18 336,07	1840,07	502,5
18	23 537,00	2417,00	570
19	26 019,17	2011,85	607,5
20	41 418,50	1960,50	810
21	25 581,61	2761,68	606,25
22	37 720,62	2681,62	760
23	24 496,15	2306,15	596,67
24	50 659,34	4831,34	928,75
25	28 026,93	2756,93	643
26	47 528,37	3856,34	891,25
27	28 344,00	2774,00	646,25
28	76 868,30	19 450,00	1285
29	37 121,98	2758,02	735
30	28 274,04	1833,19	643,75
31	30 708,17	1605,61	673,75
32	18 687,51	2796,00	512

Vapaa-autoedun verotusarvot olivat järjestelmällisesti korkeampia kuin käyttöetuautoilla (TAULUKKO 12). Syynä tähän on se, että käyttöetuautojen enimmäishinta on rajattu 39 500 euroon kun taas Onninen-konsernin vapaa-autoetuautojen enimmäishankintahinnat määritellään erikseen. Onvest Oy:ssä vapaa-autoetuautojen enimmäishankintahinta on rajattu johtoryhmän jäsenillä 55 000 euroon, mutta toimitusjohtajan kohdalla enimmäishankintahinta määritellään erikseen. Näin ollen vapaa-autoetuautojen hankintahinnat olivat pääsääntöisesti korkeampia kuin käyttöetuautoilla. Korkeimmillaan autoedun verotusarvo oli 1285 euroa kuukaudessa, matalimmillaan 502,5 euroa, joka on kuitenkin suurempi kuin korkeimman käyttöetuauton verotusarvo.

Korkein autoedun verotusarvo 1285 euroa kuukaudessa oli käyttäjällä numero 28, jonka auton hankintahinta oli selvästi suurin, yli 76 000 euroa. Lisäksi käyttäjällä oli lisävarusteita yli 19 000 eurolla. Vapaa-autoetuautojen käyttäjistä vain kahdella oli lisävarusteita yli 4000 euron arvosta, joka ylittää nykyisen Onvest-konsernin autosäännön lisävarusteiden maksimihankintahinnan.

Kuten luvussa 2.4 kerrottiin, työntekijän palkka on niin sanottu kokonaispalkka, jossa autoedun verotusarvo vähentää työntekijän rahapalkkaa. Haastateltavat pitivät tätä ratkaisua oikeudenmukaisena ja toimivana, koska tässä palkanlaskentatavassa työntekijä tekee valinnan kuinka paljon on valmis maksamaan työsuhdeautosta, joka vähentää hänen rahapalkansa määrää.

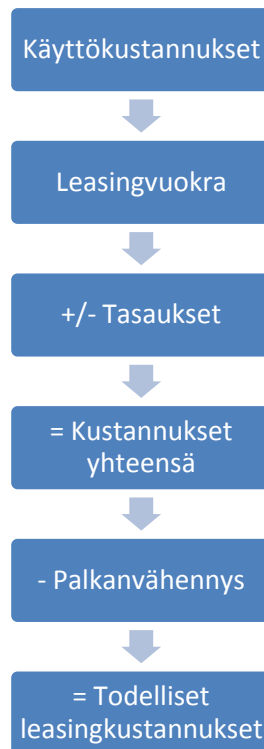
4.6 Todelliset leasingkustannukset

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää yrityksen todellisten leasingkustannusten suhde palkanvähennyksiin. Edellisessä luvussa laskettiin autoedun verotusarvot eli palkanvähennykset. Tässä luvussa käydään läpi leasingautojen kustannukset kuukaudessa sekä kilometriltä, joista vähennetään palkanvähennyksen todellisten leasingkustannuksien selvittämiseksi.

Kuten teoriaosan luvussa 3.2 kerrottiin, asiakasyritys maksaa kiinteää leasingvuokraa kuukausittain rahoitusyhtiölle. Edellä mainittuun leasingvuokraan sisältyy auton arvon alentumisen ja koron lisäksi auton käyttökustannuksia, joita ovat polttoainekulut, huolto- ja korjausmenot, pesut ja pientarvikkeet sekä lisäpalveluita kuten tiepalvelu, sijaisauto huollon tai korjauksen yhteydessä ja renkaiden säilytysmaksu.

Yritys saa palautusta rahoitusyhtiöltä, jos toteutunut myyntihinta on ollut suurempi kuin alkuperäisessä leasingsopimuksessa on arvioitu. Mahdollinen palautus tulee yritykselle vasta leasingsopimuksen päätyttyä, kun kaikki kyseisenä vuotena päätyneet autot on jälleenmyyty ja auton jäännösarvo realisoitunut.

Käyttökustannuksista ja pääomasta muodostuu kuukausittainen leasingvuokra joista vähennetään saadut tasaukset. Muodostuvista kokonaiskustannuksista vähennetään palkanalennus, joka on laskelmissa tuottoa yritykselle ja näin saadaan todelliset leasingkustannukset.



KUVIO 3. Todellisten leasingkustannusten laskentaprosessi.

Taulukossa 13 esitetään käyttöetuautojen todellisten leasingkustannusten muodostumista. Leasingaika oli yhtä poikkeusta lukuun ottamatta 36 kuukautta, joka oli aiemmin autosäännön mukainen tavoiteaika. Leasingaika voi olla tätä lyhyempi, jos arvioitu ajettujen kilometrien määrä ylitti 150 000 km tai työsuhde päättyi ennen leasingajan umpeutumista. Käyttöetuautojen leasingvuokrat vaihtelivat 424,52 euron ja 796,41 euron välillä.

TAULUKKO 13. Todelliset leasingkustannukset

Nimi	Vuokra- aika/kk	Toteutunut käyttö		Leasing- vuokra/kk	Tasaukset	Kustannukset yhteensä/kk	Autoedun verotusarvo	Todelliset leasing- kustannukset
		Kiinteät kustannukset	Muuttuvat kustannukset					
1	35,87	560,2	48,01	608,21	-42,96	651,17	415	236,17
2	36	600,02	37,14	637,16	17,12	620,04	485	135,04
3	21	646,71	87,83	734,55	161,34	573,21	425	148,21
4	35,93	551,05	51,1	602,14	-60,61	662,75	476,25	186,50
5	35,13	461,26	42,81	504,07	-32,84	536,91	361,25	175,66
6	35,1	371,53	52,99	424,52	25,07	399,45	341,25	58,20
7	35,13	539,67	87,18	626,85	167,28	459,57	313	146,57
8	35,77	509,84	72,06	581,90	-52,43	634,33	397,5	236,83
9	35,17	704,78	91,63	796,41	171,19	625,22	437	188,22
10	35,87	594,79	44,23	639,02	-35,98	675,00	482,5	192,5
11	38,47	563,47	74,82	638,29	81,97	556,32	448	108,32
12	35,01	615,94	51,55	667,49	66,07	601,42	466,25	135,17
13	48,07	447,54	36,94	484,47	23,36	461,11	464	-2,89
14	49,4	451,19	28,24	479,43	67,52	411,91	441	-29,09
15	48,93	562,73	26,32	589,04	89,54	499,50	475	24,50
							Yhteensä:	1 939,91
							Keskiarvo:	129,33 €

Työsuhdeautojen todelliset leasingkustannukset laskettiin yllä olevan taulukon 13 mukaisesti. Leasingvuokra saatiin jakamalla suunnitellut käyttökustannukset leasingajalla. Kuukausittain maksettavaan leasingvuokran määrään lisättiin toteutuneet kiinteät kustannukset ja muuttuvat kustannukset.

Kiinteät kustannukset muodostuivat auton arvonalentumisesta leasingaikana ja korkokuluista. Lisäksi kiinteisiin kustannuksiin laskettiin mukaan leasingsopimuksessa ennalta arvioidut määräaikaishuoltokulut ja korjauskulut, rengaskustannukset, tiepalvelumaksu sekä hallinnointipalkkio. Muuttuvat kulut muodostuivat vuokra-aikana toteutuneista käyttökustannuksista, kuten ajoneuvovero, pesut ja pientarvikkeet, sijaisautomaksu ja renkaiden säilytysmaksu. Näistä käyttökustannuksista muodostui yrityksen kuukausittain maksama leasingvuokra, josta vähennettiin auton myynnistä saatu palautus. Palautus on positiivinen, jos auto on myyty arvioitua suuremmalla hinnalla tai

negatiivinen, jos auto on myyty arvioitua pienemmällä hinnalla. Viidessä käyttöetuautossa palautus oli negatiivinen ja kymmenessä positiivinen. Parhaimmillaan palautus oli 171,19 euroa kuukaudessa koko leasingajalta. Jos huolto- tai korjauskustannukset olivat arvioitua suuremmat, ne vähennettiin vuosittain maksettavasta tasauksesta.

LeasePlan Finland Oy:ltä saadut tasaukset autojen jälleenmyynnistä olivat merkittävässä osassa laskettaessa käyttöetuautojen todellisia leasingkustannuksia. Kaikissa autoissa, joissa oli negatiivinen tasaus oli todelliset leasingkustannukset poikkeuksellisen suuret. Toisaalta käyttäjillä numero 3 ja 9 suuret positiiviset tasaukset vastaavasti kompensoivat muita kustannuksia siten, että autojen todelliset kustannukset olivat keskiarvon mukaisia. Ilman tasauksia niiden todelliset kustannukset olisivat olleet ryhmän suurimpia.

Kustannukset yhteensä leasingajalta kuukaudessa vaihtelivat välillä 411,91 – 675,00 euroa. Kokonaiskustannuksista vähennettiin autoedun verotusarvo, jolloin saatiin todelliset leasingkustannukset. Todelliset leasingkustannukset vaihtelivat - 29,09 – 236,83 euron välillä, keskiarvon ollessa 129,33 euroa. Huomioitavaa oli, että kahden käyttöautoedun kohdalla autoedun verotusarvo oli suuremmat kuin leasingkustannukset koko leasingajalta, jolloin yritys teki käytännössä voittoa autoedulla.

Matalin todellinen leasingkustannus oli käyttäjällä numero 14. Syinä tähän oli pitkä leasingaika, 48 kuukautta, jonka vuoksi maltillinen leasingvuokra ja todella pienet muuttuvat kustannukset. Käyttäjällä ei ollut ollenkaan kuluja sijaisauton käytöstä, huolto ja korjausmenot olivat alhaiset ja auton jäännösarvo oli kohtalainen. Auton arvosta oli kuolettunut neljässä vuodessa 54 %. Yhteistä myös muille yrityksen kannalta edullisille leasingautoille oli keskiarvoa pidempi leasingaika, matalat kiinteät- ja muuttuvat kustannukset ja positiivinen tasaus. Autoedun verotusarvolla ei ollut ratkaisevaa vaikutusta matalien todellisten leasingkustannuksien kanssa.

Korkein todellinen leasingkustannus oli käyttäjällä numero 8. Auton myynnistä saatava tasaus oli negatiivinen, vuokra-aika oli keskimääräistä lyhyempi ja

autoedun verotusarvo oli keskiarvoa pienempi. Myös kaikilla muilla käyttäjillä, joilla oli korkea todellinen leasingkustannus, oli negatiivinen tasaus.

Yhteenvetona taulukko 13:sta voidaan todeta, että leasingajan pidentäminen aiemmasta 36 kuukaudesta 48 kuukauteen on ollut kannattava muutos, koska kaikilla kolmella käyttäjällä (numerot 13,14,15), joilla oli pidempi leasingsopimus, todelliset kustannukset olivat otosryhmän pienimmät. Käyttöetuautojen muuttuvat kustannukset olivat maltilliset, koska käyttöetuautoilijat joutuvat maksamaan itse omat polttoainekulunsa. Tosin muuttuvissa kuluissa on mukana käyttöetuautojen pesut ja pientarvikkeet, jotka muodostavat suurimman yksittäisen kuluerän muuttuvissa kustannuksissa käyttöetuautojen osalta. Keskiarvolta 34 % muuttuvista kustannuksista tuli autojen pesuista ja pientarvikkeiden ostoista (LIITE 7).

