

# **Työsuhteautotutkimus 2018**

## **Yritysten autopoliittika ympäristönäkökulmasta**

**Anne Vehmas & Venla Pesonen**  
**Ramboll Finland Oy**

Julkaisun nimi <b>Työsuhdeautotutkimus 2018, Yritysten autopoliitikka ympäristönäkökulmasta</b>	
Tekijät Anne Vehmas ja Venla Pesonen, Ramboll Finland Oy	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi	
Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Trafin tutkimuksia 14/2018</b>	ISSN (verkkojulkaisu) 2342-0294 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-282-7 URN <a href="http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-311-282-7">http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-311-282-7</a>
Asiasanat Työsuhdeauto, autopoliitikka, vähäpäästöinen, ympäristöystävällinen, autoetu	
Yhteyshenkilö Katja Lohko-Soner	Raportin kieli suomi
<p><b>Tiivistelmä</b></p> <p>Työsuhdeautoilijoiden määrä on melko vakiintunut, vaikkakin hieman laskusuunnassa. Valtaosalla edun saajista on vapaa autoetu, neljänneksellä auton käyttöetu. Työsuhdeautoilijat arvostivat työsuhdeautoilun helppoutta ja vaivattomuutta. Käyttöönään saa uuden auton ilman omaa pääomaa. Osalla autoetu taas oli työnantajan edellyttämä, koska autoa tarvitaan työssä ja työajoa kertyy paljon. Omalla autolla ajavilla ei joko ollut mahdollisuutta autoetuun tai oma auto koettiin edullisemmaksi mm. verovapaiden kilometrikorvauksien myötä. Osalle oli tärkeää saada itse valita autonsa.</p> <p>Pääosa työsuhdeautoista oli dieselaita ja kolmannes bensa-autoja, kun taas omien autojen käyttövoimajakautus oli juuri päinvastoin. Ladattavia hybridejä, kaasu- ja täyssähköautoja oli vain 3 % työsuhdeautoista ja 2 % omista. Työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöt olivat selvästi pienemmät kuin työntekijöiden omien autojen ja niillä ajettiin enemmän kuin omilla. Työsuhdeauton tärkeimmäksi valintaperusteeksi nousi ajo-ominaisuudet, mutta oman auton valinnassa hinta oli tärkein. Vähäpäästöisyys ei noussut tärkeimpien auton valintaperusteiden joukkoon, mutta sitä pidettiin tärkeämpänä työsuhdeauton kuin oman auton valinnassa.</p> <p>Pääosalla kyselyyn vastanneista yrityksistä oli kirjallinen autopoliitikka ja työsuhdeautoille hintarajat. Vain 43 % yrityksistä oli työsuhdeautoille enimmäispäästöraja, kahdeksassa sai taloudellista etua valitsemalla vähäpäästöisen auton ja yksitoista tarkistaa päästörajoja suunnitelmallisesti. Työsuhdeautojen valintaa ohjanneet kertoivat, että autot ovat nyt selvästi aiempaa vähäpäästöisempiä ja työsuhdeautoina on enemmän ladattavia hybridejä. Ympäristöystävälliseen autopoliitikkaan isommin panostaneet edelläkävijäyritykset korostivat yritysten yhteiskuntavastuuta.</p> <p>Täyssähköautoissa kiinnosti pienet ajokustannukset ja hiilidioksidipäästöt, mutta kiinnostusta vähensi akun keston rajallisuus ja korkea hankintahinta. Yleinen asenneilmapiiri painottaa ympäristöystävällisyyttä, minkä innokkaimmat autofanit voivat kokea uhkana. Tätä helpottaneet sähköautojen ajo-ominaisuudet ja suuri suorituskyky. Täyssähköautojen yleistymiseksi tarvitaan akkuteknologian ja latausinfraan kehittämistä.</p> <p>Myönteisestä suhtautumisesta huolimatta vähäpäästöisyysihanne ei ole vielä kovin laajasti konkretisoitunut vastaajien käytännön toiminnassa. Tutkimustulosten pohjalta tehtiin suosituksia kohti ympäristöystävällisempää ja vaihtoehtoisia käyttövoimia suosivaa työsuhdeautoilua. Edelläkävijäyritysten esimerkit osoittavat, että vähäpäästöisyyteen ohjaava autopoliitikka on tuottanut tulosta ja se kuvastaa yrityksen yhteiskuntavastuuta.</p>	

Publikation <b>Utredning om tjänstebilar 2018, Företagens bilpolicyer ur miljösynpunkt</b>	
Författare Anne Vehmas och Venla Pesonen, Ramboll Finland AB	
Tillsatt av och datum Trafiksäkerhetsverket Trafafi	
Publikationsseriens namn och nummer <b>Trafis undersökningsrapporter 14/2018</b>	ISSN (webbpublikation) 2342-0294 ISBN (webbpublikation) 978-952-311-282-7 URN <a href="http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-311-282-7">http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-311-282-7</a>
Ämnesord Tjänstebil, bilpolicy, låga utsläpp, miljövänlig, bilförmån	
Kontaktperson Katja Lohko-Soner	Rapportens språk finska
Sammandrag <p>Antalet personer som använder en tjänstebil är relativt stabilt även om det har minskat något. Merparten av dem som har bilförmån har fri bilförmån, och en fjärdedel har bara bruksförmån av bil. Användare av tjänstebilar uppskattar att det är lätt och enkelt att använda en tjänstebil. Man får en ny bil utan eget kapital. I vissa fall kräver arbetsgivaren att arbetstagaren har bilförmån eftersom han eller hon behöver använda bil i sitt arbete och köra mycket under arbetstiden. De som använder sin egen bil har inte möjlighet till bilförmån eller anser att privatbilen är förmånligare bland annat på grund av den skattefria kilometerersättningen. För en del av de tillfrågade var det viktigt att få välja sin bil själv.</p> <p>Majoriteten av tjänstebilarna är dieslbilar och en tredjedel bensinbilar, medan i fråga om privatbilar är proportionerna omvända. Laddhybrider, gasdrivna bilar och bilar med full eldrift utgör bara 3 % av tjänstebilarna och 2 % av privatbilarna. Tjänstebilarnas koldioxidutsläpp är tydligt mindre än utsläpp från arbetstagarnas egna bilar. Dessutom används tjänstebilar mer än privatbilar. Köregenskaperna är det viktigaste kriteriet som styr valet av tjänstebil, men i valet av privatbil är priset den mest avgörande faktorn. Låga utsläpp är inte ett av de viktigaste urvalskriterierna, men utsläppsnivån spelar en större roll i valet av tjänstebil än i valet av privatbil.</p> <p>Majoriteten av företagen som svarade på undersökningen har en skriftlig bilpolicy och prisgränser för tjänstebilar. Endast 43 % av företagen har en gräns för maximiutsläpp för tjänstebilar. I åtta företag är det ekonomiskt förmånligare att välja en bil med låga utsläpp, och elva företag kontrollerar och ser över utsläppsgränserna systematiskt. De som har gett handledning i valet av tjänstebil berättar att bilar nuförtiden har mycket lägre utsläpp än tidigare och allt fler tjänstebilar är laddhybrider. Pionjärföretag som har satsat mer på miljövänlig bilpolicy understryker företagets sociala ansvar.</p> <p>Bilar med full eldrift intresserar företag på grund av deras låga körkostnader och koldioxidutsläpp, men batteriernas begränsade livslängd och bilarnas höga inköpspris minskar intresset. Miljövänlighet spelar en stor roll i det allmänna attitydklimatet, vilket de ivrigaste bilisterna kan uppleva som ett hot. Detta kanske underlättas av elbilarnas köregenskaper och höga prestationsförmåga. För att bilar med full eldrift skulle bli vanligare måste batteriteknik och laddningsinfrastruktur vidareutvecklas.</p> <p>Trots den positiva inställningen har idealet om låga utsläpp egentligen inte förverkligats i praktiken inom företagen. På basis av undersökningsresultaten ges det rekommendationer för att främja miljövänligare tjänstebilar med alternativa drivkrafter. Exempelen från pionjärföretagen visar att bilpolicyerna som främjar låga utsläpp har gett resultat och vittnar om företagets sociala ansvar.</p>	

Title of publication <b>Company car survey 2018</b> , Company car policies from an environmental perspective	
Author(s) Anne Vehmas and Venla Pesonen, Ramboll Finland Ltd	
Commissioned by, date Finnish Transport Safety Agency Trafi	
Publication series and number <b>Trafi Research Reports 14/2018</b>	ISSN (online) 2342-0294 ISBN (online) 978-952-311-282-7 URN <a href="http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-311-282-7">http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-311-282-7</a>
Keywords Company car, car policy, low-emission, environmentally friendly, company car benefit	
Contact person Katja Lohko-Soner	Language of the report Finnish
<p><b>Abstract</b></p> <p>The number of company car users is relatively stable, although slightly declining. The majority of company car users receive an unlimited benefit (in Finnish <i>vapaa autoetu</i>), while a quarter of users receive a limited benefit (<i>auton käyttöetu</i>). Company car users value the benefit because the use of a company car is easy and practical. It gives the beneficiary access to a new car without using their own funds. In some cases, employers require employees to use a company car because their tasks involve a lot of driving. The respondents using a private car either were not entitled to the company car benefit or felt that using their own car was more economical, e.g. because of tax-free mileage allowance. For some, it was important to get to choose one's own car independently.</p> <p>The majority of company cars are diesel cars and a third petrol cars. In private cars, these proportions are reversed. Plug-in hybrids, gas-powered cars and pure electric cars only constitute 3 per cent of company cars and 2 per cent of private cars. Company cars have significantly lower carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) emissions than employees' private cars, and they are used more than private cars. Driving characteristics are the most important criterion when selecting a company car, while price is the determining factor in the purchase of a private car. Low emissions are not among the most important selection criteria, but they are given more emphasis in the selection of company cars than in private cars.</p> <p>The majority of companies surveyed have a written car policy and price limits for company cars. Only 43 per cent of companies have set emission limits for company cars. Eight companies give a financial incentive for choosing a low-emission car, and eleven companies systematically check and revise their emission limits. Those with influence on the selection of company cars said that current company cars have significantly lower emissions than before and plug-in hybrids have become more common as company cars. Pioneer companies that have invested more on environmentally friendly car policies emphasise corporate social responsibility.</p> <p>Companies are interested in pure electric cars because of their lower driving costs and CO<sub>2</sub> emissions, but limited battery life and high purchase prices reduce their attractiveness. Overall, eco-friendliness is a priority in society, and the biggest car enthusiasts may experience this as a threat. However, fears should be alleviated by the driving characteristics and high performance of electric cars. For pure electric cars to become more common, battery technology and charging infrastructure need to be further developed.</p> <p>Despite positive attitudes, respondents are still far from fully translating the ideal of low emissions into practice. Based on the survey results, recommendations are given to promote more environmentally friendly company cars using alternative propulsion technologies. Examples from pioneer companies show that car policies promoting low emissions have delivered results and reflect corporate social responsibility.</p>	

## ALKUSANAT

Työsuhdeautot muodostavat merkittävän osan Suomen ajoneuvokantaan tulevista henkilöautoista. Niiden määrä on pysynyt viime vuodet suhteellisen tasaisena. Työsuhdeautoissa on paljon potentiaalia uudistaa ajoneuvokantaamme vähäpäästöisempään suuntaan ja tuoda myös käytettyjen autojen markkinoillemme vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia ajoneuvoja kuten täyssähkö- ja kaasuautoja sekä ladattavia hybridejä.

Tämä tutkimuksen tavoitteena oli selvittää hyviä työsuhdeautoilun käytäntöjä ja ohjaustekijöitä, jotka ohjaavat ja sitouttavat työntekijöitä ympäristöystävällisempään ja vaihtoehtoisia käyttövoimia suosivaan työsuhdeautoiluun.

Selvityksen toteuttivat Trafín toimeksiannosta Anne Vehmas ja Venla Pesonen Ramboll Finland Oy:stä. Tutkimuksen ohjausryhmään kuuluivat Annu Korhonen, Erno Aholammi, Helena Waltari, Katja Lohko-Soner, Outi Ampuja, Sami Mynttinen sekä Tiia Jyräsalo Trafista.

Helsingissä marraskuussa 2018

Katja Lohko-Soner  
johtava asiantuntija  
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

## FÖRORD

Tjänstebilar utgör en stor del av alla nya personbilar i Finlands fordonsbestånd. Under de senaste åren har antalet tjänstebilar varit relativt stabilt. Tjänstebilarna har stor potential att bidra till att förminska utsläppen från vårt fordonsbestånd och öka utbudet av begagnade bilar med alternativa drivkrafter, såsom bilar med full eldrift, gasdrivna bilar och laddhybrider, på den finska marknaden.

Målet med denna undersökning var att utreda bästa praxis för användningen av tjänstebilar och kartlägga faktorer som påverkar och engagerar arbetstagare så att de väljer miljövänligare tjänstebilar med alternativa drivkrafter.

Utredningen utfördes av Anne Vehmas och Venla Pesonen från Ramboll Finland AB på uppdrag av Trafi. Styrgruppen för utredningen omfattade Annu Korhonen, Erno Aholammi, Helena Waltari, Katja Lohko-Soner, Outi Ampuja, Sami Mynttinen och Tiia Jyräsalo från Trafi.

Helsingfors, november 2018

Katja Lohko-Soner  
ledande sakkunnig  
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

## **FOREWORD**

Company cars form a major part of all passenger cars entering the Finnish vehicle fleet. Over the past few years, their number has remained relatively stable. Company cars have a lot of potential for developing the Finnish vehicle fleet into a more environmentally friendly direction and increasing the supply of used vehicles using alternative propulsion technologies, such as pure electric cars, gas-powered cars and plug-in hybrids, on the Finnish market.

The objective of this survey was to identify best practices concerning the use of company cars and factors that help steer and commit employees to choosing cars that are more environmentally friendly and use alternative propulsion technologies.

The survey was commissioned by Trafi and carried out by Anne Vehmas and Venla Pesonen from Ramboll Finland Ltd. The steering group included Annu Korhonen, Erno Aholammi, Helena Waltari, Katja Lohko-Soner, Outi Ampuja, Sami Mynttinen and Tiia Jyräsalo from Trafi.

Helsinki, November 2018

Katja Lohko-Soner  
Chief Adviser  
Finnish Transport Safety Agency (Trafi)

# Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>Tutkimuksen tausta ja tavoitteet</b> .....	<b>1</b>
1.1	Tutkimuksen tausta.....	1
1.2	Tutkimuksen tavoitteet .....	1
1.3	Määritelmiä.....	2
<b>2</b>	<b>Tutkimuksen rajaus ja menetelmät</b> .....	<b>4</b>
2.1	Tutkimusmenetelmät ja rajaukset .....	4
2.2	Kirjallisuus- ja tilastoanalyysit.....	4
2.3	Yrityshaastattelut.....	5
2.4	Yrityskysely .....	5
2.5	Työntekijäkysely .....	6
<b>3</b>	<b>Haastateltujen ja kyselyiden vastaajien taustatiedot</b> .....	<b>7</b>
3.1	Haastatellut yritykset .....	7
3.2	Yrityskyselyn vastaajat .....	8
3.3	Työntekijäkyselyn vastaajat .....	10
<b>4</b>	<b>Työsuhdeautojen tilannekatsaus</b> .....	<b>14</b>
4.1	Auto työsuhde-etuna .....	14
4.2	Yritysten leasingpalvelut .....	15
4.3	Työsuhdeautojen määrä Suomessa.....	16
<b>5</b>	<b>Työsuhdeautot ja työajot omalla autolla</b> .....	<b>20</b>
5.1	Työsuhdeautojen määrät kyselyissä.....	20
5.2	Kilometrikorvausta saavat kyselyissä .....	22
5.3	Käyttövoimat .....	23
5.4	Hiilidioksidipäästöt .....	26
5.5	Ajetut kilometrit .....	28
5.6	Autoedun valintaperusteet.....	30
5.7	Auton valintaperusteet.....	34
5.8	Täyssähköautot .....	35
5.9	Näkemykset autoilusta .....	40
<b>6</b>	<b>Yritysten autopolitiikka</b> .....	<b>45</b>
6.1	Autopolitiikkaan vaikuttavat tekijät.....	45
6.2	Työsuhdeautojen hintarajat.....	46
6.3	Työsuhdeautojen päästörajat.....	47
6.4	Työsuhdeautojen käyttövoimat .....	49
6.5	Muut autopolitiikan ohjauskeinot .....	51
6.6	Yrityksen muu tuki ympäristöystävällisempään liikkumiseen.....	54
6.7	Autopolitiikan ohjauskeinojen vaikutus.....	56
6.8	Miksi ei ohjata?.....	57
6.9	Tiedon tarve.....	59
<b>7</b>	<b>Yhteenveto</b> .....	<b>61</b>
7.1	Työsuhdeautoilu .....	61
7.2	Autopolitiikka .....	63
7.3	Suhtautuminen vähäpäästöisyyteen.....	65
<b>8</b>	<b>Suosituksia</b> .....	<b>67</b>
<b>Liitteet</b>		
1.	Yrityskyselyn kysymykset	
2.	Työntekijäkyselyn kysymykset	
3.	Työsuhdeautojen määrät kyselyissä	
4.	Kilometrikorvauksia saavat ja käyttövoimat	
5.	Ajetut kilometrit	
6.	Autoedun ja auton valintaperusteet	
7.	Näkemykset täyssähköautoista ja autoilusta	
8.	Vapaamuotoiset kommentit työhön liittyvästä autoilusta	
9.	Yrityksen autopolitiikka	

# 1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

## 1.1 Tutkimuksen tausta

Suomessa pyritään uudistamaan ihmisten liikkumistottumuksia kohti kestävämpää suuntaa. Tavoitteena on aikaansaada merkittäviä vähennyksiä liikenteen päästöissä. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi esitetään mm. vähäpäästöisen liikenteen, kuten sähkö- ja kaasuautoilun, edistämistä. Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän 30.8.2017 esityksen mukaan selvitetään mahdollisuus muuttaa työsuhdeautokantaa mahdollisimman vähäpäästöiseksi.

Työsuhdeautojen vaikutus koko henkilöautokannan päästöjen kehitykseen on kohtuullisen merkittävä, sillä työsuhdeautot ostetaan yleensä uusina ja myydään sitten sopimuskauden jälkeen jatkokäyttöön Suomessa.

Työsuhdeautoilua on tutkittu melko vähän. Trafin vuonna 2011 teettämässä tutkimuksessa kartoitettiin yritysten työsuhdeautopolitiikkoja (Motiva Oy & Shop’In Research Oy 2011). ALD Automotive ja Innolink Research (2016) selvittivät suomalaisten keskisuurten ja suurten yritysten työsuhdeautoilulle asettamia vaatimuksia. Tulosten mukaan suomalaiset yritysautoilun päättäjät arvostavat työsuhdeautoilussa eniten huolettomuutta ja joustavuutta. Suomalaisen Energiaosuuskunnan (SEO 2017) teettämän tutkimuksen mukaan kolme neljästä suomalaisesta uskoo käyttävänsä viiden vuoden päästä joko työsuhde- tai omistusaautoa. ”Suomessa oma auto koetaan tärkeimmäksi liikkumismuodoksi tulevaisuudessakin. Millaisilla energiamuodoilla autot jatkossa liikkuvat, on sitten asia erikseen.”

## 1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena oli löytää hyviä työsuhdeautoilun käytäntöjä ja tekijöitä, jotka ohjaavat ja sitouttavat työntekijöitä ympäristöystävällisempään ja vaihtoehtoisia käyttövoimia suosivaan työsuhdeautoiluun. Tavoitteena oli myös tuottaa aktiivisia vaikuttamiskeinoja eli viestinnässä hyödynnettävää materiaalia.

Tutkimuksen tulosten avulla pyritään tarjoamaan työkaluja organisaatioiden työsuhdeautojen valintaa ohjaavien toimintamallien kehittämiseen. Tavoitteena on tiedotuksen keinoin pyrkiä muuttamaan työsuhdeautokantaa mahdollisimman vähäpäästöiseksi ja saamaan siten myöhemmin käytettyjä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia autoja markkinoille. Tämä palvelee tavoitetta vähentää tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä.

### Tutkimuskysymykset

Tutkimuksessa selvitettiin mm. seuraavia asioita:

- perustietoja työsuhdeautoista ja työasiamatkoilla käytetyistä työntekijöiden omista henkilöautoista (verrattuna ajoneuvokantaan); lukumääriä, ajomääriä (km), käyttövoimia, päästötasoja
- työsuhdeautoilijoiden taustatietoja; asuinympäristö, sukupuoli ja yrityskoko
- Leasingyritysten toiminta ja ennakoimat muutokset



- Yritysten autopolitiikka yrityksen ja edunsaajan näkökulmasta
  - toimintamallit, ohjauskeinot ympäristöystävällisempään autoiluun ja niiden vaikutukset
  - kestävämpää yritysautoilua estävät tai heikentävät tekijät
  - uuden päästömittaustavan (WLTP) vaikutus

### 1.3 Määritelmiä

Tässä tutkimusraportissa on käytetty seuraavia termejä:

- Autopolitiikka: Autopolitiikalla tarkoitetaan yritys- ja työsuhdeautokäytäntöjen määrittelyä yrityksessä. Se voi sisältää mm. auton valinnan ja käytön ohjaustekijöitä, kuten hintarajoja, CO<sub>2</sub>-päästö rajoja, käyttövoimarajoitteita ja kannustimia.
- Autoetu on palkansaajan ja työnantajan välinen sopimus työnantajan omistaman tai hallinnoiman auton käytöstä. Verotuksessa verohallinnon määrittämä auton verotusarvo lisätään työntekijän saaman rahapalkan päälle. Työnantaja voi tarjota autoedun rahapalkan päälle tai osana palkkaa. Yleensä työntekijän rahapalkka on pienempi silloin, kun hänellä on autoetu, kuin jos hänellä ei ole autoetua. Joissakin työpaikoissa rahapalkka pienenee autoedun verotusarvon verran ja joissakin pienennys riippuu auton leasingkustannuksista. Autoetu jaetaan pääsääntöisesti kahteen luokkaan:
  - Vapaa autoetu: Työnantaja hoitaa kaikki auton omistamiseen ja käyttöön liittyvät kustannukset.
  - Auton käyttöetu: Auton käyttäjä maksaa itse ainakin yksityisajojensa polttoainekustannukset. Muut käyttöetuauton kustannukset maksaa työnantaja.

(vero.fi, veronmaksajat.fi, taloustaito.fi)

- CO<sub>2</sub>- eli hiilidioksidipäästö: ilmoitetaan grammoina ajokilometriä kohti. Hiilidioksidi on suurin kasvihuoneilmiön aiheuttaja. Hiilidioksidipäästön määrä kasvaa suorassa suhteessa auton polttoaineen kulutuksen kasvaessa.
- Etuna yhteiskäyttöauto (car sharing): Työnantaja tarjoaa (luontoisetuauton vaihtoehtona) työntekijän käytettäväksi tietyn yhteiskäyttöyrityksen yhteiskäyttöautoja.
- Kilometrikorvaukset: Jos työntekijä on tehnyt tilapäisen työmatkan omalla tai hallitsemallaan kulkuneuvolla, voi työnantaja maksaa kilometrikorvauksia niin halutessaan. Kilometrikorvaukset ovat verottomia, jos ne perustuvat todellisiin kuluihin tai Verohallinnon vuosittain päivittämään määrään. Jos työnantaja ei maksa kilometrikorvauksia, työntekijä voi vähentää kulut omassa verotuksessaan tulonhankkimiskuluina.
- Päästöraja, CO<sub>2</sub>-raja: yrityksen autopolitiikassaan päättämä auton hiilidioksidipäästöjen raja, jonka työsuhdeautojen pitää alittaa (tai on korkein sallittu).

- Työhön liittyvä ajo/työajo: Työhön liittyvällä ajolla tarkoitetaan työasiamatkoja eli työn sisältöön liittyvää matkustamista asiakkaiden luo tai kohdealueelle, seminaareihin tai kokouksiin. Näillä ei tarkoiteta työmatkaa kodin ja työpaikan välillä.
- Vaihtoehtoinen käyttövoima: Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla tai polttoaineilla toimivilla ajoneuvoilla tarkoitetaan sähköllä, vedyllä ja kaasulla (LNG, CNG, CBG) kokonaan tai osittain käyviä autoja sekä korkeaseosetanoliautoja. Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimiviksi autoiksi luetaan täyssähköautot, ladattavat hybridit, (bio)kaasuautot, flexfuelautot sekä vetyautot.
- Vähäpäästöinen auto: Vähäpäästöiselle autolle ei ole olemassa yhdenmu-kaista määritelmää. Usein vähäpäästöisellä autolla tarkoitetaan autoa, jonka laskennalliset hiilidioksidipäästöt ovat 10-15 prosenttia alhaisemmat kuin sen hetkisten ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (esim. vuonna 2017 vähäpäästöisen auton hiilidioksidipäästöt enintään 100 g/km). Vähäpäästöisellä autolla voidaan tarkoittaa lisäksi autoa, jonka lähipäästöt (pakokaasupäästöt) ovat vähäisiä (esim. EURO 6-luokan auto). Vähäpäästöisiä ovat yleensä vaihtoehtoisilla käyttövoimalla toimivat autot.

## 2 Tutkimuksen rajaus ja menetelmät

### 2.1 Tutkimusmenetelmät ja rajaukset

Kuvassa 1 on esitetty kootusti työssä käytetyt tutkimusmenetelmät. Aluksi selvitetiin kirjallisuus- ja tilastoanalyysien sekä haastatteluin yritysautoilun toimintakentän nykytilaa. Samalla kartoitettiin keinoja, miten voisi parhaiten tavoittaa yrityksiä ja työntekijöitä kertomaan näkemyksiään työsuhdeautoilusta. Työssä päädyttiin siihen, että haasteistaan huolimatta nettikyselyt ovat laatu-kustannussuhteeltaan paras menetelmä kohderyhmän tavoittamiseen.

Tutkimuksen kohderyhminä olivat

- yritykset, joilla on työsuhde- tai yhteiskäyttöautoja tai työhön liittyvää ajoa omalla autolla
- edellä mainittujen yritysten työntekijät
- autoleasingyritykset.

Tutkimus rajattiin koskemaan henkilöautoja. Työsuhdeautoilun verotus ja julkisten organisaatioiden työsuhdeautot rajattiin tutkimuksen ulkopuolelle.



Kuva 1. Tutkimusmenetelmät

### 2.2 Kirjallisuus- ja tilastoanalyysit

Aiempaa tutkimusta työsuhdeautoista on julkaistu vähän. Trafin vuonna 2011 teettämän Työsuhdeautotutkimuksen (Motiva Oy & Shop'In Research Oy 2011) lisäksi Raespuron (2011) opinnäytetyössä on tarkasteltu työsuhdeautojen kustannuksia yritykselle. Netistä löytyy tietoa myös Leasingfirman teettämistä työsuhdeautoilua käsitelleistä puhelinhaastatteluista (ADL Automotive ja Innolink Research 2016).

Työn aluksi haettiin perustietoja työsuhdeautojen ja kilometrikorvauksia saavien luku- ja ajomääristä mm. Verohallinnolta ja netistä. Taustatiedoksi etsittiin Trafin ajoneuvorekisterin, Tilastokeskuksen ja Autoalan tiedotuskeskuksen tiedoista vertailulukuja mm. Suomen ajoneuvojen määristä, suoritteista, käyttövoimista ja CO<sub>2</sub>-päästöistä. Tutkimukseen liittyviä määritelmiä haettiin viranomaisten nettisivuilta ja aiemmista tutkimuksista.

Työsuhdeautoista ja varsinkin kilometrikorvauksia saavista henkilöistä on vaikea löytää tietoja. Verohallinnolla on työnantajien vuosi-ilmoituksiin perustuvaa tietoa vapaan autoedun, auton käyttöedun ja verovapaiden kilometrikorvausten saajien vuosittaisista henkilömääristä. Muuta perustietoa työsuhdeautoista ja varsinkin kilometrikorvauksista saatiin lähinnä haastatteluilla ja kyselyillä.

