



Yritysten autopoliitikat kustannusnäkökulmasta ja niiden optimointi liiketoiminnan tukemiseen

Antti Pokela

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

Tradenomi

Amk-opinnäytetyö

2023

Tiivistelmä

Tekijä(t) Antti Pokela
Tutkinto Tradenomi
Raportin/Opinnäytetyön nimi Yritysten autopoliitiikat kustannusnäkökulmasta ja niiden optimointi liiketoiminnan tukemiseen
Sivu- ja liitesivumäärä 48 + 1
<p>Tämä opinnäytetyö käsittelee yritysten työsuhdeautojen aiheuttamia kustannuksia, sekä niiden optimointia. Hyödyksi tutkimuksessa on käytetty kuuden eri yrityksen autopoliitiikkaa. Tekijä on poiminut jokaisen yrityksen autosäännöstä yhdeksän kustannusvaikutteista asiaa ja analysoinut niistä syntyviä kustannuksia. Opiskelija on myös tutkinut työajojen ja työsuhdeauton antamisen merkitystä kustannusnäkökulmasta.</p> <p>Tavoitteena työssä on selvittää työsuhdeautoista aiheutuvat kustannukset, sekä niiden optimointi parhaalla tavalla liiketoimintaa tukevaksi. Kustannusten erittelyyn on käytetty yritysten autosääntöjä, jotka tekijä on saanut toimeksiantajansa kautta. Autosääntö eli autopoliitiikka kertoo yrityksen työsuhdeautoihin liittyvät kriteerit ja toimintamallit.</p> <p>Tietoperusta käsittelee pääasiassa autoetua, sekä autopoliitiikkaa ja niiden muodostumista. Tämän jälkeen tekijä aloittaa taulukoita ja kuvia hyödyksi käyttäen yritysten autosääntöjen analysoinnin ja käy läpi kustannusvaikutteisia asioita. Työ on tehty selvitystyyllisenä empiirisenä tutkimuksena kvalitatiivisia menetelmiä hyödyntäen. Tutkimusmenetelmänä toimii aineistoperäinen sisällönanalyysi. Lisäksi tutkimus sisältää herkkyyksianalyysin koskien työajoihin liitoksissa olevaa kilometrikorvausta, sekä leasingtyösuhdeauton antamista työntekijälle. Lopussa käydään läpi erilaisia keinoja autopoliitiikan optimointiin.</p> <p>Pohdinta osuus käsittelee tutkimusyritysten onnistumista omassa autopoliitiikan optimoinnissa, sekä tekijän omia johtopäätöksiä.</p>
Asiasanat Autopoliitiikka, luontoisedut, autoetu, leasing, optimointi

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Opinnäytetyön tavoite, tutkimusongelma ja rajaukset	2
1.2	Toimeksiantajan esittely	2
1.3	Opinnäytetyön rakenne ja peittomatriisi	3
2	Autoetu	4
2.1	Autoedun arvoon vaikuttavat tekijät	5
2.2	Perusarvon määräytyminen	5
2.3	Käyttökustannusten laskeminen	6
2.4	Työ- ja yksityisajojen erot	7
3	Yrityksen autopoliitiikka	9
3.1	Megatrendien vaikutus työsuhteautoiluun	10
3.2	Rahoitusleasing	12
3.3	Huoltoleasing	13
3.4	Yrityksen oma auto	14
4	Empiirinen tutkimus	15
4.1	Tutkittavien yritysten lyhyt esittely	15
4.2	Tutkittavat kustannusvaikutukset	16
4.3	Yksityis- ja työajojen vaikutus autoetuun	22
4.4	Herkkyysanalyysi	23
5	Autopoliitiikan optimointi	29
5.1	Kilpailukyky ja strateginen merkitys yritykselle	31
5.2	Lisävarusteoptimointi	32
5.3	Työsuhteautoihin liittyviä riskejä yritykselle	34
5.4	Sale and lease back -järjestely työsuhteautojen rahoitusmuotona	35
6	Pohdinta	38
6.1	Tutkimuksen luotettavuus	39
6.2	Johtopäätökset ja jatkotutkimusehdotukset	40
6.2.1	Yritysten onnistuminen optimoinnissa	40
6.2.2	Jatkokehittämisideoita ja tulosten hyödyntäminen käytännössä	43
6.3	Oman oppimisen arviointi	43
	Lähteet	45
	Liitteet	49
	Liite 1. Tutkimusyritysten autopoliitiikat taulukoituna	49

1 Johdanto

Opinnäytetyöni aiheena ja tutkimuksen kohteena on yritysten autoiluun liittyvien käytäntöjen eli toisin sanoen autopoliittikkaan kytköksissä olevien asioiden kustannusvaikutukset. Kustannusten analysoimisen jälkeen työssä tutkitaan erilaisia keinoja yritysten autosääntöjen optimointiin. Optimoinnin tarkoituksena on luoda autopoliitikasta mahdollisimman henkilöstöä tukeva, sekä samalla liiketoiminnan kannalta kannattava toimintamalli.

Päädyin kyseiseen aiheeseen pitkän harkinnan ja oman työpaikkani kautta. Olen töissä autoilun ja työsuhteipyörien konsultointiin erikoistuneessa työpaikassa, joten aiheen valinta tuli tätä kautta. Aihe on tärkeä, sillä monelle yritykselle ja työntekijälle autopoliittikka, sekä työsuhteautot voivat olla vieras asia. Tämä opinnäytetyö voi olla avaava juuri kyseisiä yrityksiä ja ihmisiä kohtaan.

Autoetu liittyy suureen luontoisetujen kokonaisuuteen. Autoetu ja sen muodostuminen olisi hyvä ymmärtää varsinkin tilanteessa, jos itsellä on työsuhteauto. Tässä työssä tutkitaan muun muassa autoedun vaikutusta palkkaan, jolla on yleensä merkittävä vaikutus sekä työntekijän että yrityksen menoihin. Autoedun vaikutusta yrityksen kustannuksiin on esitetty työssä mahdollisimman havainnollistettavalla tavalla. Työn kiinnostavuus ja tärkeys tulee esille myös autopoliittikan optimoinnin osalta. Leasingpalveluita tarjoavat yritykset, sekä yritykset missä on käytössä työsuhteautoja pystyvät mahdollisesti soveltamaan tutkimuksen optimointikeinoja omassa liiketoiminnassaan.

Työn ajankohtaisuus nousee esiin esimerkiksi megatrendien, etenkin vastuullisuuden kannalta. Vihreä ajattelutapa ajaa yrityksiä ympäristöystävällisempään suuntaan ja tämä näkyy suoraan myös autosäännöissä. Sähkö- ja hybridautojen lisääntyminen ja tarjoaminen työsuhteautoina on lisääntynyt. Tähän on päästy erilaisilla päästöarvorajoituksilla, sekä lakiuudistuksilla. Opinnäytetyö käy ajankohtaisia aiheita läpi ja näiden vaikutusta yritysten autopoliittikkaan.

Tämä opinnäytetyö on tehty selvitystyylisenä empiirisenä tutkimuksena kvalitatiivisia menetelmiä hyödyntäen. Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen tavoitteena on jonkin ilmiön ymmärtäminen, mallintaminen, soveltaminen ja tulkitseminen. (Pitkäranta 2014, 33) Hyödyksi käytetään pohjana toimivaa autopoliittikkataulukkoa, johon on taulukoituna kuuden eri yrityksen autopoliittikat yhdeksän eri kustannusvaikutteisen tekijän pohjalta. (Liite 1.) Lisäksi tutkimuksessa hyödynnetään herkkyyssanalyysia, jossa perehdytään tarkemmin työajoista aiheutuviin kustannuksiin. Lopussa pohditaan aikeisemmin käytyjen asioiden valossa mahdollisia optimointia tehostavia keinoja, joilla voidaan saavuttaa hallinnollisia, sekä rahallisia säästöjä. Viitekehyyksenä tässä opinnäytetyössä toimii teoreettinen osa eli tietoperusta.

Tutkimusaineistona toimii toimeksiantajayritykseni antamat yksityiset dokumentit eli yritysten autopolitiikat. Tutkimusmenetelmänä käytetään sisällönanalyysiä eli tutkimuksen kohteena olevien yritysten tarkkaa havainnointia kuvien, taulukoiden, analyysien ja johtopäätöksien avulla. Sisällönanalyysi toimii tietoperustan apuna väljänä teoreettisena viitekehyksenä. (Pitkäranta 2014, 99–101)

Valitsin kyseisen aiheen, koska se kiinnosti minua ja en ymmärtänyt siitä vielä kovin paljon. Olen töissä aiheeseen vahvasti kytköksissä olevassa yrityksessä, joten asian täydellinen osaaminen ainostaan hyödyttäisi minua. Aiheen valinnan jälkeen huomasin, että autopolitiikasta ja sen optimoinnista ei juurikaan ole tehty aikaisemmin opinnäytetöitä. Näin ollen otin haasteen vastaan ja aloitin asian tutkimisen.

1.1 Opinnäytetyön tavoite, tutkimusongelma ja rajaukset

Työn tavoitteena on selvittää, mistä aiheutuu yritykselle kustannuksia autopolitiikan kannalta. Suuri osa autopolitiikoista sisältää eräänlaisia kriteereitä, jonka avulla auton hankintaa ja siitä syntyviä kustannuksia pyritään rajoittamaan. Näiden kriteerien tarkastelu kustannusnäkökulmasta ja kysymys siitä, että miksi niitä rajoitetaan on opinnäytetyön tutkimuksen perustaa. Tavoitteena on myös selvittää ja analysoida eri keinoja optimoida näitä työsuhdeautoihin liittyviä kriteereitä ja rajoituksia.

Tutkimuksessa on mukana ainoastaan osakeyhtiöitä ja yrityksiä, joilla kaikilla on selkeä, sekä olemassa oleva autopolitiikka. Työ on rajattu niin, että tutkittavat vaikutukset ovat käsitelty pääasiassa yrityksen näkökulmasta. Muutamassa kohdassa mainitaan myös vaikutuksista työntekijää kohtaa. Tutkimus painottaa lähinnä leasingautoiluun koskevia kustannuksia, mutta optimointia käsiteltävissä luvuissa yrityksen omistuksissa olevat autot tulevat myös tarkasteltavaksi. Tarkempaa käsitelyä esimerkiksi osamaksulla tai lainalla hankittuihin autoihin ei ole.

1.2 Toimeksiantajan esittely

Toimeksiantaja yrityksenäni toimii ajoneuvojen hallinnointiin erikoistunut Fleet Innovation Oy. Yritys on perustettu vuonna 2007. Aluksi toimintamallina oli autoihin liittyvien palvelujen kilpailutus ja sitä kautta tuodut säästöt asiakkaalle, mutta 2010-luvun lopulla malli muuttui enemmän konsultointi tyypiseen suuntaan ilman monimutkaisia ja hitaita määräaikaista sopimuksia.

Vuonna 2017 uudet yritysjärjestelyt, sekä asiakkaiden muuttuvat tarpeet johtivat liiketoimintamallin kehitystä joustavampaan suuntaan. Siitä lähtien ideana on ollut kilpailutuksen ja hankinnan lisäksi jokapäiväinen asiakkaan konsultointi ja neuvonta autoiluun liittyvissä asioissa. Autoihin liittyvän palveluiden lisäksi mukaan on tullut työsuhdepyörien hankinta ja tarjoaminen. Fleet Innovation Oy on ainoa Suomessa toimiva palveluntarjoaja, joka toimii sekä autoihin liittyvissä kokonaisuuksissa että työsuhdepyörien parissa.

Fleet Innovation Oy pyrkii tarjoamaan nopeaa ja monipuolista palvelua vastuullisesti ja asiakkaan etu edellä. Toimeksiantajani tarjoaa taloushallinnon, hankinnan, päättäjän, käyttäjän ja autonvuokraajan tukea samalla saavuttaen asiakkaalle noin 20 % kulusäästöt. Tavoitteena on luoda pysyvä ja pitkä asiakassuhde.

Tällä hetkellä Fleet Innovation Oy työllistää noin 40 henkilöä ja asiakkaita sillä on yli 500. Hallinnoitava autokanta on noin 11 000 ajoneuvoa ja yrityksen asiakkaisiin kuuluu yli 40 000 työsuhdepyörään oikeutettua. Liikevaihto yrityksellä on noin 55 miljoonaa euroa. (Fleet 2022)

1.3 Opinnäytetyön rakenne ja peittomatriisi

Opinnäytetyö on pyritty muodostamaan rakenteeltaan helposti hahmotettavaksi kokonaisuudeksi. Alussa ensimmäiset luvut käsittelevät tietoperustaa. Tarkoituksena on hahmottaa autoedun ja autopolitiikan käsitteet, sekä niiden syvempi tarkoitus lukijalle. Tietoperustan jälkeen opinnäytetyössä suoritetaan selvitystyylinen empiirinen tutkimus, missä sisällönanalyysin avulla syvennyttään kuu-den eri toimialan yrityksen autosääntöihin ja niistä aiheutuviin kustannuksiin. Ennen pohdinta ja tulokset osuutta työssä ideoidaan autopolitiikan optimoinnin keinoja eli tapoja saada yrityksen autopolitiikasta mahdollisimman kustannustehokas ja toimiva kokonaisuus. Lopussa arvioidaan omaa tekemistä, sekä pohditaan tutkimusyritysten onnistumista oman autopolitiikkansa optimoinnissa. Opinnäytetyö sisältää paljon kuvia ja taulukoita työn ymmärrettävyyden helpottamiseksi

Alla olevan peittomatriisin avulla lukijan on helpompi hahmottaa työn eteneminen ja käsiteltävät aiheet. Alaongelmien avulla pyritään vastaamaan pääkysymykseen eli mistä ja miten kustannuksia syntyy autopolitiikan kannalta?

Taulukko 1. Peittomatriisi

Alaongelmat	Tietoperusta (luku)	Tulokset (luku)
Mistä tekijöistä kustannuksia syntyy autopolitiikan kannalta?	2.1-2.2; 3	4.2-4.3
Mikä on työajojen vaikutus kustannuksiin?	2.4	4.3-4.4
Miten autopolitiikkaa optimoidaan?	3-3.4	5-5.4
Miten tutkimusyritykset onnistuivat oman autopolitiikkansa muodostamisessa?	3.2-3.4; 4.3	6.2.1
Millainen merkitys autopolitiikalla on yritykselle ja työntekijälle?	2.1-2.3; 3	4.2-4.3
Millainen autopolitiikka sopii eri toimialojen yrityksille?	3	5-5.4

2 Autoetu

Useat työpaikat tarjoavat henkilöstölleen luontoisetuja lisätäkseen työntekijöiden viihtyvyyttä, sekä tuottavuutta. Verottaja määrittelee luontoisedun seuraavanlaisesti ” Verotuksessa luontoisedulla tarkoitetaan työnantajan muuna kuin rahana työstä suorittamaa vastiketta palkansaajalle. Luontoisetu on toisin sanoen työnantajan järjestämä ja kustantama hyödyke (tavara tai palvelu), jonka työnantaja luovuttaa palkansaajan käyttöön.” Luontoisetuja verotetaan samalla tavalla, kuin palkkaa. Eduille lasketaan verohallinnon mukainen verotusarvo, joka otetaan huomioon työntekijän verotuksessa. Luontoisedut ovat sidottuna työsuhteeseen. Kun työntekijän työsuhde loppuu, luontoisedut lakkaavat samaan aikaan. (Verohallinnon ohje 2021)

Yksi luontoiseduista on autoetu. Jos palkansaaja tai hänen perheeseensä kuuluva käyttää yksityisajoihin työnantajan paketti- tai henkilöautoa katsotaan etu tällöin autoeduksi. Autoetu voidaan jakaa kahteen luokkaan, auton käyttöetuun ja vapaaseen autoetuun. Käyttöedussa edunsaaja maksaa ainakin osan auton kustannuksista, kuten käyttövoimakulut eli polttoainekulut. Vapaassa autoedussa työnantaja vastaa kaikista autoon liittyvistä kustannuksista, kuten huolloista, korjauksista ja vakuutuksista. Autoetua on mahdollista tarjota ainoastaan osakeyhtiössä. Jos yhtiömuotona on kommandiittiyhtiö, toiminimi tai avoin yhtiö, täytyy auto kirjata yrityksen nimiin, mikäli yli puolet ajoista on yritystoimintaan liittyvää ajoa. Tällaisessa tapauksessa kaikki autoiluun liittyvät kustannukset kirjataan yrityksen kirjanpitoon. (Verohallinnon ohje 2021; Koponen 2022a, 24; If s.a.)

Merkittävin kustannusvaikutteinen tekijä on edun vaikutus palkkaan. Autoedun käsittely palkassa määritellään autopoliitikassa. Etu voi olla osa kokonaispalkkaa, palkan päällä tai jotain tältä väliltä. Työntekijän kannalta palkan päälle tuleva autoetu on kannattavin, mutta yritykselle tämä tuo valtavasti lisää kustannuksia. (Koponen 2022a, 78)

Työnantaja joutuu maksamaan autoedusta normaalit rahapalkan tapaiset sivukulut, kuten työnantajan sairausvakuutusmaksun. Lisäksi työnantajan velvollisuutena on toimittaa autoedun verotusarvon mukainen veron ennakonpidätys. Työntekijälle työsuhdeauto määritellään luontoiseduksi ja näin ollen sitä verotetaan samalla tavalla, kuin rahapalkkaa tuloveron yhteydessä. Työntekijä maksaa autoedun verotusarvosta veroa. (Koponen 2022a, 77; Autoalan Tiedotuskeskus 2022)

Suomessa on työsuhdeautoilijoita noin 80 000. Määrä on pysynyt lähes vakiona koko 2000-luvun ajan. Neljännes työsuhdeautoilijoista on valinnut eduksi käyttöedun, kun taas kaksi kolmasosaa työsuhdeautoilijoista on valinnut autoeduksi vapaan autoedun. (Autoalan tiedotuskeskus 2022)

2.1 Autoedun arvoon vaikuttavat tekijät

Autoedun kuukausittainen verotusarvo koostuu prosenttimääräisestä perusarvosta ja euromääräisestä käyttökustannuksesta. Luontoisetujen kohdalla verotusarvolla tarkoitetaan Verohallinnon ohjeiden perusteella laskettavaa euromääräistä arvoa. Tämä laskettu arvo otetaan huomioon työntekijän verotuksessa ja vaikuttaa henkilön veroprosenttiin. (Palkkaus 2018)

Autoetua laskettaessa verotusarvon perusarvo sisältää auton pääomakustannukset eli korot, poisotot, vakuutukset ja ajoneuvoverot. Käyttökustannuksiin lukeutuvat auton huollot, korjaukset ja renkaiden vaihdot, sekä vapaassa autoedussa myös polttoainekustannukset. Mitä vanhempi auto on, sitä pienempi on sen perusarvo, mutta vastaavasti käyttökustannukset kasvavat korjausten ja huoltojen lisääntyessä. (Verohallinnon ohje 2021)

Taulukko 2. Autoedun verotusarvon muodostuminen (mukaillen Verohallinnon päätösvuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista 17 §)

	Käyttöönottovuosi	Perusarvo	Käyttökustannukset - vapaa autoetu	Käyttökustannukset - käyttöetu
Ikäryhmä A	2022	1,4 %	270 €/kk tai 0,18 €/km	105 €/kk tai 0,07 €/km
	2021	1,4 %	270 €/kk tai 0,18 €/km	105 €/kk tai 0,07 €/km
	2020	1,4 %	270 €/kk tai 0,18 €/km	105 €/kk tai 0,07 €/km
Ikäryhmä B	2019	1,2 %	285 €/kk tai 0,19 €/km	120 €/kk tai 0,08 €/km
	2018	1,2 %	285 €/kk tai 0,19 €/km	120 €/kk tai 0,08 €/km
	2017	1,2 %	285 €/kk tai 0,19 €/km	120 €/kk tai 0,08 €/km
Ikäryhmä C	2016 ja aikaisemmin	0,9 %	300 €/kk tai 0,20 €/km	135 €/kk tai 0,09 €/km

Autot on jaettu käyttöönottovuoden mukaan kolmeen ryhmään. Taulukosta 2. nähdään käyttökustannusten kasvu auton vanhetessa. Perusarvo päinvastoin laskee mitä aikaisemmin auto on otettu käyttöön. Esimerkilaskelma autoedun laskemisesta on luvussa 2.3. Näiden kahden tekijän euromääräisestä summasta muodostuu autoedun verotusarvo.