Taulukko myös osoittaa open calculation –sopimuksen negatiivisen puolen. Suurikaan autoedun verotusarvo ei riitä kattamaan korkeita leasingkustannuksia siinä tapauksessa, että auton myyntituloksesta saatava tasaus on ollut negatiivinen, koska autoedun verotusarvoa määrittäessä tätä ei oteta huomioon. Vaihtoehtoisesti positiivinen palautus kompensoi muita leasingkustannuksia.

Vapaa-autoetuautojen käyttökustannukset olivat suuremmat kuin käyttöetuautojen. Vapaa-autoetuautojen käyttökustannukset sisältävät polttoainekulut, joita käyttöetuautojen kuluissa luonnollisesti ei ole.

TAULUKKO 14. Vapaa-autoetuautojen todelliset leasingkustannukset

Nimi	Vuokra-aika/kk	Toteutunut käyttö		Leasing-vuokra/kk	Tasaukset	Kustannukset yhteensä/kk	Autoedun verotusarvo	Todelliset leasing-kustannukset
		Kiinteät kustannukset	Muuttuvat kustannukset					
16	36	588,01	244,36	832,37	6,59	825,78	625	200,78
17	39,23	488,15	334,05	822,2	-2,71	824,91	502,5	322,41
18	36,1	508,13	295,00	803,13	-9,16	812,29	570	242,29
19	36	460,69	198,94	659,63	88,16	571,47	607,5	-36,03
20	35,57	711,68	324,41	1036,1	-69,71	1 105,81	810	295,81
21	35,9	613,52	420,25	1033,77	7,94	1 025,83	606,25	419,58
22	48,07	610,46	202,00	812,46	82,32	730,14	760	-29,86
23	28,03	769,88	412,07	1181,95	157,86	1 024,09	596,67	427,42
24	35,23	817,28	268,80	1086,09	76,63	1 009,46	928,75	80,71
25	48,5	502,79	210,84	713,63	31,39	682,24	643	39,24
26	35,2	795,13	252,39	1047,52	67,66	979,86	891,25	88,61
27	35,63	615,94	256,98	872,92	-31,01	903,93	646,25	257,68
28	48	1111,57	187,83	1299,41	5,35	1 294,06	1285	9,06
29	53,3	634,34	202,81	837,14	47,99	789,15	735	54,15
30	31,9	608,9	114,32	723,23	-18,85	742,08	643,75	98,33
31	37,13	605	378,37	983,36	23,61	959,75	673,75	286
32	44,47	481,2	372,09	853,29	55,24	798,05	512	286,05
							Yhteensä:	3 042,23
							Keskiarvo:	178,96
							Kaikki yht:	4 982,14
							Keskiarvo:	155,69

Vapaa-autoetu autojen todelliset leasingkustannukset (TAULUKKO 14) olivat keskiarvolta 178,96 euroa, joka on (178,96 € - 129,33 €) 49,63 euroa kuukaudessa suuremmat kuin käyttöetuautolla. Keskimäärin yrityksen autokohtaiset kustannukset sekä käyttö- että vapaa-autoedulle olivat 155,69 euroa palkanvähennystä suuremmat.

Matalimmat todelliset leasingkustannukset oli käyttäjä numero 19. Korkein todellinen leasingkustannus oli käyttäjällä numero 23. Tarkastellessa näiden kahden leasingauton kustannusrakennetta rahoitusyhtiö LeasePlanilta saaduista raporteista, huomaa suuria eroja työsuhdeauton käytössä. Polttoainekuluissa on eroa noin 7 500 euroa koko leasingajalta, lisäksi käyttäjän 19 rengaskulut ovat noin 1800 euroa pienemmät, vaikka käyttäjien vuokra-ajassa ei ole suurta eroa. Merkille pantavaa oli myös käyttäjien 19 ja 22 autoedun verotusarvot, jotka olivat suuremmat kuin leasingautojen kokonaiskustannukset. Molemmista autoista oli saatu suuret tasaukset rahoitusyhtiöltä ja käyttäjällä 22 oli todella pienet muuttuvat kustannukset, joihin auton käyttäjä pystyy vaikuttamaan suurilta osin, vain 202 euroa.

Yhteenvedona vapaa-autoetuautojen kustannusrakenteesta voidaan todeta, että kiinteillä kustannuksilla on suuri merkitys. Vapaa-autoetuautojen enimmäishankintahinnat ovat suuremmat kuin käyttöetuautoilla, joten arvon alentumiset ja korkokustannukset ovat euromääräisesti mitattuna suuremmat. Merkittävin ero käyttöetu- ja vapaa-autoetuautojen välillä syntyy kuitenkin muuttuvien kustannusten polttoainekuluissa, jotka muodostivat keskimäärin 86 % kaikista vapaa-autoetuauton muuttuvista kustannuksista (LIITE 8).

Kuten tutkimuksen luvussa 2.2 kerrottiin, Tilastokeskuksen mukaan käyttöetuautojen suhteellinen osuus koko autoetuautojen määrästä on kasvanut. Taloudellisesti Onvest-konsernin käyttö- ja vapaa-autoetuautojen ero ei ole merkittävä. Onvest-konsernin työsuhdeautoista suurin osa on käyttöetuautoja, jotka ovat taloudellisesti kannattavampia yritykselle kuin vapaa-autoetuautoja, joten ei ole tarpeellista muuttaa autoeturyhmien käytössä olevia autoetuja. Haastateltavat olivat samaa mieltä siitä, että muuttamalla autoetujen painotusta enemmän käyttöedun suuntaan laskisi yrityksen autoetukäyttäjien määrää, koska työntekijät siirtyisivät työsuhdeautosta oman auton käyttämiseen.

Kustannukset kilometriä kohden

Tutkimuksessa vertailtiin myös käyttö- ja vapaa-autoetuautojen kustannuksia ajettuihin kilometreihin kuukaudessa, (LIITE 9) kiinteät- ja muuttuvat kustannukset jaettiin ajetuilla kilometreillä. Lisäksi LeasePlan Finland Oy:ltä

saadut tasaukset jaettiin ajetuilla kilometreillä, jotka vähennettiin kiinteiden- ja muuttuvien kustannuksien summasta, josta muodostui kustannukset yhteensä kilometriä kohden. Myös autoedun verotusarvo jaettiin kilometreillä ja vähennettiin kilometrikohtaisesta kustannuksesta. Kokonaiskustannukset saatiin kertomalla yhden kilometrin kustannukset kokonaiskilometrimäärällä.

Käyttöetuautojen kustannukset per kilometri olivat keskiarvolta 20 senttiä, joka on selvästi edullisempi kuin kilometrikorvaus 46 senttiä/km, joka maksetaan työajoista jotka palkansaaja on tehnyt omalla autollaan. Autoilla ajettut määrät vaihtelivat 82 893 kilometristä 142 411 kilometriin leasing-aikana. Kalleimmillaan yksi kilometri maksoi yritykselle 28 senttiä, edullisimmillaan 12 senttiä.

Vaikka käyttöetuautoilijat ovat oikeutettuja verottomaan kilometrikorvaukseen, jonka määrä vuonna 2011 on 11 senttiä, tulee käyttöetuauto edullisemmaksi yritykselle liitteen 9 mukaan kuin kilometrikorvauksien maksaminen omalla autolla työajoja ajavalle työntekijälle. Syvällisempiä johtopäätöksiä tästä ei kuitenkaan voida tehdä, koska saatavilla ei ole erottelua käyttäjien työ- ja yksityisajoista.

Luonnollisesti eniten kuukaudessa ajavat olivat myös kaikista edullisimmat per kilometri. Käyttäjillä numero 9 ja 15 kustannuksia syntyi kilometriä kohden 0,12. Toisaalta kaikkein kalleimmat kulut kilometriä kohden syntyi vähiten ajaville. Käyttäjän numero 8 yksi ajettu kilometri maksoi yritykselle 28 senttiä. Kaiken kaikkiaan käyttöetuautot tulivat kilometreillä mitattuna edulliseksi yritykselle.

Vapaa-autoetuautojen kustannukset ajettua kilometriä kohden kuukaudessa olivat (LIITE 10) keskimäärin 28 senttiä. Toteutuneet ajomäärät vaihtelivat 73 008 km – 157 052 kilometriä vuodessa. Yhtä kilometriä kohden pienimmät kustannukset olivat paljon ajavilla. Käyttäjät numero 21 ja 32 ajoivat suurimmat määrät, molemmat yli 150 000 km, joka on uusimman autosäännön maksimiamäärä. Heillä oli myös pienimmät kustannukset yhtä ajettua kilometriä kohden.

Kokonaiskustannukset olivat pienimmät käyttäjillä 22 ja 23, molemmilla alle 25 000 euroa. Se onkin ainoa yhdistävä tekijä näillä autoilla, sillä ajettut

kilometrimäärät olivat käyttäjällä 22 noin 50 000 kilometriä pienemmät. Taulukossa 14 käyttäjällä 23 todelliset leasingkustannukset kuukaudessa olivat otosryhmän toiseksi suurimmat, mutta 128 000 ajetulla kilometrillä kustannusten osuus kilometriä kohden olivatkin varsin edulliset. Taulukossa 14 käyttäjän numero 22 todelliset leasing-kustannukset olivat negatiiviset ja hänen leasingautonsa oli toiseksi edullisin yrityksen kannalta, kuten myös kilometrikohtaisessa tarkastelussa.

Kallein leasingauto yhtä kilometriä kohden oli käyttäjällä 26, jonka kustannukset olivat 37 senttiä kilometriltä. Syinä tähän olivat vertailuryhmän korkeimmat kiinteät- ja muuttuvat kustannukset, koska käyttäjällä oli ryhmän vähiten ajettuja kilometrejä, alle puolet eniten ajavien ajomääristä.

Todellisten leasingkustannusten kokonaismäärää olisi helppo vähentää rajoittamalla vapaa-autoetuautojen käyttäjien yksityisajoja, jolloin polttoaineen kulutus oletettavasti pienenesi. Toimeksiantoyrityksessä ei ole tähän haluttu lähteä, kuten haastatteluista kävi ilmi. Kaikki haastateltavat olivat yhtä mieltä siitä, että verohallinnon rajatessa autoetuun oikeutettujen yksityisajoja 18 000 kilometriin vuodessa, yrityksen ei tarvitse kiristää tuota rajaa entisestään.

4.7 Lisävarusteiden vaikutus autoetuun sekä leasingkustannuksiin

Autoedun käyttäjällä on olemassa kaksi tapaa valita tarpeidensa mukainen varustelu autoonsa. Ensimmäinen vaihtoehto on valita haluamansa automerkki ja malli. Tämän jälkeen autoedun käyttäjä valitsee haluamansa varustelutason kyseessä olevasta automallista enimmäishankintahinnan rajoissa. Toinen vaihtoehto on valita automerkki ja malli. Tämän lisäksi autoedun käyttäjä valitsee autoonsa erikseen asennettavia lisävarusteita 4 000 euron arvosta, kunhan lisävarusteet ovat yrityksen autosäännössä hyväksytyjä.