## 2.3 Yrityshaastattelut

Yritysten autopolitiikan nykytilaa selvitettiin haastattelemalla neljän pienen, kahden keskisuuren ja kahden suuren yrityksen edustajaa sekä kolmen autoleasingyrityksen edustajaa. Haastattelujen tavoitteena oli hahmottaa toimintakentän nykytilaa ja tuottaa taustatietoa yritys- ja työntekijäkyselyn laatimiseen.

Haastateltaviksi poimittiin eri kokoisten yritysten edustajia WWF:n Green Office -verkostosta, sillä tavoitteena oli tavoittaa yrityksiä, joilla on työsuhdeautoja sekä tietoa ja kokemusta autoista, joissa käytetään vaihtoehtoisia käyttövoimia. Haastateltavilta kysyttiin yrityksen autopolitiikasta ja suhtautumisesta työsuhdeautoiluun yleensä; onko yrityksellä käytössään ympäristöystävällisempään autoiluun ohjaavia keinoja ja jos, niin millaisia kokemuksia yrityksellä on niiden toimivuudesta.

Autoleasingyritysten haastatteluissa kartoitettiin erilaisten käyttövoimien ja ympäristöystävällisempään autoiluun ohjaavien keinojen suosiota työsuhdeautoilussa sekä toimintakentässä ennakoitavia tulevia muutoksia. Haastateltaviksi yrityksiksi valittiin ohjausryhmässä kolme eri kokoista ja ikäistä yritystä: Secto Automotive Oy, LeasePlan Finland Oy ja Järvileasing.

## 2.4 Yrityskysely

Yrityskysely suunnattiin yrityksille, joilla on työsuhde- tai yhteiskäyttöautoja tai työhön liittyvää ajoa omalla autolla. Yrityskyselyn nettilinkkiä jaettiin seuraavilla tavoilla:

- 1646 Bisnoden yritysrekisterin henkilöstöpäätäjälle sähköpostiviesti 22.5.2018 ja muistutusviesti 30.5.2018
- 66 WWF:n Green Office -yrityksen edustajalle sähköpostiviesti 22.5.2018 ja muistutusviesti 30.5.2018 (35 WWF:n Green Office -yritystä oli jo Bisnoden rekisterissä)
- Uutinen Trafín nettisivuilla 29.5.2018 (sis. kyselylinkit) ja sen jakaminen Twitterissä ja Facebookissa.

Yrityskyselyyn vastaamisen lisäksi yrityksiä pyydettiin välittämään työntekijäkyselyn viesti ja linkki omille työntekijöilleen. Yrityksillä oli vastausaikaa kaksi ja työntekijöillä kolme viikkoa.

Kyselyssä selvitettiin yrityksen autopolitiikkaa ja työsuhdeautoilua:

- yrityksen työsuhdeautojen lukumäärät ja käyttövoimat
- kilometrikorvauksia oman auton käytöstä saavien työntekijöiden lukumäärä ja vuosittaiset kilometrimäärät keskimäärin
- yrityksen autopolitiikka
  - autopolitiikkaan vaikuttavat tekijät
  - mahdolliset hinta- ja päästörajat sekä käyttövoimasuosituksot
  - yrityksen käyttämät muut ohjaukskeinot ja niiden toimivuus
- työsuhdeautojen määrän kehitys
- miten työsuhdeautoilua voitaisiin jatkossa ohjata ympäristöystävällisempään suuntaan?
- yrityksen taustatiedot (koko, toimipaikka, toiminta-alue)

## 2.5 Työntekijäkysely

Työntekijäkysely suunnattiin kaikille omaa tai työsuhdeautoa käyttäville yritysten työntekijöille. Yrityskyselyn saaneet yritykset välittivät kyselylinkkiä työntekijöilleen. Lisäksi kyselystä uutisoitiin Trafin netti-, Twitter- ja Facebook-sivuilla. Näin voitiin tavoittaa sekä työsuhdeautoilijoita että oman auton käytöstä kilometrikorvauksia saavia.

Työntekijäkyselyssä selvitettiin auton käyttöä ja valintaa sekä näkemyksiä autoilusta:

- Kokemus työsuhdeautoista (jakokysymys)
  - Nykyinen työsuhdeautoilija
    - Vapaa autoetu vai käyttöetu
    - Mitkä tekijät saivat päättämään autoetuun?
  - Ei autoetua: miksi ei? Ottaisiko, jos se olisi mahdollista?
- Oman ja työsuhdeauton valintaperusteet
- Näkemyksiä työsuhde- ja täyssähköautoista sekä autoilusta yleensä
- Kotitalouden autojen määrä, käyttövoimat ja päästöt
- Taustatiedot (mm. ajokilometrit, perhekoko, kulkutavat)

### 3 Haastateltujen ja kyselyiden vastaajien taustatiedot

#### 3.1 Haastatellut yritykset

Tutkimuksessa haastateltiin puhelimitse neljän pienen, kahden keskisuuren ja kahden suuren yrityksen edustaja. Haastatellut yritykset olivat Clearchannel, Crnet Oy, Flexolahti Oy, Joensuun tiedepuisto, Lyreco, Nokia, OP Ryhmä ja Otoplug. Yritykset kuuluvat Green Office-verkostoon ja edustavat seuraavia toimialoja: pakkausala, finanssiala, yrityskehittäminen ja toimitilavuokraus, ulkomainosmyynti, yritysjohtamisen konsultointi, tietoliikenne ja tukkukauppa. Haastatelluista yrityksistä vain keskisuurilla ja suurilla yrityksillä on kirjallinen autopoliittika. Alle 50 työntekijän pienillä yrityksillä työsuhdeautoista ja kilometrikorvauksista sovitaan työntekijäkohtaisesti. Raportissa näihin haastateltuihin yrityksiin viitataan sanoilla WWF:n Green Office -yritykset.

Lisäksi puhelimitse haastateltiin kolmea autoleasingyrityksen edustajaa yrityksistä Secto Automotive Oy, LeasePlan Finland Oy ja Järvileasing.

Vuonna 2007 perustetun Secto Automotive Oy:n painopistealueena on yrityksen perustamisesta lähtien ollut autoleasing palvelujen tarjoaminen pk-sektorille. Yritys toimii usealla paikkakunnalla (Turku, Jyväskylä, Tampere, Oulu) ja toiminta-alueena on koko Suomi. Haastatteluhetkellä yrityksellä oli 76 työntekijää ja noin 2 400 asiakasyritystä. Vuoden 2017 lopussa yritys liisasi kaikkiaan 6300 ajoneuvoa, joista noin 85 % oli pakettiautoja ja henkilöautoja. Liikevaihto oli noin 182 miljoonaa euroa vuonna 2017. Yrityksen ainoa yksityishenkilöille suunnattu palvelu on autojen realisointipiste Espoossa.

LeasePlan Finland Oy on osa maailman suurinta yritysautojen hallinnointi- ja rahoitusyhtiötä ja on toiminut Suomessa vuodesta 1997. Työntekijöitä oli haastatteluhetkellä 80 ja asiakasyrityksiä noin 700. Yritys toimii pääkaupunkiseudulta käsin toiminta-alueenaan koko Suomi. Suomessa yrityksen autokannassa on noin 16 000 henkilöautoa ja 6 000 pakettiautoa. Toiminta osana kansainvälistä yritystä mahdollistaa mm. hankintajärjestelmien kehittämisen ja laajat verkostot. Rahoitusyhtiönä LeasePlan Finland ei virallisesti raportoi liikevaihtoa vaan korkokatteen. Liikevaihdoksi käännettynä se oli 265 miljoonaa euroa 2017.

Järvileasing on vuonna 2016 perustettu yritys, jonka pääkonttori sijaitsee Porvoossa ja toimipisteet Turussa, Kuopiossa, Pietarsaassa sekä Oulussa. Toiminta-alueena on koko Suomi ja työntekijöitä oli haastatteluhetkellä 15. Yrityksellä on noin 150 tuotantoautoa ja 300 henkilöautoa, mutta tavoitteena on kasvattaa autokanta tuhaten vuoden 2018 loppuun mennessä ja avata uusia toimipisteitä eri puolille Suomea. Yritys tarjoaa perinteisempien leasingpalveluiden lisäksi myös yhteiskäyttöautoleasingpalveluita. Järvileasingin liikevaihto oli 12 miljoonaa euroa (2017) ja ennuste vuodelle 2018 on 20 miljoonaa euroa.

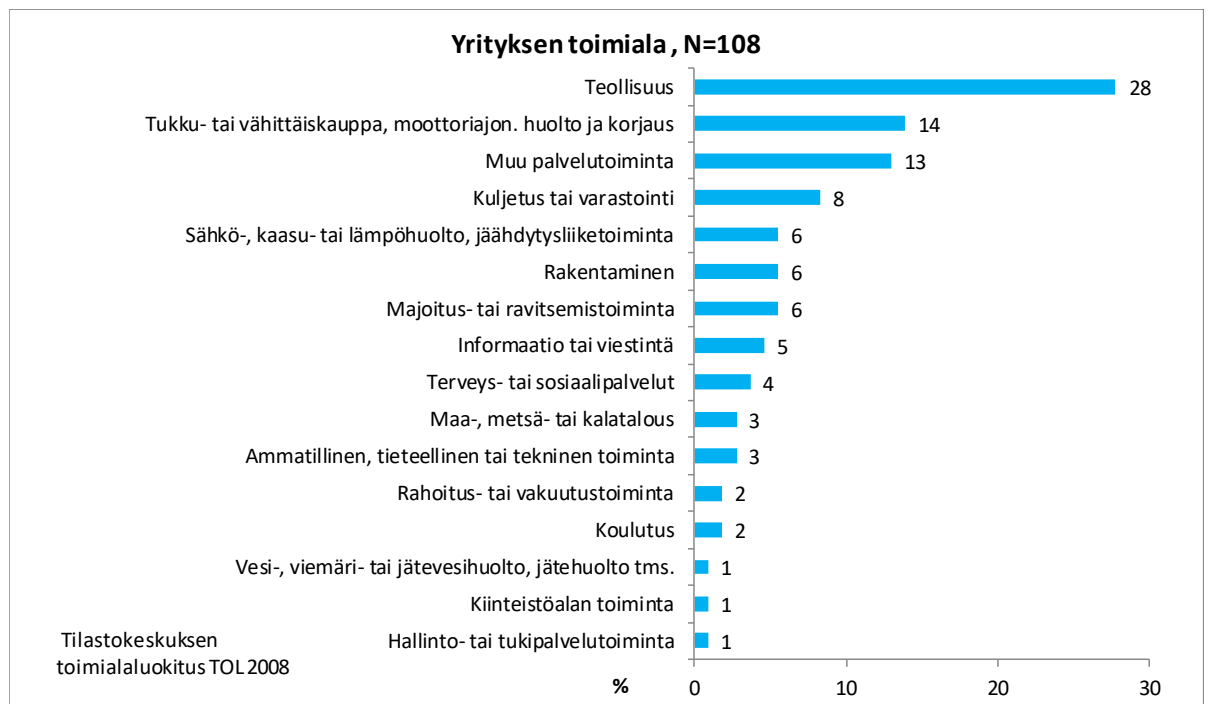
### 3.2 Yrityskyselyn vastaajat

Yrityskyselyyn saatiin 111 vastausta. Tämä oli vain 6,5 % niistä 1712 sähköposti-osoitteesta, joihin kyselyviesti lähetettiin. Etukäteen oli tiedossa, että kyselyjen kohderyhmien tavoittaminen on haasteellista. Yritysrekisterin osoitteista osa on virheellisiä ja vanhentuneita. Osa kyselyviesteistä voi ohjautua roskapostiksi ja osa hautautua yritysten sähköpostiviestitulvaan. Vastaanottaja voi olla kiireinen, lomalla tai hänelle ei kuulu yrityksen autopoliitikka.

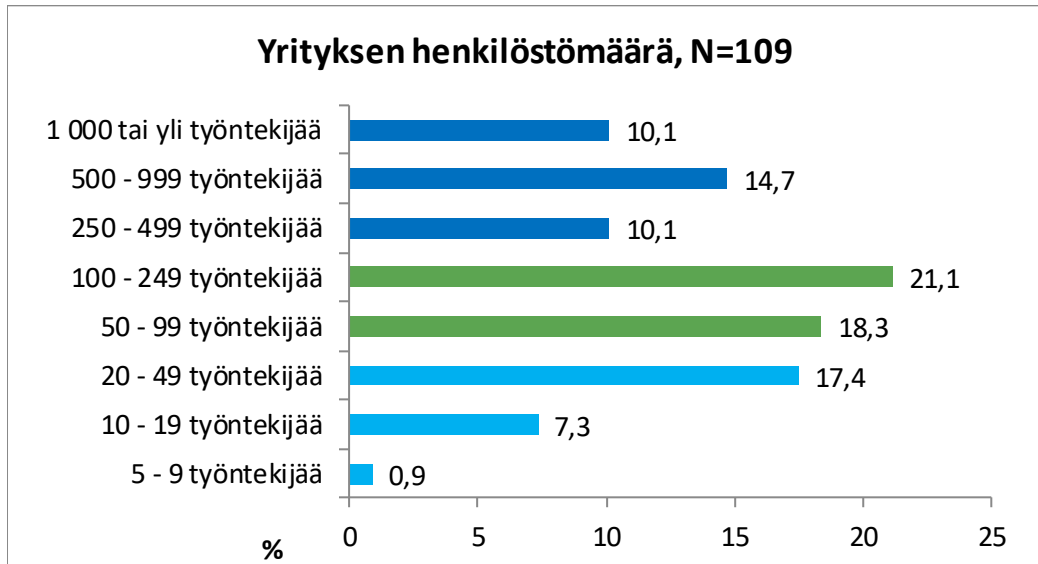
Vuonna 2011 työsuhdeautokyselyyn vastasi 106 yritystä. Osa vastanneista yrityksistä voi olla samoja, sillä molemmilla kerroilla kysely lähetettiin WWF:n Green Office -yrityksille. Tutkimusaineistoa ei pyrittykään saamaan edustavaksi, vaan mukaan haluttiin vastaajia, joilla oli tietoa ja kokemusta työsuhdeautoilusta ja ympäristöasioista.

Vastaajia saatiin laajasti eri toimialojen yrityksistä (kuva 2). Selvästi aktiivisimmin vastasivat teollisuusyritysten edustajat. Myös kauppa ja muu palvelutoiminta olivat hyvin edustettuina.

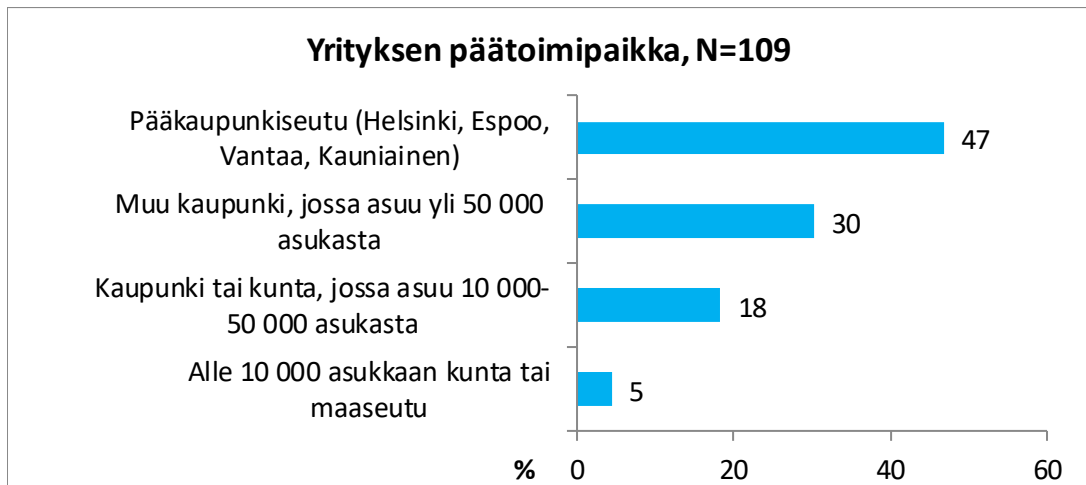
Tavoitteen mukaisesti vastaajiksi saatiin pieniä, keskisuuria ja suuria yrityksiä (kuva 3). Lähes puolet (47 %) yrityksistä sijaitsee pääkaupunkiseudulla (kuva 4), mutta valtaosan (61 %) toiminta-alueena on koko Suomi (kuva 5).



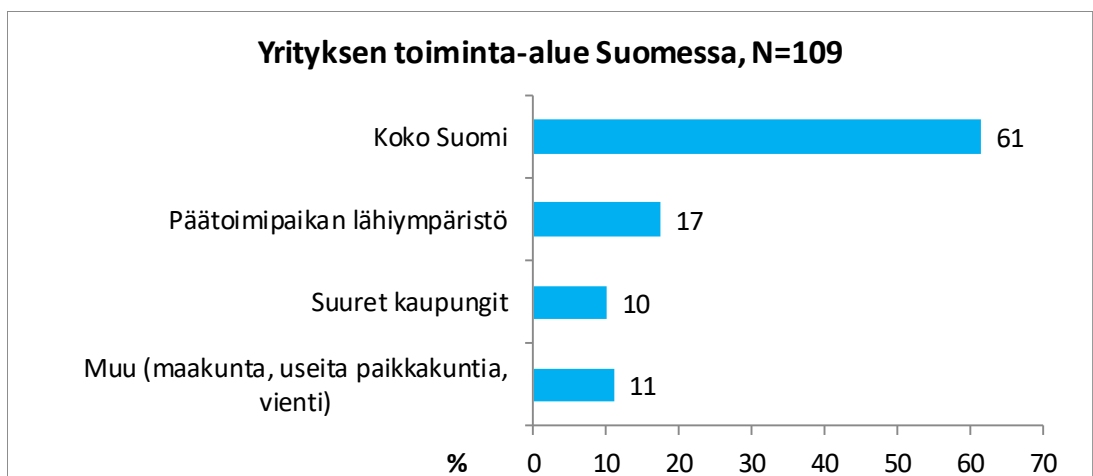
Kuva 2. Yrityksen toimiala



Kuva 3. Yrityksen henkilöstömäärä. Pienet yritykset vaaleansinisellä (26 %), keski-suuret vihreällä (39 %) ja suuret tumman sinisellä (35 %)



Kuva 4. Yrityksen päätoimipaikka



Kuva 5. Yrityksen toiminta-alue

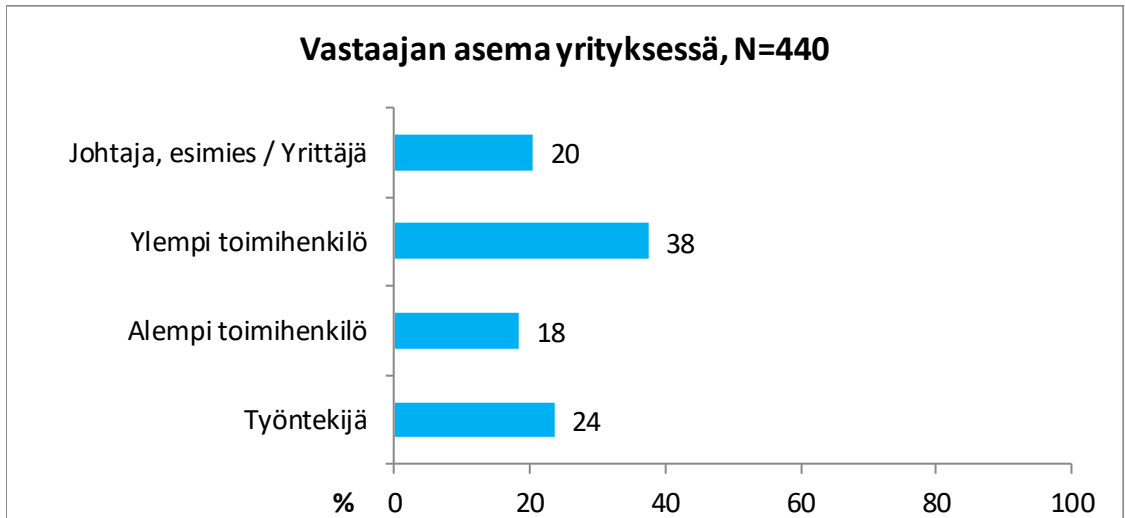


### 3.3 Työntekijäkyselyn vastaajat

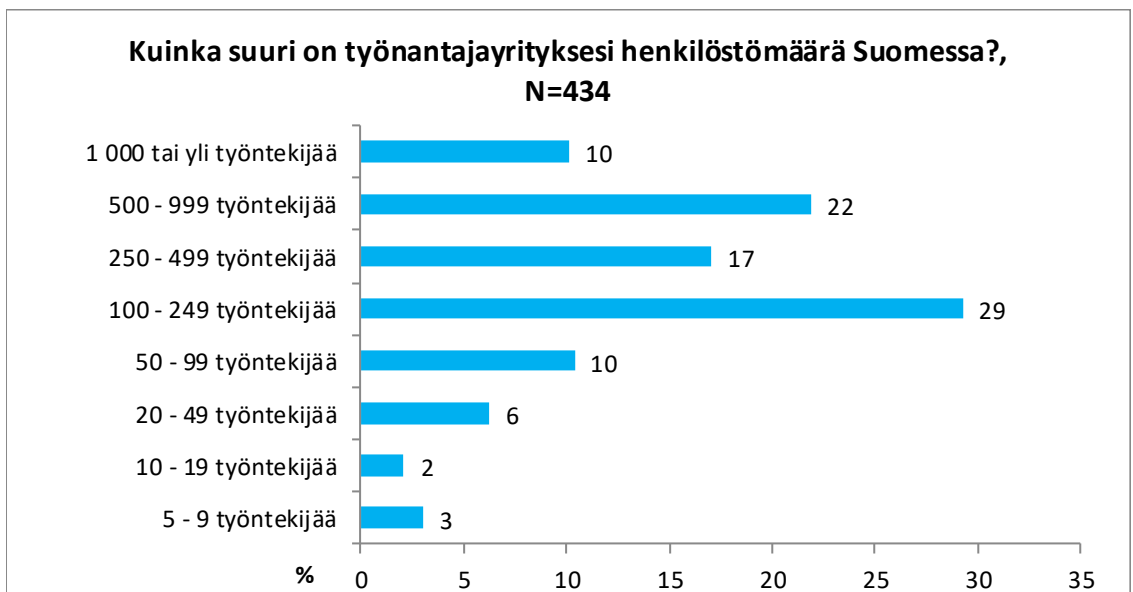
Työntekijäkyselyyn tuli 443 vastausta. Tämä oli selvästi enemmän kuin vuoden 2011 kyselyn 255 vastaajaa.

Vastaajista 64 % oli miehiä ja 36 % naisia. Epäsuhtaa selittää se, että yksityisellä sektorilla työskentelee enemmän miehiä kuin naisia (tilastokeskus [https://www.stat.fi/til/tyokay/2009/04/tyokay\\_2009\\_04\\_2011-11-28\\_kat\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/tyokay/2009/04/tyokay_2009_04_2011-11-28_kat_001_fi.html)), ja miehet ovat perinteisesti kiinnostuneempia autoista ja autoilusta kuin naiset. Vuoden 2011 kyselyssä miehiä oli 89 % vastaajista.

Vastaajista viidennes oli johtavassa asemassa (kuva 6) ja kymmenesosa kertoi olevansa päättämässä yrityksen autopoliitiikasta.



Kuva 6. Vastaajan asema yrityksessä

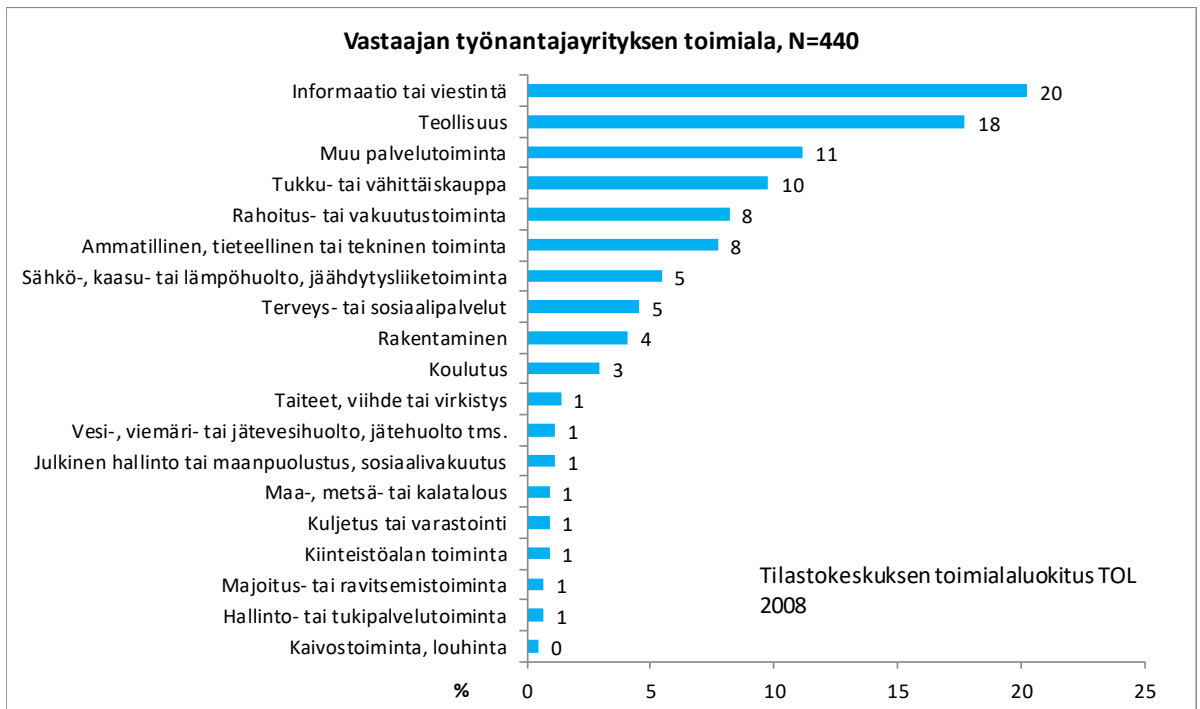


Kuva 7. Vastaajan työnantajayrityksen henkilöstömäärä Suomessa

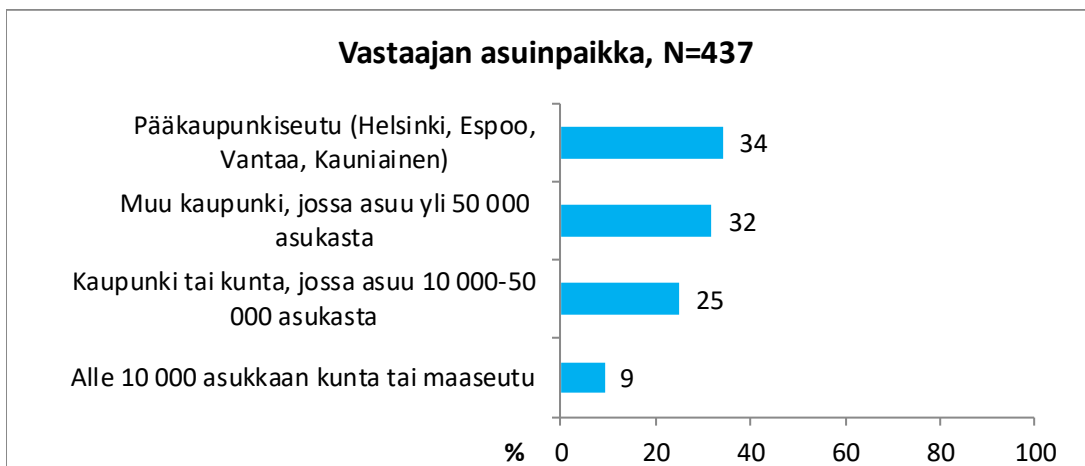
Vajaa puolet (49 %) vastaajista työskenteli suurissa yrityksissä (kuva 7). Vähiten edustajia (11 %) oli pienistä, alle 50 työntekijän yrityksistä. Vastaajia oli kaikilta toimialoilta, eniten informaation ja viestinnän sekä teollisuuden parista (kuva 8).