2.2 Perusarvon määräytyminen

Autoedun perusarvo määräytyy uusihankintahinnan mukaan prosenttimääräisenä osuutena. Uusihankintahintana pidetään maahantuojan ilmoittamaa suositushintaa vähennettynä 3400 euron perusvähennyksellä. Maahantuojan puuttuessa uusihankintahinta käytetään tukkukauppiaan suositushintaa. Lisäksi perusarvoa määritettäessä täytyy mukaan ottaa myös autovero. Se lasketaan ensirekisteröintipäivän mukaan sillä hetkellä vallitsevan verotason mukaan. (Koponen 2022a, 26)

Työsuhdeautoa hankkiessa siihen voidaan halutessa hankkia lisävarusteita. Lisävarusteita ovat esimerkiksi vetokoukku, kattoluukku, metalliväri ja vakionopeudensäädin. Näillä on vaikutusta autoedun verotusarvoon. Verohallinnon luontoisetupäätöksen 20 §:n mukaan ”Lisävarusteiden arvo lisätään auton uushankintahintaan siltä osin kuin niiden arvo ylittää 850 €. Jos työnantajan lisäva-

rusteista saama alennus ylittää tavanomaisen käteis- tms. alennuksen, lisävarusteiden arvona käytetään niiden yleistä suositushintaa.” (Verohallinnon päätös vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista 829/2020)

Lisävarusteiden hinta määräytyy niistä maksetun hinnan mukaan. Talvirenkaat ja autopuhelin eivät vaikuta autoedun perusarvoon. Talvirenkaat kuuluvat auton käyttökustannuksiin ja puhelimesta muodostuu erillinen puhelinetu. (Verohallinnon ohje 2021)

2.3 Käyttökustannusten laskeminen

Kuten yllä olevasta taulukosta 2. nähdään käyttökustannukset määräytyvät, joko kuukausikohtaisena arvona tai kilometrikohtaisena arvona. Kustannusten määrään vaikuttaa työsuhdeauton edun valinta eli onko autoetu vapaa autoetu vai käyttöetu. Tästä määrätään yleensä yrityksen autopolitiikassa.

Kuukausikohtainen arvo on laskettu arvioidun kilometrimäärän mukaan. Se sisältää 1500 kilometriä yksityisajoa kuukaudessa eli 18 000 kilometriä vuodessa. Mikäli työntekijä ajaa tätä vähemmän, päätyy hän alhaisempaan verotusarvoon ainoastaan pitämällä kirjaa ajokilometreistään tai muulla luotettavalla selityksellä. Jos ajoja kertyy enemmän, kuin 18 000 kilometriä vuodessa, on mahdollista, että verottaja nosta autoedun arvoa. Ajopäiväkirja voi olla seurantalaitteen avulla luotu digitaalinen palvelu tai manuaalinen fyysinen ajopäiväkirja. On tärkeää, että ajopäiväkirjasta selviää työajot, sekä yksityisajot. (Verohallinnon ohje 2021)

Kilometriperusteinen laskentatapa on yksinkertainen. Autolla ajettut kilometrit kerrotaan verohallinnon luotoisetupäätöksen mukaisen kilometrihinnaston mukaan. Esimerkiksi, jos työntekijällä olisi yksityisajoa 15 000 kilometriä vuodessa. Ikäryhmän A vapaan autoedun käyttökustannukset laskettaisiin: $(0,18 * 15\,000) / 12 = 225 \text{ €/kk}$.

Taulukko 3. Esimerkki autoedun arvon laskemisesta kuukausikohtaisella arvolla

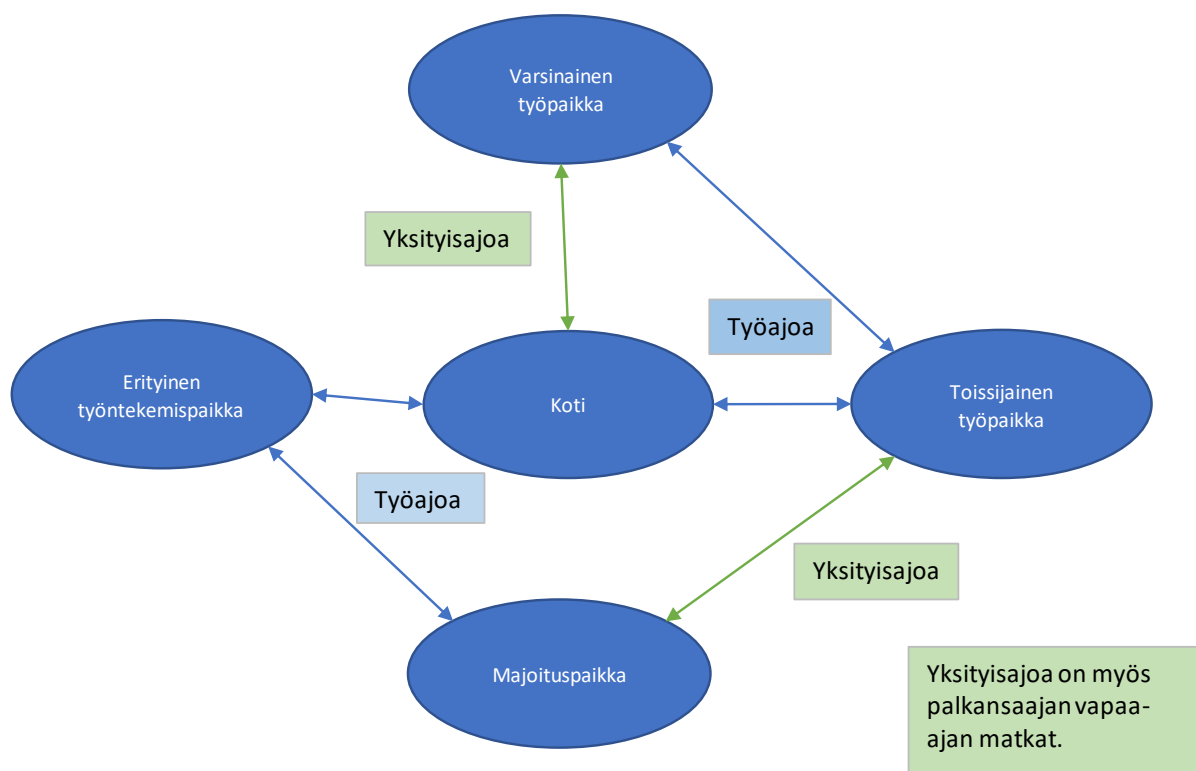
Käyttöönottovuosi	2018
Ikäryhmä	B
Auton uushankintahinta	34 000 €

	Vapaa autoetu	Käyttöetu
Perusvähennys	-3 400 €	-3 400 €
	30 600 €	30 600 €
Lisävarusteet yhteensä	2 700 €	2 700 €
850 euroa ylittävä osa	-850 €	-850 €
	1 850 €	1 850 €
Perusarvon laskentaperuste	32 450 €	32 450 €
Perusarvo autosta 1,2 %	454 €	454 €
Pyöritys alempaan 10 euroon	450 €	450 €
Käyttökustannukset	285 €	120 €
Autoetu	735 €	570 €

Edellä olevassa taulukossa on laskettu autoedun arvo vapaan autoedun, sekä käyttöedun kannalta. Auto on otettu käyttöön vuonna 2018, joten se kuuluu ikäryhmään B. Auton uushankintahinnasta on tehty 3400 € mukainen perusvähennys, jonka jälkeen hintaan on lisätty lisävarusteiden hinta 850 euron ylittävän osan määrällä. Ikäryhmän B prosentuaalinen perusarvo on 1,2 %. Perusarvo pyöristetään aina lähinnä olevaan alempaan 10 euroon, jolloin perusarvoksi muodostuu 450 €. Lopuksi käyttökustannukset on laskettu kuukausiperusteisesti taulukossa 2. nähtävien arvojen mukaan ja näin saatu autoedun arvot lasketuksi vapaalle autoedulle, sekä käyttöedulle.

2.4 Työ- ja yksityisajojen erot

Työsuhdeautolla tai omalla autolla kuljetut matkat on tärkeää jaotella työ- ja yksityisajoihin. Tämä johtuu siitä, että yksityisajot lasketaan verotettavaksi autoeduksi ja työajot taas eivät ole veronalaista autoetua. Työntekijällä on myös mahdollisuus kilometrikorvauksiin työajojen osalta, mutta yksityisajoissa tätä mahdollisuutta ei verottajan mukaan ole.



Kuva 1. Yksityis- ja työajot

Merkitystä on myös sillä, mistä ja mihin työntekijä työmatkansa tekee. Kuten yläpuolella olevasta kuvasta nähdään, matkoja käsitellään erilaisilla tavalla. Esimerkiksi matka kodista varsinaiselle työpaikalle on yksityisajoa, kun taas matka kodista toissijaiselle työpaikalle tai erityiselle työntekemisaikalle on työajoa. Autoetua käyttävän on hyvä olla tietoinen eri matkojen merkityksistä. Toissijaisella työpaikalla tarkoitetaan työnantajan yhteisöön kuuluvaa toimipaikkaa, missä työntekijä työskentelee säännöllisesti vakituisen työpaikan lisäksi. Ehtona on, että toissijainen työpaikka sijaitsee eri paikkakunnalla, kun vakituinen työpaikka. Tämän tyylinen tilanne voi tulla käytäntöön, jos työntekijä joutuu käymään yrityksen toisessa toimipisteessä toisella paikkakunnalla säännöllisesti. Erityisestä työntekemisaikasta puhutaan silloin, kun palkansaaja joutuu työskentelemään tiettyssä paikassa tilapäisesti. Tilapäinen työnteko voi kestää maksimissaan kolme vuotta. Kuitenkaan työkomennuksen aikana tehdyt viikonloppumatkat asunnon ja erityisen työntekemisaikan välillä eivät ole työajoa. Majoituspaikka voi olla esimerkiksi hotelli tai mökki, josta palkansaaja käy hetkellisesti töissä. (Vero 2022)

Vapaan autoedun omaava työntekijä tekee työmatkansa yrityksen lukuun ja näin ollen hänelle ei synny matkoista kustannuksia. Kilometrikorvauksiin oikeutetut työntekijät täytyvät kuulua käyttöedun, oman auton tai työpaikan oman auton piiriin saadakseen korvauksia auton käytöstä. (Vero 2022)

3 Yrityksen autopoliitiikka

Yritykset päättävät usein työsuhdeautoistansa kirjallisessa autopoliitikassa eli autosäännössä. Autopoliitiikka toimii työsuhdeautojen ohjeena ja työkaluna yrityksen työntekijöille. Erilaisia tapoja autopoliitiikan rakentamiseen ja autoedun näkymiseen esimerkiksi palkassa on lukuisia. Edun vaikutus, kesto ja sisältö on hyvä ilmaista selkeästi autopoliitiikkaa laatiessa.

Autopoliitiikan on hyvä sisältää useita asioita. Esimerkiksi autoetuun oikeutettujen on tärkeä näkyä säännössä selkeästi. Usein työsuhdeauton voi saada ainoastaan, jos on vaaditulla tehtäväluokalla tai -tasolla. Joskus koeajalla työskentelevät työntekijät eivät voi saada etua ja he joutuvat odottamaan, että koeaika on ohi. Usein myös ehtona on, että työntekijän kuuluu olla vakituksessa työsuhhteessa saadakseen työsuhdeauton käyttöönsä. Ilmi olisi myös hyvä käydä, että onko kyseessä vapaa autoetu vai käyttöetu vai mahdollisuus valita näiden väliltä. (Autokeskus Liikkeessä 2021)

Autosääntöön voi kuulua myös autoon liittyviä kriteereitä. Yleensä tämänkaltainen menettely on suotavaa ymmärrettävyyden ja avoimuuden kannalta. Esimerkiksi auton rahoitusmalli on hyvä mainita eli onko autot leasingautoja vai yrityksen omia autoja. Mikäli kyseessä on leasingauto, on hyvä mainita, onko auto huolto- vai rahoitusleasing. Huolto- ja rahoitusleasingin erot käydään läpi tarkemmin luvuissa 3.2–3.3. Autoihin mahdollisesti valittavat varusteet ja niihin liittyvät rajoitukset tulee sisältyä autopoliitiikkaan. On myös yleistä, että autopoliitikassa voi olla rajoite, jossa käy ilmi mitä automerkkejä saa hankkia ja miltä jälleenmyyjiltä. Työsuhdeauton pitoaika on yleensä vähintään kolme vuotta, mutta tässäkin voi olla erilaisia toimintatapoja. Lisäksi usein auton hankinnassa on, jollakin tavalla määritelty auton hinnalle hankintaraja. Hankintahinnalla on vaikutus yrityksen kokonaiskustannuksiin ja yleensä raja on asetettu esimerkiksi verotusarvon mukaan. (Autokeskus Liikkeessä 2021)

Lopuksi autopoliitiikkaan on hyvä selkeyttää, kuuluuko autoetuun huollot, pesut, rengasvaihdot ja -säilöt tai sijaisauto. Näillä voi olla merkitystä henkilöstölle autoetua miettiessä. Mitä enemmän autoetuun kuuluu sitä houkuttelevampi se yleensä on henkilöstölle. Merkittävin tekijä työntekijälle on kuitenkin autoedun vaikutus palkkaan. Se täytyy ilmoittaa aina autopoliitikassa. Yleensä autoetu on osa työntekijän kokonaispalkkaa, mutta on mahdollista, että se tulee joko osittain tai kokonaan palkan päälle. Tällöin se olisi erittäin kannattava etu työntekijälle, mutta kallis työnantajalle. (Koponen 2022a, 78; Autokeskus Liikkeessä 2021)

Autopoliitiikkaa on tärkeä päivittää vaihtuvien säännösten ja trendien mukana. Sitä on hyvä muokata parhaalla tavalla, sekä yritystä, että henkilöstöä tukevaksi. Näin luodaan samalla kilpailuetua muihin yrityksiin nähden. (Leaseplan 2022) Autoedun kilpailukykyä käsitellään tarkemmin autopoliitiikan optimointi luvussa.

3.1 Megatrendien vaikutus työsuhteautoiluun

Yritysten autopoliitiikan sisältöön ja työsuhteautoiluun vaikuttavia tekijöitä on useita. Tärkeimpänä ohjaavana elementtinä on näkemys siitä, miten autopoliitiikka ja työsuhteautot nähdään yrityksessä. Onko se pakollinen kuluerä, työtehtäviin kuuluva etu vai kenties tapa palkita työntekijöitä. (Leaseplan 2022) Traficomin vuoden 2018 työsuhteautotutkimuksen mukaan eniten autopoliitiikkaan yrityksissä vaikuttaa johdon määräykset, työtehtävän edellyttävän ajoneuvon tarjoaminen, sekä yritykselle koituvat kustannukset. Päästöihin ja vastuullisuuteen liittyvät asiat olivat seuraavana listalla ja viimeisenä vaikuttavana tekijänä tutkimuksen mukaan oli työntekijöiden palkitseminen. (Vehmas & Pesonen & Ramboll Finland Oy 2018, 52)

Työntekijöiden ja yritysten omien päätösten lisäksi megatrendeilla on suuri vaikutus työsuhteautoiluun. Megatrendit, ESG-asiat ja vaihtuva maailmantilanne ohjaavat kaikkea toimintaa. Etenkin vastuullisuus ja ympäristöasiat näkyvät lähes kaikessa toiminnassa, kuten myös yritysten autopoliitiikoissa. Yritysten autosääntöjä on pyritty ohjaamaan vastuullisempaan suuntaan päästöarvorajoilla ja myös uusilla lakimuutoksilla. Yritysten eri autosääntöjä tutkittaessa huomasin, että suurimmassa osassa päivitettyjä autosääntöjä on maininta päästöarvosta, joilla pyritään ohjaamaan työntekijöitä ympäristöystävällisempään suuntaan.

Vuonna 2021 hallitus esitti lakiuudistuksen sähköautojen autoverosta. Uudistuksen myötä autoveroa laskettaisiin alimmasta 2,7 prosentista nolnaan. Alinta veron osuutta sovelletaan henkilö- ja pakettiautoihin, joiden päästöarvo on nolla. Näin ollen käyttövoimana sähköä tai vetyä käyttävät eivät maksaisi autoveroa. Perustelua lakimuunnokselle käytettiin Suomen tavoitetta puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Eduskunta hyväksyi hallituksen esityksen vuoden 2021 joulukuussa. (Hallituksen esitys HE 176/2021 vp)

Autoveron pienentämisen lisäksi autoedun verotusarvoon on tehty lakimuutoksia. Mikäli työsuhteautona on vähäpäästöinen hybridi- tai kaasuauto, alennetaan verotusarvoa 85 eurolla kuukaudessa. Kyseessä on määräaikainen alennus vuosille 2022–2025. Alennus on mahdollinen, jos auton WLTP-menetelmällä mitatut päästöt ovat vähintään 1 g/km ja enintään 100 g/km. Vapaassa autoedussa alennetaan myös käyttökustannuksia 60 €/kk tai 0,04 €/km. Vielä enemmän hyötyvät täyssähköautolla liikkuvat työsuhteautoilijat. Jos auto ei tuota lainkaan hiilidioksidipäästöjä alennetaan verotusarvoa 170 eurolla kuukaudessa. Alennus koskee sekä vapaata autoetua että käyttöetua ja on määräaikainen vuosille 2021–2025. Lisäksi täyssähköautojen käyttökustannukset alennuvat 120 €/kk tai 0,08 €/km, mikäli autoetuna on vapaa autoetu. Käyttöedussa käyttökustannuksiin liittyvää alennusta ei ole. (Koponen 2022a, 25) Alennukset ovat huomattavia varsinkin työntekijöille, jotka käyttävät työsuhteautona sähköautoa.

Edellä mainittujen lakiuudistuksen ja alennusten myötä sähkö- ja hybridautojen kysyntä on kasvanut suuresti ja yritykset pyrkivät nostamaan imagoaan vihreämpään suuntaan. Lisäksi yritykset säästävät menoissa siirtymällä vähäpäästöisempään suuntaan (ks. 4.2). Usein ladattavien hybridien ja sähköautojen leasingvuokrat ovat suhteessa pienemmät kuin polttomoottoriautojen verrattuna auton ostohintaan. Tämä johtuu siitä, että leasingyhtiö (rahoittaja) uskoo, että auton hinta laskee vain vähän vuokra-aikana. Vihreämpään suuntaan meneminen on kuitenkin pienen esteen edessä, sillä koronapandemian aiheuttama komponenttipula on johtanut useiden mikrosiruja vaativien tuotteiden toimitusaikoihin. Uutta sähköautoa voi pahimmassa tapauksessa joutua odottamaan jopa vuoden. Lisäksi sähköautojen ekologisuutta on kritisoitu sähkön tuottamisesta aiheutuvien päästöjen, sekä akkujen valmistuksessa käytetyn kaivosteollisuuden vuoksi. (Talouselämä 2021; If s.a.)



Kuva 2. Liikennekäytössä olevien sähköautojen määrän kehitys vuosina 2010–2022 (Tieto.Traficom 2022)

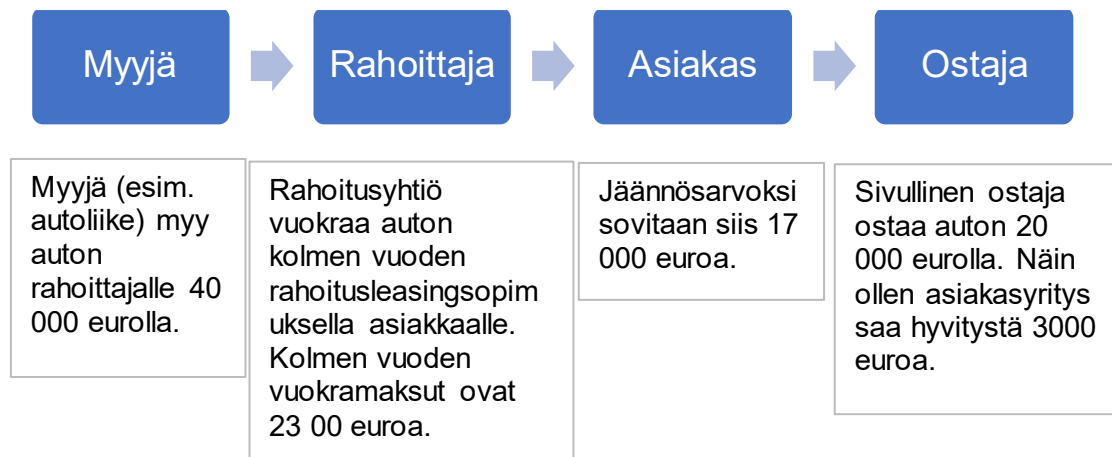
Kuvassa 2. nähdään sähköautojen eksponentiaalinen kasvu alkaen vuodesta 2019, jolloin sähköautot alkoivat yleistymään. Määrä kasvoi vain muutamasta kymmenestä liikennekelpoisesta sähköautosta lähes 45 000 sähköautoon vuoteen 2022 mennessä. Kasvu on huomattavan nopeaa ja merkityksellistä tieliikennepäästöjen kannalta. Kuten aiemmin mainittu sähköautot ovat yleistyneet myös yritysten käytössä. Suurena vaikuttavana tekijänä on hallituksen esittämät lakimuutokset ja alennukset koskien sähköautoja. Saman aikasarjan aikana bensiinikäyttöiset henkilöautot ovat vähentyneet 6,5 prosenttia ja dieselkäyttöiset autot ovat lisääntyneet 42 prosenttia. Molemmat ovat ympäristön kannalta huomattavasti sähköautoa saastuttavampia. Dieselautojen määrät ovat kuitenkin bensiiniautojen tavoin kääntyneet laskuun vuoden 2020 jälkeen. (Tieto.Traficom 2022)

Nykyaikana myös digitalisaation ja etätöön merkitys on lisääntynyt voimakkaasti. Olettamuksena on, kun etätö lisääntyy, niin autoilu vähenee. (ALD Automotive 2019) Kodin ja varsinaisen työpaikan välinen ajaminen vähenee, mutta muu yksityisajo pysyy luultavimmin vakiona. Mikäli työajot vähenevät voi muutoksella olla vaikutusta autopolitiikkaan. Yritykset voivat olla tarjoamatta enää työsuhdeautoa, jos työajoja ei tule riittävän paljon. Tämä johtuu siitä, että yritykselle on kannattavampaa maksaa kilometrikorvauksia, kuin antaa palkansaajalle työsuhdeauto käyttöönsä.