Kun käyttäjä toimii ensimmäisen vaihtoehdon mukaan, auton varusteet vaikuttavat 100 prosenttisesti auton jäännösarvoon. Käyttäjän valitessa erikseen asennettavia lisävarusteita automallin varustelutason lisäksi, nämä lisävarusteet kasvattavat autoedun arvoa, joka vähennetään työntekijän palkasta siltä osin kuin

näiden lisävarusteiden arvo ylittää 850 euroa. Nämä lisävarusteet eivät vaikuta auton jäännösarvoon, jonka LeasePlan Finland Oy leasingsopimusta solmiessa autolle laskee, mutta kasvattavat yrityksen maksamaa leasingvuokraa. Määrittely mitkä lisävarusteet vaikuttavat auton jälleenmyyntihintaan on tapauskohtaista. Esimerkiksi lisävarusteena asennettava vetokoukku todennäköisesti lisää auton myyntihintaa leasingajan päätyttyä, koska se on tavanomainen ja yleisesti haluttu lisä autoon, toisin kuin kromilistat tai vastaavat. Onvest kuitenkin hyötyy lisävarusteiden mahdollisesta auton myyntihinnan lisäyksestä, saamalla vuosittain palautusta kyseisenä vuotena myydyistä autoista.

Kaikilla automerkeillä ja automalleilla ei ole tarjota sopivaa varustelutasoa esimerkiksi business -pakettia, jossa olisi juuri ne lisävarusteet, jotka käyttäjä haluaisi, joten tämän vuoksi lisävarusteita valitaan jo olemassa olevan varustelutason lisäksi. Haastateltavan näkemys asiasta:

”On hyvin luonnollista, että jokainen auton käyttäjä kaipaa autoonsa jotain ekstraa ja sen taloudellinen vaikutus yritykselle on hyvin hyvin pieni”

TAULUKKO 15. Käyttöetuautojen lisävarusteiden osuus hankintahinnasta

Nimi	Merkki	Hankintahinta	Varusteet	Varuste%	Yhteensä
1	FORD	26 545,48	1755,37	6,61 %	28 300,85
2	NISSAN	31 151,25	2365,00	7,59 %	33 516,25
3	SKODA	26 670,80	1510,15	5,66 %	28 180,95
4	OPEL	28 896,00	3291,22	11,39 %	32 187,22
5	PEUGEOT	22 550,00	1466,00	6,50 %	24 016,00
6	SKODA	19 313,42	2880,00	14,91 %	22 193,42
7	SKODA	18 890,55	1316,26	6,97 %	20 206,81
8	SKODA	23 618,10	3276,52	13,87 %	26 894,62
9	SKODA	28 326,80	1556,00	5,49 %	29 882,80
10	VOLVO	31 764,00	1435,50	4,52 %	33 199,50
11	SKODA	28 955,70	1815,00	6,27 %	30 770,70
12	SKODA	29 690,30	1807,57	6,09 %	31 497,87
13	OPEL	28 668,40	2974,94	10,38 %	31 643,34
14	SKODA	28 006,80	1972,55	7,04 %	29 979,35
15	HONDA	30 567,00	2060,11	6,74 %	32 627,11

Kaikkien käyttöetuautojen lisävarusteiden arvot olivat autosäännössä määritellyn ylärajan 4000 € alapuolella. Suurimmillaan lisävarusteiden osuus hankintahinnasta oli 14,91 % käyttäjällä numero 6, joka oli vertailujoukon toiseksi edullisin hankintahinta, mutta ryhmän kolmanneksi kalleimmat lisävarusteet. Pienin lisävarusteiden osuus hankintahinnasta oli käyttäjällä 10, jonka auton hankintahinta oli ryhmän suurin 31 764 €, lisättynä vain 1435,50 eurolla lisävarusteita, tuli osuudeksi vain 4,52 %.

TAULUKKO 16. Vapaa-autoetuautojen lisävarusteiden osuus hankintahinnasta

Nimi	Merkki	Hankintahinta	Varusteet	Varuste%	Yhteensä
16	CITROEN	29 630,15	1810,00	6,11 %	31 440,15
17	OPEL	20 746,00	1840,07	8,87 %	22 586,07
18	PEUGEOT	25 370,00	2417,00	9,53 %	27 787,00
19	TOYOTA	28 257,32	2011,85	7,12 %	30 269,17
20	VOLVO	43 708,00	1960,50	4,49 %	45 668,50
21	FORD	27 069,93	2761,68	10,20 %	29 831,61
22	HONDA	39 289,00	2681,62	6,83 %	41 970,62
23	MAZDA	26 440,00	2306,15	8,72 %	28 746,15
24	VOLVO	50 078,00	4831,34	9,65 %	54 909,34
25	OPEL	29 520,00	2756,93	9,34 %	32 276,93
26	VOLVO	47 922,03	3856,34	8,05 %	51 778,37
27	PEUGEOT	29 820,00	2774,00	9,30 %	32 594,00
28	AUDI	61 668,30	19 450,00	31,54 %	81 118,30
29	PEUGEOT	38 613,96	2758,02	7,14 %	41 371,98
30	VOLKSWAGEN	30 690,85	1833,19	5,97 %	32 524,04
31	TOYOTA	33 352,56	1605,61	4,81 %	34 958,17
32	CITROEN	20 141,51	2796,00	13,88 %	22 937,51

Vapaa-autoetuautojen lisävarusteiden määrät vaihtelivat enemmän kuin käyttöetuautoilla. Kahdella käyttäjällä lisävarusteet ylittivät 4000 euroa. Lisävarusteiden osuudet prosentuaalisesti olivat suuremmat vapaa-autoetuautoilla kuin käyttöetuautoilla. Käyttäjällä numero 28 lisävarusteiden osuus oli suurin 31,54 prosenttia vaikka auton hankintahintakin oli suurin 61 668,30 euroa. Yli kymmenen prosentin lisävarusteiden osuus oli myös käyttäjillä 21 ja 32. Käyttäjällä 32 osalta tämä selittyy alhaisella hankintahinnalla.

Haastateltavat olivat erimielisiä lisävarusteiden rajaamisesta. Pääsääntöisesti haastateltavat pitivät 4000 euron lisävarusteiden hankintarajaa hyvänä. Kysymys siitä pitäisikö hyväksyttävät lisävarusteet listata autosääntöön, kuten aiempaan tapaan on ollut, aiheutti erimielisyyttä.

”Onko siinä (lisävarustelistassa) tuon taivaallista merkitystä, kunhan pysyy euromäärien rajoissa”

”Sallitut lisävarusteet pitäisi luetteloida”

4.8 Auton jäännösarvon muodostuminen

Yrityksen käyttäessä leasingiä investointien rahoittamisessa, jäännösarvolla ei ole merkitystä vuokralaiselle. Onvest-konserni käyttää Open calculation – leasingrahoitusmuotoa, josta kerroin luvussa 3.4. Open calculation –sopimuksessa asiakasyritys Onvest Oy saa kerran vuodessa palautusta LeasePlan Finland Oy:ltä, jotka määräytyvät autojen todellisten ja arvioitujen myyntihintojen erotuksesta. Tämän takia on myös Onvest-konsernin intresseissä pitää käytettävästä autokannasta mahdollisimman hyvää huolta sekä valita kokonaistaloudellisesti kannattavampia automerkkejä ja –malleja.

Onninen Oy:n henkilöstöjohtaja ja työsuhdeasiantuntija tapaavat kerran tai kaksi kertaa vuodessa LeasePlan Oy:n yhteyshenkilön, joka antaa asiantuntija apua muun muassa automerkkien ja jäännösarvojen kehityksestä. Onvest-konserni seuraa vuosittain, että yrityksen käyttämät automerkit ovat kokonaistaloudellisia, hyvä jälleenmyyntiarvo ja mahdollisemman pienet korjaus- ja huoltokustannukset. Lisäksi yrityksessä seurataan yleistä autokannan kehitystä, varsinkin autojen päästöjen osalta, koska niillä on merkitystä autojen jälleenmyyntiarvoon (Rehnström 2011).

Auton jäännösarvolla on iso merkitys leasingvuokraan. Jäännösarvon muodostumiseen vaikuttaa leasingauton merkki ja sen korjausherkyys ja tyyppiviat. Lisäksi auton takuuajalla on merkitystä, joka vaihtelee merkeittäin.

Rahoitusyhtiöt laskevat autonjäännösarvoja sen mukaan kuinka paljon arviolta autosta saadaan myydessä rahaa leasingsopimuksen päätyttyä. Auton arvon alentuminen vaihtelee merkeittäin. (Rantala 2011.) Autoliiton mukaan uuden auton hinta puolittuu 4-6 vuodessa. Arvostetuimmilla automerkeillä se alenee prosentuaalisesti vähemmän kuin automerkillä, jolla on maine vikaherkkänä autona. Auton käyttövoimalla ei ole merkitystä auton arvon alentumiseen.

Onninen-konsernin autosäännössä hyväksytyt automerkit ovat Honda, Ford, Mazda, Nissan, Volkswagen, Audi, Skoda, Toyota ja Volvo. Automerkit on valittu siten, että sieltä on karsittu pois automerkit, joilla on paljon korjaus- ja huoltokuluja tai automerkit, jotka eivät sovi yrityksen imagoon. (Onvest-konsernin autosääntö 2011; Rantala 2011.) Auton tulee olla 4-5 ovinen tai farmarimallinen, joka soveltuu työsuhdeautoksi.

Automerkki vaikuttaa auton jäännösarvoon. Auton arvon alentumiseen vaikuttaa myös leasingaika, ajatut kilometrit sekä auton yleinen kunto. Auton arvon alentuminen vaihtelee automerkeittäin. Laadukkaammilla ja usein myös kalliimmilla automerkeillä auton arvo ei alennu prosentuaalisesti yhtä paljon kuin automerkeillä, joilla on maine vikaherkkänä autona. Euromääräisesti näiden ero ei ole enää niin suuri.

ESIMERKKI 2:

Audin, jonka hankintahinta on ollut 50 000 €, arvo alenee neljässä vuodessa 40 %, joten arvo alenee 20 000€ jäännösarvon ollessa 30 000€.

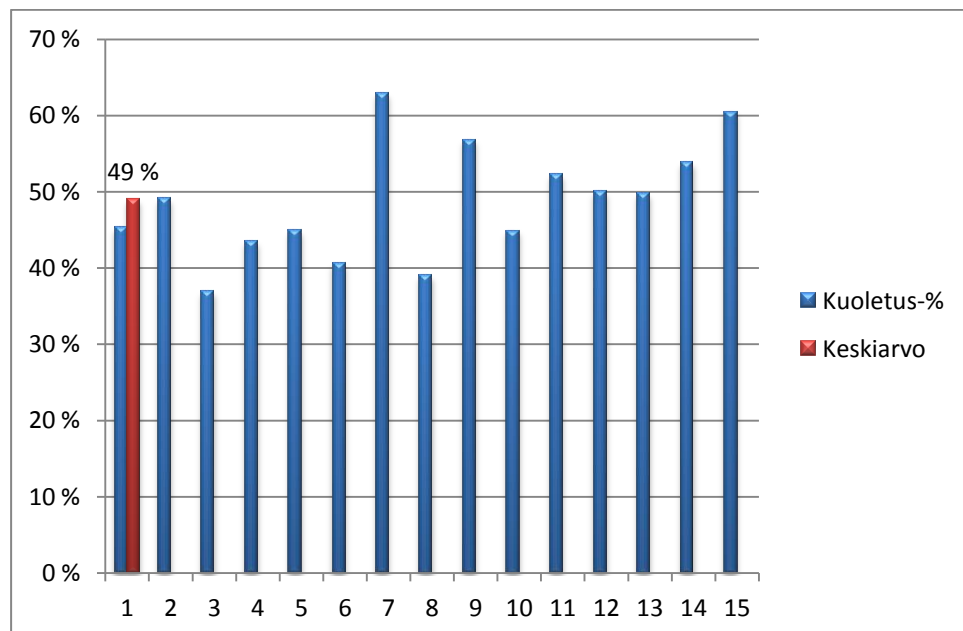
Mazdan, jonka hankintahinta on ollut 35 000 €, arvo alenee 55 % neljässä vuodessa, joten arvo alenee 19 250 € jäännösarvon ollessa 15 750 €.