Vastaajien asuinpaikat jalkautuivat melko tasaisesti kolmeen pääryhmään: kolmannes oli pääkaupunkiseudulta, kolmannes yli 50 000 asukkaan kaupungista ja kolmannes alle 50 000 asukkaan kaupungista tai kunnasta (kuva 9).

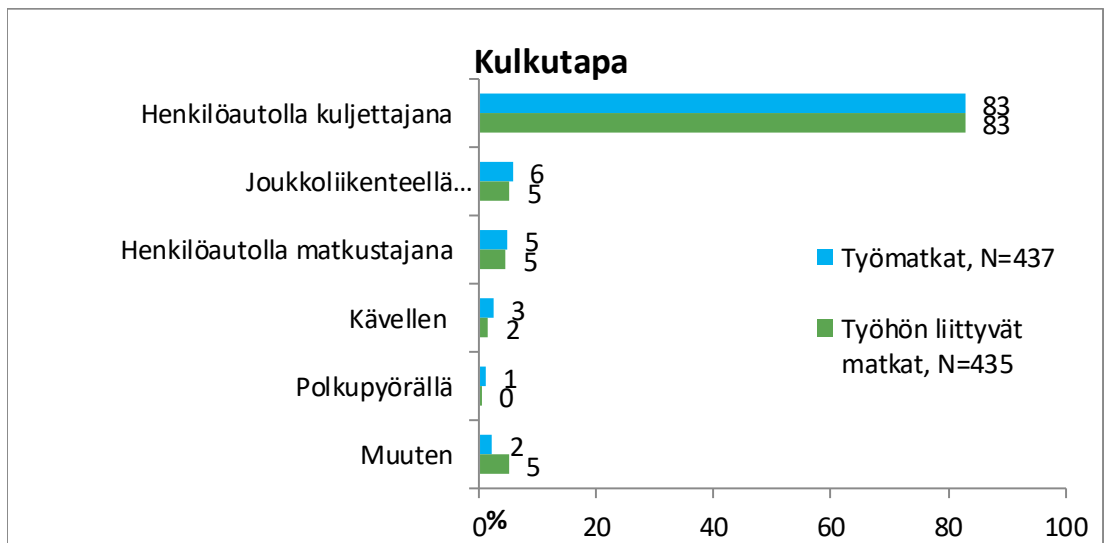
Sen sijaan kulkutapajakauma sekä työmatkoilla että työhön liittyvillä matkoilla oli voimakkaasti painottunut henkilöautoon (kuva 10). Kuusi vastaajaa kertoi työskentelevänsä kotona, joten työmatkoja ei ole. Työhön liittyvillä matkoilla muuna kulkutapana oli lentokone ja muutamilla lisäksi taksi.



Kuva 8. Vastaajan työnantajayrityksen toimiala



Kuva 9. Vastaajien asuinpaikka

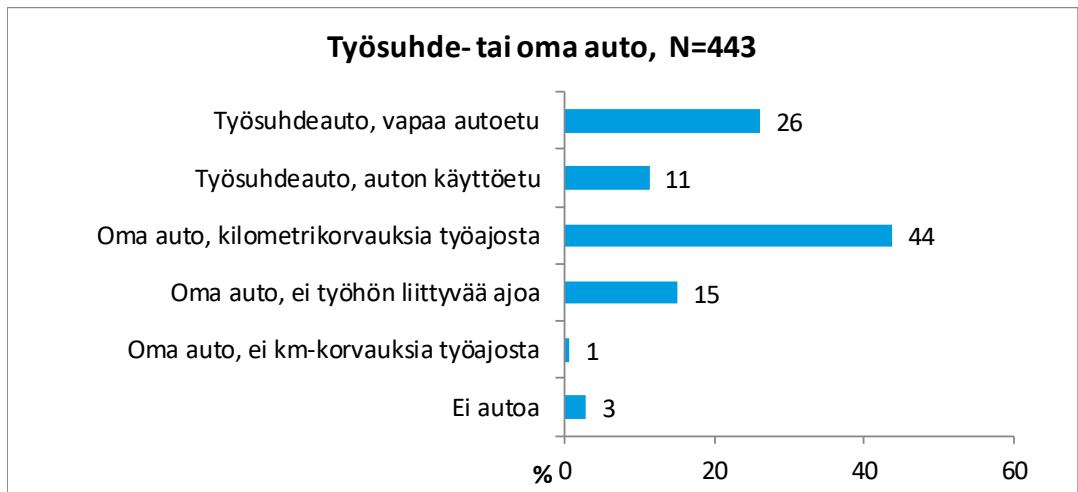


Kuva 10. Työmatkojen ja työhön liittyvien matkojen kulkutapa

Vastaajien kotitalouksissa lähes puolella (48 %) oli käytettävissä kaksi henkilöautoa, 38 % yksi ja 11 % kolme tai useampi auto. Vain 13 kotitaloudella (3 %) ei ollut henkilöautoa käytettävissään.

Työntekijäkyselyn vastaajista 37 % oli työsuhdeauto, 60 % ajoi omalla autolla ja 3 % kotitaloudessa ei ollut autoa käytettävissä (kuva 11). Työajoon liittyvissä vastauksissa oli kuitenkin sisäistä ristiriitaa, sillä vaikka 67 vastaajaa valitsi kyselyn alussa kohdan ”oma auto, ei työhön liittyvää ajoa”, myöhemmin heistä 39 ilmoitti ajokilometreistään 5-85 % kertyvän työajosta ja kuusi jopa yli 15 000 km työajoa vuodessa. Muu mikä -kohdassa yksi heistä kertoi, että ”työpaikalla on auto käytettävissä”. Ehkä tuossa joukossa on muitakin, jotka ajavat työajoa yrityksen henkilöautolla, muttei omallaan. Tämä selitys poistaisi vastausten sisäisen ristiriidan ja siksi se tuntuisi loogisemmalta kuin selitys, että he ovat ajokilometrien yhteydessä raportoineet työmatkojaan työajona, vaikka juuri aiemmin valitsivat kohdan ”ei työhön liittyvää ajoa”. Vain kolme vastaajaa kertoi ajavansa omalla autolla työajoa ilman kilometrikorvauksia. Koska analyysissä haluttiin erotella kilometrikorvauksia saavat oman auton käyttäjät omaksi ryhmäkseen, yhdistettiin nämä muut ryhmään ”oma auto, ei työajoa/kilometrikorvauksia”. Se sisältäneen myös niitä, jotka ajavat firman autolla työajoa. Tosin osa heistä sisältyy ryhmään ”oma auto, kilometrikorvauksia”, sillä yksi vastaaja kertoi, että työajoa ajetaan sitten omalla autolla kilometrikorvauksin, jos firman autot ovat kaikki käytössä.

Kyselyssä päädyttiin käyttämään termejä työhön liittyvä ajo tai työajo, sillä työasiamatkan ajateltiin olevan monille outo termi. Silti työmatkan ja työhön liittyvän matkan käsitteet olisi ollut hyvä selittää kyselyssä tarkemmin ko. kysymysten yhteydessä.



*Kuva 11. Työntekijäkyselyn vastaajien jakauma*

## 4 Työsuhdeautojen tilannekatsaus

### 4.1 Auto työsuhde-etuna

Työnantaja voi tarjota työntekijöilleen yhtenä työsuhde-etuna autoetua, jolloin työntekijä saa käyttää työnantajan omistamaa tai hallinnoimaa autoa. Verotuksessa verohallinnon määrittämä auton verotusarvo lisätään työntekijän saaman rahapalkan päälle. Työnantaja voi tarjota autoedun rahapalkan päälle tai osana palkkaa. Yleensä työntekijän rahapalkka on pienempi silloin, kun hänellä on autoetu, kuin jos hänellä ei ole autoetua. Joissakin työpaikoissa rahapalkka pienenee autoedun verotusarvon verran ja joissakin pienennys riippuu auton leasingkustannuksista. Autoetu on osa työntekijän ja työnantajan välistä sopimusta, johon voidaan sisällyttää erilaisia ehtoja. Rajoituksena voi olla esimerkiksi, että autoa saavat käyttää samassa taloudessa asuvat perheenjäsenet vapaa-ajallaan, mutta eivät omissa työajoissaan. (Vero.fi, Veronmaksajat.fi.)

Autoedun arvo on yleensä kiinteä kuukausikohtainen summa. Myös kilometrikoh- taista arvoa voi käyttää, mutta silloin yksityisajoista on pidettävä ajopäiväkirjaa, jonka perusteella kilometrit lasketaan. Autoedun arvoon vaikuttavat auton hankinta- hinta, käyttöönottovuosi sekä lisävarusteet. Hankintahinta sisältää auton hintaan li- sittävän autoveron, jonka määrä vaihtelee auton hiilidioksidipäästön mukaan 2,7-50 %. Kaavamaisesti laskettuun autoedun arvoon voidaan tehdä muutoksia esimerkiksi silloin, jos työajoja on ollut kalenterivuoden aikana yli 30 000 km tai ajopäiväkirja- merkintöihin perustuvat yksityisajot ovat vähäisiä. (Vero.fi)

Verotuksessa autoedun kuukausikohtainen käyttökustannusten arvo lasketaan olet- taen, että yksityisajoja on 1 500 kilometriä kuukaudessa, eli 18 000 kilometriä vuo- dessa. Tämän ylittäväältä yksityisajolta kertyy verotettavaa tuloa. (Vero.fi) Autoedun verotusarvoon vaikuttaa käytössä olevan auton ikä. Ikäryhmään A kuuluvat alle 3- vuotta vanhat autot, ikäryhmään B 4-6 vuotta vanhat autot ja ikäryhmään C yli 6- vuotta vanhat autot. (Veronmaksajat.fi)

Vapaassa autoedussa työnantaja maksaa kaikki autoon liittyvät kustannukset eli kaikki käyttökulut, vakuutukset ja mahdolliset korjauskulut pääomakustannuksen lisäksi. Auton käyttöedussa palkansaaja maksaa itse ainakin auton käyttövoimakulut (polttoainekulut). Muiden kulujen maksuista työnantaja ja työntekijä voivat sopia. Käyttöetuautolla tehdyistä työhön liittyvistä matkoista työntekijälle voidaan korvata hänen maksamansa polttoainekulut. Käyttöedun verottoman kilometrikorvauksen enimmäismäärä oli vuonna 2017 10 snt/km. Jos kustannuksia ei korvata, kulut voi vähentää tulonhankkimiskuluina. (Vero.fi, Veronmaksajat.fi.)

Yritys voi määrittää autopolitiikassaan työsuhdeautokäytännöt, kuten esimerkiksi auton hinta- ja CO<sub>2</sub>-päästörajat, käyttövoimarajoitteet ja -kannustimet tai käyttöra- joitteet. Asetetut rajoitteet ja kannustimet vaikuttavat osaltaan työntekijän päätök- seen valita autoetu, jos hänellä on siihen mahdollisuus.

Työnantaja voi tarjota työntekijälleen luontoisetuauton vaihtoehtona myös yhteiskäyttöautoa. Tällöin työnantaja maksaa yhteiskäyttöautoja tarjoavalle yritykselle joko kuukausisumman yhteiskäyttöautojen käyttöoikeudesta tai korvauksen autojen käytön mukaan. Yhteiskäyttö- autoille on tyypillistä, että työntekijällä ei ole koko aikaa käytettävissä sama auto. Työnanta- jan työntekijälle tarjoama yhteiskäyttöauto ei ole autoetu, vaan muu luontoisetu (Vero.fi.). Työntekijöillä voi olla käytettävissä työhön liittyvillä matkoilla myös yrityksen omistamia

tai hallinnassa olevia leasingautoja (yritysautot), joiden käytöstä työhön liittyvillä matkoilla ei muodostu luontoisetua.

## 4.2 Yritysten leasingpalvelut

Suomessa toimivat isot yritykset hankkivat työsuhdeautonsa pääosin leasingpalveluina. Haastateltujen leasingyritysten edustajien mukaan myös pienet ja keskisuuret yritykset, jotka ovat perinteisesti omistaneet itse ajoneuvonsa, ovat vähitellen siirtymässä leasingpalveluiden piiriin.

Suomessa toimii useita kotimaisia ja kansainvälisiä autoleasingyrityksiä, jotka tarjoavat asiakasyritysten tarpeisiin monipuolisesti erilaisia rahoitus- ja palvelupaketteja aina perinteisestä huoltoleasingista rahoitusleasingiin, lyhytaikaiseen leasingiin ja asiakasyrityksen omistusautojen hallinnointiin. Suosituin haastateltujen autoleasingyritysten tarjoama palvelu on yrityksen tarpeisiin räätälöitävä avoin huoltoleasing, jossa yrityksen jokaisen ajoneuvon vuokra määräytyy yksilöllisesti käyttötarpeiden mukaan ja yritys maksaa vain toteutuneesta arvosta alenemasta ja huolloista. Avoin huoltoleasing on perinteistä huoltoleasingia joustavampi. Perinteisessä rahoitusleasingissa rahoitusyhtiö omistaa autot ja vuokraa ne asiakkaalle, joka huolehtii itse autojen ylläpidosta, ja vastuu auton jäännös- eli jälleenmyyntiarvosta jää asiakasyritykselle. Osa autoleasingyrityksistä tarjoaa perinteisen rahoitusleasingpalvelun lisäksi myös mahdollisuutta joustavasti yhdistää palveluun esimerkiksi huollot, korjaukset ja pesut. Keskimääräinen leasingsopimusaika on 3-4 vuotta. Sopimuksen kesto ja ajomäärät pyritään optimoimaan niin, että huolto- ja korjausmäärät sekä jälleenmyyntiarvo ovat mahdollisimman hyvin ennakoitavissa.

Leasingpalveluita ostavien yritysten työsuhdeautojen määrä voi vaihdella muutamasta autosta tuhansiin autoihin. Erilaiset yritykset tarvitsevat erilaisia leasingpalveluja ja edellyttävät siten monipuolista palvelutarjontaa. Osa yrityksistä omistaa itse autonsa, mutta ostaa autoleasingyritykseltä autokannan hallinnollisen työn. Toisessa ääripäässä taas yritykset ulkoistavat työsuhdeautojen rahoituksen. Esimerkiksi kolmella haastatellulla autoleasingyrityksellä on hieman erilaiset painopistealueet: yksi keskittyy tarjoamaan monipuolisesti palveluja pk-sektorin tarpeisiin, toinen pyrkii toimimaan paikallisesti eri puolilla Suomea ja ”puhumaan samaa murretta asiakkaiden kanssa”, kun taas kolmas toimii pääkaupunkiseudulta käsin osana kansainvälistä yritystä, mikä mahdollistaa suuret volyymit, kansainvälisen hankintajärjestelmän ja laajat kumppanisuhteet kaikkiin alan tarjoajiin Suomessa.

Varsinkin suurimmat leasingyritykset tarjoavat asiakasyrityksilleen konsultointipalveluita, kuten apua autopolitiikan laatimiseen tai kehittämiseen ja tietoa päätöksenteon tueksi. Automerkkejä ja -malleja sekä autoluokkia on niin lukuisia, että asiakasyrityksen on työlästä perehtyä niihin. Uudet käyttövoimat tuovat yhä lisää vaihtoehtoja. Leasingyritysten tarjoamat tiedot ja esikarsinnat helpottavat vertailua. Osa haastatelluista asiakasyrityksistä kertoi päivittävänsä autopolitiikkaansa yhteistyössä autoleasingyrityksen kanssa.

Tulevaisuuden trendeinä leasingyritykset mainitsivat, että jatkossa voi olla useampi käyttäjä yhtä liisattua autoa kohden (yhteiskäyttöautoleasing) ja Liikenne palveluna-konsepti (MaaS) sekä pk-yritysten osuus leasingpalveluiden asiakkaina tulee kasvamaan. Yritysten siirtyminen leasingiin tuo niiden käyttöön uudempaa kalustoa, joka samalla uudistaa autokantaa ja pääsääntöisesti vähentää päästöjä.

Yrityksen leasingautoille voidaan saada suurempi käyttöaste jälleenvuokraamalla niitä työntekijöille yhteiskäyttöautoina esimerkiksi auton verotusarvon (esim. 300e/kk) mukaisella vuorokausihinnalla (10 e/vrk) tai määrittämällä hinta ajetuille kilometreille. Esimerkiksi Järvileasing on vuoden 2018 alusta tehnyt yhteistyötä jälleenvuokrattavien yhteiskäyttöautojen vuokrauspalvelu Autonapin kanssa. Autonappi-sovelluksen avulla yrityksen leasingauto on helposti työntekijöiden varattavissa ympärivuorokautisesti ja yritys saa tiedot auton ajoista. Yhteiskäyttöautoleasing on uutta hyvää henkilöstöpolitiikkaa, joka on kannattavaa sekä ympäristölle että yritykselle.

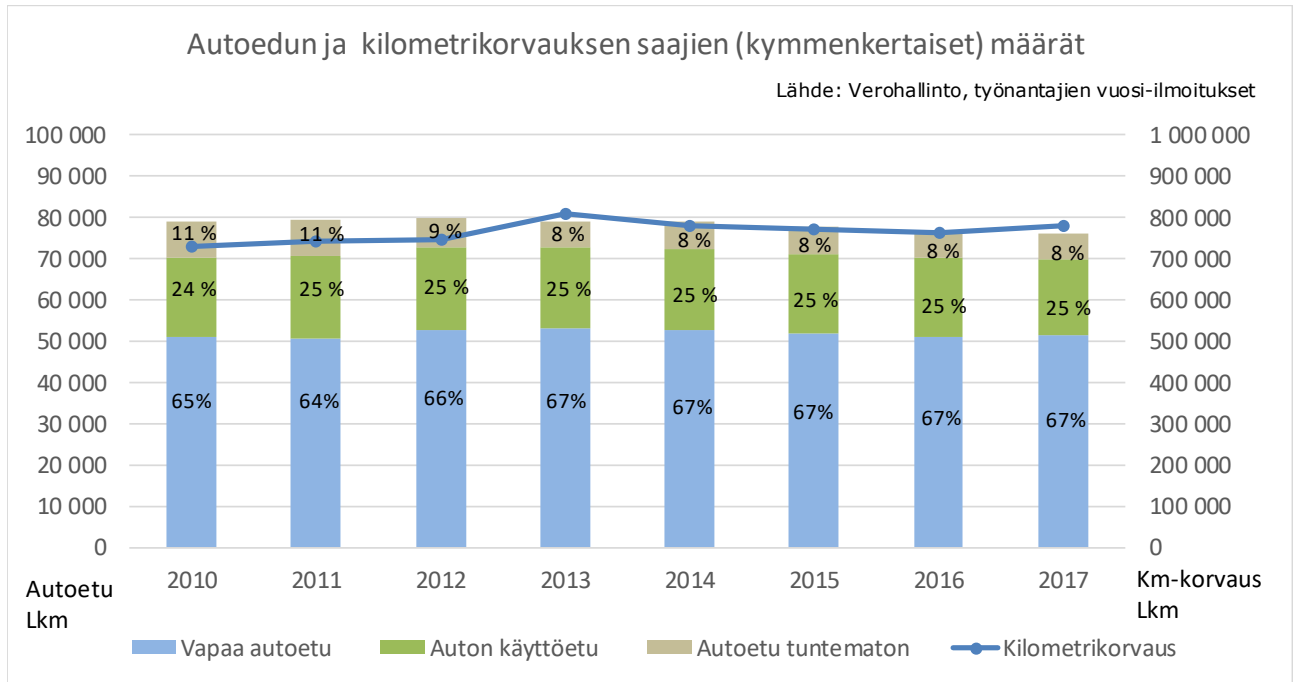
### 4.3 Työsuhdeautojen määrä Suomessa

Työsuhdeautoedun saajia on Suomessa ollut 2010-luvulla vajaat 80 000 (kuva 12). Edun saajista noin kaksi kolmasosaa on vapaan autoedun saajia ja noin neljänneksellä oli työsuhdeauto käyttöetuna. Lisäksi verohallinnon tilastoissa vajaa kymmenesosalla autoedun laatu on tuntematon. Autoedun saajien määrä on 2010-luvulla hivenen vähentynyt (n. 3 000 vähemmän), kun taas kuvassa 13 esitetty edun arvo on hivenen kasvanut (33 milj. euroa). (Verohallinto 2018, työnantajien vuosi-ilmoitukset.)

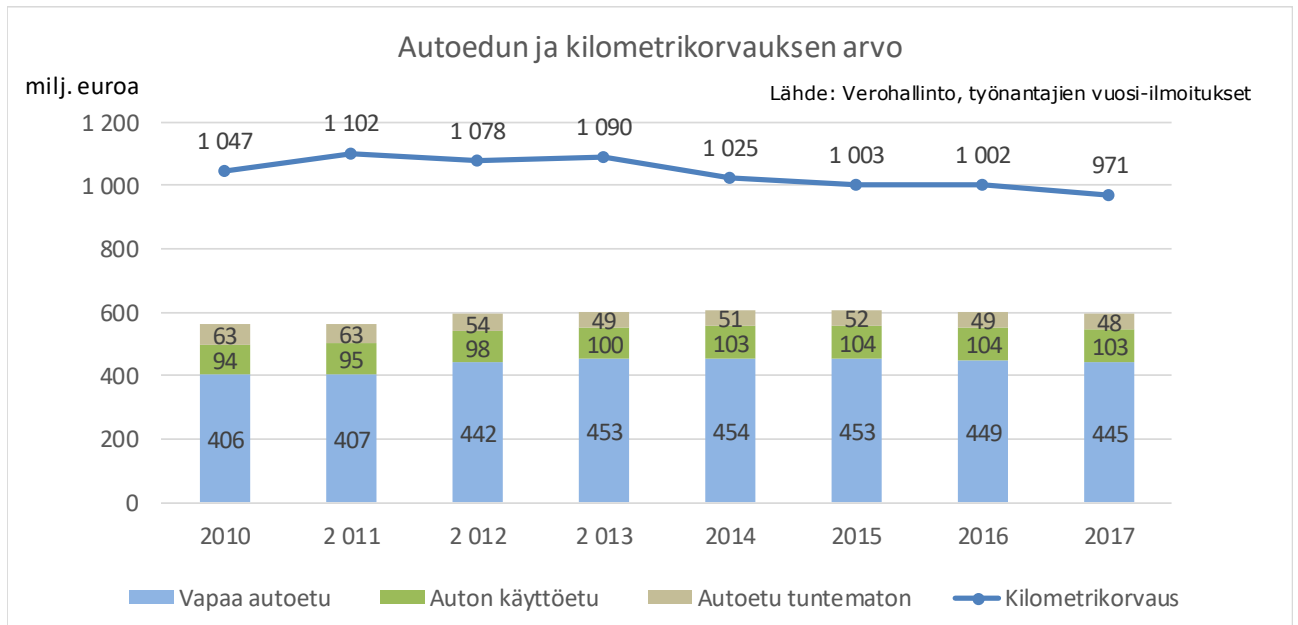
Kilometrikorvausten saajia on kymmenkertainen määrä autoedun saajiin verrattuna. Kilometrikorvausten arvo on kuitenkin vain vajaa kaksinkertainen eli henkeä kohti työsuhdeautoedun arvo on huomattavasti suurempi kuin kilometrikorvausten. Autoetu- ja kilometrikorvaustietojen vertailua tosin sekoittaa se, että verohallinnon kilometrikorvaustiedoista ei voi erotella omalla autolla ja käyttöetuautolla ajettujen työhön liittyvien ajojen kilometrikorvauksia. Siten kilometrikorvausten saajien joukossa on myös auton käyttöetua saavia.

Työsuhdeautoista ei ole saatavilla muita tilastotietoja kuin työntajien vuosi-ilmoituksissa Verohallinnolle antamat tiedot työsuhdeautoedun määrästä ja arvoista. Trafín ajoneuvorekisterin tieto työsuhdeautoista on varsin puutteellinen. Työsuhdeautot tilastoidaan yritysten rekisteröiminä autoina, joita ovat myös yritysten tuotannolliset henkilöautot ja muut työntekijöiden yhteisessä käytössä olevat henkilöautot. Työsuhdeautotieto perustuu omistajan tai haltijan ilmoitukseen ja puuttuu siis useimmilta tapauksilta. Ajoneuvorekisterissä noin 7 000 ajoneuvoa on merkitty työsuhdeautoksi, kun veroviraston tietojen mukaan autoedun saajia on kymmenkertainen määrä tähän verrattuna.

Koska työsuhdeautoja ei tilastoida erikseen, tarkastellaan seuraavassa ensirekisteröityjen henkilöautojen tietoja, sillä ne ovat lähinnä työsuhdeautoja, jotka ovat yleensä uusia. Suomessa ensirekisteröitiin kaikkiaan 118 583 henkilöautoa vuonna 2017 (Trafín Liikennefakta 1.8.2018). Työsuhdeautojen osuudesta näistä on esitetty erilaisia arvioita. Uusimmassa arviossa ”työsuhdeautojen osuus Suomessa vuosittain ensirekisteröitävistä autoista on noin kolmannes” (Kauppalehti 2018). Aiemmassa työsuhdeautotutkimuksessa (Motiva Oy & Shop’In Research Oy 2011) taas kerrottiin, että ”uusista myydyistä autoista noin joka viides on työsuhdeauto”. Autoalan tiedotuskeskuksen laskelmien mukaan vuonna 1998 ”myydyistä henkilöautoista 40 prosenttia meni työsuhdekäyttöön” (Helsingin Sanomat 1999).