3.2 Rahoitusleasing

Yleisesti ottaen leasingilla tarkoitetaan pitkäaikaista vuokraamista, jossa osapuolina ovat myyjä, rahoitusyhtiö ja vuokralleottaja. Rahoitusleasingissa rahoitusyhtiö ostaa myyjältä omistukseensa esimerkiksi auton ja vuokraa sen eteenpäin asiakkaalle. Autojen vuokraus on yleisin työsuhdeautojen hankintatapa Suomessa suurille yrityksille. Myös pienet ja keskisuuret yritykset ovat hiljalleen siirtymässä kohti autojen hankintaa vuokraamalla. (Vehmas & Pesonen & Ramboll Finland Oy 2018, 22; Tilastokeskus s.a.) Autojen leasingmarkkinat eivät ole kovin selkeät nykyään. Olemassa olevia erilaisia avoimia leasingsopimuksia ja räätälöityjä vuokrasopimuksia tulee koko ajan lisää. Tästä johtuen selkeä jaottelu huolto- ja rahoitusleasingin välillä voi olla hankalaa. Näissä luvuissa käsitellään yleisimmät huolto- ja rahoitusleasing tyypit.

Rahoitusleasingsopimuksessa tavarantoimittajan ja rahoittajan välille syntyy kauppasopimus, sekä vuokralleottajan ja rahoittajan välille leasingsopimus. Samalla auton käyttöoikeus siirtyy vuokranantajalta vuokranottajalle. Kyseessä on siis vastikkeellinen oikeustoimi. Rahoitusleasing tarjoaa yritykselle vaihtoehtoisen rahoitusmuodon. Yrityksen ei tarvitse itse omistaa ajoneuvoa vaan maksaa siitä kuukausittaista vuokraa. Tämän erityisen kolmikantaisen rahoitusmuodon hyödyt tulevat esiin taloudellisella ja verotuksellisilla etuuksilla. Erillisiä vakuuksia ei tarvita vaan investointikohde toimii vakuutena. Sopimuksen päättyessä laite tai ajoneuvo ei vaihda omistajaa, mutta usein yrityksellä on mahdollisuus lunastaa vuokrattava kohde edulliseen hintaan. Auton huollot ja korjaukset yritys joutuu maksamaan itse. (Tepora 2022, 125–127)



Kuva 3. Hyvitysleasing (mukaillen Tepora 2022, 245)

Leasingvuokrasopimuksessa voidaan myös sopia, että vuokrattavan kohteen koko arvo tulee maksetuksi leasingisopimuksen aikana tai vain osa voidaan suorittaa sopimuksen aikana ja loppuosa katetaan esineen jäännösarvosta. Jäännösarvo kuvaa pitoajan lopussa esineen myynnistä saatavaa tuloa. Rahoitusleasingissa riski jäännösarvosta jää yritykselle. Myytäessä esinettä, jos myyntihinta on suurempi, kuin jäännösarvo saa yritys leasingista hyvitystä. Jos myyntihinta on alempi, kuin jäännösarvo, joutuu yritys itse maksamaan erotuksen rahoittajalle. Kuvassa 2. on esimerkki tapauksesta. Tämän tyyppiset rahoitusleasingisopimukset ovat yleisimpiä etenkin työsuhdeautoja vuokratessa. (Tepora 2022, 245)

3.3 Huoltoleasing

Huoltoleasing tai käyttöoikeusleasing muistuttaa paljon normaalia leasingisopimusta. Ero rahoitusleasingiin syntyy vuokrattavan esineen huolto- ja ylläpitokulujen kustannusten hoitamisesta. Huoltoleasingissa rahoittaja vastaa näistä kuluista. Vuokranottaja maksaa kuukausittaisen vuokramaksun, joka sisältää normaalit määräaikais- ja vuosihuollot, sekä takuukorjaukset. Tämä rahoitusmalli on vuokralleottajalle stressitön ja vapaa tapa saada esimerkiksi auto käyttöönsä välittämättä huolloista tulevista kustannuksista. (Tepora 2022, 138)

Käyttöoikeusleasingisopimukset, kuten myös rahoitusleasingisopimukset ovat autojen osalta kestoltaan yleensä 12–48 kuukautta pitkiä. Mikäli sopimuksen haluaa purkaa kesken sopimuskauden, tulee siitä yleensä purkukuluja. Huoltoleasing on yleistynyt viime vuosina paljon ja samalla palveluntarjoajia on tullut lisää. Huoltoleasingisopimuksissa on yleistä, että sopimuksen loppuessa auto palautuu leasingyhtiölle, joka kantaa vastuun auton arvon vähenemisestä. (Tepora 2022, 138) On yleistä, että huoltoleasingvuokra on kalliimpi, kuin rahoitusleasingvuokra. Tämä johtuu hinnan ja

riskin suhteesta. Kun riski on suurempi leasingyhtiölle niin hintaa joudutaan nostamaan. Huolto-leasingissa vastuu autosta jää leasingyhtiölle, kun taas rahoitusleasingissa on yleistä, että sopimuksen päädyttyä auto jää vuokralleottajalle.

3.4 Yrityksen oma auto

Leasingin lisäksi yrityksellä on mahdollisuus ostaa tuotantoauto itselleen. Ostaminen voi tapahtua, joko rahoituksella, osamaksuna tai kertaostona. Auton omistamalla yritys välttyy leasingmaksuilta, mutta huollot, pesut ja muut leasingsopimukseen mahdollisesti sisältyvät kulut yritys joutuu kustantamaan itse. (Yrittäjät s.a.)

On tavallista, että yrityksen omia autoja käytetään vain työajoon. Yrityksen oman auton hankkimiselle mahdollisena hyötynä voi olla arvonlisävähennyskelpoisuus. Mikäli yrityksen autoa käytetään ainoastaan työajoihin, on yrityksellä mahdollisuus vähentää auton arvonlisävero verotuksessa. Verottaja on asiasta hyvin tarkka, varsinkin henkilöautojen kohdalla. Pakettiautojen kohdalla verottaja antaa ajaa myös yksityisajoa ilman, että yritys menettäisi arvonlisäverovähennysoikeutta. Tällaisessa tapauksessa on tärkeää erotella yksityis- ja työajot erillisen ajopäiväkirjan avulla. Vähennyskelpoista ajoa ovat työajot ja kaikki matkat, jotka liittyvät arvonlisäverollisiin matkoihin. (Accountor 2021)

Yrityksen työsuhdeautopolitiikka riippuu pitkälti yrityksen toimialasta ja usein esimerkiksi rakennus- tai teollisuusyrityksillä on yleistä, että autokanta rakennetaan pitkälti omista tuotantoautoista. Asiasta kerrotaan tarkemmin opinnäytetyön lopussa, jossa käsitellään optimaalista autopolitiikkaa.

4 Empiirinen tutkimus

Tässä tutkimuksessa tutkin kvalitatiivisesta näkökulmasta kuutta eri autopoliitikkaa ja niiden kustannuksia yritykselle. Näistä viisi on saatu toimeksiantaja yritykseltäni Fleet Innovation Oy:lta ja yksi on saatu kolmannelta taholta. Tutkimus toteutettiin selvitystyylisenä otantatutkimuksena ja tavoitteena oli etsiä kuusi mahdollisimman toisistaan eroavaa autopoliitikkaa. Tähän päästiin etsimällä eri kokoisia yrityksiä, sekä eri toimialoilla vaikuttavia yrityksiä. Apuna autosääntöjen analysointiin käytin taulukkoja, kuvia ja analyyssejä. Yhteenveto tutkimusyritysten autosäännöistä on liitteenä (Liite 1.). Työn tavoitteena on selvittää autopoliitiikan kannalta kulujen syntyminen lähteet ja niihin vaikuttaminen. Lisäksi tavoitteena on tutkia, miten autopoliitikkaa voitaisiin optimoida parhaalla mahdollisella tavalla yritystä ja henkilöstöä tukevaksi. Tutkimusongelmaa eli kustannusvaikutusten selvittämistä pyritään avaamaan työssä portaittain ja helposti ymmärrettävällä tavalla.

Tutkimusmenetelmänä käytin aineistolähtöistä sisällönanalyysia, missä tutkimusaineisto pelkistettiin eli kaikki tutkimusongelman kannalta epäoleellinen tieto karsittiin. Uuden tarkemman ja johdonmukaisen kokonaisuuden avulla selvitystyylisestä tutkimuksesta saadaan helpommin ymmärrettävä kokonaisuus. (Vilkkä 2021, luku 6) Yritysten autopoliitikoista keskityttiin ainoastaan kustannusvaikutteisiin tekijöihin. Analysoinnin perustana käytin tutkimusongelmaa.

Tutkimuksessa analysoidaan yritysten autosäännöt ja tutkitaan, mitkä tekijät vaikuttavat yrityksen kustannuksiin autoetua annettaessa. Yritykset taulukoidaan liitteenä näkyvän taulukon (Liite 1.) mukaisesti, jonka jälkeen taulukossa ilmi käyvät kustannusvaikutukset käydään läpi. Taulukko toimii tutkimuksen työkaluna, jonka pohjalta analysointi tapahtuu. Tarkoituksena on selvittää, miten tietty autopoliitiikan segmentti vaikuttaa kustannuksiin ja minkälaisia eroavaisuuksia erilaisilla yrityksillä on omissa autosäännöissään. Tämän lisäksi tutkimuksessa tehdään tarkempi herkkyysanalyysi-laskelma yksityis- ja työajojen vaikutuksesta kuluihin ja pyritään selvittämään ideaali kulukohdainen kannattavuuspiste työsuhdeauton antamiselle. Muiden taulukoiden ja kuvien avulla selvennetään tiettyjen asioiden merkitystä ja vaikutusta.

Empiirinen tutkimus jatkuu luvussa 5, jossa pyritään selvittämään autopoliitiikan optimointia erilaisten yritysten tarpeisiin. Hyödyksi käytetään aikaisemmin tässä opinnäytetyössä opittuja asioita, sekä muita analyyssejä ja optimointikeinoja.

4.1 Tutkittavien yritysten lyhyt esittely

Saadakseen monimuotoisuutta tutkimukseen valitut yritykset toimivat pääasiassa eri toimialoilla ja ovat kokoluokaltaan eri suuruisia sekä liikevaihdoltaan että henkilöstöltään. Pääasiassa autopoliitiikan sisällöt noudattavat samaa kaavaa, mutta pieniä eroavaisuuksiakin löytyy. Pienillä eroilla voi

olla hyvin suuri kustannusvaikutus ja optimaalisen autopoliitiikan valinta näin ollen vaikeaa. Liiketoimintaa tukevaa autopoliitiikkaa pohditaan tarkemmin luvussa 5.

Ensimmäinen yritys (Yritys A) on suomalainen energia-alalla toimiva yritys. Kokoluokaltaan se on suuryrityksiin lukeutuva. Yrityksen A liikevaihto on noin 350 miljoonaa euroa ja henkilöstön koko noin 600. Yritys B toimii ICT-alalla. Se on monikansallinen suuryritys, jonka liikevaihto on tutkimuksen suurin noin 1,2 miljardia euroa. Työntekijöitä Suomessa Yritys B:llä on noin 2700. Yrityksen C toimiala on IT-ala ja sen liikevaihto vuonna 2021 oli noin 400 miljoonaa euroa. Työntekijöitä sillä oli noin 150. Liikenteeseen ja hallintaan kytköksissä oleva Yritys D toimii Suomessa ja sillä on noin tuhat työntekijää. Liikevaihdoltaan se oli tutkimuksen pienin. Vuonna 2021 se oli noin 150 miljoonaa euroa. Yritys E toimii puunjalostuksessa. Henkilöstön koko vuonna 2021 oli noin 800 henkilöä ja liikevaihto noin 350 miljoonaa euroa. Viimeisenä tutkittavana yrityksenä on Yritys F. Yhtiö vaikuttaa terveydenhuoltoalalla ja työllistää noin 3500 henkilöä. Liikevaihdoltaan se on tutkimuksen toiseksi suurin noin 800 miljoonalla eurolla. Jokainen yritys toimii omalla erityyillisellä toimialalla. Kaikki yritykset ovat kooltaan suuryrityksiä, sillä yleensä suuryrityksillä on selkeä ja ylipäättään ole-massa oleva autopoliitiikka.

4.2 Tutkittavat kustannusvaikutukset

Kuten aiemmin teoriaosuudessa luvussa 2 Koponen (2022a, 24) toteaa, että työsuhteautoista aiheutuvia kustannuksia syntyy monesta lähteestä, kuten autojen vakuutuksista, leasingvuokramaksuista, korkokuluista (osamaksu tai laina), käyttövoimakuluista, sekä mahdollisista kilometrikorvauksista. Erinäisten kuluerien vuoksi yritykset haluavat pyrkiä mahdollisimman kannattavaan autopoliitiikkaan ja kuluerien minimointiin, kuitenkin samalla henkilöstöä palvelevalla tavalla.

Merkittävin kustannuksiin vaikuttava tekijä on autoedun vaikutus yrityksen työntekijän palkkaan. Autoetua käsiteltävässä luvussa Koposen (2022, 78) mukaan, autoetu voi olla osa työntekijän palkkaa, tulla palkan päälle tai jotain tältä väliltä. Edun vaikutusta palkkaan käsitellään yleensä tarkemmin autopoliitiikassa. Tulevissa kappaleissa ja taulukossa 4. tutkitaan tarkemmin edun vaikutuksesta palkkaan, sekä siitä aiheutuvia kustannuksia yritykselle. Lisäksi epäsuorasti tai suoraan vaikuttavia tekijöitä on auton rahoitusmalli, hankintahintaraja, auton merkki, lisävarusteet, autoedun luonne ja tehtäväluokkarajoitukset. Myös näitä tekijöitä tutkitaan edellä tulevassa empiriaosuudessa.

Avuksi erilaisten autopoliitiikkojen ja kustannusten tarkasteluun tutkielmassa toteutettiin laadullinen tutkimus kuuden eri yrityksen autopoliitiikoista. Tutkittavat asiat liittyvät jokainen omalla tavallaan työsuhteautojen kustannuksiin yritykselle. Tutkimuksessa tarkasteltiin yhdeksää asiaa, edun vai-

kutuksesta palkkaan, enimmäispäästörajaa, hankintahintarajoituksia, merkkirajoituksia, tehtäväluokkarajoituksia, leasingaikaa, autoedun luonnetta, lisävarusterajoituksia, sekä rahoitusmallia. Yritysten väliset eroavaisuudet ovat pieniä, mutta vaikutukseltaan voivat kasvaa suureksi. Tutkittavia yrityksiä käsitellään anonyymisti.

Yritysten autosääntöjä tutkittiin edellä mainituista yhdeksästä näkökulmasta, joista jokainen vaikuttaa yrityksen kustannuksiin. Ensimmäisenä on oleellisin työsuhdeautoiluun vaikuttava asia eli autoedun vaikutus työntekijän palkkaan. Tällä on eniten merkitystä yrityksen kustannuksia tutkittaessa. Yleisin tapa on liittää luontoisedut, kuten autoetu osaksi palkkaa eli palkan sisälle. Tutkittavista yrityksistä viidellä autoetu käsitellään tällä tavalla. Yritys C on ainoa, jossa autoetu tulee palkan päälle.

Taulukko 4. Autoedun vaikutus palkkaan

	Palkan sisällä	Palkan päällä
Kokonaispalkka	3 000 €	3 500 €
Rahapalkka	2 500 €	3 000 €
Autoetu	500 €	500 €
Vero %	22 %	25 %
Veron määrä	660 €	875 €
Nettopalkka	1 840 €	2 125 €

Taulukossa 4. on yksinkertainen esimerkki kahdesta eri tyylistä, miten autoetua käsitellään henkilöstön palkassa. Yritykset voivat itse päättää miten etu vaikuttaa palkkaan. Työntekijän näkökulmasta palkan päälle tuleva etu on taloudellisesti parempi, mutta yritykselle kalliimpi. Rahapalkka pysyy samana ja autoetu tulee sen päälle. Työntekijän kokonaispalkka kasvaa, mutta samalla kasvaa myös progressiivinen tulovero. Yleisin tapa on sisällyttää luontoisedut henkilöstön palkan sisään. Tällä tavalla yritykselle ei synny lisäkustannuksia rahapalkan lisäksi. Etu pienentää rahapalkkaa autoedun verran. Taulukon vero % on arvioitu

Kulunäkökulmasta yrityksen kuluksi muodostuu leasingvuokramaksun ja verotusarvon erotus palkan sisälle-menetelmässä. Leasingvuokra on yleensä suurempi, kuin autoedun verotusarvo johon tuen leasingyhtiön kantamasta riskistä jäännösarvoon liittyen (vrt. 3.2), sekä huoltoleasingautoissa aiheutuvista huolloista ja korjauksista. Esimerkiksi kyseisen taulukossa 4. olevan auton leasingvuokra voisi olla 700 euroa, jolloin yritykselle koituisi maksettavaksi 700 euroa vähennettynä verotusarvolla (500 euroa) eli 200 euroa.

On myös yrityksiä, missä on autosäännössä sovittu, että työntekijä kustantaa auton leasingvuokran palkastaan. Tällaisessa tapauksessa työntekijälle ei synny verotuksellista autoetua ja yritykselle ei synny autosta suuria leasingvuokrakuluja. Se on myös hyvin kannattamaton työntekijälle. Lisäksi

on tilanteita, missä auton leasingvuokra voi olla pienempi, kuin autoedun verotusarvo. Palkan sisälle maksettavassa autoedussa yritys vähentäisi leasingvuokran ja verotusarvon erotuksen palkasta. Tämän tyylliset autopoliitikat, missä palkasta vähennettäisiin jokin muu arvo, kuin verotusarvo ovat harvinaisia. Ne ovat hallinnollisesti raskaita toteuttaa ja aiheuttavat lisätyötä ongelmallisuutensa vuoksi.

Kuten aiemmin luvussa 3.1 mainitut vastuullisuus ja ympäristöasiat ovat vahvasti esillä nyky-yhteiskunnassa. Usean yrityksen arvoihin sisältyvät vihreät arvot ja on yleistä, että myös autopoliitikoissa nämä asiat painottuvat. Näin ollen päästörajoituksia on tullut yhä useamman yrityksen autosääntöihin. Viidellä yrityksestä kuudesta on päästörajoituksia autoa hankittaessa. Yritys F sallii ainoastaan sähkö- ja hybridi-autoja työsuhdeautoiksi, joten päästöt ovat todennäköisesti pienimmät kaikista tutkittavista yrityksistä. Autoverotus Suomessa perustuu CO₂ päästöihin eli, mitä enemmän on auton päästöt, sitä suurempi on auton autovero. Vero-ohjauksen avulla pyritään ohjaamaan ihmisiä ympäristöystävällisempään autoiluun.

Uusi autojen päästöjä mittaava menetelmä WLTP (Worldwide Light Vehicles Test Procedure) otettiin käyttöön vuosina 2017–2020. Menetelmä on huomattavasti tarkempi tapa mitata autojen päästöjä, kuin vanha NEDC-menetelmä. WLTP ottaa päästöarvoa laskettaessa mukaan myös lisävarusteet ja mittausolosuhteet ovat tarkemmat, kuin NEDC:ssä. Tällä tavalla auton päästömittauksen lopputulos vastaa paremmin auton todellisia kulutus- ja päästötietoja. (Autoalan Tiedotuskeskus s.a.) Tarkemmilla päästöarvoilla kustannusten määrittely helpottuu.