Vaikka Mazdan arvo alenee 15 prosenttiyksikköä enemmän kuin parempimaineisen Audin, euroissa mitattuna Mazdan arvo laskee (20 000-19 250) 750 € vähemmän.

TAULUKKO 17. Käyttöetuautojen jäännösarvot

Käyttäjä	Merkki	Malli	Hankintahinta	Kuoletus	%	Jäännösarvo	Pääoma/kk
1	FORD	Mondeo	28 900,85	13 094,49	45 %	15 806,36	425,51
2	NISSAN	Primera	34 116,25	16 755,48	49 %	17 360,77	525,82
3	SKODA	Octavia	28 780,95	10 622,46	37 %	18 158,49	584,98
4	OPEL	Vectra	32 737,22	14 248,15	44 %	18 489,07	468,86
5	PEUGEOT	307 Sw	24 566,00	11 047,98	45 %	13 518,02	367,44
6	SKODA	Roomster	22 793,42	9 260,80	41 %	13 532,62	324,63
7	SKODA	Fabia	20 806,81	13 100,51	63 %	7 706,30	429,38
8	SKODA	Roomster	27 494,62	10 729,76	39 %	16 764,86	388,51
9	SKODA	Octavia	30 482,80	17 325,76	57 %	13 157,04	586,11
10	VOLVO	S40	33 199,50	14 908,40	45 %	18 291,10	479,99
11	SKODA	Octavia	30 770,70	16 071,19	52 %	14 699,51	481,57
12	SKODA	Superb	31 497,87	15 742,36	50 %	15 755,51	522,35
13	OPEL	Vectra	31 643,34	15 743,68	50 %	15 899,66	390,80
14	SKODA	Octavia	29 979,35	16 148,84	54 %	13 830,51	391,26
15	HONDA	Cr-V	32 627,11	19 731,45	60 %	12 895,66	474,01

Käyttöetuautojen arvon alentumiset (TAULUKKO 17) vaihtelivat välillä 12 045,46 - 23 591,41 euroa keskiarvon ollessa 14 302,09 euroa. Prosentuaalisesti autojen arvot alenivat keskimäärin 49 %.



KUVIO 4. Käyttöetuautojen suhteelliset arvonalentumiset.

Prosentuaalisesti eniten arvo laski (KUVIO 4) käyttäjän 7 Skoda Fabian, jonka auton hankintahinta oli ryhmän pienin. Toiseksi eniten laski käyttäjä 15 Honda Cr-V, 60 %, jonka leasingaika oli vertailuryhmän pisimpiä eli melkein 49 kuukautta ja autolla oli ajettu ryhmän eniten, 142 411 kilometriä. Myös kolmanneksi eniten arvo aleni (57 %) käyttäjä numero 9, jonka ajettut kilometrit olivat ryhmän toiseksi suurimmat, 125 439 km.

Käyttäjällä numero 3 auton arvo aleni vain 37 %. Tämä johtui poikkeuksellisen lyhyestä vuokra-ajasta, joka oli vain 21 kuukautta, kun keskimäärin käyttöetuautojen vuokrat olivat 37 kuukautta. Toiseksi ja kolmanneksi vähiten auton arvot alenivat käyttäjillä 6 (83 107 km) ja 8 (82 893 km), joiden ajettut kilometrit olivat ryhmän pienimmät.

Huomioitavaa on myös, että käyttäjien 3, 7 ja 9 autoista saatiin vertailujoukon eniten palautusta, johtuen siitä, että autojen jälleenmyyntihinta oli korkeampi kuin arvioitu myyntihinta. Kaikilla aiemmin mainituilla käyttäjillä oli Skoda -merkkinen auto.

Auton arvon alentumisen ja auton koron määrä yhteensä, eli kuinka paljon pääoma maksoi kuukaudessa, olivat korkeimmillaan 586,11 euroa käyttäjällä numero 9. Kyseessä olevan auton arvo aleni toiseksi eniten 57 % ja auton hankintahinta oli keskiarvoa korkeampi. Ryhmän vähiten pääoma maksoi käyttäjällä 6, jonka auton hankintahinta oli selvästi ryhmän pienin 22 793,42 euroa.

TAULUKKO 18. Vapaa-autoetuautojen jäännösarvot

Käyttäjä	Merkki	Malli	Hankintahinta	Kuoletus	%	Jäännösarvo	Pääoma/kk
16	CITROEN	C5	32040,15	15 144,84	47 %	16 895,31	483,92
17	OPEL	Astra	23136,07	12 350,53	53 %	10 785,54	359,41
18	PEUGEOT	307 Sw	28337,00	13 296,71	47 %	15 040,29	422,90
19	TOYOTA	Avensis	30819,17	12 920,01	42 %	17 899,16	421,65
20	VOLVO	V70	46268,50	19 312,82	42 %	26 955,68	632,73
21	FORD	Mondeo	30431,61	15 302,13	50 %	15 129,48	492,02
22	HONDA	Cr-V	42570,62	23 369,46	55 %	19 201,16	565,29
23	MAZDA	Mazda6	29346,15	16 465,68	56 %	12 880,47	663,90
24	VOLVO	V70	55509,34	20 986,98	38 %	34 522,36	769,67
25	OPEL	Vectra	32826,93	17 759,62	54 %	15 067,31	443,26
26	VOLVO	V70	52378,37	19 833,36	38 %	32 545,01	727,63
27	PEUGEOT	407 Sw	33169,00	16 183,88	49 %	16 985,12	524,61
28	AUDI	A6	81718,30	39 972,04	49 %	41 746,26	1039,93
29	PEUGEOT	607	41951,69	24 948,03	59 %	17 003,66	558,81
30	VOLKSWAGEN	Jetta	32524,04	13 761,63	42 %	18 762,41	505,43
31	TOYOTA	Rav4	34958,17	15 978,10	46 %	18 980,07	506,67
32	CITROEN	C4	22937,51	14 052,20	61 %	8 885,31	359,36

Vapaa-autoetuautojen arvot alenivat 12 350,53 - 39 972,04 euroa. Keskimäärin vapaa-autoetuautojen arvot alenivat 49 %, joka on sama kuin käyttöetuautoilla. Euromääräisesti vapaa-autoetuautojen arvo aleni 18 331,65 euroa, joka on yli 4000 euroa enemmän kuin käyttöetuautoilla. Prosentuaaliset eniten arvo aleni käyttäjän 32 Citroen C4, 61 %.

Kuten taulukoista 17 ja 18 käy ilmi, case -yrityksellä oli aiemmin enemmän autosäännössä hyväksytyjä automerkkejä mitä uusimmassa 1.10.2011 hyväksytyssä autosäännössä. Esimerkiksi aiemmin mainittu Citroen -automerkki ei ole enää autosäännössä hyväksytyjen automerkkien listalla. Selkeästi kallein pääoma oli käyttäjällä numero 28:n Audia A6:lla, jonka arvon alentuminen ja korko olivat 1039,93 euroa kuukaudessa.

Haastateltavat olivat yhtä mieltä siitä, että rahoitusyhtiön hallinnoidessa autoja myös valittavien automerkkien kirjo on suurempi verrattuna siihen, jos yritys itse ostaisi ja hallinnoisi autoja. Koska LeasePlanilla on niin paljon asiakasyrityksiä ja autoja se ostaa monipuolisesti eri merkeiltä. Näin ollen myös Onvest-konserni voi

valita laajasta automerkkivalikoimasta omat autonsa, toisin kuin itse työsuhdeautot ostaessa, ostot pitäisi keskittää kustannussäästöjen toivossa, jolloin käytössä olevia automerkkejä olisi myös vähemmän.

Yhteenvedona tutkimuksen empiiriselle osalle valittiin kaksi saman merkkistä, mallista ja hintaista autoa. Käyttöetuautojen käyttäjillä 4 ja 13 oli Opel Vectra, joiden hankintahinnat olivat hieman yli 30 000 euroa.

TAULUKKO 19. Työsuhdeautojen vertailu

Käyttäjä	4	13	Erotus
Hankintahinta	28 896,00	28 668,40	227,6
Lisävarusteet	3291,22	2974,94	316,28
Yhteensä	32 187,22	31 643,34	543,88
Kuoletus	14 248,15	15 743,68	-1 495,53
Kuoletus-%	44 %	50 %	-6 %
Jäännösarvo	18 489,07	15 899,66	2 589,41
Pääoma/kk	468,86	390,8	78,06
Autoedun verotusarvo	476,25	464	12,25
Leasing-kustannukset/kk	186,5	-2,89	189,39

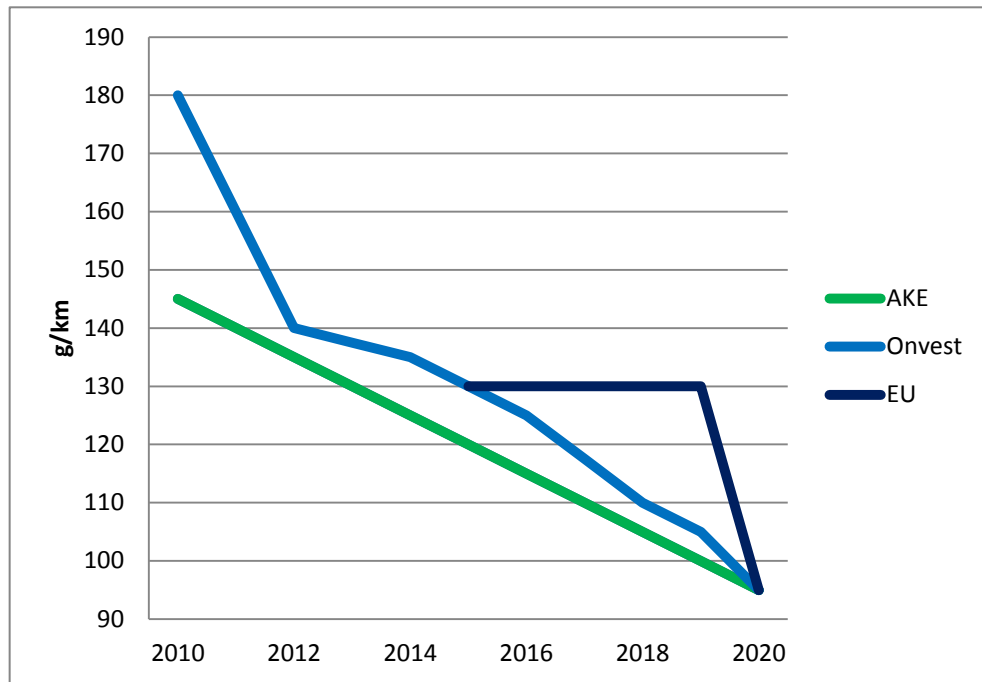
Käyttäjien autoedun verotusarvoilla oli eroa vain 12,25 euroa vaikka käyttäjällä 4 auton hankintahinta ja lisävarusteet olivat 543,88 euroa suuremmat. Tämä johtuu siitä, että autoedun verotusarvoa laskettaessa lisävarusteista otetaan vain 850 euroa ylittävä osuus mukaan. Tästä myös johtuu se, että todellisilla leasingkustannuksilla on eroa 189,30 euroa kuukaudessa eli 2272,68 euroa vuodessa. Vaikka käyttäjän 13 auton arvo aleni 1 495,53 euroa enemmän oli hänen autonsa pääomakustannukset 78,06 euroa kuukaudessa pienemmät. Tämä johtui eri pituisista leasingkausista. Käyttäjän 13 leasingkausi kesti 48 kuukautta, kun taas käyttäjällä 4 vajaa 36 kuukautta.