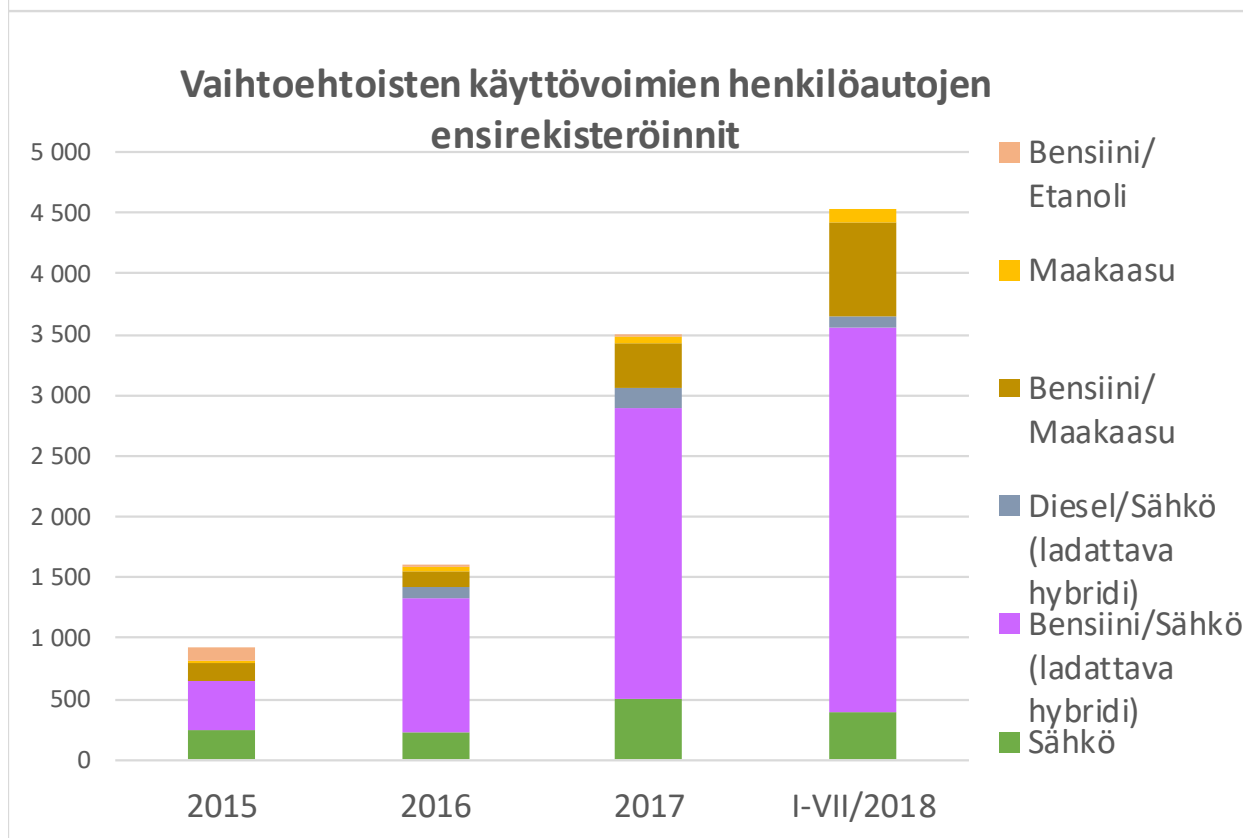
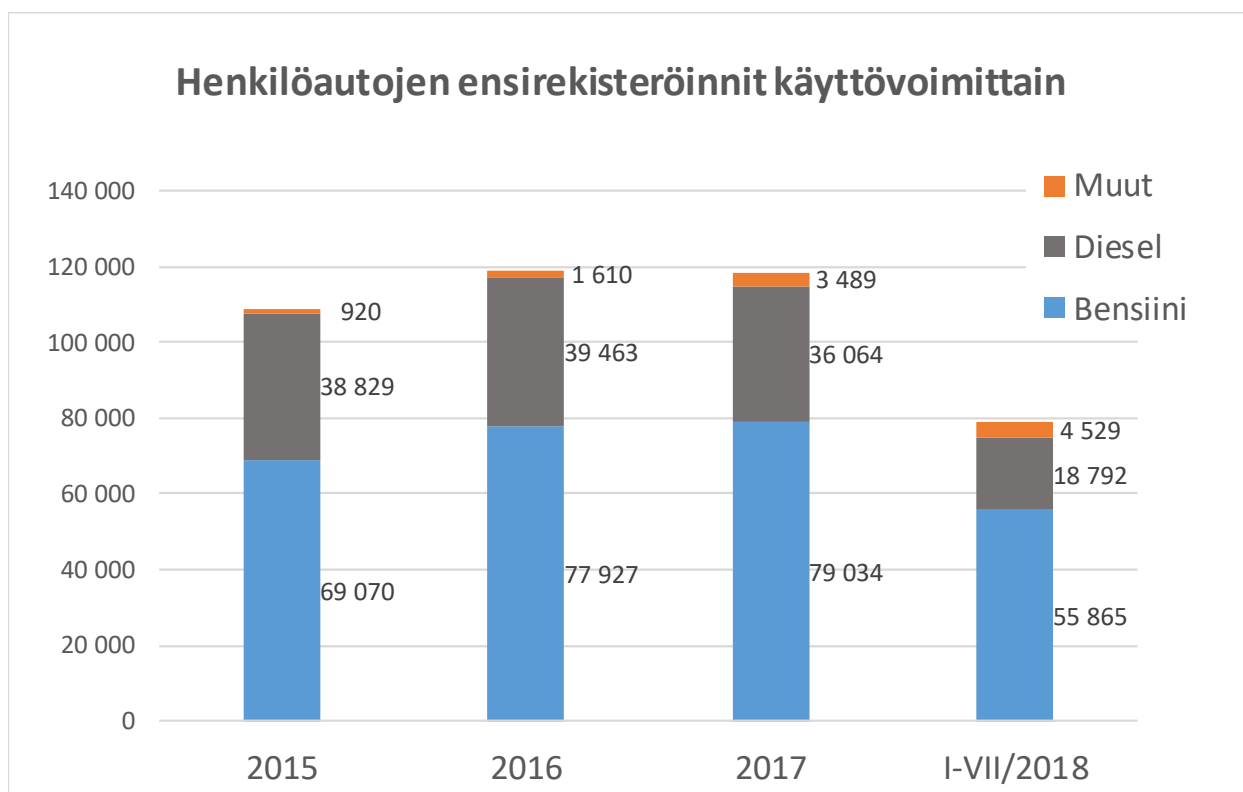
Kuva 12. Autoedun ja kilometrikorvauksen saajien määrät vuosina 2010-2017, lähteenä Verohallinnon työnantajien vuosi-ilmoitukset



Kuva 13. Autoedun ja kilometrikorvauksen arvo vuosina 2010-2017, lähteenä Verohallinnon työnantajien vuosi-ilmoitukset

Ensirekisteröidyissä henkilöautoissa muiden kuin bensiini- ja dieselautojen osuus on viime vuosin kasvanut (kuva 14). Tämän vuoden alkupuoliskolla vaihtoehtoisten käyttövoimien autoja on jo ostettu enemmän kuin koko viime vuonna. Vaihtoehtoisten käyttövoimien autoissa eniten on kasvanut ladattavien hybridien määrä. Sama trendi on nähtävissä myös liikennekäytössä olevissa vaihtoehtoisten käyttövoimien henkilöautoissa (kuva 15).

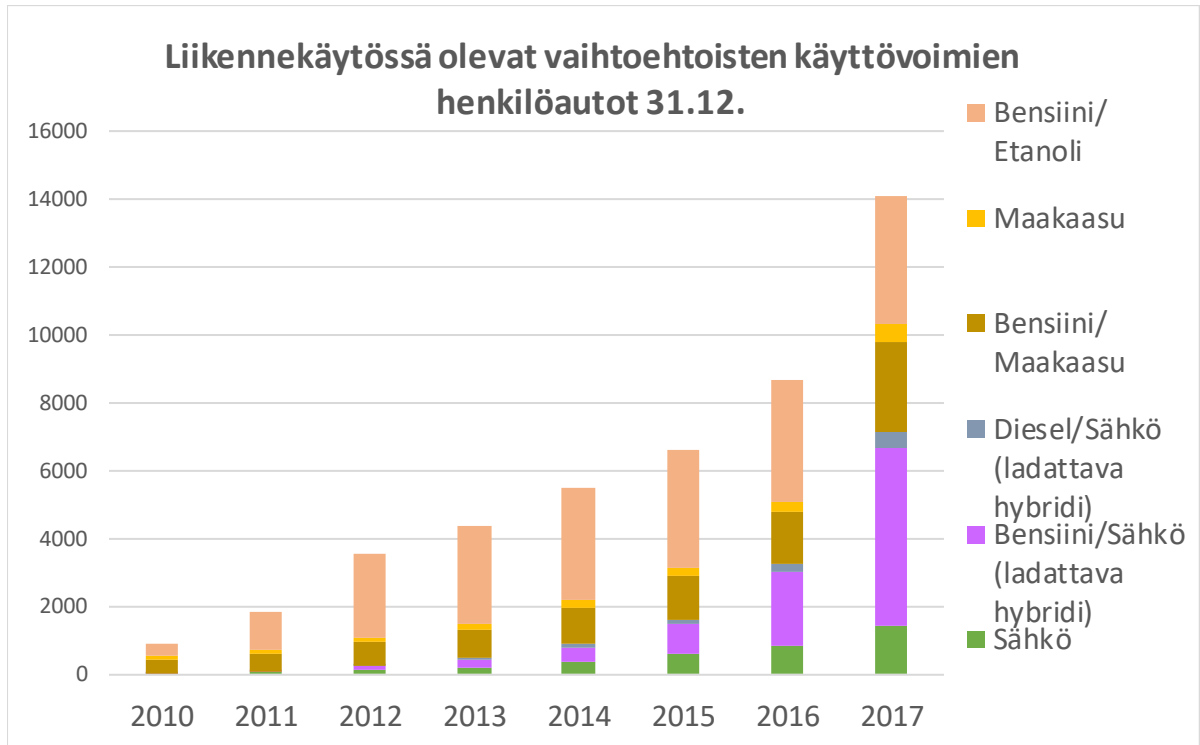




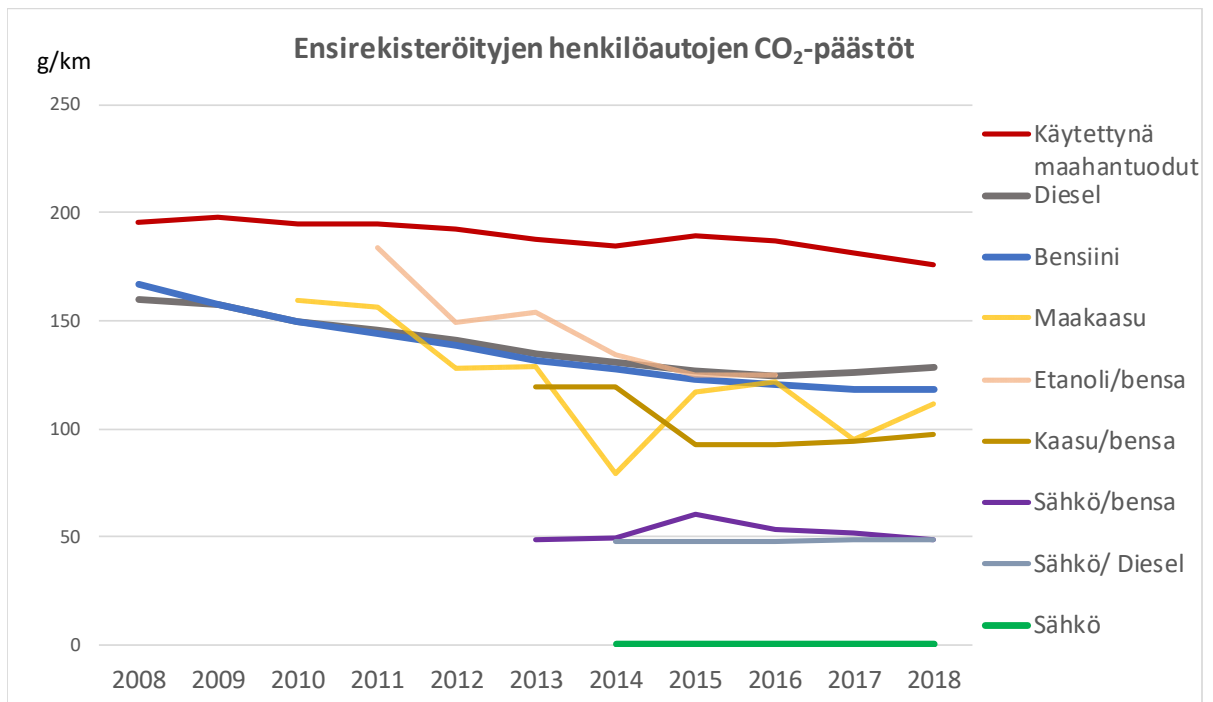
Kuva 14. Ensirekisteröidyt henkilöautot käyttövoimittain sekä vaihtoehtoiset käyttövoimat tarkemmin alakuvassa vuosina 2015-2017 sekä I-VII/2018, lähde Trafi

Uusien bensiini- ja dieselautojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet tekniikan kehittymisen myötä, mutta ne ovat suuremmat kuin kaasuautoissa ja selvästi suurem-

mat kuin ladattavissa hybrideissä ja täyssähköautoissa (kuva 16). Käytettynä maahantuotujen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat selvästi suurempia kuin ensirekisteröityjen uusien henkilöautojen.



Kuva 15. Liikennekäytössä olevat vaihtoehtoisten käyttövoimien henkilöautot vuosina 2010-2017, lähdeTrafi

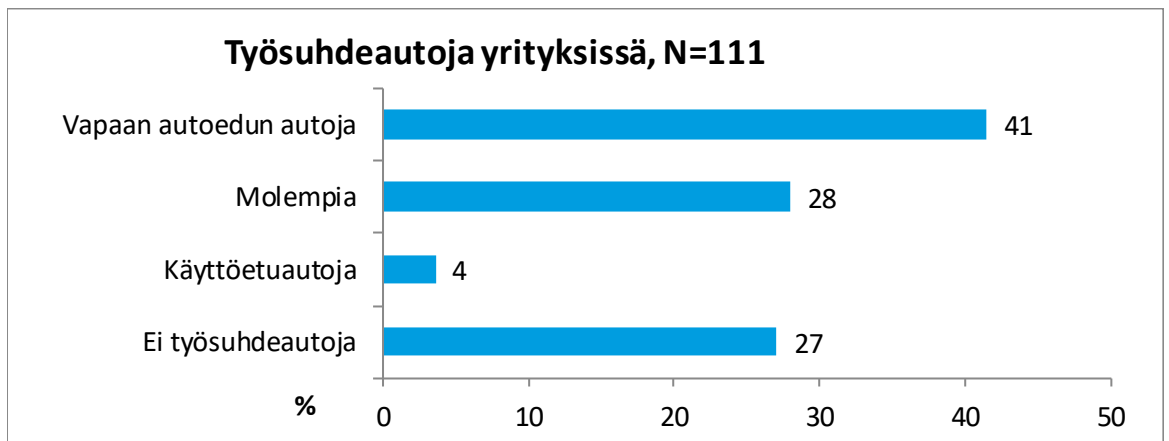


Kuva 16. Ensirekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt vuosina 2008-2018, lähde Trafi

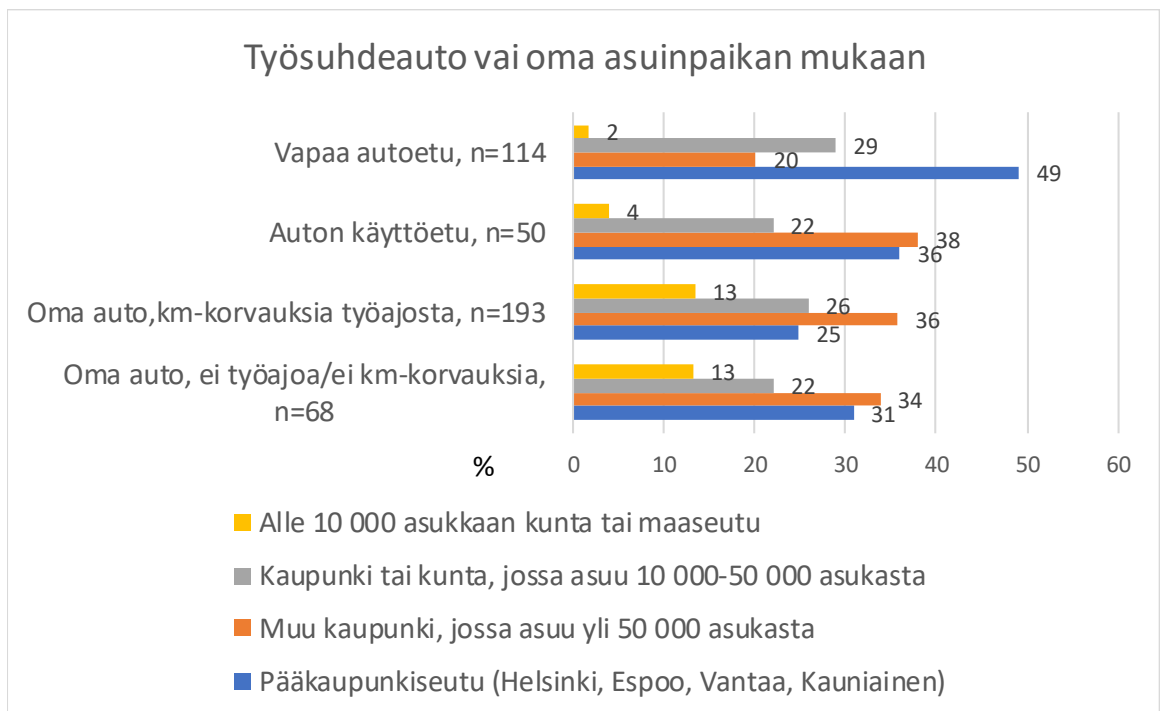
## 5 Työsuhdeautot ja työajot omalla autolla

### 5.1 Työsuhdeautojen määrät kyselyissä

Yrityskyselyssä vapaan autoedun autoja oli 77 ja käyttöetuautoja 35 yrityksessä, joista 31 yrityksessä oli molempia. Pääosassa yrityksiä oli siis vain vapaan autoedun autoja ja pelkkiä käyttöetuautoja oli neljässä yrityksessä (kuva 17). Yrityskyselyn 81 vastaajayrityksessä oli yhteensä 2 185 työsuhdeautoa, joista 83 % vapaan autoedun ja 17 % käyttöetuautoja (liite 3). Työntekijäkyselyssä 166 vastaajalla oli työsuhdeauto. Niistä 70 % oli vapaan autoedun ja 30 % käyttöetuautoja (liite 3). Työntekijäkyselyssä autoetujen jakauma oli lähempänä verohallinnon tilastoa, jossa vastaavat luvut viime vuodelta ovat 73 % ja 27 % (liite 3). Käyttöetuautoja oli nyt vähemmän kuin vuoden 2011 työsuhdeautotutkimuksessa, jossa käyttöetu oli kolmanneksella. Vapaan autoedun saajista puolet (49 %) asui pääkaupunkiseudulla (kuva 18). Alle 10 000 asukkaan kunnissa ajettiin pääosin omalla autolla.



Kuva 17. Autoetujen jakauma vastaajayrityksissä



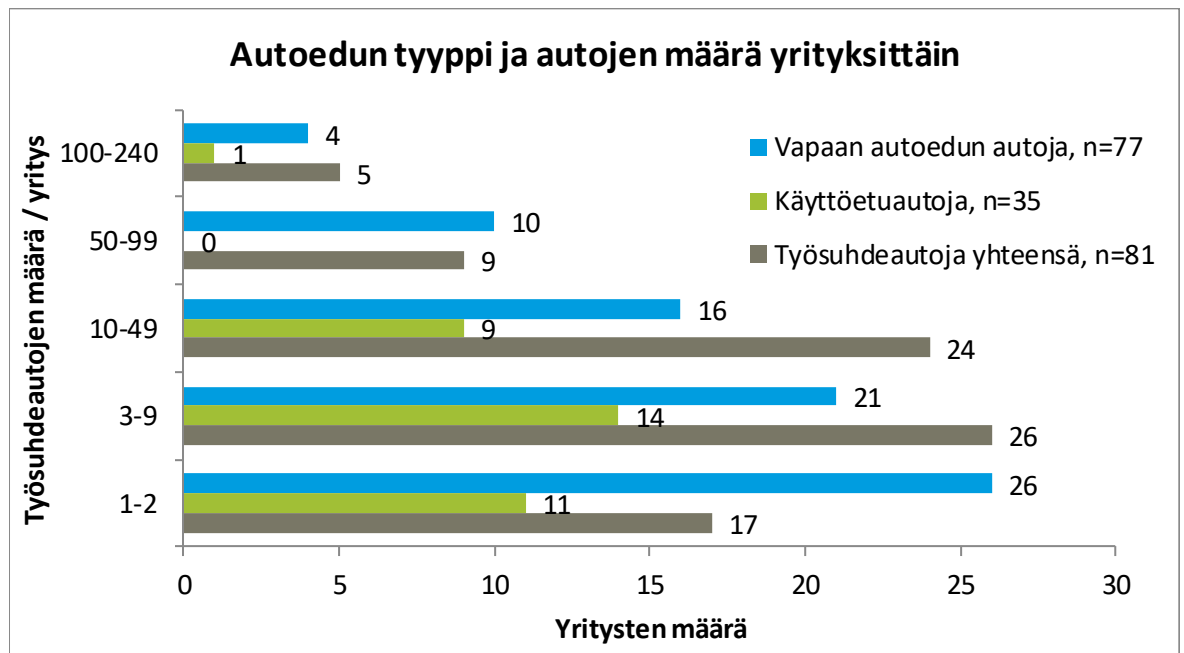
Kuva 18. Autoetujen jakauma asuinpaikan mukaan

Työntekijäkyselyssä valtaosalla niistä, jotka ovat päättämässä yrityksen autopoliitikasta tai yleensä johto-/esimiesasemassa on itsellään vapaa autoetu (liite 3). Vapaa autoetu oli selvästi suosituin erityisesti tukku- ja vähittäiskaupan alalla ja siellä työsuhdeauto valitaan jatkossakin erittäin todennäköisesti. Miehillä on enemmän työsuhdeautoja yleensäkin ja varsinkin vapaan autoedun autoja.

Seitsemän yritystä ei vastannut työsuhdeautojen määrää koskevaan kysymykseen, mutta ainakin kolme niistä kertoi autopoliitikastaan hinta-, päästö- ja merkkirajoi-  
neen sekä mainitsi, että autoa työssään paljon tarvitsevan edellytetään ottavan työsuhdeauton. Yrityksistä 23 vastasi, ettei niillä ole yhtään työsuhdeautoja. Silti kuu-  
della näistä oli autopoliitiikka, jossa ainakin parissa yrityksessä on kirjattu, ettei työsuhdeautoja käytetä. Kolmessa yrityksessä käytetään talon autoja työhön liittyvään  
ajoon. Yhteensä työsuhdeautoja ei ollut tai niiden määrää ei kertonut 27 prosenttia yrityskyselyn vastaajayrityksistä. Nämä 30 yritystä olivat eri kokoisia ja eri kokoi-  
silla paikkakunnilla toimivia pääosin muun kuin teollisuuden ja kaupan alan yrityk-  
siä. Valtaosa (70 %) niistä maksoi työntekijöilleen kilometrikorvauksia oman auton  
käytöstä työajossa.

Yrityksen työsuhdeautojen määrä kasvoi luonnollisestikin yrityksen henkilöstömää-  
rän kanssa (liite 3). Enimmillään yhdessä yrityksessä oli vapaan autoedun autoja 240  
(kuva 19). Käyttöetuautoja oli pääosin alle 30 yhtiä yritystä kohden. Vapaan au-  
toedun autoja oli erityisesti liikevaihdoltaan isoissa yrityksissä, jotka toimivat pää-  
kaupunkiseudulta käsin koko maassa ja joilla oli kirjallinen autopoliitiikka.

Työsuhdeautojen määrä oli tilastollisesti erittäin merkitsevästi yhteydessä yrityksen  
henkilöstömäärän lisäksi toimialan ja autopoliitiikan kanssa (liite 3). Teollisuuden ja  
kaupan alan yrityksillä oli enemmän erityisesti vapaan autoedun työsuhdeautoja kuin  
muilla toimialoilla ja varsinkaan muulla palvelutoiminnalla. Mitä enemmän yrityk-  
sellä oli työsuhdeautoja, sitä varmemmin sillä oli myös hyväksytty, kirjallinen auto-  
politiikka.



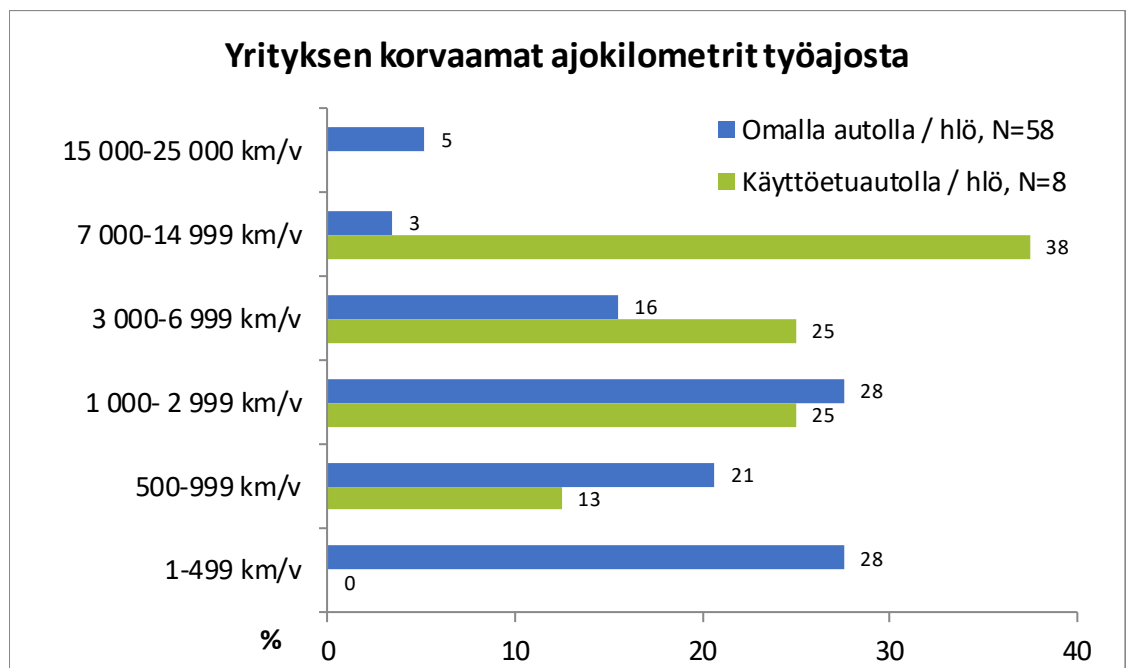
Kuva 19. Työsuhdeautojen määrä yrityksittäin

Yli puolet (55 %) yrityskyselyyn vastanneista arvioi yrityksen työsuhdeautojen määrän pysyneen ennallaan viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana (liite 3). Neljännes (25 %) mainitsi määrän vähentyneen ja vajaa viidennes (19 %) kasvaneen. Vastaukset kuvastavat hyvin verohallinnon tilastotietoja työsuhdeautojen määrästä (kuva 12). Yrityksen työsuhdeautojen määrän arveltiin pysyvän ennallaan myös tulevaisuudessa (83 %).

Jo vuonna 2010 Talouselämä-lehden haastatteleva Deloittehenkilöstöjohtaja Leena Nyström arveli: ”Autoedun merkitys on vähän vähentynyt. Se nousee rekrytointikeskustelussa harvemmin esiin kuin ennen.” Hän uskoo auton myös menettäneen arvoaan statussymbolina. (Talouselämä 2010)

## 5.2 Kilometrikorvausta saavat kyselyissä

Kahdeksan 38:sta yrityksestä kertoi maksaneensa yhteensä 96 työntekijälleen kilometrikorvauksia käyttöetuautolla tehdyistä työhön liittyvästä ajoista. Korvatut kilometrimäärät vaihtelivat viime vuonna 500 – 11 200 km/henkilö keskiarvon ollessa 5 470 km/hlö/v (kuva 20). Työnantaja voi korvata käyttöetuautolla tehdyistä työhön liittyvistä matkoista polttoainekulut (enintään 10 snt/km vuonna 2017) tai työntekijä voi verotuksessa vähentää polttoainekulut tulonhankkimiskuluina.