Henkilöauton CO₂-päästöt ovat suoraan verrannollisia auton polttoaineen kulutukseen. Esimerkiksi bensiinikäyttöinen auto, jonka CO₂-päästöt ovat 96 g/km, kuluttaa sadalla kilometrillä keskimäärin neljä litraa polttoainetta. (Traficom 2019) Suuremmat päästöt omaava auto kuluttaa enemmän. Vapaassa autoedussa tällä on siis suora yhteys yrityksen kustannuksiin. Mitä enemmän auto kuluttaa, sitä enemmän yritys joutuu maksamaan sen auton polttoainekuluja. Käyttöedussa työntekijä vastaa itse polttoainekustannuksista, joten suoraa yrityskohtaista kustannusvaikutusta ei ole. Tutkittavista yrityksistä enimmäispäästörajoitukset sijoittuvat pääasiassa 100 g/km ja 140 g/km väliin. Pois lukien Yritys A, jossa päästöt saavat maksimissaan olla jopa 175 g/km ja Yritys F, jossa päästöt ovat todennäköisesti 0–100 g/km johtuen heidän ympäristöystävällisestä autopoliitikastaan.

Hankintahintarajoitukset tarkoittavat tiettyä maksimihintaa tai rajoitusta työsuhdeautoa hankittaessa. Jokaisella tutkimuksen yrityksellä oli jonkinlainen hintakatto auton kokonaishintaan tai verotusarvoon liittyen. Hankintahintarajoitusten tarkoitus on pienentää riskiä työsuhdeauton jäämisestä tyhjän päälle, mikäli työntekijä päättäisi lähteä kesken sopimuskauden yrityksestä. Autoetu palkan sisälle-menetelmässä muutos olisi entistä dramaattisempi, jos työntekijä lähtisi kesken työsuhdeauton sopimuskauden. Tässä tapauksessa yrityksellä ei olisi enää rahapalkkaa, mistä vähentää

autoedun verotusarvo. Maksettavaksi jäisi leasingmaksu eli palkan sisälle myönnetty autoetu muuttuisi ikään kuin palkan päälle maksettavaksi eduksi, missä yritys maksaa leasingmaksua ja autoedun verotusarvo tulee työntekijän palkan päälle. Toinen vaikuttava tekijä hankintahintakaton määrittämiselle on korkeat leasingvuokramaksut. Mitä kalliimpi on auton kokonaishinta sitä suuremaksi kasvaa yleensä leasingmaksu. Leasingmaksu pienentää suoraan yrityksen tulosta ja vaikuttaa kannattavuuteen.

Yritys B:ssä yrityksen kustannuksia on pyritty hallitsemaan leasingvuokran ja verotusarvon erotuksen maksimimäärillä. Vapaassa autoedussa verotusarvon ja leasingvuokran välinen erotus saa enimmillään olla 235 euroa. Täyssähköautoissa raja on 355 euroa. Käyttöedussa käyttövoimasta riippumatta erotus saa enimmissään olla 430 euroa. Tällä tavalla työsuhdeautojen menot pysyvät hallinnassa ja kulu ei kasva suunnattoman isoksi.

Vihreämpään suuntaan meneminen auton valinnassa voi vaikuttaa myös hieman negatiivisella tavalla yrityksen kuluihin. Hallituksen myöntämä alennus sähkö- ja hybridautoihin liittyen johtaa verotusarvon ja leasingvuokran erotuksen kasvuun, mikä kumuloituu palkan sisälle myönnettyssä autoedussa kulujen kasvuun.

Taulukko 5. Vapaan autoedun alennuksen vaikutus yrityksen kuluihin

	Ennen alennusta	Alennuksen jälkeen
Kokonaispalkka	3000	3000
Rahapalkka	2500	2620
Verotusarvo	500	380
Leasing-vuokra	700	700
Vero %	22 %	22 %
Veron määrä	660	660
Nettopalkka	1840	1960
Yrityksen kulu	3200	3320 3,75 %

Yrityksen B:ssä ja muidenkin, jossa autoetu on osana palkkaa verottajan sähköautoihin myöntämä alennus vaikuttaa yrityksen kuluihin negatiivisessa mielessä. Ideana alennuksessa on kannustaa työntekijöitä hankkimaan autoiksi täyssähköautoja ja samalla laskemaan liikenteen päästöjä. Kuitenkin yrityksille tämä tarkoittaa kulujen kasvamista. Taulukossa 5. on pelkistetty laskelma sähköautolla liikkuvan vapaasta autoedusta. Verotusarvosta on laskettu 120 euron alennus, joka on johtanut 3,75 % kulujen nousemiseen. Suurella autolaivastolla tälläkin tekijällä on mahdollisesti suuri vaikutus.

Tehtäväluokkarajoituksilla pyritään ohjaamaan työsuhdeautot tietyille tehtäväluokalle tai työtehtävälle, missä työajoja kertyy enemmän. Tutkimuksessa neljä yritystä kuudesta käyttää autopoliitikassaan työkohtaisia tai tehtäväluokakohtaisia rajoituksia. Tehtäväluokaperusteisessa autopoliitikassa on yleistä, että johtoportaaseen tai ylempään tehtäväluokkaan kuuluva työntekijä on oikeutettu esimerkiksi hankintahinnaltaan/verotusarvoltaan kalliimpaan työsuhdeautoon. Tällä tavalla yritykselle merkittäviä ja tärkeitä johtohenkilöitä pyritään houkuttelemaan työpaikkaan tai pysymään siinä. Jotkut yritykset antavat työsuhdeauton ainoastaan tilanteessa, mikäli työajoja kertyy riittävän suuri määrä. Tästä tarkemmin luvussa 4.3–4.4. Työsuhdeauto on aina kulu yritykselle ja näillä rajoituksilla niiden määrään pystytään vaikuttamaan yrityksen tasolla. Yritys B on ainoa, missä jokaisella työntekijällä on oikeus työsuhdeautoon asemasta riippumatta, kunhan työajoja on edes jonkin verran.

Auton merkillä on pitkäkestoisempi vaikutus. Yleistä on, että yritykset haluavat työntekijän hankkivan auton tietystä autoliikkeestä tai rajatuista merkeistä. Tarkoituksena on varmistaa auton hyvä jälleenmyyntiarvo, sekä mahdollisten kumppanisopimusten pitkäkestoisuus. Hyvä jälleenmyyntiarvo on leasingyhtiölle eli auton rahoittajalle riskittömämpi tapa vuokrata kalustoaan. Jälleenmyyntiarvoltaan korkeampien autojen arvo laskee hitaammin, kuin harvinaisempien automerkkien. Leasingyhtiöt voivat siis pyytää autoista pienempää leasingmaksua, koska riski auton jälleenmyynnistä on pienempi. Sääntönä voidaan pitää, että mitä nopeammin auton arvo laskee, sitä suurempi täytyy leasingmaksun olla. Tämän vuoksi yritykset haluavat työntekijöidensä hankkivan auton tietystä autoliikkeestä (missä myydään rajattuja automerkkejä) tai hankkivan auton rajatuista vaihtoehtoista. Hyvän jälleenmyyntiarvon omaavia automerkkejä ovat esimerkiksi Toyota, Volkswagen ja Audi. (Schwacke 2021)

Leasingsopimuksen pituudella ei ole niin merkittävää kustannusvaikutusta, kuin esimerkiksi autoedun palkkavaikutuksella. Yleisin leasingsopimuksen pituus on 3–4 vuotta. Pidemmällä leasingajalla leasingvuokran suuruus pienenee. Näin ollen usein yritykset pyrkivät mahdollisimman pitkään leasingsopimuksen tekemiseen. Toinen pidempiä sopimuksia puoltava asia on verotusarvon pieneminen kolmen vuoden jälkeen. Opinnäytetyön alussa olevassa taulukossa 2. näkyy autoedun verotusarvon muodostumiseen vaikuttavat asiat auton iän ja käyttökustannusten perusteella. Verotusarvo pienenee heti sinä vuonna, kun auto on yli kolme vuotta vanha.

Edun luonteella eli sillä onko autoetu vapaa autoetu vai käyttöetu on melko suuri vaikutus kustannuksiin. Kustannusten määrä riippuu pitkälti työajojen määrästä, jota seuraavassa luvussa on käsitelty tarkemmin, sekä auton käyttövoimasta. Yrityksen kannattaa miettiä paljonko työntekijä ajaa autolla ylipäättänsä ja mikä on yksityis- ja työajojen suhde. Mitä enemmän on työajoja, sitä enem-

män yritys joutuu maksamaan käyttöedussa kilometrikorvauksia. Vapaassa autoedussa kilometrikorvauksia ei ole, mutta yritys joutuu vastaamaan kaikista autoon liittyvistä kustannuksista, kuten polttoaineista. Nämä kulut ovat vähennyskelpoisia tuloverotuksessa, mutta arvonlisäveroa yritys ei saa vähentää. (Accountor 2022) Käyttövoimalla on suuri vaikutus vapaan autoedun kustannuksiin. Sähköllä toimivat autot kuluttavat rahallisesti vähemmän ja käyttövoimakulut ovat näin ollen yritykselle pienet. Paljon bensiinikäyttöisellä autolla ajava työntekijä laskuttaa yritykseltä suuria summia käyttövoimakuluissa, etenkin korkeilla bensiinin ja dieselin hinnoilla.

Koposen (2022a) mukaan, mikäli yksityisajojen määrä on vuodessa noin 18 000 kilometriä tai lähellä sitä, niin vapaa autoetu on yleensä edullisempi vaihtoehto yritykselle, kuin auton käyttöetu. Työntekijälle taas käyttöetu on yleensä tällaisessa tilanteessa vapaata autoetua edullisempi vaihtoehto. Etenkin, kun työntekijän auto kuluttaa vähän ja kilometrikorvattavia ajoja on paljon. Tällöin kilometrikorvaukset ovat suuremmat, kuin autosta aiheutuneet polttoainekustannukset.

Tutkimusyrytyksissä yritykset tarjoavat vaihtelevasti vapaata autoetua ja käyttöetua. Esimerkiksi Yritys F:ssä, joka tarjoaa ainoastaan sähkö- tai hybridiautoa työsuhdeautoksi, on mahdollista ottaa autoetu ainoastaan käyttöetuna. Sähkön lataaminen autoon tapahtuu yleensä kotona ja laskuttaminen yrityksille on näin ollen vaikeaa. Tämä on yksi syy sähköautojen tarjoamiselle ainoastaan käyttöetuna, missä autoedun käyttäjällä on itse vastuu käyttövoimakuluista.

Lisävarusterajoituksilla pyritään rajoittamaan auton kokonaishinnan nostamista liian suureksi. Lisävarusteet tuovat helposti useita tuhansia euroja lisää auton kokonaishintaan. Kuten aiemmin opinnäytetyön alussa todettu Verohallinnon mukaan lisävarusteet vaikuttavat autoedun verotusarvoon. Tästä johtuen myös yrityksen kulut nousevat, kun verotusarvo ja leasingmaksu kohoavat lisävarusteiden tuoman hinnanlisäyksen ansiosta. Verohallinnon mukaan autoon voi hankkia 850 euron edestä lisävarusteita ilman, että se vaikuttaisi autoedun verotusarvoon. Kaikki tämän yli menevä lasketaan mukaan verotusarvolaskelmiin. Esimerkiksi jos autopoliitikassa on maininta, että auton lisävarusteraja saa olla enintään 10 % auton hankintahinnasta (esim. Yritys E) tarkoittaa tämä, sitä että 50 000 euron autoon saa lisävarusteita hankkia enintään 5000 euron edestä. Tällöin hinta, mistä leasingvuokra lasketaan, on $50\,000 + 5\,000 = 55\,000$ euroa. Usein lisävarusteiden raja sijoittuu noin 3000–6000 euron välimaastoon.

Lisävarusteiden tarkoituksella ja hyödyllä voi olla joko positiivinen tai negatiivinen vaikutus auton arvoon. Hyödyllisiä lisävarusteita on esimerkiksi lohkolämmitin, lämmityslaite, vetokoukku ja turvallisuutta parantavat lisävarusteet, kuten turvatyyny ja nopeudenajoin. Nämä lisävarusteet yleensä säilyttävät arvonsa hyvin ja voivat vaikuttaa auton arvoon jopa positiivisesti, kun taas ulkonäölliset lisävarusteet, kuten erikoisvanteet tai erikoisväri eivät tuo merkittävää hyötyä autolle ja eivät vaikuta auton arvoon kovinkaan positiivisella tavalla. Lisävarusteiden optimoinnista lisää luvussa 5.2.

Rahoitusmallilla tarkoitetaan tapaa, millä työsuhdeautot on hankittu yritykseen. Yleisimpiä tapoja on osamaksu, kertamaksulla ostettu tai leasingilla hankitut autot. Rahoitusmalli riippuu yleensä työsuhdeauton tarkoituksesta ja yrityksen toimialasta, josta tarkemmin luvussa 5. Leasingin etuna on huolettomuus varsinkin huoltoleasing autoissa. Jos yritys haluaa olla sitomatta liikaa pääomaa autoiluun kannattaa rahoitusmalliksi valita leasing tai osamaksu. Suuret määrät omia tuotantoautoja rasittavat tasetta ja voivat sitoa liian suuria määriä pääomaa, jolloin yrityksen kasvattamiseen jää näin ollen vähemmän rahaa.

Tutkimuksessa jokainen yritys hyödyntää työsuhdeautoinaan leasing autoja. Lisäksi Yrityksillä A ja F on myös omia autoja, jotka on hankittu osamaksuna ja suoraan kertamaksulla ostettuna. Leasingin ja omistamisen voi myös yhdistää autokannassaan, jos yritys näkee tämän tavan hyödyllisimmäksi.

4.3 Yksityis- ja työajojen vaikutus autoetuun

Autoedun tarkoituksella yrityksessä on merkittävä kustannusvaikutus. Kustannusvaikutus syntyy siitä, miten paljon työntekijä ajaa työ- ja yksityisajoa. Työ- ja yksityisajojen eroavaisuuksiin on perehdytty tarkemmin luvussa 2.4. Mikäli työntekijällä on paljon työajoa ja vähemmän yksityisajoa, työsuhdeauton antaminen työntekijälle on tällöin kannattava ja edullinen vaihtoehto työnantajalle. Tutkimuksen jokaisella yrityksellä on autopolitiikassaan maininta liittyen työajoihin ja työsuhdeauton hankintaan. Työajoista työntekijällä on oman auton käytöstä, sekä käyttöetu autolla ajaessa oikeus kilometrikorvauksiin, jotka yritys maksaa hänelle. Verohallinnon mukaan saadakse kilometrikorvauksia autoedunsaajalla täytyy olla ajopäiväkirja tai muu luotettava selvitys työajojen määrästä. Kilometrikorvausten tarkoituksen on korvata työntekijän työajoihin kuluttaman polttoaineen kustannuksia. Seuraavassa kappaleessa on tutkimusyriytysten kriteerit liittyen työajomääriin.

Yritys A:ssa työnantajalla on oikeus määrätä käyttöetuauto työntekijälle, mikäli kilometrikorvaukset nousevat ”kohtuuttoman” korkeaksi ja auto olisi yritykselle edullisempi. Yritys B määrittelee asian hieman selkeämmin. Tässä yrityksessä työajojen rajana on 15 000 km. vuodessa. Mikäli työntekijä ylittää vuodessa tämän määrän, on hänen otettava työsuhdeauto käyttöönsä. IT-alalla toimivan Yritys C:n autopolitiikassa todetaan oman auton käytöstä, että kilometrikorvaukset korvataan 1250 kilometriin asti per. kuukausi eli 15 000 kilometriä vuodessa. Jos raja ylittyy, on työntekijän otettava työsuhdeauto käyttöönsä. Yritys D:ssä on tiukat tehtäväluokkarajoitukset työsuhdeauton saamiselle. Työntekijät, joilla on tehtävässään paljon työajoa ottavat autokseen työsuhdeauton. Tarkempaa kilometrimääristä rajaa ei yrityksen autopolitiikassa ole. Yrityksissä E ja F on sama raja työsuhdeauton hankkimiselle. Jos työajoa tulee yli 20 000 kilometriä vuodessa, on työntekijän käytettävä matkoihin työsuhdeautoa.

Mitä pienempi on raja työsuhdeauton hankkimiselle, sitä epäedullisempi se voi olla työntekijälle. Tavallisesti rajana on pidetty 18 000 työajo-kilometriä vuodessa. Tätä suurempia määriä ajettaessa oman yksityisauton kulut nousevat etua suuremmaksi. Verottaja onkin päättänyt luontoisetupäätöksen 19 §:ssä perusarvon laskemisesta 80 prosenttiin, jos työntekijä ajaa yli 30 000 kilometriä työajoa vuodessa. (If s.a.; Verohallinnon päätös vuodelta 2022 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista)

4.4 Herkkyysanalyysi

Tässä kappaleessa selvitetään kahden esimerkkiauton kautta kilometrikorvausten ja työsuhdeauton antamisen kannattavuuspiste yritykselle hyödyntämällä herkkyysanalyysiä. Tavoitteena on selvittää, missä kilometrimäärässä menee kulukohtainen kannattavuuspiste kilometrikorvausten, ja yrityksen autoedun TCO:n (Total Cost of Ownership) kannalta, sekä tutkia onko kohdeyritysten rajoitukset kannattavia.

Herkkyysanalyysi toteutettiin tekemäni laskurin pohjalta Excel-taulukkolaskentaohjelmaa hyödyksi käyttäen. Esimerkkiautoina laskelmissa on kaksi yleistä työsuhdeautoa. Dieselkäyttöinen Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150 Ambition DSG automaatti, sekä täyssähköauto Skoda Enyaq 80x 4x4 iV. Molemmat autot ovat vuoden 2022 mallistoa, joten verotusarvot on laskettu sen pohjalta. Halusin vertailla vaikuttaako auton käyttövoima kilometrimääriin. Laskelmat on tehty erikseen sekä autoetu palkan sisällä että palkan päällä-menetelmiä käyttäen.

Laskelmien yksinkertaistamiseksi yksityisajot ovat asetettu vakioksi verottajan arvioimaan 18 000 kilometriin, jotta verotusarvoja ei tarvitse pienentää tai suurentaa. Lisäksi molemmat autot ovat huoltoleasingautoja ja sopimuskilometrit on asetettu 100 000 kilometriin neljän vuoden leasing sopimuksella. Tämä määrä on yksi yleisimmistä sopimuskilometrimääristä. Leasinghinnat on saatu toimeksiantajan kautta, joista valitsin keskimääräisen leasinghinnan kyseisille autoille. Kuten aikaisemmin Koposen (2022a) toimesta on todettu, huoltoleasingsopimuksissa vuokran suuruus on yleensä suurempi, kuin rahoitusleasingsopimuksissa, koska huoltoleasingissa rahoittaja kantaa vastuun riskeistä, jotka liittyvät auton arvon kehitykseen. Myös auton ylläpitoon liittyvät kustannukset sisältyvät huoltoleasingsopimukseen.

Käyttövoimakulujen laskemiseksi tarvitsin dieselin keskihinnan, joka on laskelmassa 2,05 €/L. (Polttoaine.net 2022), sekä vuoden 2022 tammikuun ja lokakuun välisen sähkön keskihinnan, joka oli 0,17 €/kWh (Helen 2022). Kilometrikorvausten määrät ovat Verohallinnon sivuilta, jotka vuodelle 2022 ovat 9 §:n mukaan käyttöedulle 0,10 €/km ja oman auton käytöstä 0,46 €/km. (Verohallinnon päätös verovapaista matkakustannusten korvauksista vuonna 2022)

Muuttujana laskelmassa on työajojen määrä. Tavoitteena on saada taulukon viimeiset kustannuksia ilmaisevat rivit mahdollisimman lähelle toisiaan, jotta saadaan selville, missä työajomäärässä yrityksen oikeasti pitäisi antaa työntekijälle työsuhteauto käyttöön, mikäli yritys olisi mahdollisimman voittokeskeinen. Laskelmissa on otettu mukaan auton leasingvuokra, kilometrikorvaukset, vakuutus ja muut autosta aiheutuvat kulut. Muut kulut sisältävät auton ajoneuvoveron, pesut, sekä renkaiden säilytyksen ja vaihdon. Vakuutusmaksut, pesut ja rengashuollot ovat keskimääräisiä hintoja, jotka on saatu toimeksiantajalta. Ajoneuvovero on laskettu Traficomien ajoneuvovero laskurin avulla. Tulevissa neljässä taulukossa tarkastelun kohteena on aina värillisenä näkyvät (ei harmaana) luvut.