4.9 Johtopäätökset ja kehitysehdotukset

Kehitysehdotuksia laatiessa pitää ensin määritellä miksi Onvest-konsernilla on käytössä työsuhdeautoja. Jos työsuhdeauto on puhtaasti työväline, autosäännön tulee ohjeistaa sen mukaisesti. Jos työsuhdeauto on jotain muutakin kuin pelkästään työväline, aito etu työntekijälle, se muuttaa näkökulman autosääntöä kohtaan täysin. Onvest-konsernilla työsuhdeautot eivät ole pelkästään työvälineitä työnsuorittamista varten, vaan etu jota käytetään myös työajan ulkopuolella. Johtopäätöksiä ja kehitysehdotuksia laadittaessa tulee ottaa edellä mainittu pohdinta huomioon.

Työsuhdeautojen CO₂-päästöt vaikuttavat kahteen asiaan, auton jälleenmyyntiarvoon sekä polttoaineen kulutukseen. Uusilla automalleilla päästöt ovat koko ajan pienempiä sekä taustalla on Euroopan Unionin vaatimus päästöjen rajoittamisesta radikaalisti vuoteen 2020 mennessä. Päästörajojen tiukennukseen on myös helppo tarttua, koska se ei rajoita automerkkejä käytännössä, koska jokaiselta merkiltä löytyy vähäpäästöisiä automalleja, lisäksi sitä kautta saatavat polttoainekulujen vähennykset ovat positiivisia.

Autosäännössä voisi rajata hiilidioksidipäästöt nykyisen 160 g/km sijaan 140 g/km vuoden 2012 alusta lähtien, jolloin polttoaineen kulutus laskisi nykyisestä 6,4-7,4 litraa/100 km tasolle 5,6-6,4 litraa/100 km. Säästää polttoainekulutuksessa tulisi liikenneturvallisuusvirasto Trafín mukaan 0-1,8 litraa 100 kilometriä kohden. Lisäksi autojen hiilidioksidipäästörajoja voisi porrastaa alla olevan kuvan mukaisesti, jotta Euroopan Unionin asettamiin tavoitteisiin päästäisiin vuonna 2020 (LIITE 11). Euroopan Unionin ja AKE:n päästörajat ovat keskiarvoja, mutta Onvestille esitän uusien autojen enimmäishiilidioksidirajaa. Keskiarvo muodostuisi tätä rajaa hieman korkeammaksi, koska yrityksellä on käytössä eri vuosina käyttöönottettuja autoja, jotka on hyväksytty käyttöönottovuoden mukaisen päästörajan mukaan.



KUVIO 5. Autojen päästörajat.

Esittämäni päästörajan porrastus (KUVIO 5) on kunnianhimoinen, mutta realistinen. Se on tehty Ajoneuvorekisterikeskuksen päästörajaporrastusta mukaillen, Euroopan Unionin hiilidioksidipäästörajatavoitteet täyttäen. Vuoden 2012 päästörajaksi ehdotan 140 g/km ja vuodelle 2015 rajaa lasketaan 130 g/km EU:n tavoitteiden mukaisesti. Päästörajat kiristyvät vuotta 2020 lähestyessä jolloin ne ovat 95 g/km, olettaen, että autoteollisuus pystyy valmistamaan tavanomaisia perheautoja, jotka alittavat edellä mainitut päästötavoitteet. Päästörajat ovat tärkeä imagotekijä ympäristöarvojen korostuessa, joten Onvest-konsernin on syytä pysyä Euroopan Unionin asettamien tavoitteiden mukaisessa kehityksessä.

Leasingopimuksen mukainen kokonaisajomäärän laskemisen kannattavuutta nykyisestä 150 000 kilometristä 130 000 kilometriin tulisi selvittää yhdessä rahoitusyhtiön kanssa. Kokonaisajomäärän laskemisella voitaisiin saavuttaa säästöä leasingvuokrien laskiessa. Vuotuinen ajomäärä olisi 32 500 km. Leasingaika 48 kuukautta eli neljä vuotta on todettu hyväksi sen alentaessa leasingvuokrien määrää eikä tätä tule muuttaa jatkossakaan. Vuoden pidennys leasingaikaan vaikuttaisi negatiivisesti auton jäännösarvoon ja aiheuttaisi

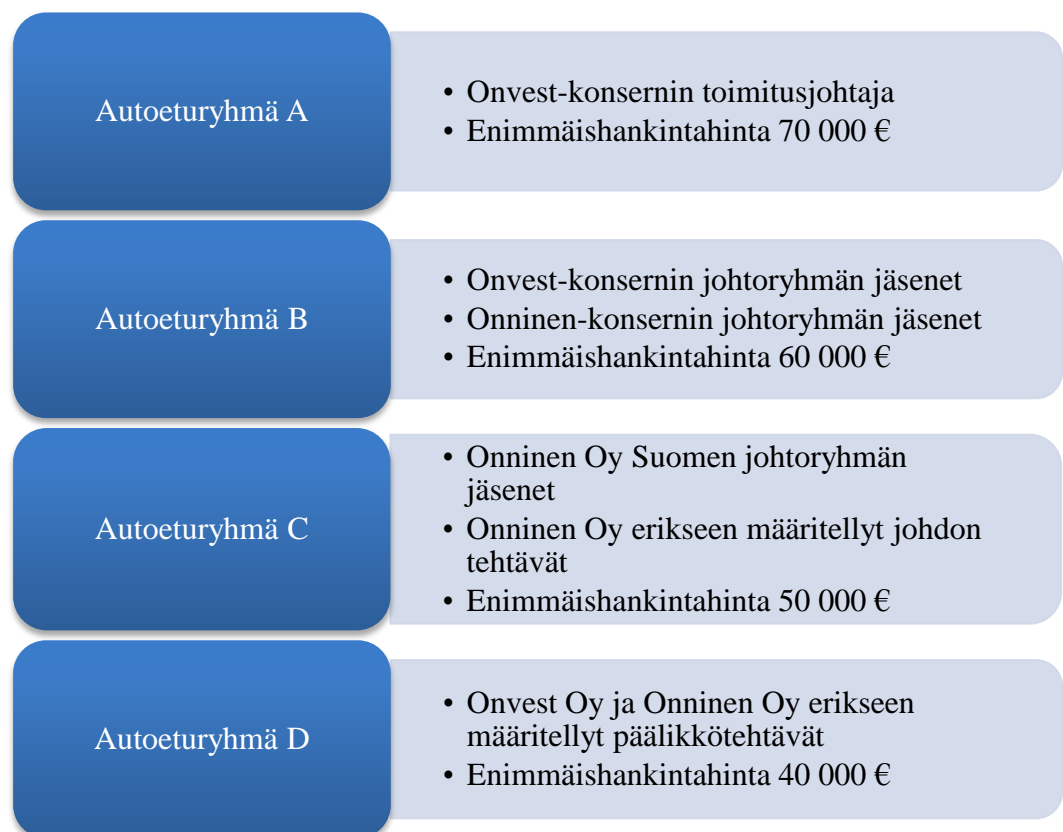
sopimusten päättämistä ennen aikaisesti, koska enimmäisajomäärät tulisivat täyteen ennen sopimusaikaa.

Yksinkertainen tapa laskea yrityksen leasingkustannuksia olisi kieltää työsuhdeautoista vapaa valintaiset lisävarusteet kokonaan. Lisävarusteet nostavat yrityksen maksamaa leasingvuokraa täysimääräisesti, mutta lisävarusteet nostavat työntekijän maksamaa autoedun verotusarvoa vain 850 euroa ylittävältä osalta. Työsuhdeauto ei ole pelkkä työväline vaan sitä käytetään myös henkilökohtaiseen liikkumiseen. Kompromissina ehdotan, että nykyistä lisävarusteiden linjausta voisi muuttaa siten, että autosääntöön tulisi tehdä luettelo hyväksyttävistä lisävarusteista, jotka ovat tavanomaisia työsuhdeauton henkeen sopivia varusteita. Luetteloa voidaan päivittää kuukausittain autonvalmistajien julkaistaessa uusia lisävarusteita. Näin välttyttäisiin siltä, että työsuhdeasiantuntijan täytyisi tapauskohtaisesti määrittää mitkä lisävarusteet ovat tavanomaisia hyväksyttäviä lisävarusteita.

Tutkimukseen valituista 32 työsuhdeauton käyttäjästä vain kahdella oli lisävarusteita yli 4000 euron arvosta. Toimeksiantoyrityksessä on syytä pohtia, voisiko lisävarusteiden maksimimäärää laskea kolmeen tuhanteen euroon? Tällä määrällä työntekijä saisi hankittua välttämättömät lisävarusteet, minkä osoittaa se, että tutkimusryhmästä 84 %:lla käyttäjistä oli lisävarusteita alle 3000 eurolla.

Käyttöetuauton käyttäjiltä voisi rajata pois mahdollisuus ostaa autokohtaisella luottokortilla auton pesuja ja pientarvikkeita. Tämä tulisi pitää vain vapaa-autoedun käyttäjien oikeutena. Autojen pesut ja pientarvikkeiden ostot muodostavat kolmasosan autojen käyttömenoista. Taloudellisen niukkuuden aikana saavutettuja etuja tulee tarkastella kriittisesti sekä niiden tarpeellisuutta. Yritys tekee jo palveluksen käyttöetuautoilijoille maksamalla heidän autojen käyttövoimaveron, mutta auton pesujen ja pientarvikkeiden kuten pyyhkijän sulkien ostaminen on osa käyttökuluja kuten polttoaine, jonka voisi rajata työntekijän maksettavaksi. Tämä muutos pienentäisi leasingvuokran määrää keskimäärin 223,80 euroa vuodessa yhdeltä käyttöetuautolta.

Avoimuutta tulisi lisätä kertomalla Onninen-konsernin sekä Onvest Oy:n autosäännöissä suoraan, jokaisen autoeturyhmän autojen enimmäishinnat. Tämä olisi oikeudenmukainen menetelmä ja välttyttäisiin turhilta niin sanotuilta käytävispekulaatiolta eri autoeturyhmien autojen hintojen välillä. Lisäksi enimmäishankintahintojen julkistaminen toisi hinnat kriittisen arvostelun kohteeksi ja tarpeen vaatiessa niiden määrää voisi muuttaa. Toinen näkökulma on, miten suhteutetaan eri liiketoimintojen toiminnot keskenään uudessa konsernitasoisessa autosäännössä. Ehdotan seuraavanlaista autoeturyhmäjakoja sekä enimmäishankintahintoja Onvest Oy:lle sekä Onninen-konsernille.



KUVIO 6. Onvest-konsernin autoeturyhmät ja enimmäishankintahinnat

Autoeturyhmät on jaettu samankaltaisten työtehtävien mukaan, joten käyttäjien tarpeet työsuhdeautolle ovat samankaltaiset. Enimmäishankintahinta laskee symmetrisesti (KUVIO 6) ja enimmäishankintahinnat sisältävät lisävarusteita enintään 4000 euron arvosta. Yhtenäistämällä autoeturyhmät luodaan avoimuutta ja yhtenäisyyttä konsernin sisällä. Ehdottamani autoeturyhmät voisi ottaa käyttöön

vuoden 2012 alusta lähtien ja enimmäishankintahintoja tulisi tarkastaa kahden vuoden välein, jotta ne seuraavat yleistä hintatason kehitystä.

Leasingautojen todelliset kustannukset käyttö- ja vapaa-autoetuautojen välillä oli 42,14 euroa kuukaudessa per auto eli 505,68 euroa vuodessa. Ero ei ollut merkittävä verrattuna autoeturyhmien työntekijöiden palkkaluokkaan. Näin ollen ei ole tarpeellista muuttaa autoeturyhmien autoetujen laatua vapaa-autoedusta käyttöetuun, ottaen huomioon, että jo nyt Onvest-konsernin työsuhdeautoista suurin osa on käyttöetuautoja.