Kuva 20. Yrityksen korvaamat omalla ja käyttöetuautolla ajettujen työajon kilometrimäärät

Kyselyyn vastanneista 111 yrityksestä 69 (62 %) sallii oman auton käytön työajoissa ja maksaa siitä kilometrikorvauksia. Kuusi yritystä vastasi, ettei ole maksanut viime vuonna kilometrikorvauksia oman auton käytöstä, kun taas 60 yritystä kertoi maksaneensa niitä yhteensä 1810 työntekijälleen. Oman auton käytöstä korvatut kilometrimäärät vaihtelivat viime vuonna 100 – 24 500 km/henkilö keskiarvon ollessa 2 646

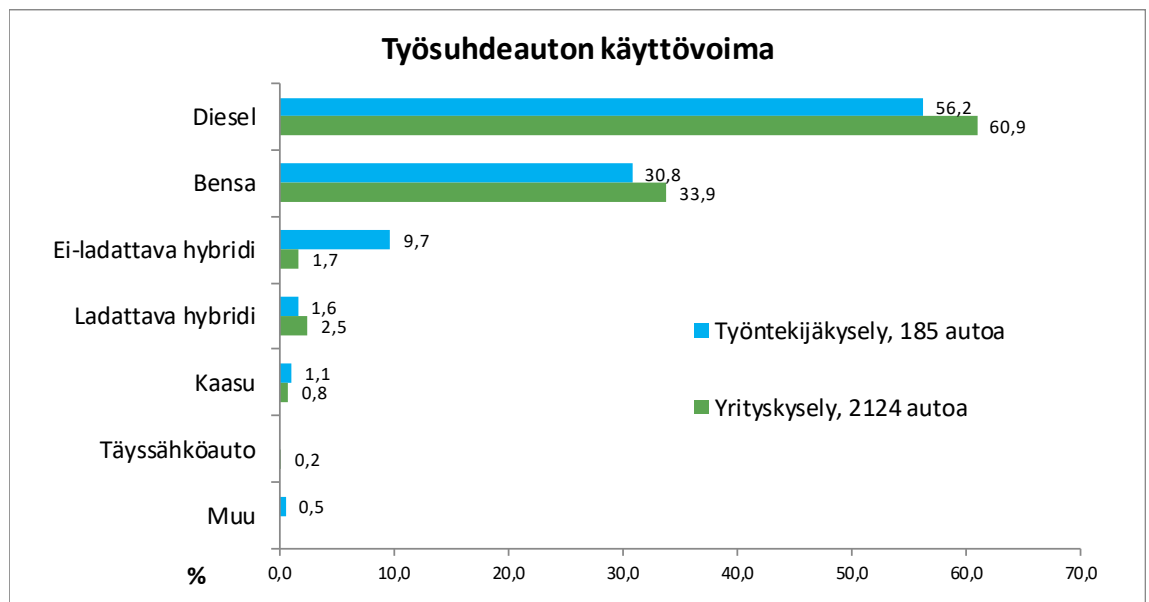
km/hlö/v (kuva 20). Vaikka käyttöetuautosta korvauksia saaneiden määrä on pieni, kuvasta hahmottuu kuitenkin sama suuntaus kuin verohallinnon tilastoista (kuva 13), että oman auton käytöstä korvauksia saavien ajomäärät ja korvaukset ovat henkilöä kohti pienempiä kuin autoedussa.

Pääosa yrityksistä (61 %) arvioi maksamiensa kilometrikorvausten määrän pysyneen ennallaan viimeisen vuosikymmenen aikana (liite 4). Kolmannes arveli niiden vähentyneen ja viitisen prosenttia kasvaneen.

Työntekijäkyselyssä kilometrikorvauksia oman auton käytöstä kertoi saavansa 44 % vastaajista (luku 3.3, kuva 11). Verrattaessa työsuhdeautolla ja omalla ajavia, ilmeni, että kilometrikorvauksia saavat oman auton käyttäjät muistuttavat enemmän työsuhdeautoilijoita kuin niitä oman auton käyttäjiä, joilla ei ole työajoa (liite 4). Sekä työsuhdeautoilijoista että kilometrikorvauksia saavista pääosa ajaa dieselillä (51-63 %) ja on miehiä (68-72 %), kun taas niillä, joilla ei ole työajoa, oma auto on pääosin bensakäyttöinen (62 %) ja kaksi kolmannesta on naisia (66 %) (liite 4).

### 5.3 Käyttövoimat

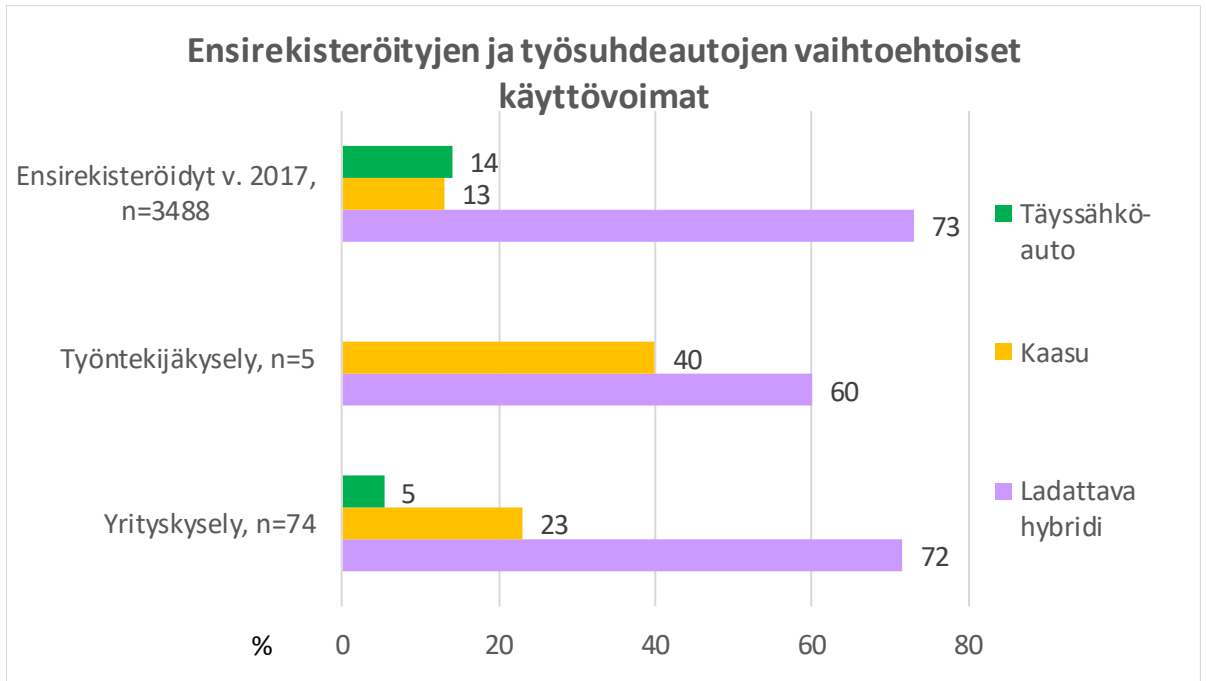
Tilastotietoa työsuhdeautojen käyttövoimista ei ole saatavilla. Yritys- ja työntekijäkyselyn vastauksissa pääosa (55-61 %) työsuhdeautoista oli dieselitä ja kolmasosa (30-34 %) bensa-autoja (kuva 21). Myös haastateltujen autoleasingyritysten mukaan diesel on edelleen hallitseva työsuhdeautojen käyttövoimana. Sähkö-, hybridi ja kaasuautoja on heidän mukaansa vain muutamia prosentteja työsuhdeautokannasta. Työntekijäkyselyssä ei-ladattavia hybridejä oli selvästi enemmän kuin ladattavia, mutta yritys-kyselyssä suhde oli päinvastoin. Ei-ladattavia hybridejä suosittiin erityisesti tukku- ja vähittäiskaupan alalla. Teollisuudessa valtaosalla (71 %) oli diesel, kun taas informaatio- ja viestintäalalla ajettiin enemmän bensalla (64 %) (liite 4).



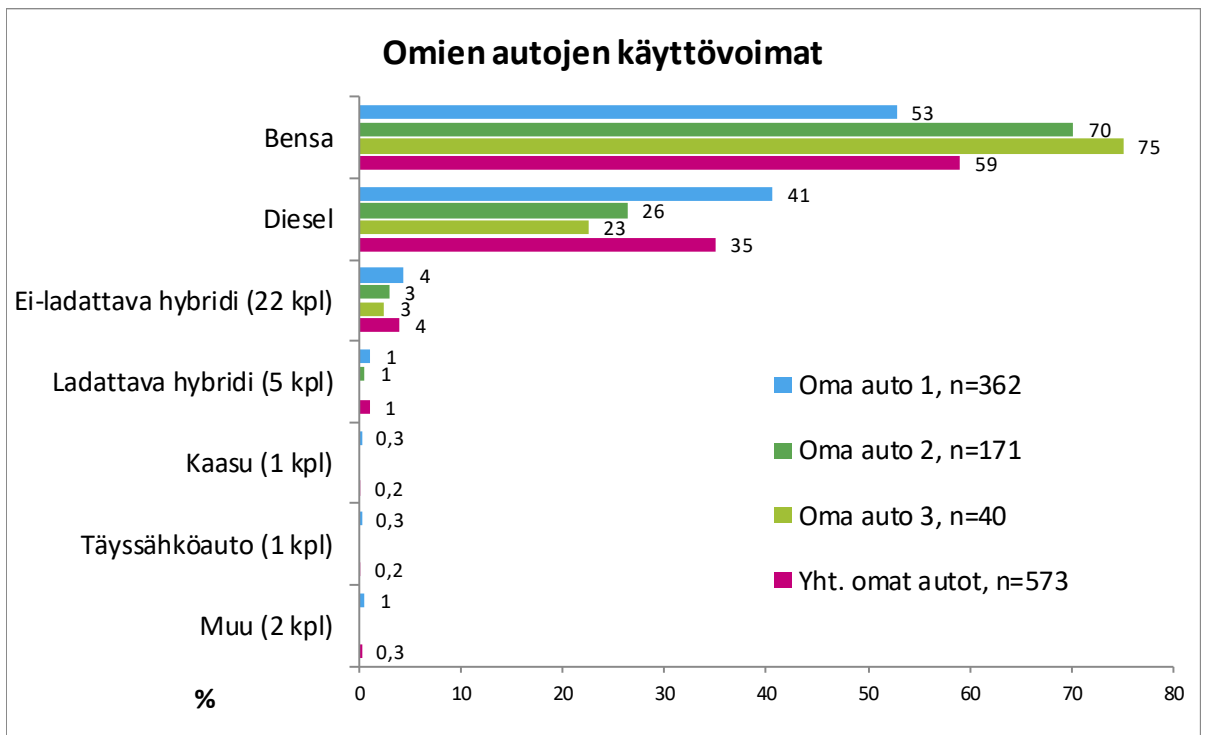
Kuva 21. Työsuhdeautojen käyttövoimajakaumat yritys- ja työntekijäkyselyissä

Kuvassa 22 verrataan kyselyissä saatuja työsuhdeautojen vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuksia ensirekisteröintitietoihin vuodelta 2017. Työntekijäkysely tavoitti

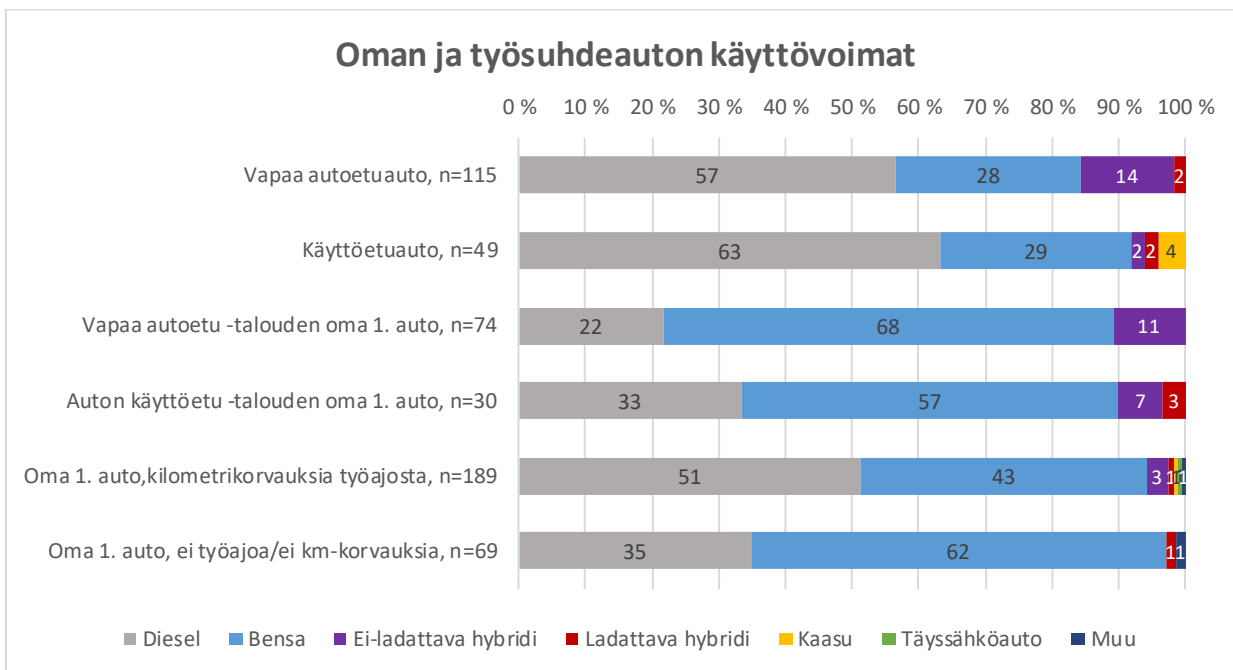
vain viisi vaihtoehtoisella käyttövoimalla ajavaa. Yrityskyselyssäkin oli vähän sähköautoja käyttäviä. Sen sijaan kaasuautot painottuvat kyselyissä.



Kuva 22. Työsuhdeautojen ja vuonna 2017 ensirekisteröityjen henkilöautojen vaihtoehtoiset käyttövoimat



Kuva 23. Kotitalouksien käytössä olevien omien autojen käyttövoimat työntekijäkyselyssä



*Kuva 24. Kotitalouksien käytössä olevien omien ja työsuhdeautojen käyttövoimat työntekijäkyselyssä*

Autoleasingyritysten edustajat kertoivat etenkin hybridautojen määrän kasvaneen viime vuosina ja niiden osuuden arvioitiin kasvavan merkittävästi tulevaisuudessa. Vaihtoehtoisten käyttövoimien työsuhdeautoja on kuitenkin vielä niin vähän, että moninkertainen kasvukaan ei vielä isommin näy työsuhdeautojen kokonaisuudessa. Autoleasingyritysten ja WWF:n Green Office -yritysten haastatellut kertoivat, että haasteena koetaan yhä mm. sähkö- ja hybridautomallien rajattu saatavuus, korkea hinta, lyhyt kantosäde yhdistettynä Suomen vaihteleviin ajo-olosuhteisiin, latausinfraan puutteellisuus mm. nykyisissä ja rakenteilla olevissa pysäköintitaloissa sekä nykyiset verotuskäytännöt.

Valtaosa (59 %) työntekijäkyselyn omista autoista oli bensakäyttöisiä (kuva 23). Vaihtoehtoisia käyttövoimia oli 9 autossa, mikä oli muutama enemmän kuin työsuhdeautoissa (5).

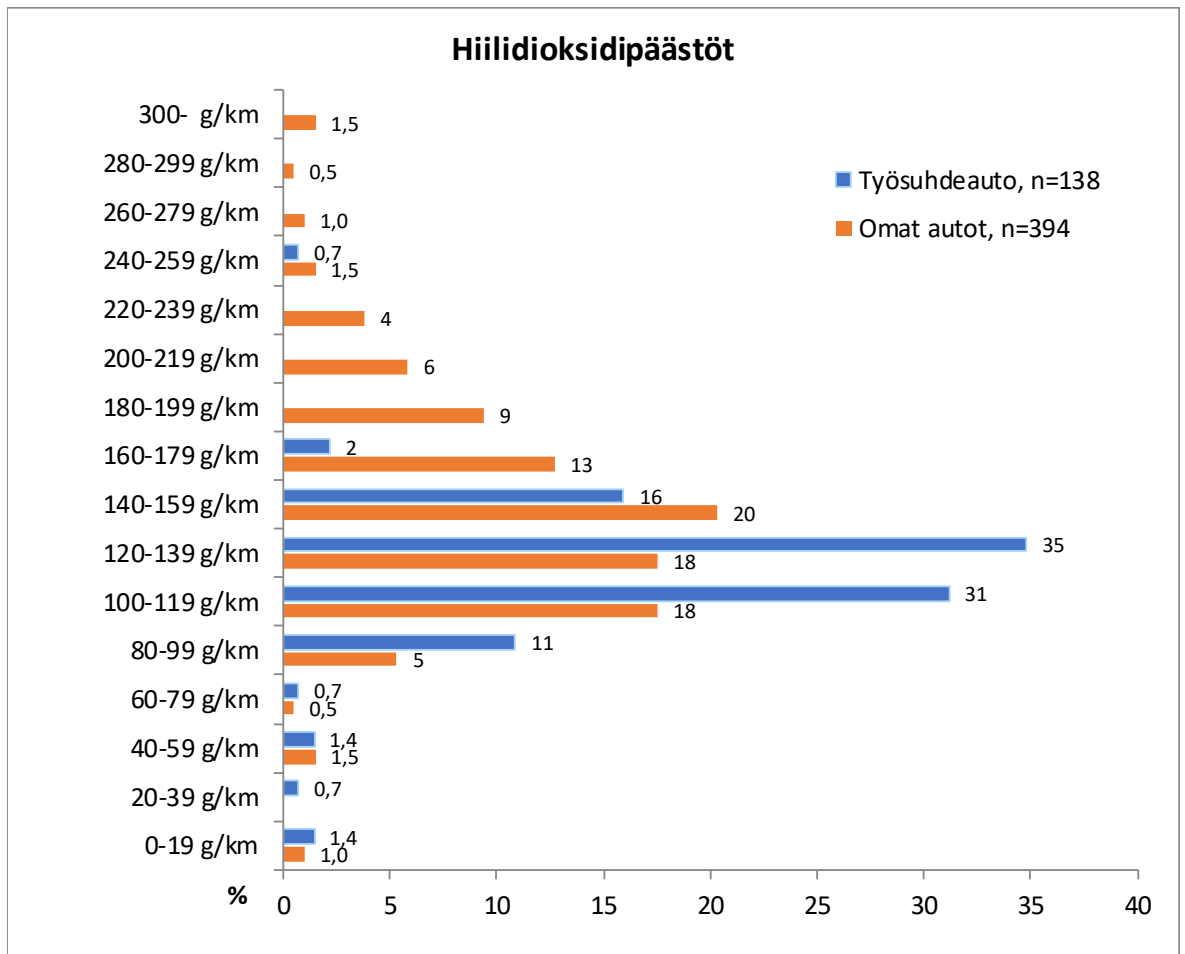
Verrattaessa omien ja työsuhdeautojen käyttövoimia, huomataan jälleen, että kilometrikorvauksia oman auton käytöstä saavien auton käyttövoimajakauma muistuttaa enemmän työsuhdeautoilijoita kuin niitä oman auton käyttäjiä, joilla ei ole työajoa (kuva 24). Kilometrikorvauksia saavilla diesel on hallitsevana käyttövoimana paljon ajavien työsuhdeautoilijoiden tapaan. Tässä ryhmässä olisi selvästi potentiaalisia työsuhdeautoilijoita.

Bensa on hallitseva oman auton käyttövoima sekä niillä, joilla on työsuhdeauto (usein diesel), että niillä, joilla ei ole työajoa. Ei-ladattavia hybridejä on eniten vapaan autoedun työsuhdeautoina sekä vapaan autoedun saajien omana auton. Pari kaasuautoa korostuu käyttöetuautona ryhmän pienuuden vuoksi.



## 5.4 Hiilidioksidipäästöt

Työntekijäkyselyn vastaajien antamien tietojen mukaan heidän käytössään olevien työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöt olivat selvästi pienemmät (mediaani 120 ja keskiarvo 119,7) kuin kotitaloutensa omien autojen päästöt (mediaani 146 ja keskiarvo 158) (taulukko 1 ja kuva 25). Useamman oman auton päästöt olivat keskimäärin pienemmät ensimmäisellä ja suuremmat kolmannella autolla. Ilmeisesti ensimmäisenä omista autoista on kerrottu uudempi ykkösauto ja sen jälkeen vanhemmat tai harrasteautot, jotka yleensä ovat suuripäästöisempiä. Kahdeksan oman auton päästöt olivat yli 300 g/km. Suuripäästöisiä autoja oli keskittynyt samaan talouteen: intohimoisesti autoihin suhtautuvan vastaajan kolmen oman auton päästöt olivat 350, 300 ja 200 g/km sekä toisella vastaajalla 200, 300 ja 300 g/km.

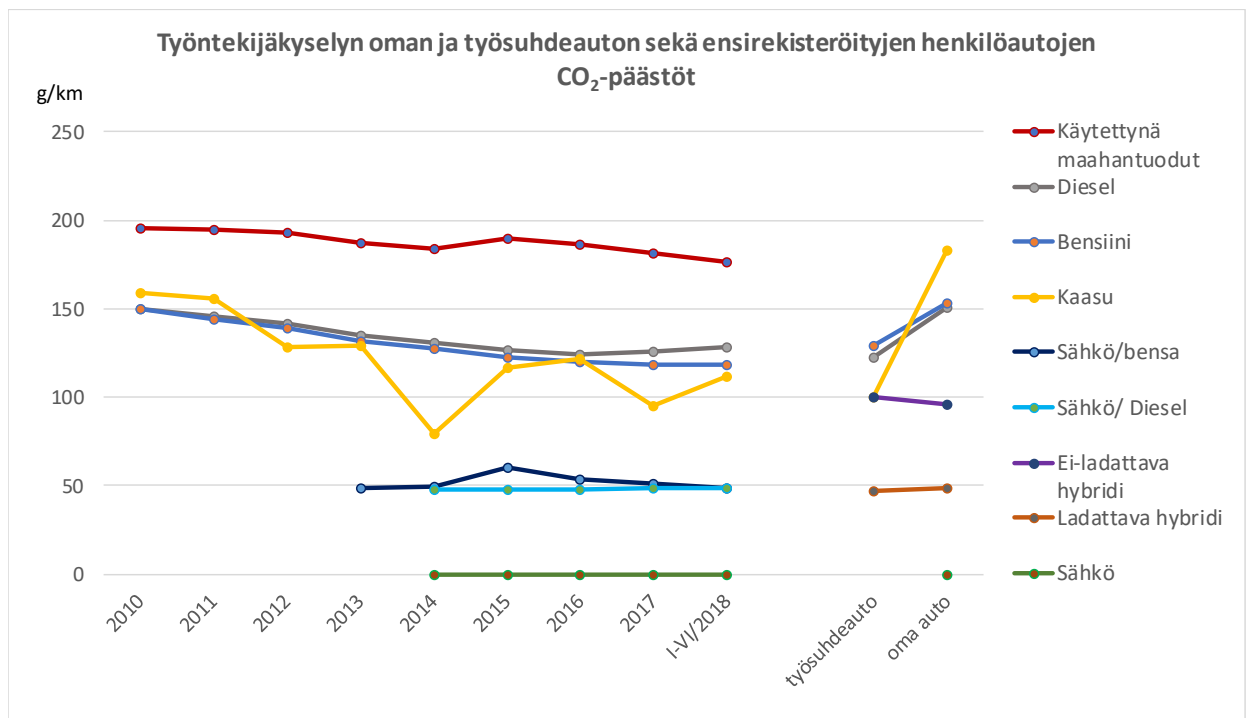


Kuva 25. Kotitalouksien käytössä olevien omien ja työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöt työntekijäkyselyssä. Omia autoja saattoi olla 1-3 taloutta kohti.

Työntekijäkyselyn työsuhdeautojen keskimääräinen päästöarvo (119,7 g/km) oli grammaa suurempi kuin vuonna 2017 ensirekisteröidyillä henkilöautoilla (118,8 g/km) (kuva 26). Dieseltä työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöt olivat selvästi pienempiä kuin ensirekisteröidyillä dieselillä, mutta erityisesti bensinityösuhdeautojen päästöt olivat suurempia kuin ensirekisteröidyillä bensiniautoilla. Työntekijäkyselyssä oman auton hiilidioksidipäästöt olivat selvästi suurempia kuin ensirekisteröidyillä autoilla, paitsi yhden täyssähköauton ja neljän ladattavan hybridin.

Taulukko 1. Kotitalouksien käytössä olevien omien ja työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöt

	Hiilidioksidipäästöt g/km		
	Keskiarvo	Mediaani	Lkm
Työsuhdeauto	119,7	120	138
Oma auto 1	147,1	140	272
Oma auto 2	158,0	152	105
Oma auto 3	180,1	166	17
Omat autot yhteensä	151,4	146	399



Kuva 26. Työntekijäkyselyn oman ja työsuhdeauton sekä ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

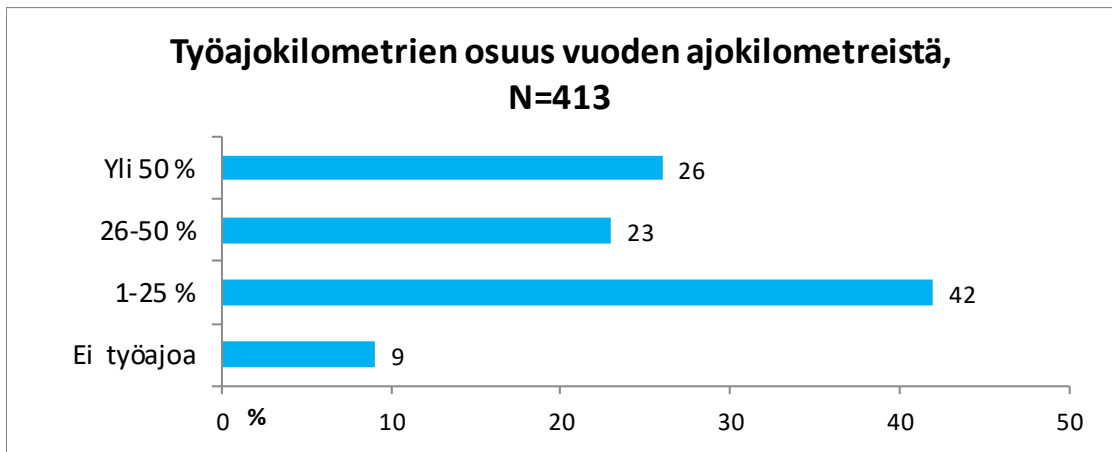
Haastateltujen autoleasingyritysten mukaan työsuhdeautot ovat keskimäärin vähäpäästöisempiä kuin ensirekisteröidyt uudet autot. Esimerkiksi ALD Automotiven (2015) ja NF Fleetin hankintatilastojen mukaan työsuhdeautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästöarvo oli 118,7 g/km jo vuonna 2015. Haastatellun autoleasingyrityksen työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöt olivat 116 g/km vuonna 2017. Työntekijäkyselyn työsuhdeautojen keskimääräinen päästöarvo oli kuitenkin suurempi kuin vuonna 2017 ensirekisteröidyillä. Tämä johtunee siitä, että uudet autot ovat yhä vähäpäästöisempiä, mutta kyselyyn vastanneiden työsuhdeautot eivät enää kaikki olleet niin uusia. Toki kyselyssä työsuhdeautojen määräkin (138) oli vähäinen.

Yksi merkittävimmistä tekijöistä päästöjen alenemisessä on ollut kaikkien autojen energiatehokkuuden paraneminen tekniikan kehittymisen myötä. Työsuhdeautojen hankinnassa yritykset ohjaavat vähäpäästöisyyteen päästörajoilla tai antamalla vähäpäästöisestä työsuhdeautosta rahallista etua. Myös auton hankintahintaan ja hiilidioksidipäästöihin perustuva työsuhdeauton verotusarvo ohjaa vähäpäästöisemmän au-

ton valintaan. Autoleasingyrityksen edustaja selittää päästöjen vähenemistä myös laadattavien hybridiautojen suosion reippaalla kasvulla. Esimerkiksi ALD:n asiakkaila ladattavien hybridien määrä lähes kolminkertaistui edelliseen vuoteen verrattuna (Iltalehti 2018).