Taulukko 6. Skoda Kodiaqin kilometrikorvauskohtainen kannattavuuspiste palkan sisällä-mallissa

Sopimuksen pituus	48 kk	Diesel hinta	2,05 €/L	(15.11.2022)		
Sopimuskilometrit	100 000 km	Sähkön hinta	0,17 €/kWh	(15.11.2022)		
Joista työajoa	14 300 km	Km-korvaus oma auto	0,46 €/km	(v.2022)		
Joista yksityisajoa	18 000 km	Km-korvaus käyttöetu	0,10 €/km	(v.2022)		
Todellista ajoa yhteensä	32 300 km					
Palkan sisällä	Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150 Ambition DSG Aut.		Skoda Enyaq 80x 4x4 iV			
Edun luonne	Oma auto	Käyttöetu	Vapaa autoetu	Oma auto	Käyttöetu	Vapaa autoetu
Yksityisajojen määrä v. (km)	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000
Työajojen määrä v. (km)	14 300	14 300	14 300	14 300	14 300	14 300
Ajot yhteensä v. (km)	32 300	32 300	32 300	32 300	32 300	32 300
Kilometrikorvaukset v. (€)	6 578	1 430	-	6 578	1 430	-
Kilometrikorvaukset kk. (€)	548	119	-	548	119	-
Käyttövoimakulut v. (€)	-	-	3 567	-	-	994
Käyttövoimakulut kk. (€)	-	-	297	-	-	83
Verotusarvo (€)	-	625	790	-	705	750
Vakuutus kk. (€)	-	80	80	-	100	100
Muut kulut kk. (€)	-	102	102	-	75	75
Leasing-vuokra kk. (€)	-	871	871	-	937	937
Vuokrakulu yritykselle kk. (€)	-	246	81	-	232	187
Kustannukset yhteensä kk. (€)	548	547	560	548	526	445
Kustannukset yhteensä v. (€)	6 578	6 566	6 723	6 578	6 314	5 338

Ensimmäisenä tutkitaan dieselkäyttöisen Kodiaqin kustannuksia. Tämä taulukko on tehty palkan sisälle maksettavan autoedun pohjalta. Siinä siis työntekijän kokonaispalkka pienenee autoedun verran, eli usein juuri verotusarvon verran. Käyttöedussa yrityksen kustannus on siis auton leasingvuokra vähennettynä verotusarvolla, maksetut kilometrikorvaukset, sekä muut autosta aiheutuvat kulut, kuten vakuutus. Vuokrakulusta ei tässä autossa synny kovin suurta kustannusta yritykselle johtuen suuresta verotusarvosta ja pienestä leasingvuokramaksusta. Työntekijän käyttäessä omaa autoa yrityksen täytyy maksaa ainoastaan kilometrikorvaukset työajojen määrältä. Vapaassa autoedussa kustannukset muodostuvat käyttövoimakulujen, leasingvuokran ja verotusarvon erotuksen, sekä muiden kulujen pohjalta.

Taulukosta 6. nähdään, että kun työajojen määrä on noin 14 300 kilometriä vuodessa kustannukset ovat käyttöedun ja oman auton kohdalla lähes samat eli 547–548 euroa kuukaudessa. Tulos on

hieman yllättävä siinä mielessä, että miten pienellä työajojen määrällä käyttöetu tulee kannattavammaksi yritykselle, kuin pelkkien kilometrikorvausten maksaminen. Vapaassa autoedussa tuo kannattavuuspiste menee noin 14 700 kilometrin kohdalla eli suurta eroa ei ole edun luonteen kannalta.

Taulukko 7. Skoda Kodiaqin kilometrikorvauskohtainen kannattavuuspiste palkan päällä-mallissa

Sopimuksen pituus	48 kk	Diesel hinta	2,05 €/L	(15.11.2022)
Sopimuskilometrit	100 000 km	Sähkön hinta	0,17 €/kWh	(15.11.2022)
Joista työajoa	35 200 km	Km-korvaus oma auto	0,46 €/km	(v.2022)
Joista yksityisajoa	18 000 km	Km-korvaus käyttöetu	0,10 €/km	(v.2022)
Todellista ajoa yhteensä	53 200 km			

Palkan päällä	Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150 Ambition DSG Aut.			Skoda Enyaq 80 iV		
Edun luonne	Oma auto	Käyttöetu	Vapaa autoetu	Oma auto	Käyttöetu	Vapaa autoetu
Yksityisajojen määrä v. (km)	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000
Työajojen määrä v. (km)	35 200	35 200	35 200	35 200	35 200	35 200
Ajot yhteensä v. (km)	53 200	53 200	53 200	53 200	53 200	53 200
Kilometrikorvaukset v. (€)	16 192	3 520	-	16 192	3 520	-
Kilometrikorvaukset kk. (€)	1 349	293	-	1 349	293	-
Käyttövoimakulut v. (€)	-	-	5 875	-	-	1 637
Käyttövoimakulut kk. (€)	-	-	490	-	-	136
Verotusarvo (€)	-	625	790	-	705	750
Leasingvuokra kk. (€)	-	871	871	-	937	937
Vakuutus kk. (€)	-	80	80	-	100	100
Muut kulut kk. (€)	-	102	102	-	75	75
Kustannukset yhteensä kk. (€)	1 349	1 346	1 543	1 349	1 405	1 248
Kustannukset yhteensä v. (€)	16 192	16 156	18 511	16 192	16 864	14 981

Yläpuolella olevassa taulukossa on täysin sama analyysi, erona on ainoastaan autoedun vaikutus palkkaan. Tässä tapauksessa autoetu on kokonaan palkan päälle myönnettävä luontoisetu. Ensimmäisenä huomataan näiden kahden taulukon erot kokonaiskustannuksissa. Taulukossa 6. kustannukset yhteensä vuodessa on noin 6500 euron luokkaa, kun taas tässä taulukossa kustannukset nousevat 2,5 kertaiseksi noin 16 200 euroon. Ero on huomattava kulujen kannalta. Palkan päälle mallissa koko auton leasingvuokra tulee yritykselle maksettavaksi. Tästä aiheutuu yritykselle hyvin suuria kustannusvaikutuksia, jonka vuoksi suurin osa yrityksistä määrittelee autopolitiikassaan autoedun osaksi kokonaispalkkaa. Tutkimuksessa ainoastaan yhdellä yrityksellä autoetu oli mahdollinen ottaa palkan päälle (Yritys C).

Kun palkasta vähentävää verotusarvovähennystä ei ole, tulee koko vuokra, sekä kilometrikorvaukset yrityksen maksettavaksi. Näin ollen työajojen kannattavuuspiste kasvaa suuriin lukemiin. Piste saavutetaan vasta noin 35 200 kilometrin kohdalla vertaillen oman auton käyttöä ja käyttöetua. Eroa palkan sisällä-menetelmään on 21 000 työajokilometrin verran. Vapaassa autoedussa kilometrit kasvavat ennestään, jopa 42 000 työajokilometriin. Vasta tässä vaiheessa työsuhteautosta aiheutuneet kulut ovat pienemmät, kuin työntekijän oman auton käytöstä maksetut kilometrikorvaukset.

Taulukko 8. Skoda Enyaqin kilometrikorvauskohtainen kannattavuuspiste palkan sisällä-mallissa

Sopimuksen pituus	48 kk	Diesel hinta	2,05 €/L	(15.11.2022)
Sopimuskilometrit	100 000 km	Sähkön hinta	0,17 €/kWh	(15.11.2022)
Joista työajoa	13 600 km	Km-korvaus oma auto	0,46 €/km	(v.2022)
Joista yksityisajoa	18 000 km	Km-korvaus käyttöetu	0,10 €/km	(v.2022)
Todellista ajoa yhteensä	31 600 km			

Palkan sisällä	Skoda Kodiah 2.0 TDI 150 Ambition DSG Aut.			Skoda Enyaq 80x 4x4 iV		
	Oma auto	Käyttöetu	Vapaa autoetu	Oma auto	Käyttöetu	Vapaa autoetu
Edun luonne						
Yksityisajojen määrä v. (km)	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000
Työajojen määrä v. (km)	13 600	13 600	13 600	13 600	13 600	13 600
Ajot yhteensä v. (km)	31 600	31 600	31 600	31 600	31 600	31 600
Kilometrikorvaukset v. (€)	6 256	1 360	-	6 256	1 360	-
Kilometrikorvaukset kk. (€)	521	113	-	521	113	-
Käyttövoimakulut v. (€)	-	-	3 490	-	-	972
Käyttövoimakulut kk. (€)	-	-	291	-	-	81
Verotusarvo (€)	-	625	790	-	705	750
Vakuutus kk. (€)	-	80	80	-	100	100
Muut kulut kk. (€)	-	102	102	-	75	75
Leasing-vuokra kk. (€)	-	871	871	-	937	937
Vuokrakulu yritykselle kk. (€)	-	246	81	-	232	187
Kustannukset yhteensä kk. (€)	521	359	372	521	520	443
Kustannukset yhteensä v. (€)	6 256	4 312	4 462	6 256	6 244	5 316

Seuraavana tehdään samat laskelmat, mutta täyssähköauton kannalta. Kokonaiskustannukset verrattuna dieselautoon ovat noin 300 euroa pienemmät vuodessa, kuin dieselautossa. Ero ei ole kovin merkittävä, mutta kaikki säästö on yritykselle hyvästä. Mielenkiintoinen eroavaisuus dieselautoon on kuitenkin käyttöedun ja vapaan autoedun kulujen päinvastaisuus. Kuten aiemmin luvussa 4.3 mainitaan, että mikäli yksityisajot ovat lähellä 18 000 kilometriä ja auton kulutus on vähäistä, on normaalia, että vapaa autoetu saattaa tulla halvemmaksi, kuin käyttöetu. Tilanteessa on käynyt täsmälleen tällä tavalla. 13 600 kilometrin kohdalla käyttöetu ja oman auton käyttö tulevat yritykselle yhtä kalliiksi, mutta vapaa auto etu on tässä vaiheessa jo noin 920 euroa halvempi vuositasolla. Tämä johtuu sähköauton pienistä käyttövoimakuluista, jotka ovat kuukausitasolla ainoastaan 81 euroa. Dieselautossa polttoaineeseen menee tällä kilometrimäärällä 291 euroa kuukaudessa.

Kilometrimäärä, missä vapaa autoetu ja oma auto kohtaavat on ainoastaan noin 11 500 kilometrin tasolla. Tämän kilometrimäärän jälkeen yrityksen olisi siis kannattavampaa antaa vapaa autoetu työntekijälle, kuin maksaa kilometrikorvauksia. Maksaessa autoetua palkan sisälle sähköauto olisi vieläkin kannattavampi yritykselle, mikäli hallitus ei olisi asettanut määräaikaista lakia sähkö- ja hybridiautojen verotusarvojen alennuksista. Alennuksen ja autoveron poistamisen jälkeen verotusarvot ovat täyssähköautolle hintaansa nähden kovin pienet.

Taulukko 9. Skoda Enyaqin kilometrikorvauskohtainen kannattavuuspiste palkan päällä-mallissa

Sopimuksen pituus	48 kk	Diesel hinta	2,05 €/L	(15.11.2022)
Sopimuskilometrit	100 000 km	Sähkön hinta	0,17 €/kWh	(15.11.2022)
Joista työajoa	37 300 km	Km-korvaus oma auto	0,46 €/km	(v.2022)
Joista yksityisajoa	18 000 km	Km-korvaus käyttöetu	0,10 €/km	(v.2022)
Todellista ajoa yhteensä	55 300 km			

Palkan päällä	Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150 Ambition DSG Aut.			Skoda Enyaq 80 iV		
Edun luonne	Oma auto	Käyttöetu	Vapaa autoetu	Oma auto	Käyttöetu	Vapaa autoetu
Yksityisajojen määrä v. (km)	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000
Työajojen määrä v. (km)	37 300	37 300	37 300	37 300	37 300	37 300
Ajot yhteensä v. (km)	55 300	55 300	55 300	55 300	55 300	55 300
Kilometrikorvaukset v. (€)	17 158	3 730	-	17 158	3 730	-
Kilometrikorvaukset kk. (€)	1 430	311	-	1 430	311	-
Käyttövoimakulut v. (€)	-	-	6 107	-	-	1 702
Käyttövoimakulut kk. (€)	-	-	509	-	-	142
Verotusarvo (€)	-	625	790	-	705	750
Leasingvuokra kk. (€)	-	871	871	-	937	937
Vakuutus kk. (€)	-	150	150	-	100	100
Muut kulut kk. (€)	-	102	102	-	75	75
Kustannukset yhteensä kk. (€)	1 430	1 434	1 632	1 430	1 423	1 254
Kustannukset yhteensä v. (€)	17 158	17 206	19 583	17 158	17 074	15 046

Palkan päälle-mallissa työajotkilometrit nousevat Kodiaqin tavoin kohtuuttomiin määriin. Mielenkiintoinen havainto tässä on se, että sähköauto tulee kalliimmaksi, kuin dieselkäyttöinen työsuhteauto. Vuositasolla käyttöetu maksaa lähes tuhat euroa enemmän, kuin diesel Skoda. Tämä johtuu kyseisen auton suuresta leasingvuokran määrästä, minkä yritys maksaa kokonaan itse. Kuitenkin jälleen vapaa autoetu on ylivoimaisesti halvin tällä kilometrimäärällä eli lähes kaksi tuhatta euroa vähemmän vuodessa. 37 300 työajokilometrin kohdalla käyttöetu alkaa olemaan edullisempi yritykselle, kuin työntekijälle maksettavat kilometrikorvaukset. Vapaa autoetu alkaa olemaan kustannuksiltaan edullisempi, kuin oman auton käyttäminen noin 32 500 kilometrin kohdalla. Tässä tilanteessa kustannukset ovat vuodessa noin 14 900 euroa.

Kun työajot saavuttavat 30 000 kilometriä auton perusarvosta vähennetään 20 %. Mikäli tämä alennus otettaisiin huomioon, pienenesi Enyaqin verotusarvo 168 euroa ja Kodiaqin verotusarvo 129 euroa. Palkan päälle-menetelmässä tällä ei olisi yritykselle kuitenkaan merkitystä, koska yritys maksaa leasingmaksua ja työntekijälle tämä merkitsisi ainoastaan mahdollisesti pienempää veroprosenttia. (Koponen 2022b, 6) Laskurissa ei ole otettu huomioon verotusarvon alennusta työajoissa 30 000 kilometrin jälkeen.

Leasingkustannukset ovat suuria yrityksille varsinkin mallissa missä autoetu myönnetään henkilöstölle kokonaan palkan päälle. Kun työsuhteautokanta kasvaa on tärkeää huomioida nämä tekijät ja pyrkiä kulujen minimoimiseen. Jos yrityksellä olisi esimerkiksi 30 Skoda Kodiaqin tapaista huolto-leasing työsuhteautoa ja autoetu maksettaisiin palkan päälle, tulisi vuodessa näistä kuluina yhteensä noin 480 000 euroa. Tämän vuoksi suurin osa yrityksistä myöntää autoedun ainoastaan

osana työntekijän palkkaa. Näin kulut saadaan huomattavasti alaspäin ja ovat vuositasolla keskimäärin 6000–6500 euroa autoa kohden. Kustannukset riippuvat hyvin paljon auton iästä, käyttövoimasta ja auton kokonaishinnasta.

Jotkin tutkimusyrietykset olivat asettaneet työajoihin tiettyjä rajoituksia. Toiset olivat ilmaisseet asian hieman epäselkeämmin. Yrietykset, jotka olivat ilmoittaneet enimmäis-työajomäärät asettivat rajan 15 000 ja 20 000 kilometrin väliin. Muut ilmoittivat autosäännössään vain, että mikäli työntekijällä kertyy paljon tai huomattava määrä työajoa, on tässä tapauksessa otettava työsuhteauto käyttönsä. Yriety C oli ainoa tähän tutkimukseen osallisena oleva yriety, missä autoetu tulee palkan päälle. Yriety pyrkii hallitsemaan kustannuksia hieman pienemmällä työajorajoitteella (15000 km.), sekä tehtävuokkarajoituksilla, missä hankintahintarajat lähtevät portaittain laskemaan kolmessa eri luokassa johtoryhmästä lähtien. Leasingmaksu saattaa olla myös edullisempi rahoitusleasingautoissa, joita Yriety C tarjoaa ainoastaan. Huollot, korjaukset ja muut kulut lankeavat kuitenkin yrietyksen lukuun tässä tapauksessa.

Kun autoetu tulee osaksi palkkaa, niin keskimääräinen kannattavuuspiste on laskelmien mukaan noin 11 500 kilometrin ja 14 700 kilometrin välissä riippuen käyttövoimasta ja edun luonteesta. Sähköautossa kilometriraja on matalampi, kuin diesel autossa. Lisäksi sähköautossa vapaa autoetu tulee laskelmassa vakioksi asetetun 18 000 kilometrin yksityisajon määrällä edullisemmaksi, kuin käyttöetu, kun taas enemmän kuluttavassa diesel autossa asia on päinvastainen.

Lopputulemana voidaan todeta, että yrietykset asettavat työajorajaukset jonkin verran korkeammalle, kuin oikea kannattavuuspiste olisi. Liian tiukat rajoitukset voisivat vaikuttaa työntekijän suhtautumiseen työsuhteautoihin negatiivisesti. Yrietykset, jotka eivät ilmoita kilometrimääriään voivat vaatia työsuhteautoa työntekijälle lähempänä laskelmien lukuja.

5 Autopolitiikan optimointi

Autopolitiikan optimoinnilla tarkoitetaan päivitettyä ja liiketoiminnan kannalta merkityksellistä autopolitiikan muodostamista, joka palvelee sekä yrityksen että henkilöstön tarpeita parhaalla mahdollisella tavalla. Huolellisesti laadittu ja yritysten arvoja noudattava autopolitiikka on houkutteleva luontoisetu työmarkkinoilla ja samalla kustannustehokas vaihtoehto autokannan hallintaan. (ALD Automotive s.a.)

Optimaalista autopolitiikkaa laatiessa on tärkeää ottaa huomioon useita tekijöitä. Yrityksen toimialalla on suuri merkitys autokannan rakentamisen kannalta. Rakennusyrityksen ja konsulttitalon työsuhdeautot ovat todennäköisesti täysin erilaiset ja eri tavalla rahoitetut. Toisella autokanta voi olla rakennettu pelkästään omista tuotantoautoista ja toisella leasingautoista. Aikaisemmin käsitelty työ- ja yksityisajojen määrä vaikuttaa autopolitiikan sisältöön myös. Joillakin toimialoilla ajetaan huomattavasti enemmän työajojä, kuin toisilla. Esimerkiksi B2B myyjille voi kertyä paljonkin työajojä, mikäli myyntityö tapahtuu eri yritysten tiloissa. Kun taas konttorimallinen työ voi sisältää ainoastaan yksittäisiä työajojä vuodessa.

Työsuhdeautojen määrällä on selkeä yhteys yrityksen toimialaan. Traficom (2018, 28) työsuhdeautotutkimuksesta käy ilmi, että teollisuuden ja kaupan alalla toimivilla yrityksillä oli selkeästi enemmän vapaan autoedun autoja, kuin muilla toimialoilla. Tutkimuksesta käy lisäksi ilmi, että mitä enemmän yrityksellä on autoja, sitä yleisemmin yrityksellä ylipäättänsä on autopolitiikka.

Autoedun näkeminen yrityksessä vaikuttaa myös optimaalisen autopolitiikan rakentamiseen. Nähdäänkö autoetu pakollisena etuna vai kenties palkitsemiskeinona. Monet yritykset voivat houkutella työntekijöitä autoedulla varsinkin korkeampia työtehtäviä varten. On tärkeää, että autopolitiikka on kustannustehokas ja tukee liiketoimintaa. Turhia kuluja on tärkeä välttää ja kuten aiemmin tekstissä on havainnollistettu, kuluja syntyy monesta asiasta.

Suurena vaikutustekijänä on myös jatkuvasti pinnalla oleva vastuullisuus ja ympäristöasiat. Valtaosaan yrityksen arvoista kuuluu vastuullisuus ja tämä näkyy myös autopolitiikoissa. Ne optimoidaan ympäristöystävällisellä tavalla ja autokanta rakentuu nykyään pitkälti hybridi- ja sähköautojen varaan ainakin tietyillä toimialoilla. Tällä tavoin päästöjä pyritään hallitsemaan ja samalla säästöjä syntyy kuluissa. Vuonna 2021 sähköautojen osuus viisinkertaistui työsuhdeautoissa. 68 prosenttia ensirekisteröidyistä työsuhdeautoista oli hybridi- tai sähköautoja. Ympäristön kannalta on tärkeää, että tämän kaltainen vihreä ajattelu leviää kiihtyvällä tahdilla. (MTV Uutiset 2022)

Autokantaa ja -politiikkaa miettiessä yrityksen kannattaa tehdä investointityyppinen vertailulaskelma autojen hankkimiselle. Tällä tavalla saadaan selville eri järjestelyiden edut, haitat ja kustannukset. (Tepora 2022, 159) Hankitaanko autot osamaksulla, lainalla vai leasingilla. Leasingin etuna on helppo budjetoitavuus ja se ei sido pääomaa samalla tavalla, kuin yrityksen omat autot. Osamaksussa on samat edut, kuin leasingissa paitsi siinä yleensä korjaus- ja huoltokulut tulevat yrityksen lukuun. Myöskään auto ei ole yrityksen oma heti vaan vasta silloin, kuin viimeinen erä on maksettu. Osamaksuissa voi olla suuri korko, johon yritykseltä voi mennä suuriakin määriä rahaa, mikäli autoja on useita. Autolainalla ostaessa auton saa välittömästi omakseen ja auton myymiseen kesken sopimuskauden liittyviä ongelmia ei ole. Siinäkin korko-, huolto- ja korjauskulut tulevat yritykselle, mutta käsittely- ja laskutuslaskioita ei ole, kuten osamaksussa ja leasingjärjestelyssä.