5 YHTEENVETO

Tutkimuksen tarkoituksena oli kerätä informaatiota eri lähteistä ja laatia laaja-alainen selvitys yrityksen käyttämistä työsuhdeautoista. Tutkimuksen tavoitteena oli myös tuottaa uutta informaatiota yrityksen autoedusta päättävälle henkilölle ja kehittää yrityksen autosääntöä. Tutkimus myös onnistui näissä tavoitteissa.

Opinnäytetyön tutkimusongelmana oli, mikä merkitys autosäännöllä on, kun yrityksellä on käytössä leasingrahoitus ja palkanvähennys. Tutkimukseni osoitti, että yrityksen autosääntö ohjaa yrityksen työsuhdeautoilua ja vaikuttaa millaisia leasing-autoja yritys käyttää esimerkiksi ympäristöystävällisyydeltään. Autosäännössä on määritelty miten palkanvähennys vaikuttaa työntekijän kokonaispalkkaan ja miten sillä kompensoidaan yrityksen leasing-kustannuksia.

Tutkimusongelma jakautui viiteen alakysymykseen, jotka loivat tarvittavan tietopohjan tutkimusongelman ratkaisemiseksi. Ensimmäinen alakysymys oli onko palkanvähennys ollut riittävä verrattuna todellisiin leasing-kustannuksiin. Tutkimuksen empiirisessä osiossa laskettiin leasing-autojen todelliset kustannukset, josta selvisi, että muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta leasing-kustannukset olivat suuremmat kuin palkanvähennykset, mutta ero oli maltillinen. Tällä tarkoitetaan sitä, että leasingkustannukset tulee suhteuttaa työntekijöiden palkkatasoon. Siihen verrattuna kustannukset olivat maltillisia, kuten aiemmin todettiin. Käyttöetuautot olivat keskimäärin edullisempia yritykselle kuin vapaa-autoetuautot. Tutkimuksessa käytiin seikkaperäisesti läpi mitä muuttuvia tekijöitä, esimerkiksi lisävarusteet, kustannusrakenteessa on olemassa ja miten ne vaikuttivat yrityksen kustannuksiin. Yrityksen autosääntö oli pääpiirteittäin yrityksen tarpeiden mukainen. Luvussa 4.7 on listattu kehitysehdotukset autosäännön parantamiseksi.

Tutkimuksen validiteettia heikentää se, että leasingrahoitus vaihtelee yrityskohtaisesti hyvin paljon esimerkiksi korkorahoituksen takia ja yritysten erilaisten autosääntöjen takia. Lisäksi eri yritykset saavat sovittua erilaisia leasingsopimuksia riippuen yrityksen työsuhdeautojen määrästä ja niistä

saatavista määräalennuksista. Kuitenkin tutkimuksen toistettavuus nämä seikat huomioon ottaen on mahdollista.

Tutkimuksen reliabiliteetti kärsi toimeksiantoyritykseltä tutkimuksen pohjaksi saamien leasingtaulukoiden vuoksi. Kaikki taulukoissa ilmoitettu tieto ei ollut luotettavaa, joten arvokasta tutkimusaikaa jouduttiin käyttämään taulukon tietojen korvaamiseen LeasePlan Oy:lta saamien leasingauto -raporttien avulla. Lisäksi alkuperäisenä tavoitteena oli rajata tutkimuksen ulkopuolelle työsuhdeautot, joihin oli tehty sopimusmuutoksia leasingaikana. Se osoittautui mahdottomaksi koska otosryhmä olisi jäänyt vieläkin pienemmäksi koska sopimusmuutoksia oli tehty arvioitua enemmän. Sopimusmuutokset myös vaikeuttivat vertailtavuutta, mutta koska tutkimuksissa laskettiin paljon keskiarvoja sekä prosenttiosuuksia, saatiin sopimusmuutoksien aiheuttamaa ongelmaa vähennettyä. Lisäksi tutkimuksen reliabiliteettiä heikensi vertailujoukon pieni koko. Noin sadan auton ryhmästä olisi voinut tehdä luotettavampia johtopäätöksiä.

Leasingrahoituksesta on tehty useita tutkimuksia, mutta työsuhdeautoilu on jäänyt vähemmälle tarkastelulle. Jatkotutkimusaihe voi olla esimerkiksi selvitys eri yritysten autosäännöistä ja niiden eroista sekä miten tämä on vaikuttanut yrityksessä käytettäviin työsuhdeautoihin.

LÄHTEET

KIRJALLISUUS LÄHTEET

Contino, R. 2002. Complete Equipment-Leasing Handbook: A Deal Maker's Guide with Forms, Checklists and Worksheets. Saranac Lake, NY, USA: AMACON Books

Engblom, A. 2006. Henkilökuntaedut verotuksessa. Helsinki: Edita.

Hartikainen, J. 2011. Vaikuttaako bensan kallistuminen autoetuun? Kauppalehti. 7.3.2011.

Junka, I. 1986. Rahoitusleasing investointien rahoitusmuotona. Helsinki: ETLA.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 12. uudistettu painos. Helsinki: Tammi.

Karttunen, E. 2005. Palkkahallinnon perusteet – Yrittäjän, työnantajan ja työntekijän näkökulmat. Hamina: Oy Kotkan Kirjapaino Ab.

Leppiniemi, J. 2005. Rahoitus. 4. uudistettu painos. Helsinki: WSOY.

Talouselämä. 2010. Yritysraportti. Helsinki: Talentum.

Tanninen, M. 2010. Vuokrasopimuksia koskevien kansainvälisten tilinpäätösstandardien muutos - Vaikutukset yritysten leasingrahoituksen käyttöön Suomessa. Kandidaatintutkielma. Kauppatieteellinen tiedekunta, rahoituksen pääaine. Lappeenrannan Teknillinen Yliopisto.

Tomperi, S. 2009. Kehittyvä kirjanpito. 12. uudistettu painos. Helsinki: Edita Prima Oy.

Virtanen, P. 2010. Ekoilu vain korostuu työsuhteautoilussa. Kauppalehti. 8.11.2010.

Wreford, D. 2010. Carless talk. Accountancy Magazine 11/2010, 43-44.

INTERNET LÄHTEET

Ajoneuvorekisterikeskus. 2010. Ajoneuvojen ensirekisteröinnit laskeneet lähes kolmanneksen [viitattu 8.10.2011]. Saatavissa:

<http://www.ake.fi/AKE/Ajankohtaista/Vuoden+2010+tiedotteet/Ajoneuvojen+ensirekister%C3%B6innit+laskeneet+1%C3%A4hes+kolmanneksen.htm>

Autoalan tiedotuskeskus. 2011. Autoveron uudistus nostaa keskivertoauton hintaa merkittävästi [viitattu 27.9.2011]. Saatavissa:

http://www1.autoalanverkkopalvelu.fi/mediakone/aineistot/92/tiedote_27092011_.pdf?tiedosto=YWluZWlzdG90LzkyL3RpZWRvdGVfMjcwOTIwMTFfLnBkZg&tyyppi=AP&jul_id=51308&ain_id=&suoj=&jul_nimi=Autoveron+korotus+nostaa+keskivertoauton+hintaa+merkitt%E4v%E4sti

EkoAKE. 2011. Uuden auton kulutustiedot [viitattu 15.10.2011]. Saatavissa:

<http://ekoake.autoalanverkkopalvelu.fi/default.asp>

Finansialan keskusliitto. 2011. Rahoitusyhtiöillä rooli investointien rahoittamisessa [viitattu 24.10.2011]. Saatavilla:

http://www.fkl.fi/tietoa_meista/toimiala/rahoitusyhtiot/Sivut/default.aspx

Froberg, J. J. 1999. Every financial manager needs to know how to interpret the legalese found in equipment leases. Here's a quick guide that should help. Institute of Management Accountants [viitattu 10.10.2011]. Saatavissa:

http://findarticles.com/p/articles/mi_hb6421/is_5_81/ai_n28744887/?tag=content;coll

Hirschman, Carolyn. Detail your auto policy: before doling out cars or cash, consider your business needs and tolerance for red tape – Focus on Benefits. HR Magazine, 9/2002 [viitattu 10.8.2011]. Saatavissa:

http://findarticles.com/p/articles/mi_m3495/is_9_47/ai_91305828/?tag=rbxcra.2.a

.55

LeasePlan Finland Oy. 2011. LeasePlan huolehtii yrityksen autoasioista [viitattu 5.9.2011]. Saatavissa: <http://www.leaseplan.fi/fi-FI/>

Leaseguide. 2011. Advantages and Benefits of Car Leasing [viitattu 6.10.2011]. Saatavissa: <http://www.leaseguide.com/lease04.htm>

Liikenteen turvallisuusvirasto, TraFi. 2011. Ohjeita työnantajille [viitattu 14.10.2011]. Saatavissa: http://www.trafi.fi/ekoautoilu/auton_valinta/ohjeita_tyonantajille

Kauppan alan esimiesliitto. 2004. Luontoisedut osa palkkaa [viitattu 18.8.2011]. Saatavissa: http://www.esimiesliitto.com/index.php?option=com_content&view=article&id=221:luontoisedut-osa-palkkaa&catid=49:tyosuhdetietoutta-kimmonnieminen&Itemid=229

NF Fleet. 2011. Yrityksen autopoliitikka [viitattu 20.10.2011]. Saatavissa: <http://www.nffleet.fi/page.asp?Section=6297>

Nordea. 2011. Autoleasing [viitattu 26.9.2011]. Saatavissa: <http://nordea.eu/Yritykset+ja+yhteis%C3%B6t/Rahoitus/Autorahoitus/Autoleasing/953462.html>

Motiva. 2011. Työsuhdeauton valinta [viitattu 17.10.2011]. Saatavissa: http://www.motiva.fi/liikenne/henkiloauton_valinta/tyosuhdeauton_valinta

Mykkänen, Päivi. 2009. Älä unohda leasingiä. Kauppalehti [viitattu 20.8.2011]. Saatavissa: <http://www.kauppalehti.fi/5/i/yritykset/yritysuutiset/?oid=2009/10/26594>

Onninen Oy. 2011. Onninen-konserni [viitattu 1.9.2011]. Saatavissa: <http://www.onninen.com/finland/AboutUs/Konserni/Pages/Default.aspx>

Onvest Oy. 2011. Onvest-konserni [viitattu 1.9.2011]. Saatavissa:

<http://www.onvest.fi/>

Salin, K. 2010. Työsuhdeautot valitaan nyt uusin perustein [viitattu 27.9.2011].

Saatavissa:

<http://www.tekniikkatalous.fi/duuniauto/tyosuhdeauto+valitaan+nyt+uusin+perustein/a403484>

Salmikivi, Juha. 2011. Auto ja verot. Taloustaito [viitattu 19.7.2011]. Saatavissa:

<http://www.taloustaito.fi/fi-FI/+auto/av/autoilijan-verot/oma-auto-vai-autoetukumpi-kannattaa>

Tilastokeskus. 2011. Rahoitusleasing 2010 [viitattu 22.10.2011]. Saatavissa:

http://www.stat.fi/til/rlea/2010/rlea_2010_2011-04-14_fi.pdf

Verohallinto. 2011. Luontoisetupäätös 2011 [viitattu 18.8.2011]. Saatavissa:

<http://www.vero.fi/fi->

[FI/Henkiloasiakkaat/Tyosuhde/Verohallinnon_paatos_vuodelta_2011_toimi\(11831\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Henkiloasiakkaat/Tyosuhde/Verohallinnon_paatos_vuodelta_2011_toimi(11831))

Verohallinto. 2011. Syventävät ohjeet luontoiseduista [viitattu 18.8.2011].

Saatavissa: <http://www.vero.fi/fi->

[FI/Syventavat_veroohjeet/Ennakkoperinta/Tyonantajat/Luontoisedut/Luontoisedut\(9980\)#Autotallietu1](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Ennakkoperinta/Tyonantajat/Luontoisedut/Luontoisedut(9980)#Autotallietu1)

Verohallinto. 2011. Päätös verovapaista matkakorvauksista [viitattu 21.10.2011].