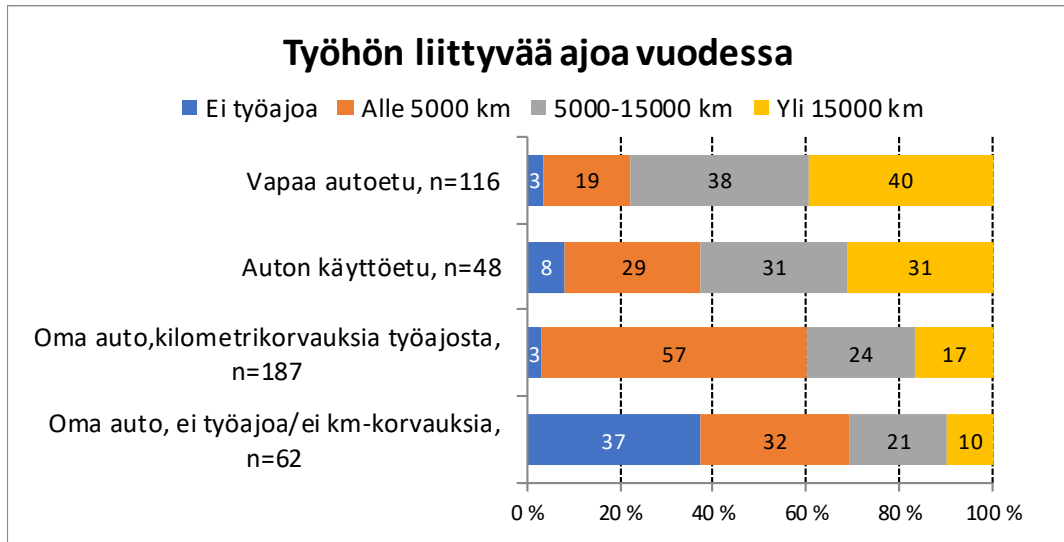
## 5.5 Ajetut kilometrit

Työntekijäkyselyn vastaajat ajavat keskimäärin 25 600 km vuodessa henkilöautolla. Vuotuiset ajokilometrit vaihtelivat 500 ja 90 000 välillä (liite 5). Ajoista keskimäärin 34 % eli 10 200 km oli työhön liittyvää ajoa henkilöautolla. Vajaa kymmenesosa ei ajanut ollenkaan työajoa (kuva 27). Suurin osa (42 %) arveli työajoa kertyvän alle neljänneksen ajokilometreistään. Mutta 26 % ajoi yli puolet ajoistaan työhön liittyen ja muutamilla työajoa kertyi yli 50 000 km vuodessa. Työajokilometriä osuus oli kaupan alalla suurempi kuin muilla toimialoilla. Suurimmat työhön liittyvät ajokilometrimäärät (yli 15 000 km/v) ajettiin vapaan autoedun ja käyttöetuautoilla, kun taas omalla autolla kilometrikorvauksia saavat ajoivat työajoa enimmäkseen alle 5 000 km/v (kuva 28). Suurimmat ajokilometriä keskiarvot olivat 10 000-50 000 asukkaan kunnissa (liite 5). Keskimääräiset työajokilometrit olivat pääkaupunkiseudulla puolta vähäisemmät kuin muualla Suomessa.

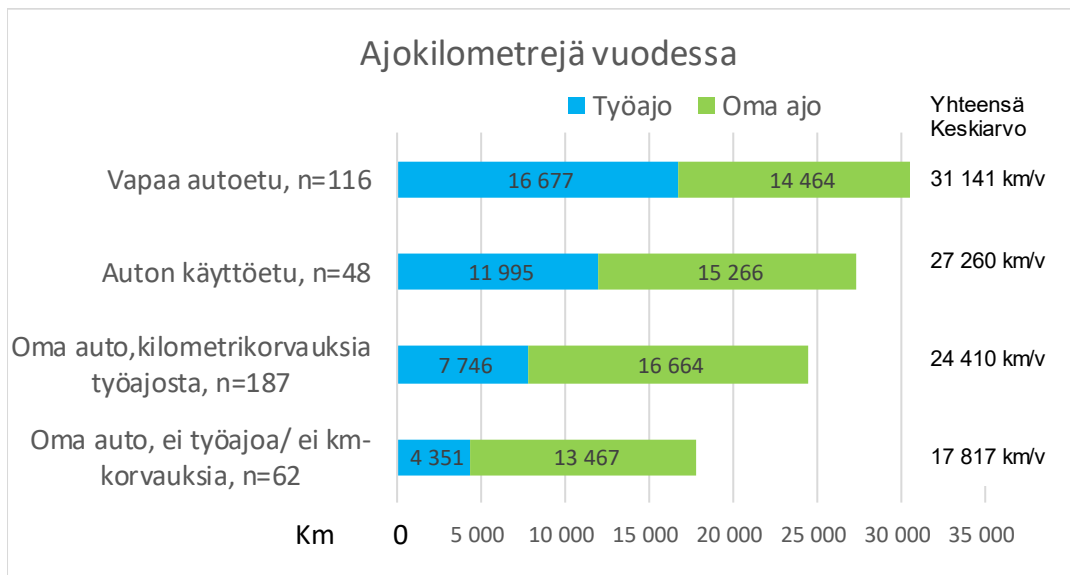


Kuva 27. Työajokilometriä osuus vuoden ajokilometreistä

Vapaan autoedun saajat ajoivat eniten sekä kaikkiaan kilometrejä vuodessa että työajoa (kuva 29). Käyttöetuautoilijoille kertyi vapaan edun autoilijoita vähemmän kokonaiskilometrimäärää, mutta enemmän omaa ajoa. Käyttöetuautoilijoilla oli myös enemmän omaa ajoa kuin työajoa. Omalla autolla ajettiin selvästi vähemmän kilometrejä vuodessa, mutta oman ajon kilometrimäärä oli suurempi kuin työsuhdeautoilijoilla. Työajoon liittyvien vastauksien sisäistä ristiriitaa on pohdittu luvussa 3.3. Ryhmän ”oma auto, ei työajoa” vastaajista 39 ilmoitti myöhemmin 5-85 % ajokilometreistään kertyvän työajosta. Heissä on mahdollisesti niitä, jotka ajavat työajoa yrityksen autoilla. Tosin heitä on myös kilometrikorvauksia saavien ryhmässä.



Kuva 28. Työhön liittyvät ajokilometrit vuodessa omalla ja työsuhteautolla

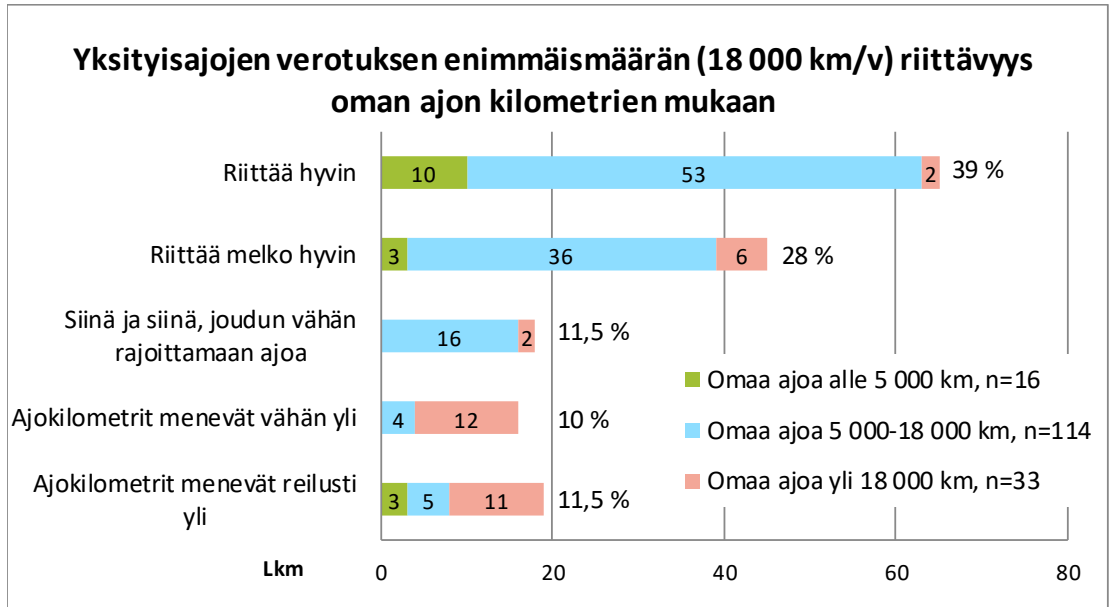


Kuva 29. Ajokilometrien jakauma autoeduittain

Vaikka työsuhteautoilijoiden työajo- ja kokonaiskilometrimäärät olivat tilastollisesti erittäin merkittävästi suurempia kuin omalla autolla ajavilla, heistä 82 % kertoi, että ajokilometrit eivät muuttuneet mitenkään silloin kun he saivat autoedun (liite 3). Kymmenesosa sanoi ajokilometrien lisääntyneen ja kuusi vastaajaa (4 %) kertoi niiden lisääntyneen selvästi. Muutammat eivät osanneet arvioida kilometrimäärien muutosta autoedun myötä.

Valtaosalla (67 %) työsuhteautoilijoista verotuksessa oletettu omien ajojen enimmäismäärä (18 000 km/v) riittää hyvin tai melko hyvin omiin ajotarpeisiin (kuva 30). Kymmenesosa kertoi omien ajojen määrän osuvan melko lailla noihin lukemiin ja joutuvansa vähän rajoittamaan omaa ajoa, ettei tuo kilometrimäärä ylittyisi. Viidenneksellä ajokilometrimäärät menevät vähän tai reilusti yli 18 000 km vuodessa. Vastauksissa on kuitenkin ristiriitaisuuksia, kun katsotaan vastaajien arvioimia oman ajon kilometrimääriä. Kahdeksan vastaajaa on arvioinut omaa ajoa olevan yli 18 000

km, vaikka aiemmin he ovat sanoneet kilometrimäärän riittävän hyvin tai melko hyvin. Toisaalta toiset kahdeksan vastaajaa on päinvastoin sanonut oman ajon ajokilometrimäärien menevän reilusti yli, mutta arvioinut sitten ajavansa omaa ajoa alle 18 000 km/v ja jopa alle 5 000 km/v.



Kuva 30. Yksityisajojen verotuksen enimmäismäärän (18 000 km/v) riittävyys ja oman ajon kilometrimäärät

## 5.6 Autoedun valintaperusteet

Työsuhdeautoilijat nostivat tärkeimmiksi autoedun valintaperusteiksi työsuhdeauton helppouden, huolettomuuden ja vaivattomuuden (kuva 31). Autoetu koetaan työetuutena, jolla saa käyttöön uuden, hyvän auton. Käyttöetuautoilijat korostivat vapaan autoedun saajia enemmän sitä, että kustannukset ovat etukäteen tiedossa eikä yllättäviä kulueria ilmaannu eikä auton hankintaan tarvitse sijoittaa pääomaa. He painottivat enemmän myös sitä, ettei tarvitse huolehtia autohuolloista ja että saa käyttöön vähäpäästöisen auton. Naiset arvostivat miehiä enemmän autoedun helpoutta, sitä, ettei tarvitse huolehtia huolloista, auton ostamisesta ja myymisestä (liite 6). Kommenteissa mainittiin valintaperusteeksi myös

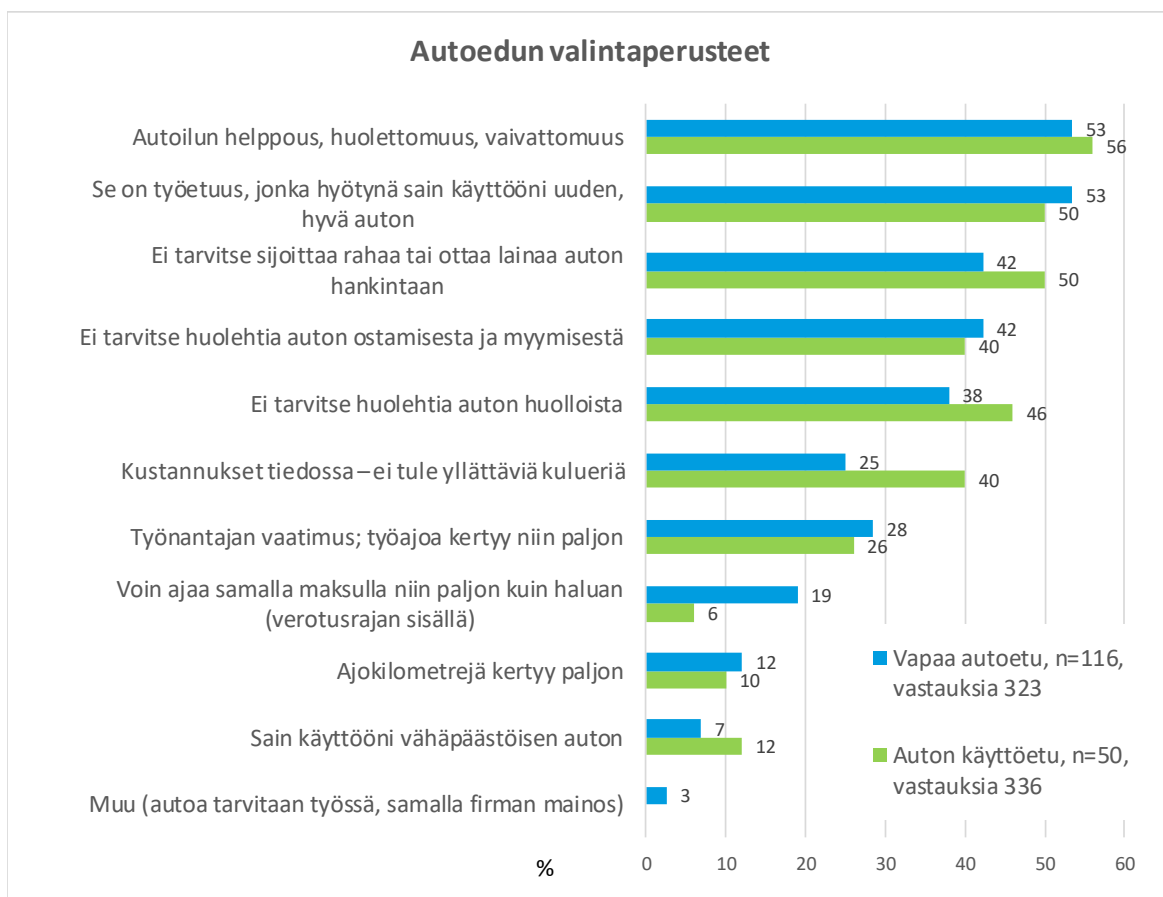
- *Työetu*
- *Verotekninen ratkaisu.*

Reilu neljännes oli ottanut autoedun työnantajan vaatimuksesta. Työnantajan vaatimus oli ainoana perusteena 15 % vastaajista. Kun autoa tarvitaan työssä ja työajoa kertyy paljon, moni työnantaja edellyttää työsuhdeauton ottamista. Kommenteissa mainittiin

- *Työnantaja pakotti*
- *Työnantajan vaatimus*
- *Ei saa ajaa omalla autolla*
- *Samalla firman mainos, kun firman nimi näkyvässä*
- *Autoa tarvitaan työn suorittamiseen.*

Vähäpäästöisyyttä valintaperusteena arvostaneen 14 työsuhdeautoilijan auton hiilidioksidipäästöt olivat 39-140 g/km. Näistä neljässä arvo oli alle 100 g/km. Vähäpäästöisiä (alle 100) työsuhdeautoja kyselyssä oli 21, mutta valtaosalle (17) heistä vähäpäästöisen auton saaminen ei ollut autoedun valintaperuste.

Valtaosa (79 %) arveli ajavansa työsuhdeautolla todennäköisesti myös jatkossa (liite 6). Kymmenesosa ei osannut sanoa ja toinen kymmenesosa ei todennäköisesti ota autoetua enää jatkossa.



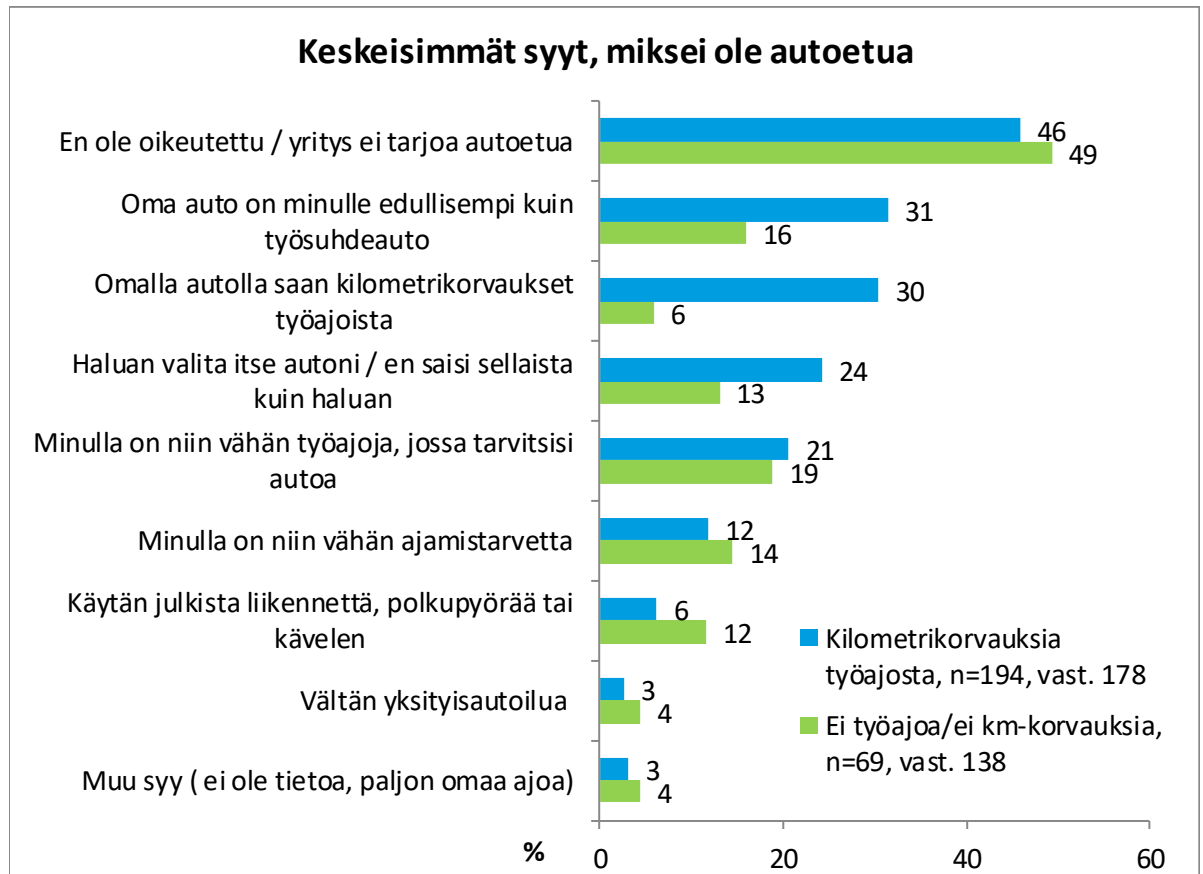
Kuva 31. Työsuhdeautoilijoiden autoedun valintaperusteet

Keskeisin syy sille, että ajaa omalla autolla autoedun sijasta, on se, ettei vastaaja ole oikeutettu autoetuun tai ettei yritys sellaista tarjoa (kuva 32). Kommentteissa mainittiin, että

- *Firma ei tarjoa kellekään työsuhdeautoa, vaan ajot hoidetaan joko firman omilla autoilla tai mikäli kaikki ovat ajossa, käyttää työntekijä omaa autoa ja nostaa kilometrikorvaukset työhön liittyvistä kilometreistä.*
- *Työpaikalla on auto käytettävissä (jos on vapaana)*
- *Yritys luopunut autoeduista 05/2017.*
- *En varmaan saa sellaista, vaikka haluaisin.*

Seuraavat perusteet olivat, että oma auto on työsuhdeautoa edullisempi ja omalla autolla saa verovapaat kilometrikorvaukset työajoista. Viidennes omalla autolla ajamista haluaa itse valita autonsa, eikä saisi työsuhdeautoksi sellaista kuin haluaa. Nämä perusteet korostuivat erityisesti kilometrikorvauksia saavien ryhmässä.

- *Autoetu vähentää palkkaa, se etu ei tule palkan päälle vaan se vähennetään nykyisestä palkasta*
- *Yrityksen tarjoama ratkaisu on lähinnä rankaisu ja verottaja vielä pahentaa asiaa*
- *Laskujeni mukaan leasing auton kuukausikustannus olisi kallis, koska asun kaukana (50 km päässä) työpaikasta.*
- *Euroraja ei riitä sellaiseen autoon, jolla haluan ajaa.*
- *Firman politiikasta johtuen en saisi sellaista autoa jota tarvitsen.*
- *Olen harrastuksen vuoksi tarvinnut isomman auton kuin on mahdollista työnantajan kautta saada. Vetokyky.*



Kuva 32. Keskeisimmät syyt miksei vastaajalla ole autoetua

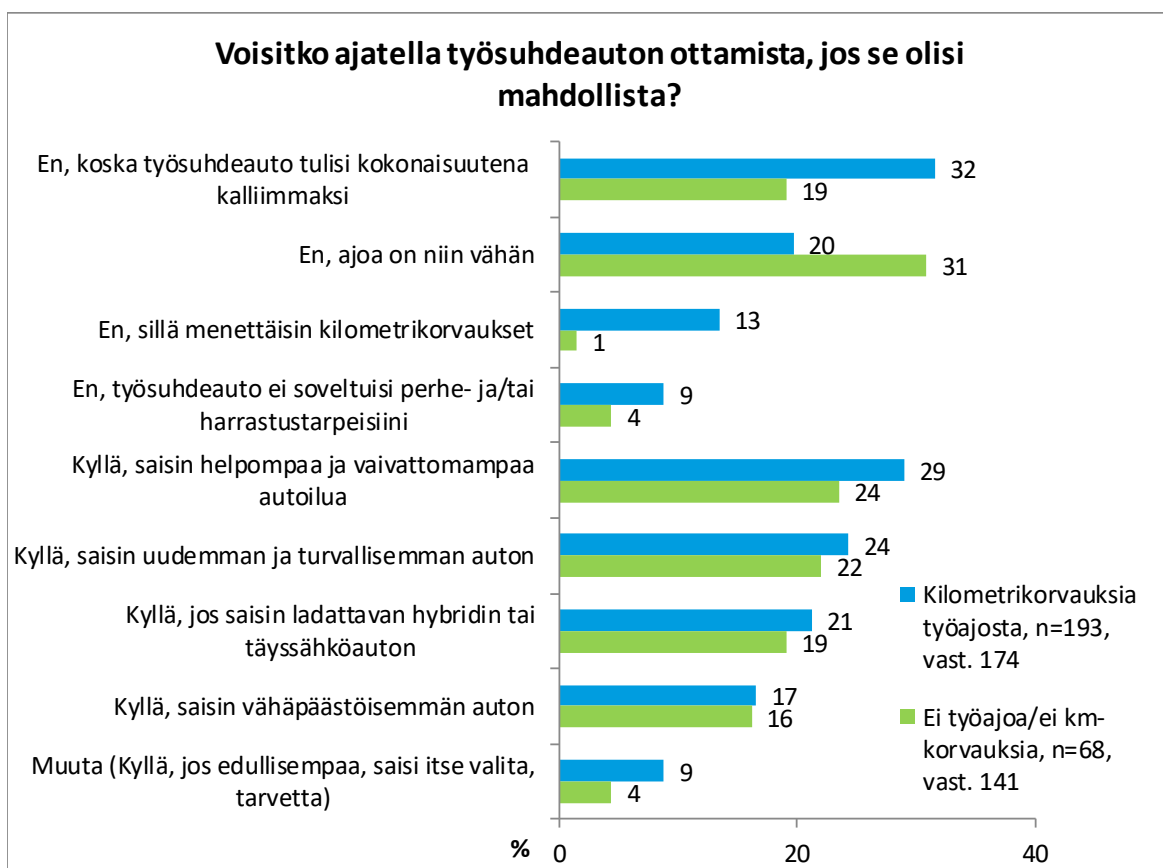
Työsuhdeautoa ei ole niillä, joilla sille ei ole tarvetta. Viidenneksellä oman auton käyttäjistä on niin vähän työajoja, ettei työsuhdeautoa tarvita. Osalla on niin vähän ajamistarvetta yleensäkin. Toiset käyttävät julkista liikennettä, pyöräilevät tai kävelevät. Muutamat välttävät yksityisautoilua.

Muissa syissä tuli esille myös tiedon puute

- *Ei ole tietoa mikä on autoetu*
- *Ei ole koskaan tullut vertailtua ja ei ole turhaan työnantaja moista tarjonnut.*
- *En ole selvittänyt työsuhdeauton etuja, koska minulla on ollut oma uutena hankittu auto, joka on edelleen toimiva.*

Lisäksi muina syinä mainittiin

- *Ajan paljon myös omaa ajoa*
- *Työnantajan lyhytnäköisyys*
- *Vapaus valita työsuhdeauton tai oman auton välillä.*



Kuva 33. Voisiko omalla autolla ajava ajatella työsuhdeauton ottamista, jos se olisi mahdollista

Kysymykseen voisitko ajatella työsuhdeauton ottamista, jos se olisi mahdollista, osa vastasi sekä kyllä että ei. Yhdellä ei ollut tietoa autoedusta ja toinen haluaisi tutkia asiaa. Yleisimmät kielteiset perustelut liittyivät siihen, että työsuhdeauto tulisi kokonaisuutena kalliimmaksi ja että ajoa on niin vähän (kuva 33). Muutamille työsuhdeauto ei soveltuisi perheen tai harrastusten tarpeiden vuoksi. Vapaamuotoisesti kommentoitiin

- *Omaa autoa voi rahoittaa kilometrikorvauksilla*
- *Ei saatavilla*
- *Oma auto, ei autoetua.*



Moni olisi valmis autoetuun, jotta saisi helpompaa ja vaivattomampaa autoilua sekä uudemman ja turvallisemman auton. Osa voisi harkita työsuhdeautoa myös silloin, jos saisi ladattavan hybridin tai täyssähköauton tai yleensä vähäpäästöisemmän auton.