Oleellista on miettiä mihin käyttöön autot tulevat ja sen jälkeen miettiä niiden rahoitusta. Monet lainat vaativat vakuuksia, joita ei välttämättä yrityksellä ole. Tuottavaan tarkoitukseen hankittu oma auto voi olla kuitenkin hyvinkin kannattava valinta ja liiketoiminnalle suotuisa. Teporan (2022, 160) mukaan yleisesti onkin arvioitu, että mikäli yrityksen pääoman tuottovaatimus on 20 prosenttiyksikön luokkaa, kannattaa ryhtyä leasingrahoitukseen. Tällöin kustannukset ovat tiettyjen edellytysten täytyessä pienemmät, kuin auton ostossa.

Viisas autopoliitikka palvelee kaikkia, mutta antaa samalla liikkumavaraa yritykselle ja työntekijälle. Ajoneuvoja vuokraava Leaseplanin (2022) mukaan jollekin merkitsevä tekijä voi olla työsuhteauton kattava turvavarustelu, toiselle alhainen verotusarvo ja kolmannelle vastuullisuus ja pienet päästöt. Tuotantoautojen kohdalla autojen on palveltava jokaista, ennen kaikkea työkaluina ja mahdollistettava mahdollisimman tehokas tulojen hankinta riippumatta siitä onko kyseessä yhden tuotantoauton omaava yritys vai useiden kymmenien pakettiautojen kokoinen autolaivasto.

Suomessa onkin yleistymässä autopoliitiikan räätälöiminen juuri yritysten vaatimiin tarpeisiin. Monet hyödyntävätkin leasingpalveluita ja ajoneuvohallintaa tekeviä yrityksiä autopoliitikassaan ja se on yleistymässä yhä enemmän. Autoleasingyritykset tarjoavat useita ratkaisuja optimaalisen autopoliitiikan rakentamiseen aina huolto- ja rahoitusleasingpalveluista omistusautojen hallinnointiin asti. Suosituin räätälöintipalvelu oli Traficomien tutkimuksen mukaan avoin huoltoleasing. Avoimessa huoltoleasingissa jokaisen ajoneuvon leasingvuokra määräytyy yksilöllisesti todellisten tarpeiden mukaan ja yritys maksaa ainoastaan huolloista ja toteutuneesta arvon alenemasta. Palveluntarjonta on monipuolista ja jotkin yritykset haluavatkin ainoastaan ajoneuvojensa hallinnointiin liittyvää palvelua. (Vehmas & Pesonen & Ramboll Finland Oy, 22)

Yksi ajoneuvohallinnointia tarjoava yritys on toimeksiantajayritykseni Fleet Innovation Oy. He tarjoavat taloushallinnon palveluita aina laskutuksesta kuluraportointiin asti, sekä jatkuvaa yritystointia tukevaa konsultointia liittyen autolla tai työsuhdepyörällä liikkumiseen.

5.1 Kilpailukyky ja strateginen merkitys yritykselle

Oikeaoppisella autopoliitiikalla voi olla myös vahva kilpailukykyä parantava vaikutus. Monelle työnhakijalle työsuhdeauto voi olla se ratkaiseva tekijä esimerkiksi kahden saman tyylisen työpaikan välillä muiden kriteerien ollessa samat. Henkilöstölle hyödyllisen autopoliitiikan avulla yritykset voivat erottautua haettaessa työntekijöitä.

Traficommin vuoden 2018 työsuhdeautotutkimuksessa tärkeimmiksi autoedun valintaperusteiksi nousi helppous, huolettomuus ja vaivattomuus. Työntekijät siis kaipaavat autoilun stressittömyyttä ilman, että tarvitsisi huolehtia huolloista tai muista autosta aiheutuneista menoista. Työsuhdeautoa puoltavien työntekijöiden mielipiteistä esiin nousi myös kustannusten helppo arvioiminen, pääoman sitomattomuus, sekä vähäpäästöisen auton hankkiminen. Työsuhde auton esteenä työntekijöille tutkimuksen mukaan oli autoedun kannattamattomuus palkan sisälle myönnettäessä, auton valitsemisen liiallinen rajoittaminen ja työsuhdeauton tarpeettomuus. Lisäksi liiallinen ohjailu esimerkiksi vähäpäästöisten autojen suuntaan voi Traficommin tutkimusyritysten mukaan huonontaa kilpailukykyä. (Vehmas & Pesonen & Ramboll Finland Oy, 37-38) Tutkimus oli tehty vuonna 2018 ja nykyään yritysten autosäännöissä painotetaan vahvasti päästöarvojen minimointia, sekä vihreämpää ajattelumallia.

Kilpailukyvyn kannalta juuri henkilöstön palveleminen on olennaisessa osassa työsuhdeautoissa. Monelle se voi olla ratkaiseva tekijä useiden työpaikkojen välillä valittaessa. Liialliset rajoitukset autopoliitiikassa tai kokonaan autojen puuttuminen voi ajaa pätevät työntekijät muualle. Kuitenkin yrityksen kannalta liian vapaa autopoliitiikka ei ole kustannustehokas ratkaisu ja näiden kahden näkökulman optimointi voi olla vaikeaa.

Autoilun strateginen merkitys yrityksessä on yksi tärkeimmistä autoilua ohjaavista tekijöistä optimoinnin kannalta. Liikkumisen strateginen merkitys on suurelta osin riippuvainen yrityksen toimialasta ja autopoliitiikan optimointi tulisi tapahtua tämän pohjalta. Rakennusosalalla toimivalla yrityksellä voi olla useita omia työkäyttöön tarkoitettuja pakettiautoja. Näin ollen niiden strateginen merkitys yritykselle on suuri. Tuotantoautoilla on tarkoitus tuottaa arvoa yritykseen ja toimia tehokkaana työkaluna yritystoiminnan tukena.

Toisilla toimialoilla, kuten esimerkiksi konsulttitalolla autojen strateginen merkitys on täysin erilainen. Tässä tapauksessa auton operatiivinen merkitys korostuu. Työsuhdeautot toimivat jokapäiväisen arkitekemisen välineinä tukien strategisia linjauksia, mutta suoranaista liiketoiminnallista kasvuaikutusta niillä ei ole. Autojen mallilla ei ole niinkään väliä, vaan niillä voidaan ennemmin luoda

kuvaa menestyksekkäästä yritystoiminnasta. On myös yleistä, että tämän tyyllisissä yrityksissä autot ovat hankittu leasing sopimuksilla.



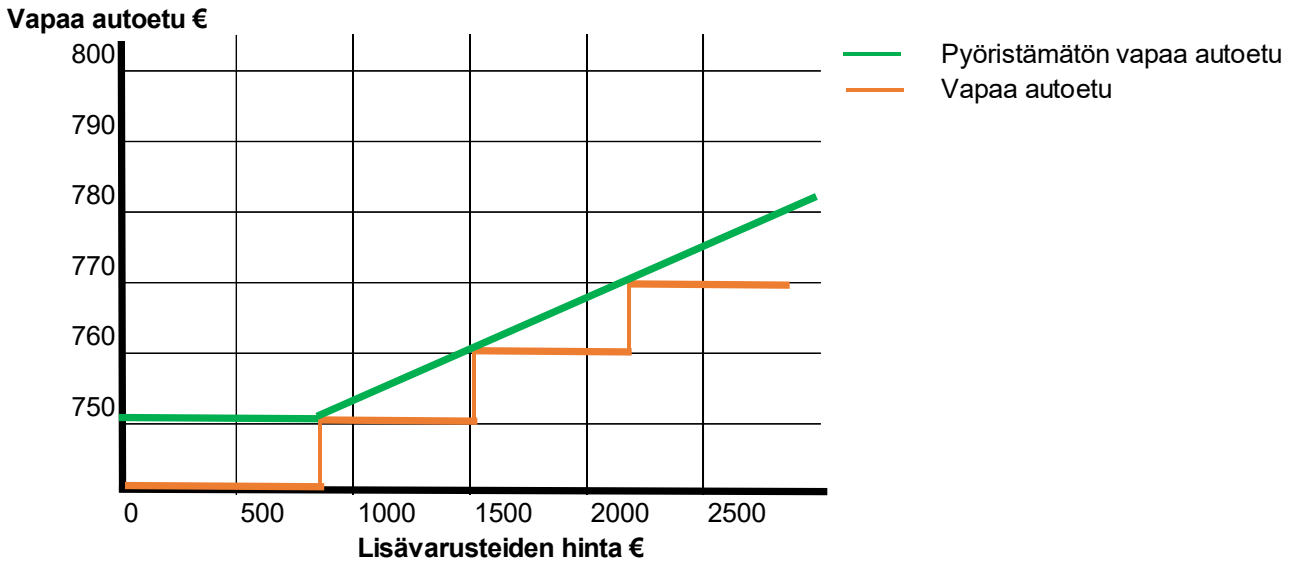
Kuva 4. Liikkumisen strateginen merkitys yritykselle

Kuva 4:n tarkoituksena on kuvata yksinkertaisesti liikkumisen merkitystä yrityksen liiketoiminnassa. Yrityksessä on tärkeä tietää, että kuinka tärkeitä työsuhteautot ja liikkuminen on ydinliiketoiminnan ja strategian kehittämisen kannalta. Onko autoilla suuri arvonluontia tehostava vaikutus vai onko ne enemmän työntekijöiden palkitsemista ja pakollinen kuluerä. Vasta kun tämä on tiedossa, auton kannan rakentaminen voi tapahtua kannattavalla tavalla.

5.2 Lisävarusteoptimointi

Auton hankintaa optimoidessa on hyvä huomioida myös lisävarusteet ja niistä saama maksimaalinen hyöty. Verohallinnon mukaan autoon voi lisätä lisävarusteita enintään 850 euron edestä ilman että se vaikuttaisi auton uushankintahintaan. Kaikki lisävarusteet, jotka ylittävät tämän euromäärän, lisätään se auton uushankintahintaan. Lisävarusteiksi luetaan esimerkiksi vetokoukku, metalliväri ja lohkolämmitin. Lisävarusteiden arvo määräytyy työnantajan niistä maksaman hinnan mukaan. (Verohallinnon ohje 2021) Vuodelle 2023 lisävarusteiden raja nousee 1200 euroon. (Verohallinnon päätös vuodelta 2023 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen las kentaperusteista 20 §)

Optimoidessa lisävarusteita on tärkeää, ottaa huomioon verottajan ilmoittama toinen asia. Nimittäin perusarvon määräytyminen. Perusarvo pyöristetään lähinnä olevaan alempaan 10 euroon. Tämän pyöristyssäännön avulla on mahdollista hankkia lisävarusteita lisää ilman hinnan kasvua.



Kuva 5. Lisävarusteiden vaikutus autoedun arvoon (mukaillen Liisari 2017)

Kuvassa 5. on kuvattu vapaan autoedun perusarvon kehitys lisävarusteiden arvon kasvaessa samalla. Noin 53 700 euroa maksavan auton vapaan autoedun perusarvo on 750 euroa. Tämä näkyy kuvassa vihreällä viivalla 750 euron kohdalla. Mikäli halutaan, että perusarvo pysyy 750 eurossa, voidaan autoon hankkia sen verran hintaan vaikuttavia lisävarusteita, että perusarvo pysyy alle 760 euron. Kuvassa vihreän viivan alapuolella kulkeva oranssi viiva kuvaa vapaan autoedun oikeaa kehitystä. Alussa molemmat menevät suoraan johtuen verottajan asettamasta 850 euron lisävarusterajoituksesta. Tämän verran työsuhdeautoilija saa hankkia lisävarusteita ilman, että se vaikuttaisi perusarvon määrään.

Asia ei kuitenkaan ole aivan näin yksinkertainen. Ikäryhmään A (2020–2022 hankitut autot) kuuluvien autojen perusarvo on 1,4 prosenttia auton uushankintahinnasta. Tämän avulla on mahdollista selvittää pisteet, missä auton kuukausikohtainen perusarvo vaihtuu taas 10 euroa suurempaan luokkaan. Jakamalla 10 euroa 1,4 prosentilla saadaan vastaukseksi 714,29 euroa. Näin ollen autoon, jonka vapaan autoedun perusarvo on 750 euroa, voidaan hankkia verottajan asettaman 850 euron lisäksi vielä 714,29 eurolla lisävarusteita ilman, että perusarvo nousisi 760 euroon. Eli yhteensä jopa 1564,29 euron edestä.

Kuvassa oranssi viiva kuvaa portaittain nousevaa vapaan autoedun arvoa. Portaat ovat 714,29 euron välein, koska alkuperäisen 1564,29 euron jälkeen verottajan 850 alkupuskuria ei enää ole ja vakiintunut summa on tuo. Perusarvo ja lisävarusteoptimi muuttuu, jos auton ikäryhmä on B tai C.

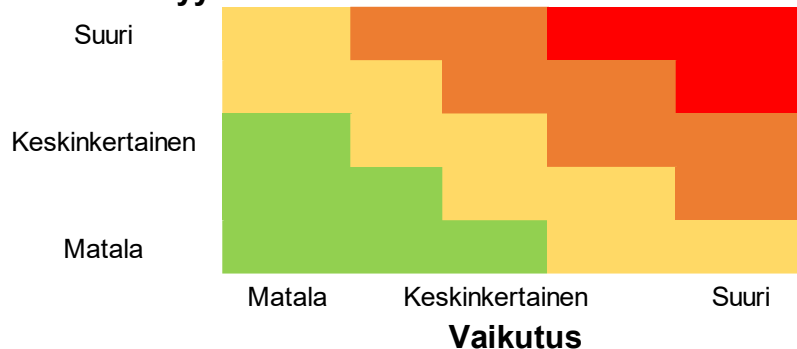
Kuten aiemmin todettu lisävarusteita hankkiessa kannattaa huomioida niiden hyödyllisyys ja mahdollinen positiivinen vaikutus auton kokonaisarvoon. Miettiessä erikoisvärin ja vetokoukun välillä

luultavasti on kannattavampaa valita lisävarusteeksi vetokoukku. Lisävarusteiden arvo voi laskea nopeasti ja vaikuttaa negatiivisella tavalla auton arvoon. Kuitenkin tilanteessa, missä lisävarusteita olisi hankittu esimerkiksi 400 euron edestä ja seuraava perusarvoporras olisi $714,29 - 400 = 314,29$ euron päässä, on järkevää hankkia lisävarusteita vielä tuon 314 euron edestä.

5.3 Työsuhdeautoihin liittyviä riskejä yritykselle

Kuten lähes kaikkeen liiketoimintaan liittyvään, myös työsuhdeautoihin ja niiden rahoittamiseen liittyy riskejä. Riskien optimointi eli minimointi on tarpeellista rakennettaessa optimaalista autopoliitikkaa. Erilaisia riskejä kannattaa arvioida riskianalyysin avulla. Analyysissä voidaan esimerkiksi riskin todennäköisyyden ja vaikutuksen avulla pyrkiä ennaltaehkäisemään suuremman vaikutuksen ja todennäköisyyden riskejä.

Todennäköisyys



Kuva 6. Riskianalyysi (mukaillen Valvira 2019)

Erilaisia riskejä on useita liittyen esimerkiksi rahoitukseen. Likviditeettiriski, korkoriski, luottoriski ja valuuttariski ovat yleisimpiä rahoitukseen liittyviä riskejä. Yritykset voivat suojautua riskiltä erilaisin keinoin, kuten johdannaisilla, riittävällä maksuvalmiudella ja tarkastamalla asiakkaiden luottoluokituksen. (Suomi.fi 2021) Autoja hankkiessa rahalliset erät ovat yleensä suuria ja rahoitusriskien minimoimisesta tulee entistä tärkeämpää.

Jäännösarvoriski on toinen aina olemassa oleva riski varsinkin, jos työsuhdeautot ovat hankittu yleisellä rahoitusleasingsopimuksella. Jäännösarvo kuvaa siis auton pitoajan lopussa auton myynnistä saatavaa tuloa. Riski siitä, että autosta saatava myynti olisi pienempi, kuin auton ennalta sovittu jäännösarvo on yrityksellä. Tässä tapauksessa yritys joutuisi maksamaan erotuksen auton rahoittajalle. Jäännösarvoriskiltä pystyy suojautumaan esimerkiksi hankkimalla autot räätälöidyllä huoltoleasingsopimuksella, missä riski on leasingyhtiöllä.

Käyttöasteriski liittyy myös oleellisella tavalla autopoliitiikkaan. Jos yrityksellä on esimerkiksi 100 leasingautoa, mutta tarve olisi esimerkiksi 60 tai 150 autoa, puhutaan käyttöasteriskistä. Yritys joutuu maksamaan vuokraa 100 leasingautosta, vaikka ei välttämättä tarvitsisi niin montaa. Tai päinvastoin, tarve olisi 150 autoa, mutta yritys ei ole ehtinyt hankkia vielä niin montaa ja mahdollisia tuottoja valuu hukkaan. Tämän torjumisena yritysten täytyy ennustaa omaa liiketoimintaa parhaalla mahdollisella tavalla erilaisten analyysien ja laskelmien avulla (esimerkiksi kustannushyötyanalyysi).

Jos työntekijä päättää lähteä kesken työsuhdeauton sopimuskauden jää auto yritykselle. Tämän tyylistä riskiä pyritään estämään mahdollisilla työntekijältä perittävillä sakkomaksuilla, jotka ilmoitetaan yhtiön autopoliitikassa. Auton jäädessä tyhjän päälle yrityksellä ei ole palkkaa, mistä vähentää autoedun arvoa.

Autopoliitiikan ulkoistamiseen ja autojen toimittamiseen liittyy myös riskejä. Erilaisia hidasteita voi esiintyä kummassakin tapauksessa. Auton toimittamisessa ajallaan voi olla vaihtelevuutta varsinkin nykyisen maailmantilanteen vuoksi syntyneiden komponenttipulan, sekä sähköautojen kysynnän kasvun vuoksi. Ulkoistamisessa piilee riski liiallisesta riippuvuudesta palveluntoimittajasta, hitaus liiketoiminnan nopeissa muutoksissa, sekä kustannusten odottamaton kasvaminen. Budjetointi voi vaikeutua, jos ulkoistamisesta mietityt kustannussäästöt eivät olekaan oletetun suuruiset.

5.4 Sale and lease back -järjestely työsuhdeautojen rahoitusmuotona

Mikäli yritys omistaa paljon omia autoja, mutta niiden lainanhoitokustannukset, sekä ylläpito maksaa liikaa, on mahdollista miettiä sale and lease back-rahoitusmuotoa eli takaisinvuokrausta. Järjestely eroaa tavallisesta leasingrahoituksesta rakenteellisesti ja käyttötarkoitukseltaan. Rahoitus-leasingille tyypillinen kolmikantainen suhde vaihtuu takaisinvuokraus -järjestelyssä kaksikantaiseksi rahoittajan ja asiakkaan väliseksi suhteeksi. Nimensä mukaisesti tässä järjestelyssä myydään omaa alv-vähennyskelpoista omaisuutta, kuten omia tuotantoautoja ja vuokrataan ne takaisin yrityksen käyttöön. Sale and lease back -järjestelyn tarkoituksena on yleensä taseen keventäminen, käyttöpääoman kasvattaminen ja yrityksen sisäiset uudelleenjärjestelyt verotuksellisista tai liiketaloudellisista syistä. (Tepora 2022, 266) Erityisesti rakennuksen ja teollisuuden alalla omien tuotantoautojen pitäminen on yleistä ja näin ollen näihin toimialoihin järjestely voisi olla hyödyllinen.