Saatavissa: <http://www.vero.fi/fi->

[FI/Syventavat_veroohjeet/Ennakkoperinta/Tyonantajat/Verohallinnon_paatos_verovapaista_matkak\(12356\)#9](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Ennakkoperinta/Tyonantajat/Verohallinnon_paatos_verovapaista_matkak(12356)#9)

Verohallinto. 2010. Autoetuautojen määrät 1998-2009 [viitattu 10.8.2011].

Saatavissa: <http://213.214.148.132/nc/doc/download.asp?id=5703;54806>

Verohallinto. 2010. Verovapaat kilometrikorvaukset [viitattu 14.10.2011].
Saatavissa: <http://www.vero.fi/download/xxx/%7B0B96B1D9-A8FD-4066-B3FB-534523310E76%7D/5272>

Veronmaksajain keskusliitto ry. 2011. Autoetu 2011 [viitattu 19.7.2011].
Saatavissa: <http://www.veronmaksajat.fi/omatveroasiat/luontoisedut/autoetu2011>

HAASTATTELUT

Alamiekkaoja, T. 2011. Talousjohtaja. Onvest Oy. Haastattelu 12.10.2011

Kainulainen, L. 2011. Työsuhdeasiantuntija. Onninen Oy. Haastattelu 10.10.2011

Rantala, J. 2011 Rahoitusjohtaja. Onvest Oy. Haastattelu 12.10.2011

Rehnström, U. 2011. Henkilöstöjohtaja. Onninen Oy. Haastattelu 10.10.2011

MUUT LÄHTEET

Onninen-konsernin extranet. 2011. LeasePlan -ohjeet.

Onvest-konserni. 2011. Autosääntö.

Onvest Oy. 2010. Autosääntö.

LIITTEET

LIITE 1 Autoetuautojen määrät 2006-2009

LIITE 2 Verovapaat kilometrikorvaukset 2002-2009

LIITE 3 Työsuhdeautojen hankintahinnat

LIITE 4 Autojen CO₂-päästöt

LIITE 5 Haastattelurunko. Onninen Oy, henkilöstöjohtaja, työsuhdeasiantuntija

LIITE 6 Haastattelurunko. Onvest Oy, rahoitusjohtaja, talousjohtaja

LIITE 7 Käyttöetuautojen pesujen ja pientarvikkeiden osuus muuttuvista
kustannuksista

LIITE 8 Vapaa-autoetuautojen polttoainekulujen osuus muuttuvista
kustannuksista

LIITE 9 Kustannukset per ajetut kilometrit, käyttöetuautot

LIITE 10 Kustannukset per ajetut kilometrit, vapaa-autoetuautot

LIITE 11 EU:n päästötavoitteet

LIITE 1

Autoetuautojen määrä 2006-2009. Tiedot perustuvat työnantajien vuosilmoituksilla antamiin tietoihin (Verohallinto 2010).

2009

Vapaa autoetu

Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä	Peritty korvaus
A	36 892	284 982 547,46 €	2 240 500,31 €
B	11 601	83 144 068,89 €	707 756,05 €
C	2 254	14 218 389,48 €	135 952,52 €
U	12	91 327,20 €	
Tuntematon	7 334	50 658 049,66 €	292 265,60 €
Yhteensä	58 093	433 094 382,69 €	3 376 474,48 €

Auton
käyttöetu

Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä	Peritty korvaus
A	15 072	71 735 943,12 €	444 914,69 €
B	3 737	14 612 189,64 €	124 980,61 €
C	510	1 722 662,96 €	23 262,77 €
U	1	3 466,35 €	
Tuntematon	2 510	7 088 373,07 €	141 243,62 €
Yhteensä	21 830	95 162 635,14 €	734 401,69 €

Kaikki yhteensä	79 923	528 257 017,83 €	4 110 876,17 €
------------------------	---------------	-------------------------	-----------------------

2008

Vapaa autoetu

Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä	Peritty korvaus
A	40 279	300 334 991,51 €	2 010 524,60 €
B	10 830	74 248 355,83 €	444 914,30 €
C	2 277	14 849 106,86 €	323 103,25 €
U	18	126 098,00 €	
Tuntematon	7 638	49 805 165,09 €	543 334,74 €
Yhteensä	61 042	439 363 717,29 €	3 321 876,89 €

Auton käyttöetu

Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä	Peritty korvaus
A	15 038	69 128 829,39 €	394 101,26 €
B	3 321	12 452 319,72 €	142 989,77 €
C	437	1 560 013,66 €	29 966,15 €
U	2	8 041,50 €	
Tuntematon	2 487	6 596 853,42 €	100 018,94 €
Yhteensä	21 285	89 746 057,69 €	667 076,12 €

Kaikki yhteensä	82 327	529 109 774,98 €	3 988 953,01 €
------------------------	---------------	-------------------------	-----------------------

2007

Vapaa autoetu

Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä	Peritty korvaus
A	38 700	275 506 245,20 €	1 285 398,86 €
B	12 268	80 199 233,02 €	568 145,08 €
C	1 382	9 082 197,69 €	768 361,67 €
Tuntematon	8 033	48 599 255,18 €	472 724,08 €
Yhteensä	60 383	413 386 931,09 €	3 094 629,69 €

Auton käyttöetu

Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä	Peritty korvaus
A	13 601	57 246 701,25 €	377 179,79 €
B	4 334	14 771 001,93 €	127 836,46 €
C	186	650 928,69 €	30 219,11 €
Tuntematon	2 884	7 600 844,90 €	133 187,78 €
Yhteensä	21 005	80 269 476,77 €	668 423,14 €

Kaikki yhteensä	81 388	493 656 407,86 €	3 763 052,83 €
------------------------	---------------	-------------------------	-----------------------

2006

Vapaa autoetu

Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä	Peritty korvaus
A	39 032	265 821 294,46 €	962 604,93 €
B	12 016	76 408 854,82 €	863 738,50 €
C	623	3 612 750,91 €	19 122,89 €
Tuntematon	7 578	45 989 859,93 €	443 459,02 €
Yhteensä	59 249	391 832 760,12 €	2 288 925,34 €

Auton käyttöetu

Ikäryhmä	Kpl	Edun määrä	Peritty korvaus
A	13 109	56 251 364,55 €	245 887,51 €
B	3 850	13 107 490,39 €	109 647,72 €
C	155	475 819,63 €	3 904,49 €
Tuntematon	2 524	6 448 400,47 €	123 522,50 €
Yhteensä	19 638	76 283 075,04 €	482 962,22 €

Kaikki yhteensä	78 887	468 115 835,16 €	2 771 887,56 €
-----------------	--------	------------------	----------------

LIITE 2

Verovapaat kilometrikorvaukset 2002-2009 (Verohallinto 2010).

Verovuosi	saajien määrä, kpl	maksettu määrä, €
2009	914 585	1 107 332 054,19
2008	984 745	1 145 331 404,52
2007	977 292	1 113 333 443,10
2006	962 784	1 062 252 319,12
2005	943 326	1 093 369 971,04
2004	938 562	936 892 858,79
2003	923 180	927 420 127,86
2002	904 955	896 245 521,05

LIITE 3

Työsuhdeautojen hankintahinnat (Wreford 2010, 44).

	Yleisyys	Ylin johto	Päällikkö	Hallinto	Myynti
Suomi	97 %	53 263	47 937	42 611	37 284
Ruotsi	95 %	36 933	35 175	32 557	30 995
Norja	76 %	57 287	60 126	51 219	44 557
Saksa	97 %	60 187	44 741	37 817	32 994
Tanska	96 %	82 276	67 966	50 081	42 926
Iso-Britannia	94 %	41 173	33 822	27 899	23 249
Irlanti	91 %	63 537	49 929	40 480	31 958
Ranska	98 %	42 611	35 931	27 697	37 284
Italia	94 %	47 937	47 804	35 006	23 436
Alankomaat	93 %	63 916	53 263	45 806	37 284
Belgia	99 %	47 511	34 663	28 762	29 827
Espanja	87 %	49 109	34 847	31 190	25 985
Sveitsi	83 %	55 577	49 949	39 396	31 658
Itävalta	98 %	55 394	47 937	34 355	29 827
Keskiarvo	93 %	54 051	46 006	37 491	32 805

LIITE 4

Haastattelurunko 10.10

Ulla Rehnström, henkilöstöjohtaja, Onninen-konserni

Leena Kainulainen, työsuhdeasiantuntija, Onninen-konserni

Haastattelurunko

Esittely, Mitä työtehtäviä teette autoedun parissa?

Mitä merkittävämpiä muutoksia uudessa autosäännössä vanhaan verrattuna?

1.Palkka ja palkkaus

1.Onko autoetu kilpailuetu työntekijämarkkinoilla rekrytoidessa uusia työntekijöitä? Onko autoetu motivaatio tekijä?

2.Ketkä saavat autoedun? Millä perusteilla? Tarvitseeko hän autoa työtehtävissään vai työstatuksessaan?

3.Miksi autoetu on leivottu kokonaispalkan sisään eikä esim. makseta palkan päälle? tai puolet autoedun arvosta vähennetä raha-palkasta ja puolet laiteta palkan päälle?

5.Tehdäänkö työsopimukseen ehtoja joilla rajoitetaan autoetua? Pitäisikö? Esimerkiksi vaatia työntekijää pitämään ajopäiväkirjaa tai noudattamaan kohtuullista kilometrirajoitusta?

6.Saako työntekijät autokohtaisen yrityksen luottokortin? Miten kulut esim. polttoaine suhteutetaan kokonaispalkkaan käyttöetu autoilijoilta?

2.Kilometrirajat

1.Miten ajomäärä mitoitetaan ja miten toimitaan jos ajomäärä ylitetään? Nouseeko leasingvuokra? Sanktioita?

2. Entä jos arvioidut ajokilometrit ylittävät 150 000 km, millainen leasingsopimus silloin solmitaan?

3. Koskeeko kilometrirajat vapaata autoetua?

4. Miten kontrolloidaan yksityisajaja? Onko suunniteltu rajoituksia vapaa autoedun ajetuille kilometreille tai esimerkiksi ajopäiväkirja kaikille?

5. Paljon työajoa ajavat työntekijät joilla ei ole autoetua, voiko pakottaa ottamaan työsuhdeauton?

3. Lisävarusteet:

1. Miksi työntekijä saa valita ylimääräisiä lisävarusteita auton alkuperäisen varustelutason lisäksi?

2. Miksi ylimääräisiä lisävarusteita saa ottaa? Miten sallittujen lisävarusteiden lista on laadittu? Miksi lisävarusteiden maksimihinta on rajattu 4000 €?

4. Automerkit ja jäännösarvo:

1. Miten on määritelty autosäännössä hyväksyttävät automerkit?

2. Miten on määritelty työsuhdeautojen enimmäishinnat? Pitäisikö muuttaa?

5. Vapaa autoetu verrattuna käyttöetuun

1. Miten on määritelty käyttö- ja vapaan autoedun suhteet? Millä perusteella autoeturyhmät on jaettu?

2. Käyttöetu on lisäämässä suosiotaan. Onko Onvestilla/Onnisella syytä muuttaa etuja enemmän käyttöedun suuntaan?

3. Maksetaanko käyttöetuautoilijoille matkakuluvähennyksiä/kilometrikorvauksia? Tarkkailaanko tätä, koska loppujen lopuksi vapaa autoetu voi tulla yritykselle halvemmaksi.