Vapaamuotoisissa kommentteissa työsuhdeauton ottamisen ehdoksi asetettiin mm. seuraavia:

Jos se olisi edullisempaa

- *Jos malli olisi jotenkin järkevästi edullinen minulle*
- *Kyllä jos työsuhdeauton ehdot olisivat houkuttelevammat*
- *Kyllä, jos se olisi taloudellisesti kannattavaa*
- *Jos tulisi edullisemmaksi ottaa työsuhdeauto*
- *Kyllä, jos se olisi edullisempaa ja saisin itse valita automallin*

Jos ei vähentäisi palkkaa

- *Jos etu tulisi nykyisen palkan päälle, kyllä*
- *Jos verotusarvo tulisi nykyisen palkan päälle*
- *Kyllä, jos auto laskettaisiin palkan päälle eikä pois palkasta*

Jos saisin valita auton vapaammin

- *Kyllä jos euroraja riittäisi haluamaani autoon*
- *Riippuu tarjottavasta autosta*
- *jos saisin vapaammin valita mallin ja ominaisuudet, nyt ns. vähäpäästöisyys estää tämän*

Jos olisi enemmän työajoa/tarvetta

- *Kyllä, jos olisi kilometrejä tarjolla enemmän*
- *Kyllä, jos se nähtäisiin tarpeelliseksi. Tällä hetkellä työajoa tulee niin vähän, etten usko järkeväksi vaihtoehdoksi.*
- *On mahdollista, mutta en tarvitse tällä hetkellä*

Muuta

- *Kyllä, ei tarvitse itse välittää auton kuluista yms.*

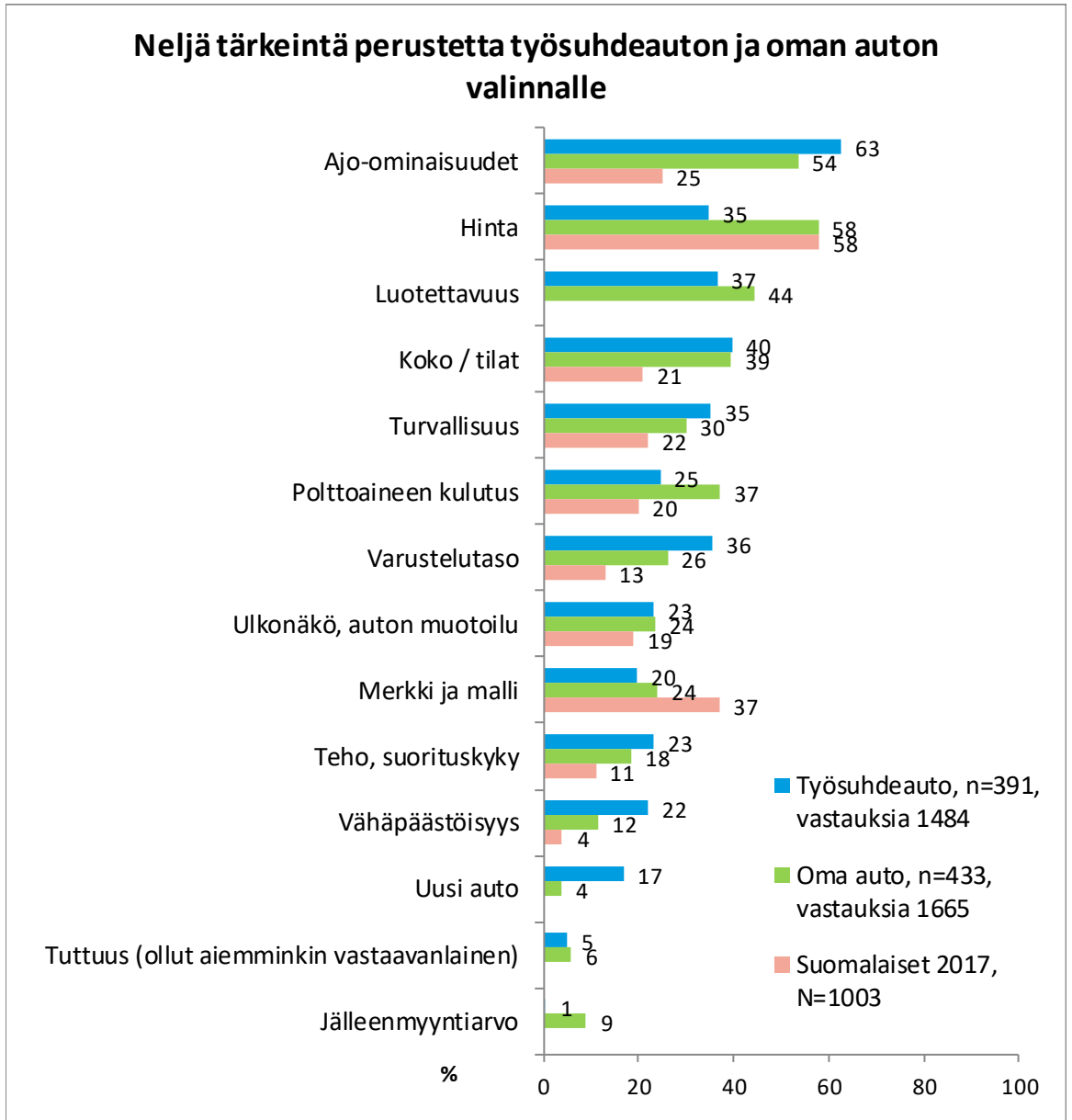
## 5.7 Auton valintaperusteet

Työsuhdeauton tärkeimmäksi valintaperusteeksi nousi ajo-ominaisuudet, mutta omalla autolla hinta ohitti ajo-ominaisuudetkin (kuva 34). Oman auton valinnassa myös luotettavuutta ja polttoaineen kulutusta pidettiin tärkeämpänä kuin työsuhdeautossa, jossa taas korostuivat enemmän varustelutaso ja turvallisuus. Vähäpäästöisyys ei noussut tärkeimpien valintaperusteiden joukkoon. Sitä pidettiin tärkeämpänä työsuhdeauton kuin oman auton valinnassa.

Naiset arvostivat miehiä enemmän työsuhdeauton turvallisuutta ja luotettavuutta, kun taas miehille varustelutaso, ajo-ominaisuudet ja suorituskyky olivat tärkeämpiä kuin naisille (liite 3). Oman auton valinnassa naiset arvostivat miehiä tärkeämmäksi polttoaineen kulutuksen ja turvallisuuden, miehet taas varustelutason.

Viime vuonna Trafin tutkimuksessa selvitettiin suomalaisten näkemyksiä autoilun ympäristöystävällisyydestä (Valta 2017). Siinä hinta sai suomalaisilta saman painoarvon kuin tässä työntekijäkyselyssä oman auton valinnassa (kuva 34). Työntekijä-

kyselyn vastaajat arvostivat selvästi enemmän ajo-ominaisuuksia kuin yleensä suomalaiset, joille taas merkki ja malli oli tärkeämpi kuin työntekijöille. Vallan tutkimuksessa suomalaiset pitivät vähäpäästöisyyttä selvästi vähemmän tärkeänä kuin työntekijät.

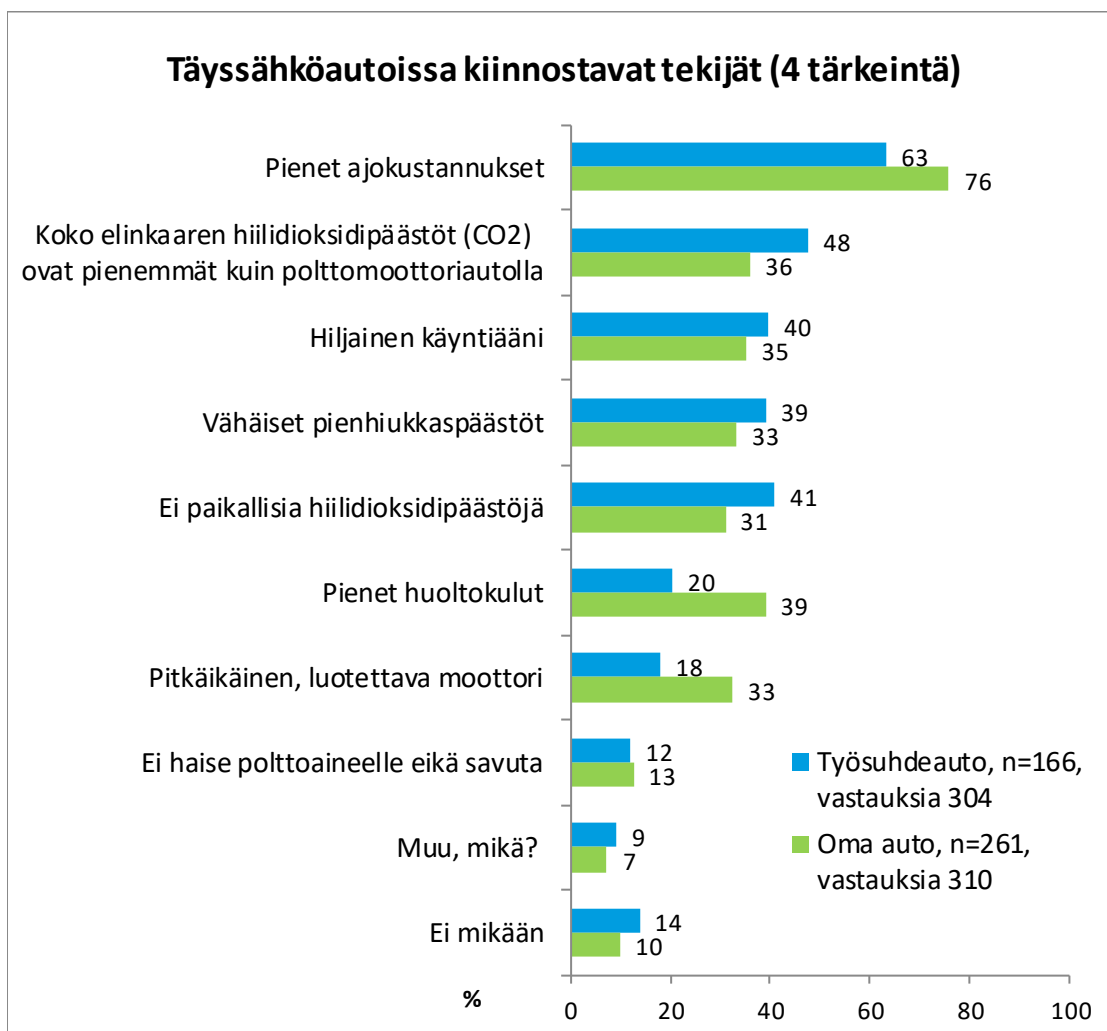


Kuva 34. Tärkeimmät perusteet oman ja työsuhdeauton valinnalle työntekijäkyselyssä ja suomalaisten näkemyksiä kartoittaneessa autoilun ympäristöystävällisyystutkimuksessa (Valta 2017)

## 5.8 Täyssähköautot

Pienet ajokustannukset nousivat täyssähköautojen kiinnostavimmaksi tekijäksi (kuva 35). Vapaan autoedun ryhmässä sitä oli kuitenkin valittu harvemmin (53 %) kuin käyttöetuauton (86 %), kilometrikorvauksia saavien (79 %) ja muiden oman auton

käyttäjien (68 %) ryhmässä (liite 7). Työsuhdeautoilijoita kiinnosti enemmän hiilidioksi- ja hiukkaspäästöt sekä käyntiääni kuin omalla autolla ajavia, jotka taas arvostivat työsuhdeautoilijoita enemmän pieniä polttoainekuluja sekä moottorin pitkäikäisyyttä. Naiset arvostivat miehiä enemmän vähäisiä pienhiukkaspäästöjä ja miehet taas pitkäikäistä, luotettavaa moottoria.



Kuva 35. Täyssähköautoissa kiinnostavat tekijät omaa ja työsuhdeautoa käyttävillä

Kommenteissa tuotiin lisäksi esille seuraavia täyssähköautojen kiinnostavia tekijöitä:

Ajo-ominaisuudet, suorituskyky (12 kommenttia)

- *Sähköauto on nautinto ajaa, vääntöä massiivisesti ja katkotta käytössä*
- *Ajo-ominaisuudet*
- *Huipputehokas kiihtyvyys*
- *Riittävän suuri teho ja kiihtyvyys*
- *Sähkömoottorin teho ja vääntö*
- *Suorituskyky*
- *Tehokkuus, trendikkyys*

Tulevaisuuden teknologia (4 kommenttia)

- *Olla edelläkävijä*
- *Tasainen ja meluton kiihtyvyys, tulevaisuuden teknologia*
- *Älytoiminnot esim. ilmastonin etäkäynnistys*

Vastuullisuus

- *Eettisyys, vastuullinen valinta*
- *Positiivinen ympäristöimago*

Veroetu

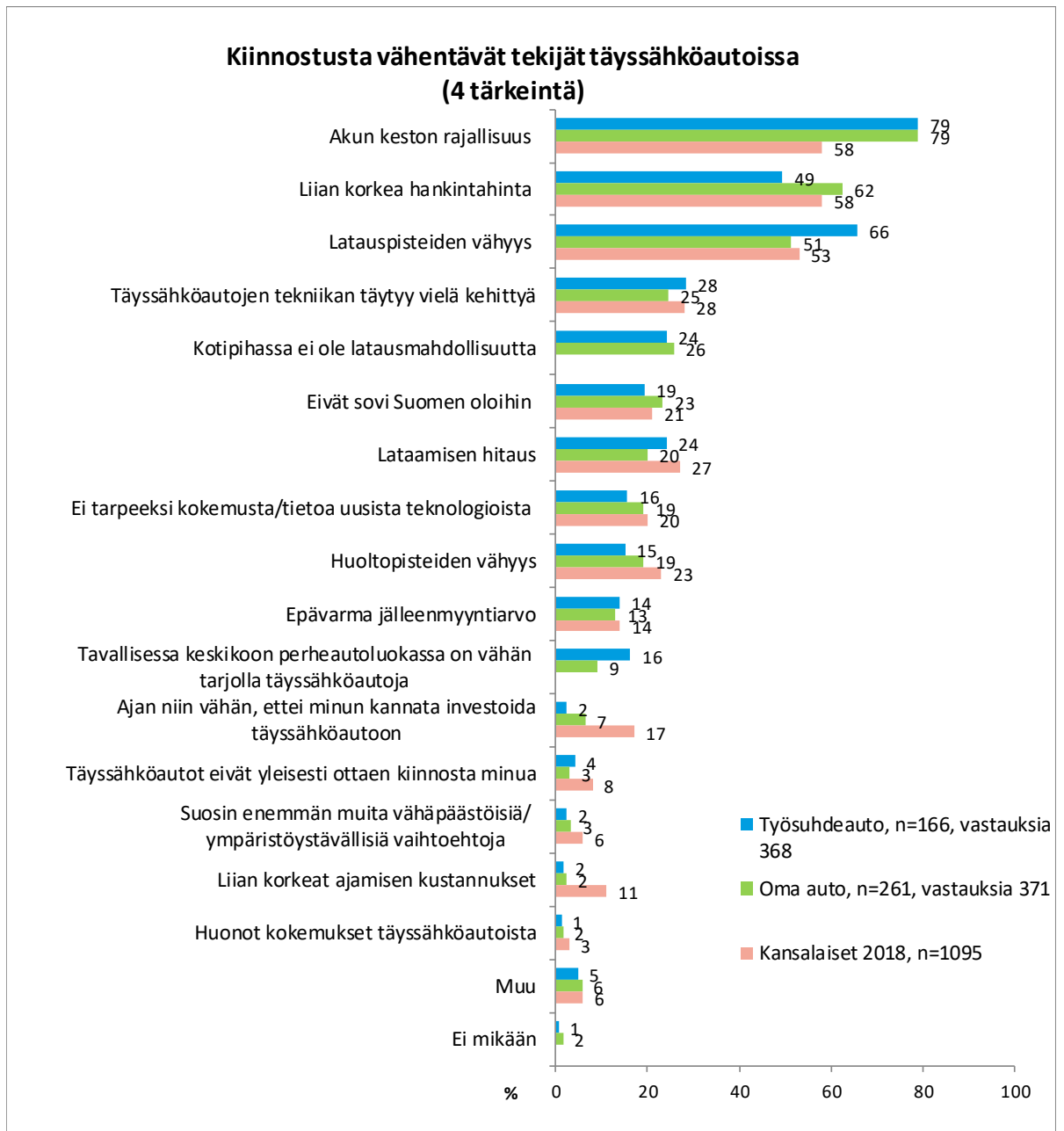
- *Pieni autovero*
- *Veroetu*

Muuta

- *Akku latautuu parkissa - ei tarvitse erikseen pysähtyä tankkaamaan*
- *Pidentyvä ajo-etäisyys - akkujen kehittyminen*
- *Usein hyvä muotoilu*

Eniten kiinnostusta vähentävä tekijä täyssähköautoissa on akun keston rajallisuus (kuva 36). Kommenteissa tuotiin esiin sekä akun latauksen antama lyhyt toimintamatka (etenkin talvella) ja toimintavarmuuden ongelmat, että akun lyhyt elinikä ja ongelmajäteluonne.

- *Akkujen kestävyys, etäisyys latauskertaa kohti*
- *Latauksen kesto ja lataukseen menevä aika*
- *Sähköauton toimintamatka ilman latausta ei riitä minulle*
- *Lyhyt toimintamatka*
- *Työni maantieteelliset rajat*
- *Talvella auton lämmittäminen sähköllä kuluttaa paljon akkua*
- *Pitkät matkat pakkasella haaste, toimintamatka pakkasella*
- *Auton toimintavarmuus, luotettavuus eri vuodenaikoina (-25) ja pitkien matkojen ajovarmuus - lataus toimii*
- *Vasta silloin kun pystyy ajamaan 600 km päivässä ja latausverkko yhtä tiheä kuin huoltoasemaverkko. 5 min lataus täyteen.*
- *Sähköautot eivät ole vartenotettava ainoa vaihtoehto haja-asutusalueilla, missä on pitkät etäisyydet ja vaihtelevat sääolot, esim. runsas lumentulo tai paukkupakkaset. Siellä perinteinen auto on myös luotettava äkillisen tapahtuman kriisinhallintaväline.*
- *Akut, ongelmajäte lisääntyy*
- *Epäilyttää sähköakkujen kesto - mitä niiden vaihtaminen mahtakaan maksaa, saati mitä niiden valmistaminen maksaa?*
- *Akun lyhyt elinikä?*



Kuva 36. Täyssähköautojen kiinnostavuutta vähentävät tekijät omaa ja työsuhdeautoa käyttävillä työntekijäkyselyssä sekä tutkimuksessa Kansalaisten tietämys liikenteen vaihtoehtoisista käyttövoimista (Vaaja & Vekkilä 2018)

Oman auton käyttäjät korostivat enemmän täyssähköauton korkeaa hankintahintaa kiinnostuksen vähentäjänä (liite 7). Vähäpäästöisille sähköautoille kaivattiin tuntuvampaa valtion tukea. Työsuhdeautoilijoiden ei kannata ottaa täyssähköautoa nykyisillä vapaan autoedun ehdoilla. Yrityshaastattelussa mainittiinkin, että täyssähköautot otetaan yleensä käyttöetuna.

- Jos hinnat olisivat edullisemmat, voisi harkita.
- Ostaisin ladattavan hybridin, jos olisi varaa ja sitä saisi ladata työpäivän aikana ilmaiseksi.
- Sähköauto/Hybridi valmistajien pitäisi saada hintoja alemmaksi, jotta se olisi minulle vaihtoehto.
- Ei järkevä valinta työsuhdeautoksi, jos on vapaa autoetu.

- *Hybridi- ja sähköautot ovat niin kalliita, että auton verotus tavallaan suosii diesel- ja bensa-autoja, jotka ovat vakiintunutta vanhaa teknologiaa. Ei ole mitään syytä laittaa pelkän sähkön tai hybridin takia autoon enemmän rahaa. Valtion pitäisi ohjata kulutuskäyttäytymistä vähäpäästöisten suuntaan samaan tapaan kuin Norjassa.*
- *Korkeat lisäkustannukset: työntäjän maksaman latauspisteen verotuskulut sekä jatkuvat sähkökulut = ei kannata Suomen verotuksella. Sähköauton pitäisi kulkea vähintään 1000 km yhdellä latauksella ja vapaan verotusarvon tulisi olla paljon edullisempi kuin nykyisten.*
- *Mikäli ihmisille tarjottaisiin mahdollisuus ajaa Teslalla järkevään vapaa autoetu hintaan ja ilman latauspistokkeista ja latauksista aiheutuvia lisäkuluja, tulisi sähköautojen määriin selkeä korotus. Tämä olisi max 700-800 €/kk ja 400 €/kk mikäli autosta aiheutuisi sähkökuluja.*

Työsuhdeautoilijat korostivat enemmän latauspisteiden vähyyttä kuin oman auton käyttäjät (liite 7). Neljänneksellä vastaajista ei ole täyssähköauton latausmahdollisuutta kotipihassa. Myös lataamisen hitaus koettiin haitaksi. Latausmahdollisuuksia kommentointiin seuraavasti:

- *Latauspisteiden määrä*
- *Latauspisteitä pitää olla riittävästi ja lataus nopea, kuten tankkaus nyt*
- *Lataustarjoajien hajanaisuus, sinulla tarvitsee olla useita lataussopimuksia*
- *Vapaa-ajan latausmahdollisuudet, esim. mökki, leirintä, satamat*
- *Kesämökin venerannassa ei ole mahdollisuutta latauspisteeseen - autoa tarvitaan myös mökiltä poistumiseen ja akun kesto ei riitä.*
- *Johtojen kanssa pelaaminen*
- *Hybridi tai täyssähköautoilu kiinnostaisi mutta kotona Helsingin kantakaupungissa ei ole latauspisteitä eikä työpaikallakaan kuin pari pistoketta parkkihallissa.*
- *Täyssähköauton, hybridin eritoten, säde on vielä niin heikko, että käytännössä se asettaa kauempana keskustasta asuvalle, paljon harrastemenoja ajavalle perheelle ylikäymättömän esteen. Samoin mikäli hybridin latausmahdollisuus työpaikalta puuttuu, menetetään kustannusetu.*

Lisäksi kommentoissa nostettiin esiin seuraavia asioita täyssähköautoista:

Sähköauton ekologisuus ei ole yksiselitteistä

- *Sähköauto ei niin ekologinen kuin annetaan ymmärtää*
- *Sähköauton ekologisuus ei ole yksiselitteistä, niiden viherpesu ärsyttää*
- *En halua lisää ydinsähköä ja autot lisäävät sähkön käyttöä*
- *Ympäristövaikutus - sähköntuotanto ja sen tuomat riskit*
- *En haluaisi sähköautoa - sähköntuotannon saastutusta ei huomioida päästöttömyydessä.*

Kuljetus- ja vetokapasiteetti pieni

- *Vetokoukku ja veneen kuljetuksen epäselyys, voiko käyttää tarjoilla olevissa luokissa.*
- *Vetomassan pienuus*
- *Kuljetus- ja vetokapasiteetti, hidas lataus, sopii vain kakkosautoksi*
- *Vetokyky*

Liian hiljainen

- *Moottorin äänet ei kuulu*
- *Ovat vaarallisia, kun niitä ei kuule!*

Naiset korostivat miehiä enemmän huoltopisteiden vähyyttä, tiedon puutetta ja kotipihan latausmahdollisuuksien puutetta (liite 7). Miesten kiinnostusta täyssähköautoihin vähensi naisia enemmän lataamisen hitaus ja liian korkea hankintahinta.

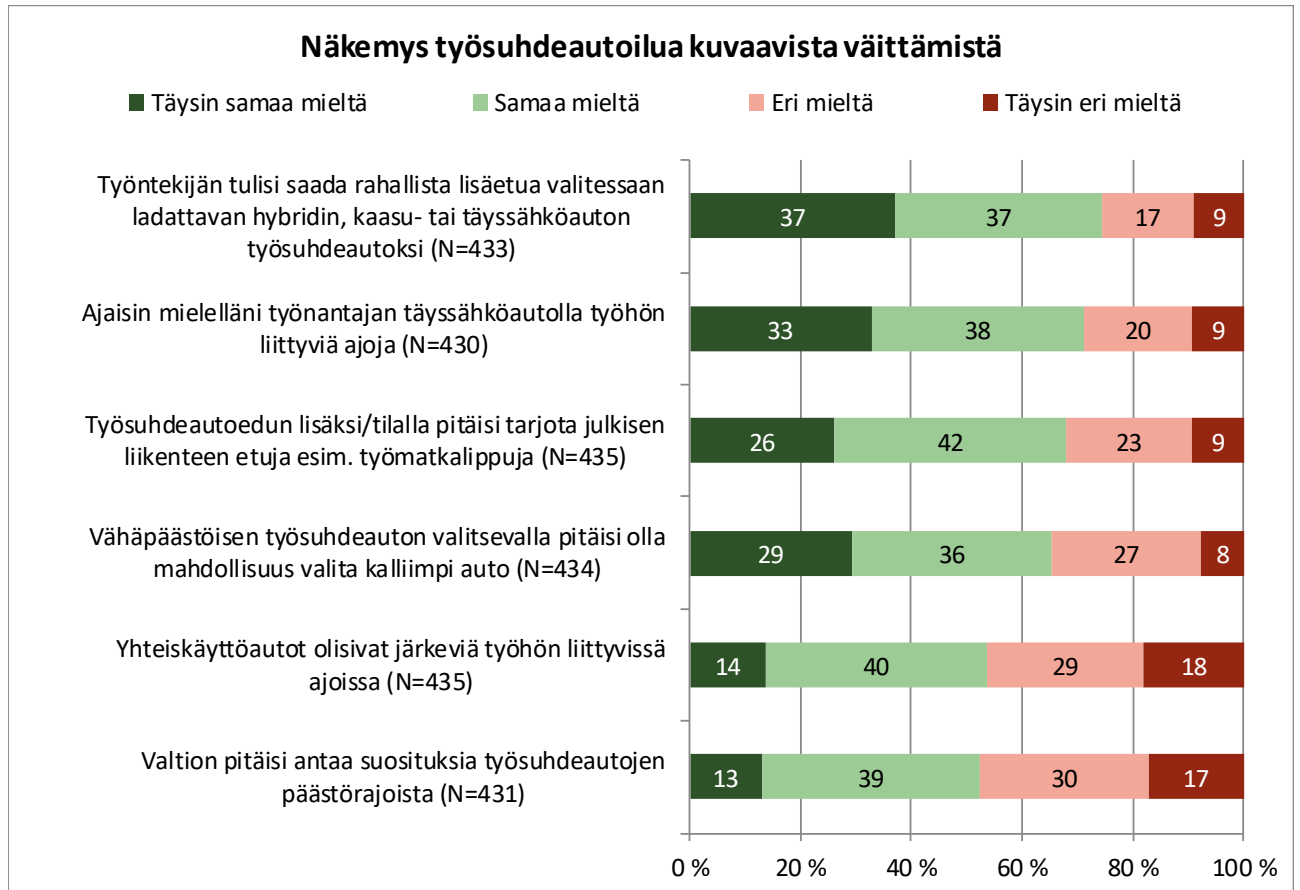
Kyselyn tulokset olivat hyvin samankaltaiset kuin Trafin kyselyssä Kansalaisten tietämys liikenteen vaihtoehtoisista käyttövoimista (Vaaja & Vekkilä 2018). Työntekijöillä (työajoissa) akun kesto ja latauspisteet korostui enemmän kuin kansalaisilla. Kansalaisista useampi kuin työntekijöistä koki ajavansa niin vähän, ettei kannata investoida täyssähköautoon.

Sähköautot käyttäjien kokemina -tutkimuksessa (Hyvönen & Saastamoinen 2014) sähköautoilijat ovat tyytyväisiä käyttämiinsä sähköautoihin. Tärkeimmiksi tyytyväisyyden lähteiksi käyttäjät nimesivät energian säästön, edulliset käyttökustannukset, hiljaisen äänen, käyttömukavuuden ja vähäiset päästöt. Tyytymättömyyttä oli aiheuttanut lyhyeksi koettu toimintasäde; lataustapahtumaan liittyvät hankaluudet (esim. latauspistokkeiden erilaisuus, latauksen kesto), sopivien latauspaikkojen vähäisyys ja vaikea löytäminen, sisätilojen lämmitysongelmat sekä sähköautojen kallis hankintahinta. Vaikka enemmistö vastaajista katsoi sähköauton toimivan hyvin talvella, osalle ajaminen kylmällä säällä oli hankalaa toimintasäteen lyhenemisen ja/tai sisätilojen lämmitysongelmien vuoksi. Hankaluuksien taustalla oli osaltaan latauspaikkojen vähäisyys. Nämä ongelmat olivat työajoissa yleisempiä kuin yksityisajoissa, joten yksityissähköauton käyttäjillä oli myönteisempi näkemys sähköautoista kuin työajoja ajavilla.

## 5.9 Näkemykset autoilusta

Valtaosa (74 %) työntekijäkyselyn vastaajista näki, että työntekijän tulisi saada rahallista lisäetua valitessaan ladattavan hybridin, kaasun tai täyssähköauton työsuhdeautoksi tai yleensä vähäpäästöisemmän auton (kuva 37). He myös ajaisivat mielellään työnantajan täyssähköautolla työhön liittyviä ajoja ja kaipaisivat autoedun lisäksi tai tilalle julkisen liikenteen etuja, kuten työmatkalippuja. Yli puolet (54 %) vastaajista piti yhteiskäyttöautoja järkevinä työhön liittyvissä ajoissa ja kaipasi valtion antamia suosituksia työsuhdeautojen päästörajoiksi.