Kun yritys haluaa kasvaa vauhdilla, on yleistä, että seurauksena on kassavaje. Pääoman vajavaisuuden vuoksi investoinnit yritystoiminnan kasvattamiseen, kuten henkilöstöön ja kalustoon on haastavaa. Tuotantoalalla lisähaasteena on vielä asiakkaiden pitkät maksuajat. Näin ollen rahaa tulee hitaasti sisään ja käyttöpääomassa on jatkuva aukko. (Secto 2017a)

Tuotantoautoja	30	Kaluston ikä	3	vuotta
hinta per auto	35 000	Maksuaika lainalle	60	kk
		Lainan korko	1,70 %	
		Uusihankintahinta	1 050 000	
		Poistosuunnitelma	25,00 %	menojäännöspoisto/vuosi
		Arvon alenema vuodessa	10,00 %	arvioitu
		Myyntiarvo myyntihetkellä	806 855	
		Tasearvo myyntihetkellä	511 496	
		Jäljellä oleva rahoitusvelka	502 000	
		Maksuerä/kk	18 267	



Lähtötilanne			
Tase		Kassa/käyttöpääoma	Tulos
Vastaava	Vastattavaa	0	0
511 496	502 000		



Sale and lease back-menetelmä			
Tase		Kassa/käyttöpääoma	Tulos
Vastaava	Vastattavaa	304 855	295 359
0	0		

Kuva 7. Esimerkki sale and lease back-järjestelystä (mukaillen Secto 2017c)

Kuva 7. kuvaa 30 yrityksen itse omistaman tuotantoauton myymistä ja siitä saatavaa kassa- ja tulosvaikutusta. Autot ovat hankittu lainalla 1,7 % korolla ja 60 kuukauden maksuajalla. Autoja on maksettu kolmen tilikauden ajan 18 267 euron maksuerällä, jolloin rahoitusvelkaa on jäljellä taseessa 502 000 euron verran. Autot ovat kirjattu omaisuudeksi ja velaksi taseeseen ja poistosuunnitelma on yleinen 25 % menojäännöspoisto. Huomioon on myös laskettu autojen arvon alenema vuodessa, joka on keskimäärin 10 %. Yritys on tässä vaiheessa päättänyt myydä autot.

Myyntiarvo kolmen tilikauden ja arvon aleneman jälkeen on 806 855 euroa ja tasearvo poistojen jälkeen on 511 496 euroa. Tapahtumassa kyseinen yritys saa kassansa myyntihinnan ja rahoitusvelan välisen erotuksen eli 304 855 euroa, sekä tulosvaikutteisen lisäyksen myyntihinnan ja tasearvon välisen erotuksesta 295 359 euroa. Tämän jälkeen yritys sopii autojen takaisinvuokrauksesta leasingyhtiön kanssa. Näin ollen vuokraerät kirjautuvat täten perinteisen kirjanpitotavan mukaan lähtökohtaisesti suoraan tuloslaskelmasta ilman tasevaikutusta.

Kuten kuvasta 7. näkyy autojen myymisellä ja takaisin vuokrauksella on saatu selkeä tase- ja tulosvaikutus. Verotuksellisista syistä menojäännöspoisto on yleensä enimmäismäärän suuruinen ja oikeasti kaluston arvo laskee paljon hitaammin, kuten tässä esimerkissä 10 % arvon alenema vauhdilla. Tämä erotus on mahdollista tulouttaa käyttöomaisuuden myynnistä saatuna myyntivoittona.

(Secto 2017c) Laskurin yksinkertaistamisen, sekä ymmärrettävyyden vuoksi taseeseen, kassaan ja tulokseen on kirjattu ainoastaan esimerkkilaskelmassa käytettyjä arvoja.

Autot voivat muodostaa taseeseen hyvinkin suuren erän niiden hinnan vuoksi. Osamaksulla tai lainalla hankitut autot rasittavat yrityksen tasetta ja voivat hankaloittaa investointilainan hakemista. Takaisinvuokrauksen avulla budjetoitavuus helpottuu ja yrityksellä on kassassa enemmän pääomaa yritystoiminnan kasvattamiseen. (Secto 2017c) Tämän lisäksi autoihin liittyvä hallintatyö vähentyy ja seurauksena työsuhdeautoihin liittyvä FTE (full-time equivalent) pienentyy.

Esimerkki onnistuneesta omien autojen sale and lease back -järjestelystä on Kotipizza. Listautuessaan pörssiin vuonna 2015 Kotipizza myi noin puolen miljoonan euron arvosta omia autojaan ja vuokrasi ne takaisin leasingsopimuksella. Kulut ovat olleet tästä lähtien helposti ennustettavissa ja rahalliset säästöt ovat olleet huomattavia. (Secto 2017b)

6 Pohdinta

Työn tavoitteena oli selvittää, mistä tekijöistä aiheutuu kuluja yritykselle autopoliitiikan kannalta, sekä tutkia miten autopoliitiikka voitaisiin optimoida yritystä ja henkilöstöä tukevaksi. Työssä asetetut tavoitteet saatiin onnistuneesti saavutettua. Yleiskäsitys yritysten autopoliitiikoista saatiin selvitettyä, sekä sen sisältämät työsuhdeautoihin liittyvät kustannukset avattua. Lisäksi mahdollisia keinoja optimaalisen autopoliitiikan luomiseksi saatiin mietittyä.

Tutkimusongelmaa pyrittiin selvittämään erilaisten alaongelmien avulla. Erilaiset alaongelmat liittyivät kustannusten selvittämiseen, työajojen vaikutukseen autopoliitiikassa, oikeanlaiseen optimointiin eri toimialan yrityksissä, autopoliitiikan merkityksestä yritykselle, sekä selvitystyylisen tutkimuksen tutkimusyritysten onnistumista omassa autopoliitiikassaan. Jokaiseen alaongelmaan pureuduttiin syvällä tavalla, jotta tarvittava informaatio saatiin selvitettyä. Tutkimusosuudessa autopoliitiikat avattiin ja yhteistyössä tietoperustan kanssa selvitettiin niiden kustannusvaikutukset. Autopoliitiikan optimointia käsittelevä luku viisi käsittelee tutkimusongelmaa keskittyen juuri optimointiin eli yritystä parhaalla tavalla tukevan autopoliitiikan luomiseen. Optimointi-luku käsittelee asiaa tietoperustan ja pohdinnan kautta. Tässä pohdintaosuudessa käydään läpi vielä kertaalleen jokaisen tutkimusyrityksen (A-F) onnistuminen omassa autopoliitiikassaan kustannusnäkökulmasta.

Mahdolliset ongelmat liittyivät opinnäytetyön rakenteen muodostamiseen. Alussa selkeä punainen lanka puuttui, mutta myöhemmin työ- ja yksityisajoihin liittyvät laskurin ja autopoliitiikkataulukon avulla saatiin luotua kustannusperusteinen tutkimus. Yritysten autosääntöjä käsitteleviä opinnäyteitä on tarjolla erittäin vähän, jos ollenkaan. Näin ollen tutkimus tehtiin täysin ilman mallia tyhjältä pohjalta.

Leasing yleisesti ja varsinkin autojen leasing voi olla hyvinkin monimutkainen järjestely. Sopimustyyppejä on useita ja niistä aiheutuvat kustannukset voi olla vaikea hahmottaa. Verotusarvon ja leasingvuokran suuruudet ja vaihtelut olivat myös ongelmallisia aluksi. Lopulta, kun tarpeeksi etsii tietoa ja tekee esimerkkilaskelmia, aukesi myös tämäkin asia. Opinnäytetyö ei käsittele leasingobjektien kirjanpidollista kohtelua, mutta siitäkin selvää ottaneena asian monimutkaisuus tuli hyvin esille. Tämän vuoksi työ tehtiin pääasiassa normaalin kirjanpito tavan mukaisesti ilman sisältöpainotteisuutta ja IAS 17- normistoa. Myös kustannusvaikutusten miettiminen oli aluksi haastavaa. Etenkin merkittävin eli edun vaikutus palkkaan voi olla vaikea hahmottaa. Ajan kanssa tietoa etsien ja toimeksiantajan avulla nekin saatiin selvitettyä ja viimeistään työajoihin liittyvät kannattavuuspiistelaskurin avulla työ alkoi muodostumaan.

Tietoperustan kerääminen oli verottajan lähteiden, sekä e-kirjojen avulla helppo rakentaa. Selkeää ja luotettavaa tietoa oli tarjolla paljon liittyen autoetuun. Leasingpalveluita tarjoavien yritysten internetsivuilta saatiin tarvittava tieto autopoliitiikan ja optimoinnin tietoperustan rakentamiseen. Onnistuneen tietoperustan ansiosta tutkimusyritysten autosääntöjä oli helpompi lähteä tutkimaan.

Asia mitä mahdollisesti tekisin toisin ennen työn aloittamista olisi tutkimusyritysten haastatteleminen. Muutaman autopoliitiikkaa avaavan kysymyksen avulla olisin saanut enemmän tietoa yritysten päätöksistä valita juuri nykyisenlainen autopoliitiikka, sekä mahdollisia perusteluita sen rakentamiselle.

6.1 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuutta voidaan arvioida sen validiteetin ja reliabiliteetin kannalta. Käsitteet kertovat miten luotettavasti ja toistettavasti tutkimus on suoritettu, sekä sen miten hyvin mittaussmenetelmä mittaa juuri sitä ominaisuutta, mitä on tarkoitus mitata. (Tilastokeskus s.a.)

Validiteetin kannalta työajoihin ja työsuhdeauton antamiseen liittyvä laskelma, mittaa osin tutkittavaa ominaisuutta. Työajomäärien optimointi on osa autopoliitiikan kustannuksia ja niiden optimointia. Tulosten avulla on mahdollista vaikuttaa yritysten kustannuksiin työsuhdeauton antamiseen juuri oikeassa kannattavuuspisteessä. Laskelma ei kuitenkaan vastaa kokonaisuudessaan tutkimuksen pääongelmaan vaan se vaatii laajamittaisempaa analysointia. Laskelman avuksi työssä analysoidaan kuuden eri yrityksen autopoliitiikat ja niiden kustannusvaikutukset. Tämän laadullisen tutkimuksen ja laskurin avulla pystytään hyvällä tavalla saada tarvittavia tuloksia pääongelman mittaamiseksi ja ratkaisemiseksi.

Tutkimuksen luotettavuuteen, sekä toistettavuuteen vaikuttavia tekijöitä on useita. Työajokohtaisessa herkkyyssanalyysissä on mukana ainoastaan kaksi autoa, joten laskelmista saa enintään suuntaa antavan kuvan. Lisäksi mukana ei ole bensiinikäyttöistä autoa, sekä leasingkulut on laskettu huoltoleasingsopimuksen mukaan. Leasingsopimuksia on nykyään paljon erilaisia, kuten räätälöityjä yrityksen tarpeisiin luotuja avoimia huoltoleasingsopimuksia, sekä rahoitusleasingsopimuksia. Erilaisten sopimusten mukaan ottaminen olisi tehnyt laskelmista hankalan toteuttaa. Myös pienien tekijöiden vaihtelevuus vaikuttaa laskuriin. Sähkön ja dieselin hinta on hyvin herkkää vaihtelulle, etenkin tutkimuksen aikaan herkan maailmantilanteen vuoksi. Näiden tekijöiden hinnan vaihtelu on suoraan yhteydessä autoista aiheutuviin käyttövoimakuluihin.

Herkkyysanalyysissä leasingsopimuksen sisältö, sekä yksityisajot oli asetettu vakioiksi. Nämäkin tekijät ovat lähes aina vaihtuvia. Kaikki tekijät huomioon otettuna analyysi antaa suuntaa antavan kuvan kilometrikorvausten maksamisen ja työsuhdeauton antamisen välillä. Kuitenkin monien muuttujien vuoksi laskuri ei ole sataprosenttisen luotettava.

Tutkimuksen pohjana toimivan taulukoidun autopoliittikataulukon avulla analysoidut kustannusvaikutukset ovat reliabiliteetiltaan pääosin luotettavia. Yrityksen kustannuksiin autopoliitiikan kannalta on perehdytty tarkasti ja vaikuttavat tekijät on avattu ymmärrettävään muotoon. Kuitenkin tutkimusyritysten tarkempiin toimintamalleihin ja syihin tiettyjen kriteerien valitsemiseksi ei ole saatu tarkennuksia. Näin ollen jotkin tutkimuksen aikana mahdollisesti kyseenalaistetut valinnat yritysten autosäännöissä voi olla täysin perusteltuja.

6.2 Johtopäätökset ja jatkotutkimusehdotukset

Tutkimuksen ensimmäisenä päätuloksena saatiin autopoliitiikoissa mainittavien kriteerien avulla selvitettyä niiden kustannusvaikutus. Toisena tutkittiin herkkyyssanalyysin avulla työajoihin liittyvien kilometrikriteerien kannattavuutta, sekä lopuksi mainittiin keinoja optimoida autopoliittikka parhaalla mahdollisella tavalla erilaisten yritysten tarpeisiin.

Tulosten perusteella voidaan todeta, että työsuhdeautoilla on suuri kustannusvaikutus yrityksissä. Kuitenkin tietyt asiat vaikuttavat enemmän, kuin toiset. Suurin vaikutus on autoedun vaikutuksella palkassa. Palkan päälle tuleva autoetu on hyvin suuri menoerä yritykselle, jonka vuoksi on yleisintä, että se myönnetään osaksi palkkaa. Erilaisten kriteerien avulla yritykset pyrkivät hallitsemaan ajoneuvolaivaston aiheuttamia kustannuksia. Vastuullisuuden ollessa vahvasti esillä päästöarvot autoissa tiukkenevat ja sähköautot tulevat lisääntymään yritysten autokannassa. Päästöarvot ovat hyvä kriteeri kustannusten kannalta, sillä enemmän kuluttavat auto ovat yritykselle kalliimpia vapaassa autoedussa. Sähköautojen ongelmana on vapaan autoedun tarjoaminen sähköautoille, sillä yrityksen maksaessa käyttövoimakulut on haastavaa laskuttaa kotona tapahtuvaa auton latausta. Tulevaisuudessa tämän yksinkertaistaminen tuo uusia mahdollisuuksia sähköllä liikkumiseen työsuhde-etuna.

Autopoliitiikan optimointiin on useita keinoja, joista tässä työssä on luvussa 5 mainittu muutamia. Keinojen avulla voidaan saavuttaa kustannus-, sekä aikasäästöjä. Budjetoinnin helpottuminen ja riskien ennustaminen ja niiden välttäminen on tärkeä osa kannattavaa liiketoimintaa.

6.2.1 Yritysten onnistuminen optimoinnissa

Tässä luvussa käyn läpi tutkimusyritysten onnistumista oman autopoliittikkansa optimoinnissa etenkin työajokohtaisten rajoitusten valossa. Yritykset onnistuivat optimoinneissaan vaihtelevasti.

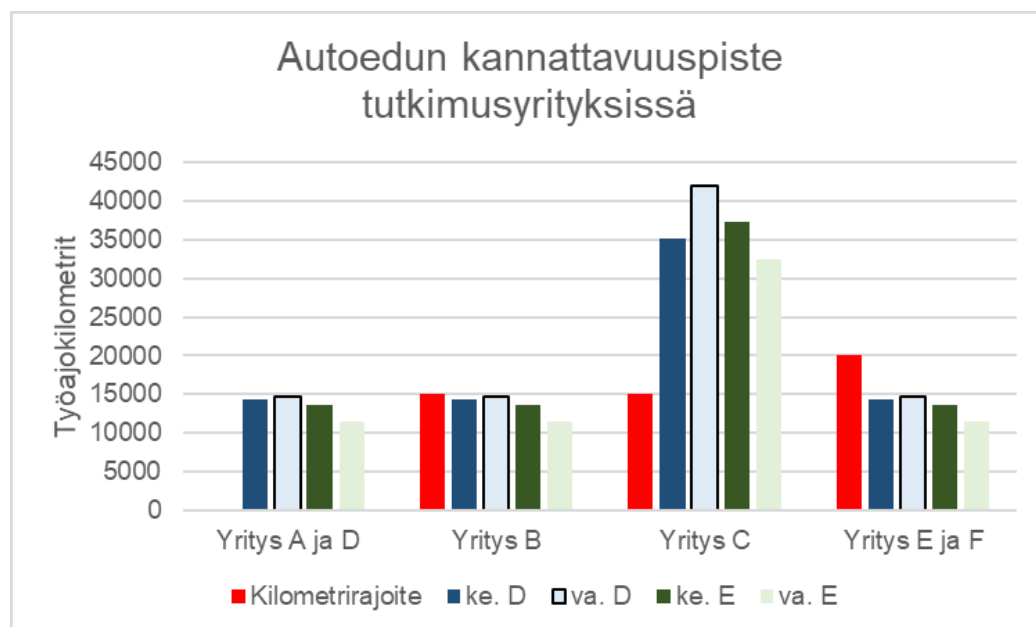
Tärkein kustannusvaikutteinen tekijä eli autoedun palkkavaikutus oli viidellä yrityksellä kuudesta määrätty osaksi kokonaispalkkaa. Yritys C oli ainoa, missä autoetu tulee palkan päälle. Tämän vuoksi kustannukset ovat mahdollisesti suuret, varsinkin jos Yritys C:ssä on useita, joilla on autoetu. Yrityksessä on kuitenkin kolme tehtäväluokkaa, joilla autoedun hankintaa rajoitetaan, sekä

rahoitusmallina on ainoastaan rahoitusleasing, jolloin leasingvuokramaksut ovat pienempiä, kuin esimerkiksi huoltoleasingautoissa. Voidaan kuitenkin olettaa, että palkkavaikutuksen vuoksi autoetuun kuluva pääoma on Yrityksellä C tutkimuksen suurimpien joukossa.

Päästörajoituksiltaan Yritys F on ainoa, joka sallii ainoastaan sähkö- ja hybridautoja. Terveystoimialalla toimiva yritys pyrkii tutkimusyrittäksistä eniten saavuttamaan vastuullisen aseman päästörajoituksia analysoidessa. Toisena tulee Yritys D, jonka päästörajoitus autoa kohden on 100 g/km WLTP-menetelmällä mitattuna. Vapaassa autoedussa tällä on kuluihin vaikuttava suora vaikutus.

Tehtävuokka-, hankintahinta- ja merkkirajoituksilla kaikki yritykset ovat onnistuneet mielestäni hyvin. Näiden tekijöiden avulla voidaan vaikuttaa auton jälleenmyyntiarvoon ja autokannan koon hallitsemiseen.

Jokainen tutkimusyritys hyödyntää työsuhdeautoissansa leasingsopimuksia. Sopimusten pituudet vaihtelevat 36 kuukauden ja 48 kuukauden välillä. Optimointi mielessä pidempi 48 kuukauden sopimus on parempi edullisuutensa, sekä verotusarvon laskemisen kannalta. Lisävarusteiden optimointi ei käy ilmi taulukosta. Taulukosta näkee ainoastaan enimmäismäärän lisävarusteiden hinnalle. Autoa valittaessa on kuitenkin hyvä pyrkiä mahdollisimman hyödyllisiin lisävarusteisiin, etenkin yrityksen omissa tuottoa tekevissä autoissa. Yritys C oli ainoa, missä ei ollut mainintaa lisävarusteita koskevista rajoituksista.



Kuva 8. Työajakilometrikohtainen kannattavuustoteutuma

Yläpuolella olevan pylväsdiagrammin tarkoituksena on kuvata visuaalisesti tutkimuksessa hyödyksi käytettävien yritysten rajoituksia työajoihin liittyen. Lyhenne ke. D, kuvaa dieselkäyttöisen Skoda

Kodiaqin käyttöedun kannattavuuspistettä ja va. D, vapaan autoedun. Kannattavuuspiste oli laskettu kilometrikorvausten ja työsuhdeauton antamisesta aiheutuvien kustannusten perusteella. Samat lyhenteet ovat käytössä myös sähkökäyttöisen Skoda Enyaqin suhteen, jota kuvaa kahden eri sävyn vihreät pylväät. Punainen pylväs kuvaa jokaisen yrityksen autopoliitiikassa mainittua kilometrikohtaista rajoitusta.

Yrityksillä A ja D selkeää rajoitetta ei ollut ilmoitettu politiikassa. Kuitenkin, jos työntekijä joutuu työssään ajamaan huomattavia määriä työajoja, on työntekijä tällöin veloitettu ottamaan työsuhdeauton käyttöönsä. Näiden yritysten kohdalla autoedun kannattavuutta on vaikea arvioida tältä näkökulmalta. Yritykset A ja D voivat näin ollen toimia vapaammin ja mahdollisesti kannattavasti, mikäli työsuhdeauto myönnetään tarpeeksi aikaisessa vaiheessa.

Yritys B:ssä on nähtävillä hyvä tasapainoinen pylväiden rypäs, missä jokaisen pylvään pää on lähellä kilometrirajoitusta. Työajorajoitukset ovat asetettu 15 000 kilometriin ja dieselautossa kannattavuuspiste on hyvin lähellä tätä. Sähköauton osalta kannattavuuspiste on laskurin mukaan alempana noin 11 500–13 600 välissä riippuen edun luonteesta. Kuitenkin sähköautoon ja vapaaseen autoetuun aikaisemmin mainitun laskutusongelman vuoksi harva yritys pystyy tarjoamaan sähköautoa vapaana autoetuna. Näin siis kannattavuuspiste 13 600 työajoakilometriä käyttöedun osalta on lähellä Yritys B:n rajoitusta.