6. Autosääntö

1. Miksi leasing-aika on 48 kuukautta aiemman 36 kk sijaan? Miksi ei pidempi/lyhyempi? Miten sopimusta voi pidentää?

2. Mikä on autosäännön tarkoitus?

3. Miten autoedusta luopuminen käytännössä menee? Seuraako auto työntekijää vai jääkö se Onniselle?

4. Minkälaiset vakuutukset työsuhdeautoilla on? Kasko?

5. Verotus tukee vähäpäästöisiä autoja, tuleeko Onnisen työsuhdeautojen päästörajaa tiukentaa?

6. Pitäisikö autoetuun oikeutettuja henkilöitä rajata tarkemmin ja vähentää työsuhdeautojen määrää?

LIITE 5

Haastattelurunko 12.10

Jyrki Rantala, rahoitusjohtaja, Onvest Oy

Timo Alamiykkaoja, talousjohtaja, Onvest Oy

1. Miten työsuhteautot parantavat liiketoimintaa tai tuovat lisäarvoa?

2. Mitkä ovat suurimmat edun, jotka yritys on saavuttanut leasingin avulla?

1. Palkka ja palkkaus

3. Onko autoetu kilpailuetu työntekijämarkkinoilla rekrytoidessa uusia työntekijöitä? Onko autoetu motivaatio tekijä?

4. Miksi autoetu on leivottu kokonaispalkan sisään eikä esim. makseta palkan päälle? tai puolet autoedun arvosta vähennetä raha-palkasta ja puolet laiteta palkan päälle?

5. Pitäisikö vaatia työntekijää pitämään ajopäiväkirjaa tai noudattamaan kohtuullista kilometrirajoitusta?

2. Kilometrirajat

6. Miten ajomäärä mitoitetaan ja miten toimitaan jos ajomäärä ylitetään? Nouseeko leasingvuokra? Sanktioita?

7. Entä jos arvioidut ajokilometrit ylittävät 150 000 km, millainen leasingsopimus silloin solmitaan?

3. Lisävarusteet:

8. Miksi työntekijä saa valita ylimääräisiä lisävarusteita auton alkuperäisen varustelutason lisäksi?

9. Miksi lisävarusteiden maksimihinta on rajattu 4000 €?

10. Mikä on työsuhdeauton päällimmäinen käyttötarkoitus? Kaikki tehdasvarustelun päälle tuleva lisävarustelu työntekijän omasta pussista.

4. Automerkit ja jäännösarvo:

11. Miten on määritelty autosäännössä hyväksyttävät automerkit?

12. Miten on määritelty työsuhdeautojen enimmäishinnat? Pitäisikö muuttaa? Tulisiko enimmäishankintarajaa kiristää/pitää samana/nostaa? Mistä enimmäishankintahinnat on alunperin tulleet?

5. Vapaa autoetu verrattuna käyttöetuun

13. Miten on määritelty käyttö- ja vapaan autoedun suhteet? Millä perusteella autoeturyhmät on jaettu?

14. Käyttöetu on lisäämässä suosiotaan. Onko Onvestilla syytä muuttaa etuja enemmän käyttöedun suuntaan?

6. Autosääntö

15. Miksi leasing-aika on 48 kuukautta aiemman 36 kk sijaan?

16. Voisiko leasingkautta yhä pidentää neljästä vuodesta?

17. Verotus tukee vähäpäästöisiä autoja, tuleeko Onnisen/Onvestin työsuhdeautojen päästörajaa tiukentaa?

18. Pitäisikö autoetuun oikeutettuja henkilöitä rajata tarkemmin ja vähentää työsuhdeautojen määrää?

19. Mitä autolle tapahtuu sopimuskatkon aikana tai sopimuksen päättyttyä?

LIITE 6

Autojen CO₂-päästöt (EkoAKE, 2011).

Automerkki	Malli	Hinta	Polttoaine	CO ₂ -päästöt
Audi	A6 Avant Business 2,0 TDI 130 kW multitronic Start-Stop	52 738.11€	Dieselöljy	135 g/km
Audi	A5 Sportback Business 1,8 TFSI 125 kW	43 914.67€	Bensiini	136 g/km
Volkswagen	Tiguan Trend & Fun 2,0 TDI 103 kW BlueMotion Technology	36 658.46€	Dieselöljy	139 g/km
Volkswagen	Touran Highline 2,0 TDI 103 kW BlueMotion Technology	38 631.29€	Dieselöljy	135 g/km
Ford	Focus 1,6 EcoBoost 182 hv Start/Stop Titanium M6 Wagon	29 292.42€	Bensiini	139 g/km
Ford	Mondeo 2,0 TDCi 163hv Trend M6 Wagon	34 308.38€	Dieselöljy	139 g/km
Honda	Insight 5D 1,3 S Business	23 665.87€	Bensiini	101 g/km
Honda	Jazz 5D 1,4i Comfort CVT Business	20 337.22€	Bensiini	125 g/km
Mazda	6 Sedan 2,2TD LP Touring Business 6MT 4ov UP3	30 083.51€	Dieselöljy	138 g/km
Nissan	Qashqai 1,6L Stop / Start System 2WD 5M/T Premium Pack	27 890.00€	Bensiini	139 g/km
Nissan	Juke 1,6L Pure Drive Acenta 2WD 5MT 17 Sport Connect IMS	22 241.00€	Bensiini	138 g/km
Skoda	Octavia Combi 1,4 TSI Elegance Green tec	25 155.22€	Bensiini	134 g/km
Skoda	Octavia 2,0 TDI 140 L&K DSG Autom.	34 897.60€	Bensiini	138 g/km
Toyota	Verso 2,0 D-4D 126 DPF Linea Sol Plus 7p	33 588.12€	Dieselöljy	139 g/km
Toyota	Urban Cruiser 1,33 Dual VVT-i Stop & Start Linea Sol Plus	22 211.32€	Bensiini	129 g/km
Volvo	V70 D3 Summum	48 769.75€	Dieselöljy	137 g/km
Volvo	S80 D5 Summum	50 675.87€	Dieselöljy	129 g/km

LIITE 7

Käyttöetautojen pesujen ja pientarvikkeiden osuus muuttuvista kustannuksista

Käyttäjä	vuokra- aika/kk	Pesut ja pientarvikkeet	kuukaudessa	mukut	%
1	35,87	761,26	21,22	48,01	44 %
2	36	683,65	18,99	37,14	51 %
3	21	457,22	21,77	87,83	25 %
4	35,93	1141,91	31,78	51,1	62 %
5	35,13	656,13	18,68	42,81	44 %
6	35,1	248,5	7,08	52,99	13 %
7	35,13	575,29	16,38	87,18	19 %
8	35,77	601,23	16,81	72,06	23 %
9	35,17	358,29	10,19	91,63	11 %
10	35,87	913,53	25,47	44,23	58 %
11	38,47	750,54	19,51	74,82	26 %
12	35,01	1031,93	29,48	51,55	57 %
13	48,07	735,07	15,29	36,94	41 %
14	49,4	568,4	11,51	28,24	41 %
15	48,93	766,62	15,67	26,32	60 %

LIITE 8

Vapaa-autoetuautojen polttoainekulujen osuus muuttuvista kustannuksista.

polttoaine	kk	mukut	
7898,59	219,41	244,36	90 %
11332,1	288,86	334,05	86 %
9236,54	255,86	295	87 %
6494,41	180,40	198,94	91 %
9818	276,02	324,41	85 %
13087,84	364,56	420,25	87 %
8730,69	181,62	202	90 %
10599,06	378,13	412,07	92 %
8121,79	230,54	268,8	86 %
8632,31	177,99	210,84	84 %
7866,85	223,49	252,39	89 %
8253,18	231,64	256,98	90 %
7380,05	153,75	187,83	82 %
10236,56	192,06	202,81	95 %
1355,87	42,50	114,32	37 %
12506,01	336,82	378,37	89 %
13414,56	301,65	372,09	81 %

LIITE 9

Kustannukset per ajetut kilometrit, käyttöetuautot

Nimi	Ajetut kilometrit	Toteutunut käyttö			Kustannukset yhteensä/km	Autoedun verotusarvo	Kustannukset kilometriltä	Kokonaiskustannukset
		Kiinteät kustannukset	Muuttuvat kustannukset	Tasaukset				
1	115 547	0,17	0,015	-0,01	0,202	0,004	0,2	23 109,40
2	99 195	0,2	0,017	0,01	0,214	0,005	0,21	20 830,95
3	98 686	0,2	0,017	0,03	0,187	0,004	0,18	17 763,48
4	93 643	0,21	0,018	-0,02	0,256	0,005	0,25	23 410,75
5	102 052	0,2	0,017	-0,01	0,225	0,004	0,22	22 451,44
6	83 107	0,24	0,021	0,01	0,252	0,004	0,25	20 776,75
7	92 104	0,22	0,019	0,06	0,173	0,003	0,17	15 657,68
8	82 893	0,24	0,021	-0,02	0,286	0,005	0,28	23 210,04
9	125 439	0,16	0,014	0,05	0,126	0,004	0,12	15 052,68
10	123 716	0,16	0,014	-0,01	0,187	0,004	0,18	22 268,88
11	124 691	0,16	0,014	0,03	0,15	0,004	0,15	18 703,65
12	100 791	0,2	0,017	0,02	0,194	0,004	0,19	19 150,29
13	86 531	0,23	0,02	0,01	0,239	0,005	0,23	19 902,13
14	93 805	0,21	0,018	0,04	0,197	0,005	0,19	17 822,95
15	142 411	0,14	0,012	0,03	0,122	0,003	0,12	17 089,32
Yhteensä:							2,95 €	297 200,39 €
Keskiarvo:							0,20 €	19 813,36 €

LIITE 10

Kustannukset per ajetut kilometrit, vapaa-autoetuaudit

Nimi	Ajetut kilometrit	Toteutunut käyttö		Tasaukset	Kustannukset yhteensä/km	Autoedun verotusarvo	Kokonais kustannukset/km	Kokonais-kustannukset
		Kiinteät kustannukset	Käyttö kustannukset					
16	88 987	0,24	0,1	0,003	0,33	0,007	0,33	29 365,71
17	144 849	0,15	0,06	-0,001	0,21	0,004	0,2	28 969,80
18	95 586	0,22	0,09	-0,003	0,32	0,006	0,31	29 631,66
19	83 590	0,25	0,11	0,04	0,32	0,007	0,31	25 912,90
20	103 923	0,2	0,08	-0,02	0,31	0,008	0,3	31 176,90
21	157 052	0,13	0,06	0,002	0,19	0,004	0,19	29 839,88
22	78 018	0,27	0,11	0,05	0,33	0,01	0,32	24 965,76
23	128 000	0,17	0,07	0,03	0,2	0,005	0,19	24 320,00
24	77 102	0,27	0,11	0,04	0,35	0,012	0,34	26 214,68
25	80 044	0,26	0,11	0,02	0,36	0,008	0,35	28 015,40
26	73 008	0,29	0,12	0,03	0,38	0,013	0,37	27 012,96
27	91 711	0,23	0,1	-0,01	0,34	0,007	0,33	30 264,63
28	80 920	0,26	0,11	0,003	0,37	0,016	0,35	28 322,00
29	99 164	0,21	0,09	0,03	0,28	0,008	0,27	26 774,28
30	135 334	0,16	0,07	-0,004	0,23	0,005	0,22	29 773,48
31	123 798	0,17	0,07	0,01	0,23	0,005	0,23	28 473,54
32	152 859	0,14	0,06	0,02	0,18	0,003	0,18	27 514,62

Yhteensä: 4,80 € 476 548,20 €

Keskiarvo: 0,28 € 28 032,25 €

Kaikki yht: 7,74 € 773 748,59 €

Keskiarvo: 0,24 € 24 179,64 €

LIITE 11

EU:n päästötavoitteet

Vuosi	AKE	Onvest	EU
2010	145	180	
2011	140	160	
2012	135	140	
2013	130	137,5	
2014	125	135	
2015	120	130	130
2016	115	125	130
2017	110	117,5	130
2018	105	110	130
2019	100	105	130
2020	95	95	95