Yritys C:n pylväät kuvaavat hyvällä tavalla palkan päälle maksettavan autoedun kannattavuutta yritykselle, jos yritys vastaa kokonaan leasingvuokran maksamisesta. Kilometrirajoite on asetettu Yritys B:n tavoin 15 000 kilometriin, mutta kannattavuuspisteet ovat lähes 2,5 kertaiset jokaisella tasolla. Lisäksi Yritys C sallii ainoastaan käyttöedun sähköautoissa ja vapaan autoedun diesel- ja bensiiniautoissa eli kaksi kustannuksiltaan suurinta etua. Optimoinnin kannalta tämä tulos ei ole kovin kannattava. Sähköautojen osalta Yritys C tekee lähes 2500 euroa tappiota antamalla työsuhdeauton käyttöön jo 15 000 kohdalla. Kannattavinta se olisi antaa vasta 37 300 työajokilometrin kohdalla. Dieselautossa, missä vapaa autoetu on ainoa mahdollinen, tekee yritys lähes 3000 euroa tappiota vuositasona.

Lopuksi Yritys E ja F, joissa kilometrirajoite on asetettu 20 000 kilometriin. Kannattavuusoptimi on noin 14 700 kilometrin kohdalla vapaassa autoedussa dieselauton kannalta. Yritys E sallii ainoastaan vapaan autoedun käyttämisen työsuhdeautona. Näin ollen rajoituksen ollessa 20 000 kilometriä Yritys E tekee noin 500 euroa tappiota vuositasona, kun lasketaan rajoituksen ja kannattavuusoptimin erotus. Summa ei ole kovin suuri ja sallii työntekijöille hieman vapaampaa ajamista omalla autolla. Yritys F, joka sallii ainoastaan käyttöedun myöntämisen johtuen luultavasti sähköautojen suosimisesta, tekee vuositasona noin 600 euroa tappiota, kun rajoituksen ja kannattavuuspisteen erotus lasketaan. Optimointi työajojen osalta on kyseisillä yrityksillä tyydyttävällä tasolla.

Yhteenvetona voidaan todeta, että tutkimusyrietykset ovat onnistuneet autopoliitiikan optimoinnissa hyvin. Tarvittavia rajoituksia ja kriteereitä on tarpeeksi. Pienillä muutoksilla autopoliitiikoista saataisiin vieläkin kannattavammia, jos päätöstä katsottaisiin ainoastaan tutkimuksen pohjalta. Syvempää ymmärrystä yritysten toimintamalleista ja päätöksistä ei ole saatavilla, joten on mahdollista, että työsuhteautopoliittika on jo täysin optimitasolla. Syvemmän tiedon puutteen johdosta tutkimus saattaa antaa Yritys C:stä todellisuutta huonomman kuvan.

6.2.2 Jatkokehittämisideoita ja tulosten hyödyntäminen käytännössä

Jatkokehittämisideoita syntyi opinnäytetyöprosessin aikana useita. Sitran mukaan megatrendinä tulevaisuudessa hyvinvoinnin merkitys tulee kasvamaan. (Sitra 2023) Tähän liittyen uusi työsuhtepyöriin liittyvä tutkimus voisi olla mielenkiintoinen. Työsuhtepyöraetu on hyvin uusi, joten materiaalia voi olla vaikea löytää, mutta aihe on mielenkiintoinen ja hyvin trendikäs. Toinen mahdollinen jatkokehittämisidea voisi liittyä erilaisten autojen leasingpalveluita tarjoavien yritysten vertailuun liittyen räätälöityihin autopoliittikkoihin, sekä niistä saatavien kustannushyötyjen analysointiin. Tässä opinnäytetyössä tutkittiin useita yrityksiä, mutta yhden yrityksen tarkka autopoliitiikan analysointi esimerkiksi tilanteessa, missä hyödynnettäisiin IAS 17-asetusta ja sen vaikutusta yrityksen tulokseen ja taseeseen voisi olla ideana mielenkiintoinen. Keskittyminen olisi siis yhdessä yrityksessä ja autopoliitiikan avulla luotaisiin erilaisia skenaarioita säästö- ja optimointimielessä. Lopuksi vielä mikrotason tutkimus työsuhteautoista eli työntekijän näkökannalta tehty tutkimus. Tämän tyylinen työ voisi toimia jatkumona tälle työlle, joka käsittelee asiaa yrityksen näkökulmasta.

Opinnäytetyön tuloksia voidaan soveltaa käytäntöön autopoliittikka laatiessa. Työ voi helpottaa yritystjän tai yrityksen päätöstä tiettyjä kriteereitä tai rajoituksia miettiessä. Esimerkiksi työajakilometri- rajoituksia tai autokannan rakentamista leasingautojen vai omien autojen varaan. Tulokset saattavat myös selventää, mistä kaikesta kuluja voi syntyä ja auttaa näin ollen budjetoinnissa. Myös leasingpalveluita tarjoavat yritykset voivat soveltaa työtä toiminnassaan.

6.3 Oman oppimisen arviointi

Idea opinnäytetyöstä syntyi pitkän pohdinnan seurauksena, sekä työpaikalta tulleen idean johdosta. Teen töitä päivittäin ympäristössä, missä autopoliittikka ja työsuhteautot ovat jokapäiväisen tekemisen keskiössä. Näin ollen aihe on vahvasti liitoksissa nykyiseen työpaikkaani eli toimeksiantajaan. Opinnäytetyön ansiosta opin hyvin paljon uutta tietoa työpaikkojen työsuhteautoista ja niihin vaikuttamisesta yrityksen sisällä. Opinnäytetyön johdosta voin mahdollisesti hyödyntää tulevaisuudessa taitojani yritysten autosääntöjen kohdalla ja tuoda näin lisäarvoa yritysten luontoisetujärjestelyihin.

Näin laajan kokonaisuuden tekeminen yksin oli täysin uutta minulle. Kokonaisuudessaan opinnäytetyöprosessi oli hyvin opettavainen kokemus. Työn tekeminen teki minusta erittäin tietoisen yritysten työsuhteautoista ja autoedun vaikutuksesta kustannuksiin. Ymmärrän autopoliitiikan sisällön ja sen soveltamisen käytännön syvällä tasolla. Lisäksi osaan ideoida keinoja sen optimoimiseksi. Työ on myös ajankohtainen kasvavan sähköautomarkkinan ja vastuullisuuden näkökulmasta.

Opinnäytetyön suunnitteleminen ja parempi aikatauluttaminen olisi mielestäni voinut olla hieman parempaa. Selkeän aikataulun puuttuminen teki prosessista tavoitteeseeni nähden pitkän ja työlään. Työ sisältää hyvin paljon uutta asiaa, jonka sisäistäminen ja kirjoittaminen vaati pitkiä aikoja. Tätä olisi voinut auttaa myös parempi suunnitteleminen, mutta kaiken kaikkiaan olen tyytyväinen opinnäytetyöhöni.

.

Lähteet

Accountor 2021. Voiko auton alv:n vähentää yrityksen verotuksessa? Luettavissa: <https://www.accountor.com/fi/finland/artikla/voiko-auton-alvn-vahentaa-yrityksen-verotuksessa>. Luettu: 22.11.2022

ALD Automotive s.a. Autopolitiikan konsultointi. Luettavissa: <https://www.aldautomotive.fi/asiakkaalle/tarjoamme/autopolitiikka>. Luettu: 25.11.2022

ALD Automotive 2019. Megatrendien vaikutus suomalaiseen työsuhdeautoiluun. Luettavissa: <https://www.aldautomotive.fi/ajankohtaista/ald-blogi/articles/megatrendien-vaikutus-suomalaiseen-tyosuhdeautoiluun>. Luettu: 4.2.2023

Autoalan Tiedotuskeskus s.a. Miten WLTP-mittaus poikkeaa aiemmasta NEDC-mittauksesta? Luettavissa: https://www.aut.fi/ymparisto/autojen_paastot_ja_niiden_mittaus/pakokaasupaastojen_mittaus/wltp-mittautapa. Luettu: 26.11.2022

Autoalan Tiedotuskeskus s.a. Tieliikenne. Luettavissa: https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen_verotus/tyosuhdeautojen_verotus. Luettu: 6.10.2022

Autokeskus Liikkeessä 2021. Millainen on hyvä autopolitiikka? Luettavissa: <https://liikkeessa.autokeskus.fi/millainen-on-hyv%C3%A4-autopolitiikka>. Luettu: 7.11.2022

Fleet 2022. Fleet Innovation. Luettavissa: <https://fleet.fi/meista/>. Luettu: 4.1.2023

Hallituksen esitys HE 176/2021 vp

Helen 2022. Pörssisähkö aina markkinahintainen. Luettavissa: <https://www.helen.fi/sahko/sahkosopimus/porssisahko>. Luettu: 14.12.2022

If s.a. Kannattaako autoetu työnantajan näkökulmasta? Luettavissa: <https://www.if.fi/yritysassiakkaat/vakuutukset/ajoneuvovakuutukset/autovakuutus-yrityksen-henkiloautolle/autoetu>. Luettu: 4.10.2022

Koponen, J. 2022a. Yrityksen verotietopaketti 2022. Verotieto Oy. Helsinki. E-kirja. Luettu: 3.10.2022

Koponen, J. 2022b. Veronmaksajan pieni opas, Työsuhdeauto vai oma auto? Veronmaksajat. Luettavissa: <https://www.veronmaksajat.fi/globalassets/oppaat/tyosuhde-auto-opas->

[iillili.pdf?utm_source=Veronmaksajien+opas%3A+Ty%C3%B6suhde-auto+vai+oma+auto%3F&utm_medium=email&utm_campaign=opas-tyosuhdeautoilun-verotus.](#)

Luettu: 17.12.2022

Laki kirjanpitolain muuttamisesta 1620/2015

Leaseplan 2022. Näin vastuullinen edelläkävijäyritys rakentaa autopoliittikkansa. Luettavissa: <https://www.leaseplan.com/fi-fi/ajankohtaista/vastuullinen-autoilu/autopoliittikka/>. Luettu: 3.12.2022

Leaseplan 2020. Viisas autopoliittikka. Luettavissa: <https://www.leaseplan.com/fi-fi/ajankoh-taista/vastuullinen-autoilu/viisas-autopoliittikka/>. Luettu 1.12.2022

Leaseplan 2019. Rahoitusleasing, huoltoleasing – mistä on kysymys? Luettavissa: <https://www.leaseplan.com/fi-fi/ajankohtaista/auton-hankinta/rahoitusleasing-huoltoleasing/>. Luettu: 10.12.2022

Liisari 2017. Lisävarusteet. Luettavissa: <https://liisari.fi/fi/hankinta/perusarvo/lisavarusteet>. Luettu: 12.2.2023

MTV Uutiset 2022. Tässä ovat Suomen suosituimmat työsuhdeautot – sähköautojen osuus peräti viisinkertaistui vuodessa: "Tuli oikein kunnon loikka". Luettavissa: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkelit/tassa-ovat-suomen-suosituimmat-tyosuhdeautot-sahkoautojen-osuus-perati-viisinkertaistui-vuodessa-tuli-oikein-kunnon-loikka/8334160#gs.l84e2h>. Luettu: 10.12.2022

Palkkaus 2018. Luontoisetujen verotus. Luettavissa: <https://www.palkkaus.fi/abc/luontoisedut/>. Luettu: 15.10.2022

Pitkäranta, A. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä. e-Oppi Oy. Jokioinen. E-kirja. Luettu 11.2.2023

Polttoaine.net 2022. Luettavissa: <https://www.polttoaine.net/>. Luettu 13.12.2022

Schwacke 2021. Das sind die wertstabilsten Fahrzeuge: Auto Bild und SCHWACKE küren die Wertmeister 2021. Luettavissa: <https://schwacke.de/news/de/wertmeister-2021/>. Luettu: 12.2.2023

Secto 2017a. Lisää potkua liiketoimintaan myynnillä ja takaisinvuokrauksella. Luettavissa: <https://secto.fi/ajankohtaista/sananvuoro/lisaa-potkua-liiketoimintaan-myyynnilla-ja-takaisinvuokrauksella/>. Luettu: 20.12.2022

Secto 2017b. Kotipizza Group, Timo Pirskanen: "Palvelu on sillä tasolla, että tunnemme olevamme kumppaneita, emme asiakkaita". Luettavissa: <https://secto.fi/ajankohtaista/asiakascaset/kotipizza->

[group-timo-pirskanen-palvelu-on-silla-tasolla-etta-tuntemme-olevamme-kumppaneita-emme-asiakkaita/](#). Luettu: 20.12.2022

Secto 2017c. Myynti ja takaisinvuokraus auttaa yritystä kasvamaan kannattavasti. Luettavissa: <https://secto.fi/ajankohtaista/palvelut/myynti-ja-takaisinvuokraus-auttaa-yritysta-kasvamaan-kannattavasti/>. Luettu 27.12.2022

Sisältöpainotteisuuden periaatteen soveltamisesta tilinpäätöksessä 1775/28.3.2006

Sitra 2023. Megatrendit 2023. Luettavissa: <https://www.sitra.fi/julkaisut/megatrendit-2023/#esipuhe>. Luettu: 6.1.2023

Suomi.fi 2021. Rahoituksen riskit. Luettavissa: <https://www.suomi.fi/yritykselle/yrityksen-rahoitus-ja-tuet/rahoituksen-suunnittelu/opas/yritystoiminnan-rahoituksen-suunnittelu/rahoituksen-riskit>. Luettu: 20.12.2022

Talouselämä 2021. Sähköauton valmistuksen päästöt ovat huimat – Bensa-auto syö koko elinaikanaan polttoainetta alle sen minkä kemianteollisuuden laite 45 sekunnissa. Luettavissa: <https://www.talouselama.fi/uutiset/sahkoauton-valmistuksen-paastot-ovat-huimat-bensa-auto-syo-koko-elinaikanaan-polttoainetta-alle-sen-minka-kemianteollisuuden-laite-45-sekunnissa/0cbbcb6b-59c4-4c84-b29f-c4febc7dcaa9>. Luettu: 4.2.2023

Tepora, J. 2022. Rahoitusmuodot ja vakuudet. 2. painos. Helsingin Kamari Oy / Lakimiesliiton Kustannus & Leena Viitala. Vantaa. E-kirja. Luettu: 13.10.2022

Tieto.Traficom 2022. Ajoneuvokannan tilastot. Luettavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajoneuvokannan-tilastot?toggle=K%C3%A4ytt%C3%B6voimat&toggle=Tilastokuvaus>. Luettu: 4.2.2023

Tilastokeskus s.a. Rahoitusleasing. Luettavissa: <https://www.stat.fi/meta/kas/rahoitusleasing.html>. Luettu: 1.11.2022

Tilastokeskus s.a. Validiteetti. Luettavissa: <https://www.stat.fi/meta/kas/validiteetti.html>. Luettu: 10.1.2023

Tilastokeskus s.a. Reliabiliteetti. Luettavissa: <https://www.stat.fi/meta/kas/reliabiliteetti.html>. Luettu: 10.1.2023

Traficom 2019. WLTP-päästömittaus. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/wltp-paastomittaus?toggle=P%C3%A4%C3%A4st%C3%B6mittausmenetelm%C3%A4t&toggle=Laboratoriotestit%20eroavat%20oikeasta%20el%C3%A4m%C3%A4st%C3%A4>. Luettu: 13.12.2022

Valvira 2019. Riskienhallintasuunnitelma ja riskianalyysi. PowerPoint-esitys. Luettavissa: https://www.valvira.fi/documents/14444/9816341/Hammaslaboratoriot_Riskinhallinta_2019_05_10.pdf/31382938-7c7f-8eb3-7471-545b87334581?t=1561552076326. Luettu: 12.2.2023

Vehmas, A. & Pesonen, V. & Ramboll Finland Oy. 2018. Työsuhdeautotutkimus 2018, Yritysten autopolitiikka ympäristönäkökulmasta. Trafin tutkimuksia 14/2018. Luettavissa: https://www.traficom.fi/sites/default/files/32616-Trafin_tutkimuksia_14-2018_-_Tyosuhdeautotutkimus.pdf. Luettu 15.10.2022

Verohallinnon päätös vuodelta 2021 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista 829/2020.

Verohallinnon päätös vuodelta 2022 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista

Verohallinnon päätös vuodelta 2023 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista

Verohallinnon päätös verovapaista matkakustannusten korvauksista vuonna 2022

Verohallinnon ohje 2021. Luontoisedut verotuksessa. Luettavissa: <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/47886/luontoisedut-verotuksessa8/#7-autoetu>. Luettu 2.10.2022

Vero 2022. Työmatkat. Luettavissa: <https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/verokortti-ja-veroilmoitus/tulot-ja-vahennykset/matkakulut/tyomatka/>. Luettu 27.10.2022

Vero 2022. Työsuhdeautolla tehdyt matkat. Luettavissa: https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/verokortti-ja-veroilmoitus/tulot-ja-vahennykset/matkakulut/tyosuhdeautolla_tehdyt_matka/. Luettu: 2.11.2022

Vilka, H. 2021. Tutki ja kehitä. 5., päivitetty painos. PS-kustannus. Jyväskylä. E-kirja. Luettu: 11.2.2023

Yrittäjät s.a. Auton hankkiminen ja käyttö. Luettavissa: <https://www.yrittajat.fi/tietopankki/liiketoiminta/tilat-ja-tyovalineet/auton-hankkiminen-ja-kaytto/>. Luettu: 16.11.2022

Liitteet

Liite 1. Tutkimusyrittysten autopoliitikat taulukoituna

	Edun vaikutus palkkaan	Päästöarvia	Hankintahintatavara	Merkitä rajoitukset	Tehtäväluokkarajoitukset	Leasingaika	Edun luonne	Lisävarustetavara	Rahoitusmalli
Yritys A	Palkan sisälle myönnettävä etu.	175 g/km (WLTP)	Perustuu tehtäväluokkiin. 30 000-70 000 €	Rajoitettu tiettyihin automerkkeihin.	Luokkarajoitukset.	36 kk	Vapaa autoetu tai käyttöetu.	Hankintahintarajaan sisältyvä.	Oma ja leasing.
Yritys B	Palkan sisälle myönnettävä etu. Rahapalkka pienenee auton verotusarvon verran.	140 g/km (WLTP)	Täyssähköautot ja ladattavat hybridit 80 000 €. Polttomoottoriautot 55 000 €. Kuukausikohtainen rajoitus leasingvuokkaan ja verotusarvon erotuksen suhteen.	Rajoitettu tiettyihin automerkkeihin.	Käikki työntekijät oikeutettuja autoettuun.	36 kk	Vapaa autoetu tai käyttöetu	Maksimissaan 3 000 € - 6 000 € riippuen käyttöoimasta.	Ainoastaan huoltoleasing.
Yritys C	Palkan päälle myönnettävä etu. Etu kasvatetaan rahapalkkaa auton verotusarvon verran.	140 g/km (NEDC) tai 170 g/km (WLTP)	Luokkien ja tehtäväluokan perusteella verotusarvorajat hankinnalle.	Suomessa yleisesti myytävä automerkki, jonka jälleenvymyntiarvo on hyvä.	Jaotettu 3 luokkaan. Koeaikana ei oikeuteta tilata autoa.	48 kk	Bensa ja diesel autoille vapaa autoetu. Hybridilla sähköautoille käyttöetu.	Ei mainintaa.	Ainoastaan rahoitusleasing.
Yritys D	Palkan sisälle myönnettävä etu.	100 g/km (WLTP)	60 000 €	Hansel Oy:n valikoimasta.	Konsernin johtaja ja johtoryhmän jäsenet. Poikkeuksena henkilöt, joilla paljon työajaa.	36 kk	Vapaa autoetu tai käyttöetu.	6 000 €	Leasing.
Yritys E	Palkan sisälle myönnettävä etu.	130 g/km (WLTP) tai 160 g/km (WLTP). Riippuen työsuopimuksesta .	45 000 € tai työsuopimuksen mukaan.	Käikki automerkit sallittuja. Suositaan autoja, millä hyvä jälleenvymyntiarvo.	Kaksi autoetu luokkaa.	48 kk	Vapaa autoetu.	10 % auton uushankintahinnasta	Vaillitsevan kilpailutilanteen mukaan.
Yritys F	Palkan sisälle myönnettävä etu.	Autona ainoastaan sähkö- tai hybridiautoja.	Luokkien perusteella verotusarvorajat , sekä hankintahintarajat	Rajoitettu tiettyihin automerkkeihin.	Neljä eri luokkaa, joiden perusteella verotusarvo- ja hankintahintarajat.	36-48 kk	Käyttöetu.	7,5 % auton koko naisshinnasta.	Leasing.