Suhtautuminen ympäristöystävällisempään työsuhdeautoiluun on pääosin myönteistä – ainakin niiltä osin, kuin siitä ei aiheutuisi itselle kustannuksia. Kääntöpuolelta tosin noin puolet työntekijöistä ei pitäisi yhteiskäyttöautoja järkevinä työhön liittyvissä ajoissa eikä haluaisi valtion antamia suosituksia työsuhdeautojen päästörajoiksi.

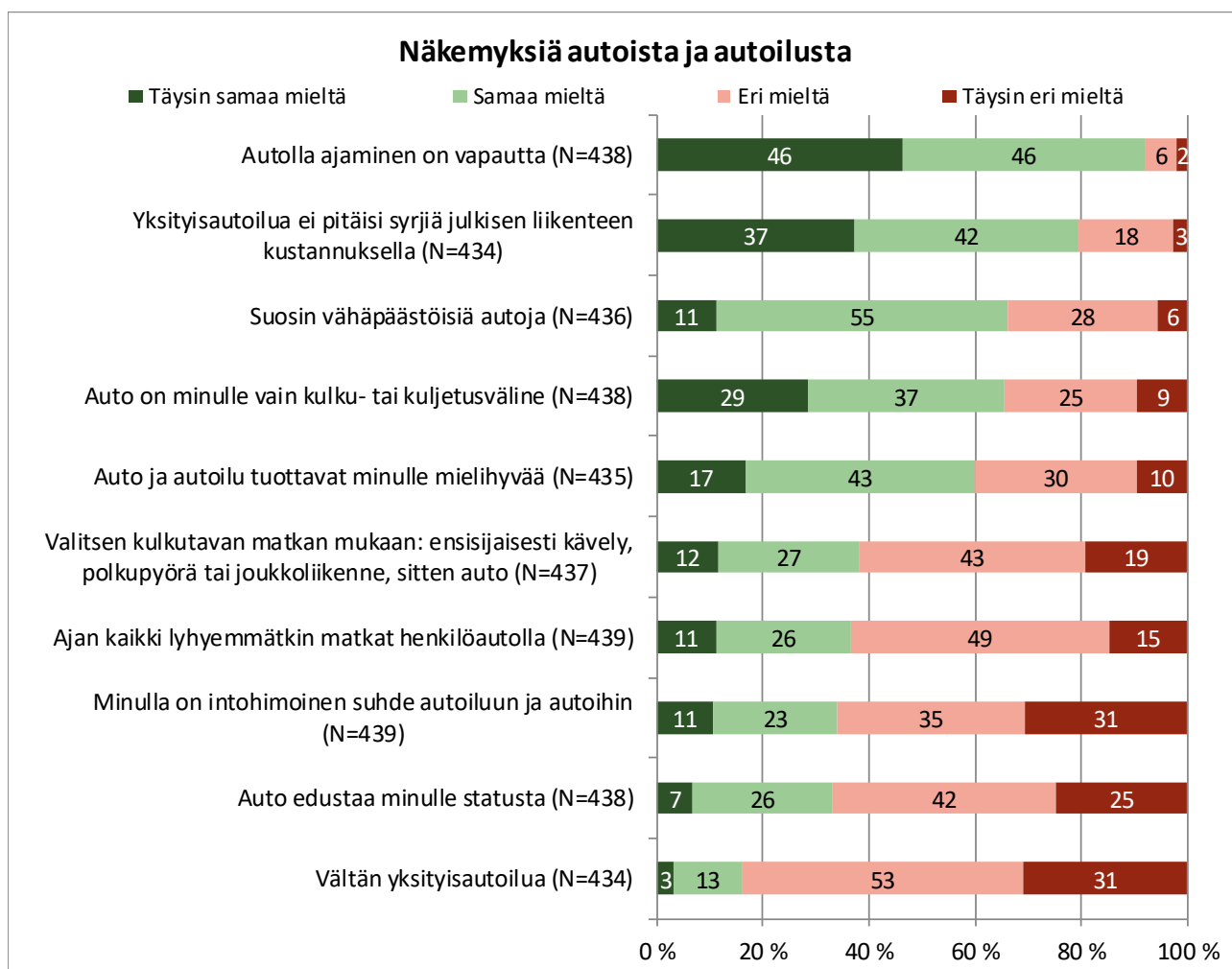


Kuva 37. Työntekijäkyselyn vastaajien näkemys työsuuhdeautoiluun liittyvistä väittämistä

Valtaosa (92 %) työntekijäkyselyn vastaajista piti autolla ajamista vapautena eikä yksityisautoilua saisi syrjiä (kuva 38). Vaikka autoa pidettiin vain kulku- tai kuljetusvälineenä, sen koettiin myös tuottavan mielihyvää. Näiden väittämien korrelaatio (-0,48) oli tosin negatiivinen. Intohimoinen suhde autoiluun ja autoon oli kolmanneksella vastaajista. Samoin kolmannekselle auto edustaa statusta. Kaksi edellistä väittämää korreloivat (0,54).

Ympäristöystävällistä liikkumista edustavien väittämien kanssa oltiin enemmän eri mieltä. Reilu kolmannes (38 %) kertoi valitsevansa kulkutavan mukaan: ensisijaisesti kävely, polkupyörä tai joukkoliikenne, sitten auto. Mutta lähes yhtä moni (37 %) kertoi ajavansa kaikki lyhyemmätkin matkat henkilöautolla. Ristiriitaisesti 23 vastaajaa oli samaa mieltä molempien näiden väitteiden kanssa. Yksityisautoilua kertoi välttävänsä vain 16 % vastaajista. Jälleen 11 vastasi välttävänsä yksityisautoilua, mutta ajavansa kaikki lyhyemmätkin matkat henkilöautolla.





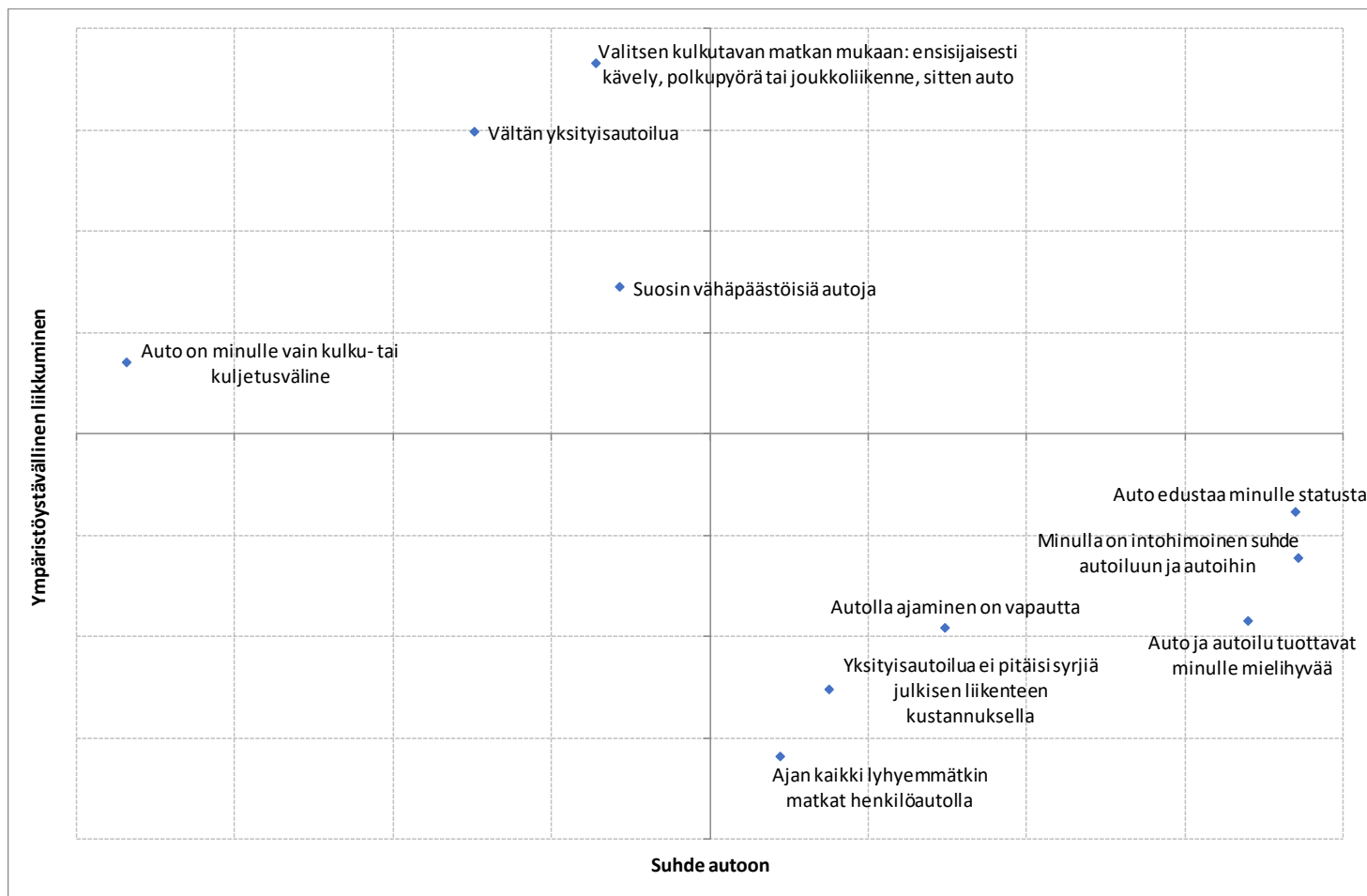
Kuva 38. Työntekijäkyselyn vastaajien näkemyksiä autoista ja autoilusta

Faktorianalyysillä väittämistä erottui kaksi faktoria: suhde autoon ja ympäristöstävällinen liikkuminen (kuva 39). Auto edustaa joko kulku- ja kuljetusvälinettä tai statusta ja mielihyvän tuottajaa, johon vastaajalla on intohimoinen suhde.

- *Rakastan autoja, niiden ääniä, niiden ajo-ominaisuuksia. Kaikki tämä halutaan ottaa pois.*

Ympäristöstävällistä liikkumista edustaa kulkutavan valinta kulloisenkin matkan mukaan ja yksityisautoilun välttäminen. Näiden vastapäänä sitten kaikkien lyhyidenkin matkojen ajaminen henkilöautolla. Seuraavat kommentit kuvastivat ympäristöstävällistä liikkumissuhtautumista:

- *Käytän junaa (+taksi) työmatkoilla, kun se on etäisyyksien ja sitä kautta yrityksen kustannuksien kannalta on järkevää*
- *Kuljen työmatkani Riippuen päivästä juosten, pyöräillen, linja-autolla tai autolla, joskus taksilla, jos auto miehen käytössä.*



Kuva 39. Työntekijäkyselyn autoiluun liittyvät väittämät faktoreilla suhde autoon ja ympäristöystävällinen liikkuminen

Vapaamuotoisissa kommentissa työhön liittyvästä autoilusta nostettiin esille, ettei joukkoliikenne ole aina mahdollinen vaihtoehto henkilöautolle (liite 8). Vastaajat toivat esille, että haja-asutusalueella ei joukkoliikenne toimi ja jos sitä on, niin joukkoliikennematka veisi enemmän aikaa tai olisi kalliimpi kuin oma auto. Osalla työtä tai varusteiden kuljetusta on hankala hoitaa ilman yksityisautoa.

Yhdeksässä kommentissa kritisoi työntekijän vaikutusta auton valintaan. Pari kertoi joutuneensa ottamaan suuripäästöisemmän työsuhdeauton kuin oma oli. Toiset taas kritisoivat autopolitiikan työsuhdeautolle määrittämiä rajoitteita, jotka estävät ”valitsemasta ns. parempia autoja”. Muutama piti epäselvänä, että työnantaja velvoittaa oman auton käyttämiseen työajoissa.

- *Vaihtaessani omasta autosta työsuhdeautoon lisääntyi oma ajaminen vapaa-ajalla. Uusi työsuhdeautoni on myös suuripäästöisempi kuin oma edellinen autoni.*
- *Työsuhdeauto on kiinteä osa palkkaa eli puhutaan monesti väärin työsuhde-edusta, vaikka se on kiinteä osa palkkaa. Jos sitä rajoitetaan liian voimakkaasti, siitä tulee työsuhde haitta, josta ei pääse eroon.*

Vastaajat esittivät erisuuntaisia kehitysehdotuksia, kuten edullista työsuhdepysäköintiä, työsuhdemoottoripyörän ja sähköpyöräilyn edistämistä, maksutonta joukkoliikennettä, käyttöetuauton työpaikalla lataamisen verotusarvon selkeyttämistä sekä alle 4 km työmatkan autoilun kieltämistä sakon uhalla.

Monissa kommenteissa pidettiin autoilun verotusta Suomessa liian korkeana, mutta toisaalta kritisoitiin myös verovapaiden kilometrikorvausten ja paljon ajavien verohelpotusten autoiluun kannustavaa vaikutusta.

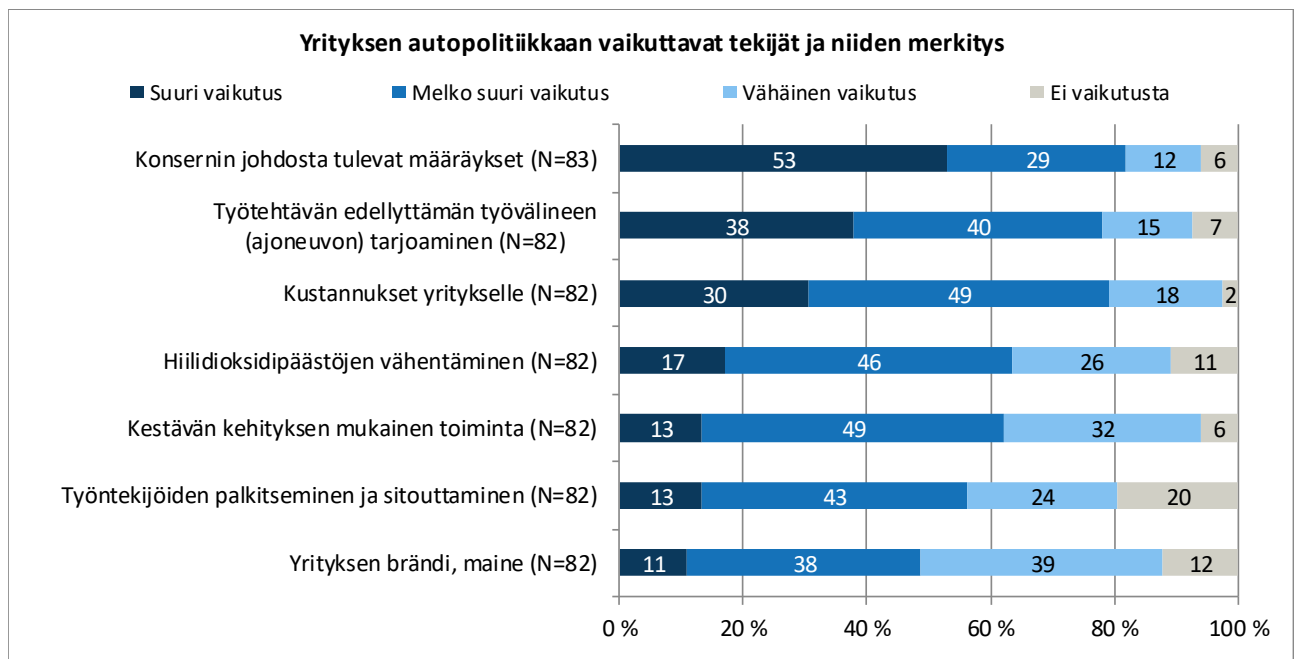
- *Jännä homma miten autolla ajamista pyritään vain lisäämään eikä vähentämään:  
a) jos ajat yli 30 0000 km työajoa vuodessa, saat veroHELPOUSTA  
b) jos ajat tosi vähän, et ole kunnan myyjä etkä mikään.*
- *Kilometrikorvaukset myötävaikuttavat autoilun lisääntymiseen; ts. ajetaan enemmän verovapaan edun takia.*
- *Nykyinen kilometrikorvaus liian pieni etenkin, jos työajojä on paljon ja autoa joutuu sen takia keskimääräistä useammin vaihtamaan uudempaan.*

## 6 Yritysten autopoliitiikka

### 6.1 Autopoliitiikkaan vaikuttavat tekijät

Pääosalla (60 %) kyselyyn vastanneista yrityksistä on hyväksytty, kirjallinen autopoliitiikka (liite 9). Lisäksi osalla on keskusteltu autopoliitiikasta yrityksen johdossa, vaikka virallista autopoliitiikkaa ei olekaan. Neljänneksellä yrityksistä ei ole autopoliitiikkaa. Yrityksillä, joilla oli enemmän henkilöstöä tai työsuhdeautoja, oli useammin myös hyväksytty autopoliitiikka. Vain 7 yrityksellä oli työsuhdeautoja ilman epävirallistakaan autopoliitiikkaa.

Yrityksen autopoliitiikkaan vaikuttavat eniten johdon määräykset, työtehtävän edellyttämän ajoneuvon tarjoaminen ja yritykselle koituvat kustannukset (kuva 40). Hiilidioksidipäästöjen vähentämisellä ja kestäväen kehityksen mukaisella toiminnalla on astetta vähemmän vaikutusta. Työntekijöiden palkitseminen ja sitouttaminen sekä yrityksen brändi jäivät listalla viimeiseksi. Kommentteissa vaikuttaviksi tekijöiksi oli mainittu lisäksi työtehtävän vaativuusluokka (Hay-vaativuudenarviointijärjestelmä), autonvalinnan taloudellistekninen viisaus (ei pröystäilyä) sekä kaikille tarjottava mahdollisuus ottaa leasingauto.



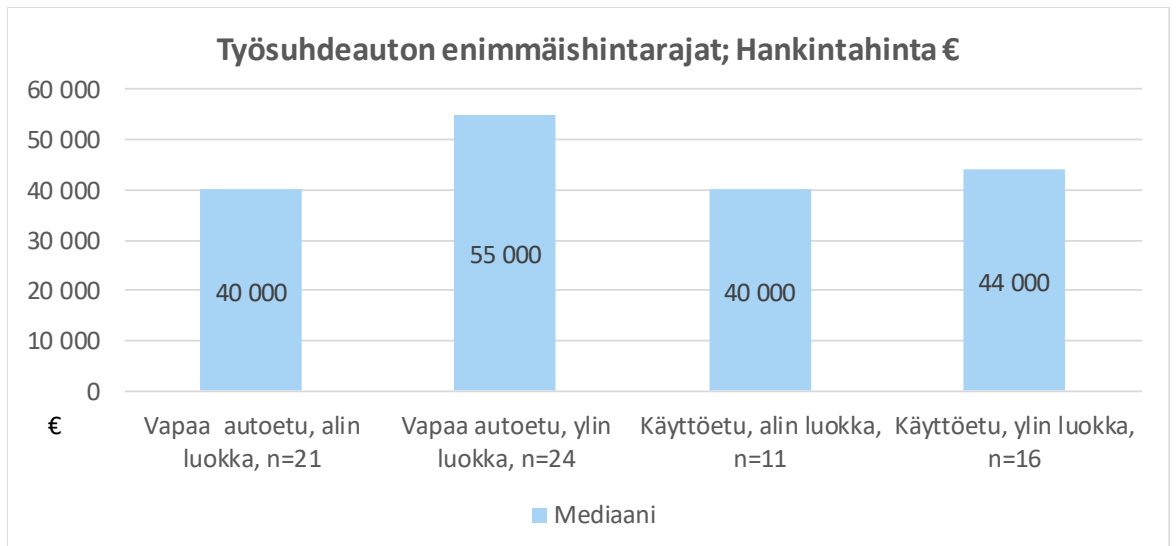
Kuva 40. Yrityksen autopoliitiikkaan vaikuttavat tekijät ja niiden merkitys

## 6.2 Työsuhdeautojen hintarajat

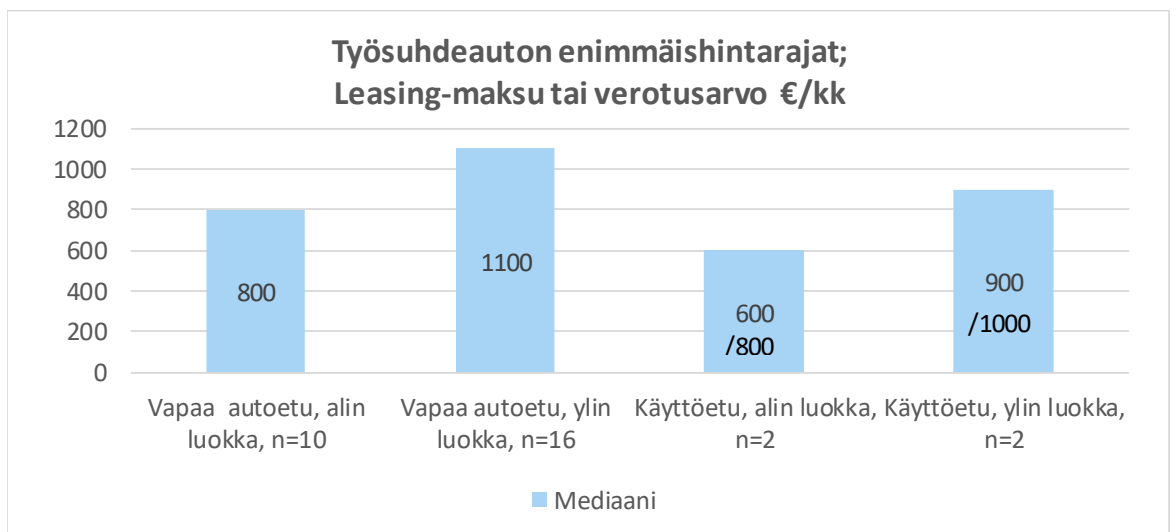
Yli puolet 81 yrityksestä on määrittänyt työsuhdeautoille työtehtävittäin porrastetut enimmäishintarajat, muutamilla (9 %) on kaikille yhteinen enimmäishintaraja ja lopuilla (38 %) ei ole hintarajaa (liite 9). Valtaosassa (73 %) suuria yrityksiä (yli 250 työntekijää) käytettiin hintarajaa, mutta pienissä taas ei. Vuoden 2011 työsuhdeautotutkimuksessa hintarajaa käytti vain 35 % yrityksistä.

Enimmäishintarajat oli määritelty yleensä joko auton hankintahinnan (25 yritystä) tai kuukausittaisen leasingmaksun tai verotusarvon mukaan (16 yritystä). Yhdessä yrityksessä työsuhdeauton enimmäishintarajana oli 70 % vuosipalkasta.

Vastaajien kertomat enimmäishintarajat vaihtelivat suuresti eikä kaikista vastauksista ollut täyttä varmuutta mitä annettu luku tarkoitti. Kuvassa 41 on esitetty hankintahinnaksi tulkitut yli 8 500 € luvut ja kuvassa 42 kuukausittaisiksi maksuiksi tulkitut alle 1 800 € luvut. Käyttöautoedun enimmäishintarajat olivat yleensä vähän pienemmät kuin vapaan autoedun.



Kuva 41. Työsuhdeauton hankintahinnan enimmäisraja 25 yrityksessä

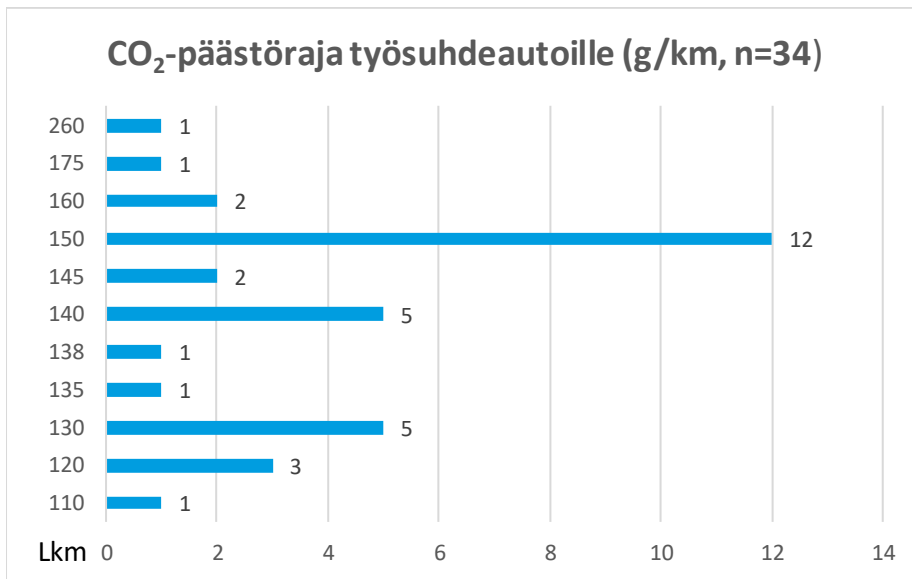


Kuva 42. Työsuhdeauton kuukausihinnan enimmäisraja 16 yrityksessä

### 6.3 Työsuhdeautojen päästörajat

Yli puolella (57 %) yrityksistä ei ollut päästörajaa työsuhdeautolle (liite 9). Kaikille yhteinen enimmäispäästöraja oli 37 % ja työtehtävittäin porrastetut enimmäispäästörajat 6 % yrityksistä.

Kuvassa 43 on esitetty vastaajien kertomat yrityksen autopoliitiikan päästörajat, jotka vaihtelivat 110 - 260 g/km. Mediaani oli 145 g/km. Kolmen yrityksen porrastetuista päästörajoista kuvassa on ylin päästöraja. Porrastetut päästörajat vaihtelivat suuresti: 100-120, 140-160 ja 140-260. Yhdessä yrityksessä oli jo WLTP:n mukaiset raja-arvot: 170 alin ja 200 ylin tehtäväluokka (ei mukana kuvassa).



Kuva 43. Yrityksen autopoliitiikan CO<sub>2</sub>-päästöraja työsuhdeautoille

Kahdeksan yrityksen autopoliitiikassa on päästöraja, jonka alittamisesta työntekijä saa rahallista etua. Näillä yrityksillä on erilaisia kompensatiomalleja, joita on kuvattu taulukossa 2. Niissä työntekijä saa etua 80-100 €/kk tai 15-25 % työsuhdeauton verotusarvosta, kun hiilidioksidipäästöt alittavat 90-120 g/km. Yritykset ovat pääosin kansainvälisiä, isoja teollisuuden, kaupan, rakentamisen tai kuljetusalan toimijoita.

*Taulukko 2. Kahdeksan edelläkävijäyrityksen tarjoama etu vähäpäästöisemmän työsuhdeauton valinnasta*

Päästöraja, jonka alittamisesta saa etua	Työntekijän etu rajan alittamisesta	Yrityksen normaali päästöraja	Yrityksen toimiala	Yrityksen henkilöstömäärä	Kotimaisuus
90 g/km;	80 €/kk	ei tietoa	Kauppa	130	Ulkomaal.
portaittainen: 115 g/km 99 g/km	maksettava 85 % verotusarvosta 75 % verotusarvosta	130	Teollisuus	500	Suomal., monikan-sallinen
99 g/km	ei kerrottu	150	Teollisuus	940	Ulkomaal.
100 g/km;	saa 5 kuukauden vero-tusarvon (brutto)	150	Teollisuus	5 000	Suomal., monikan-sallinen
110 g/km	etu 20 % autoedun ar-vosta	150	Rakentami-nen	1 400	Suomal.
110 g/km	100 €/kk	150	Kuljetus	17 000	Suomal.
120 g/km	15 % luontaisedun ar-vosta erillispalkkiona	ei tietoa	Teollisuus	615	Suomal., monikan-sallinen
Valitsemalla pienipäästöisemmän au-ton voi ylittää tehtävään määritellyn auton hankintarajan 3 000-5 000 €		100-120	Kauppa	400	Suomal., monikan-sallinen

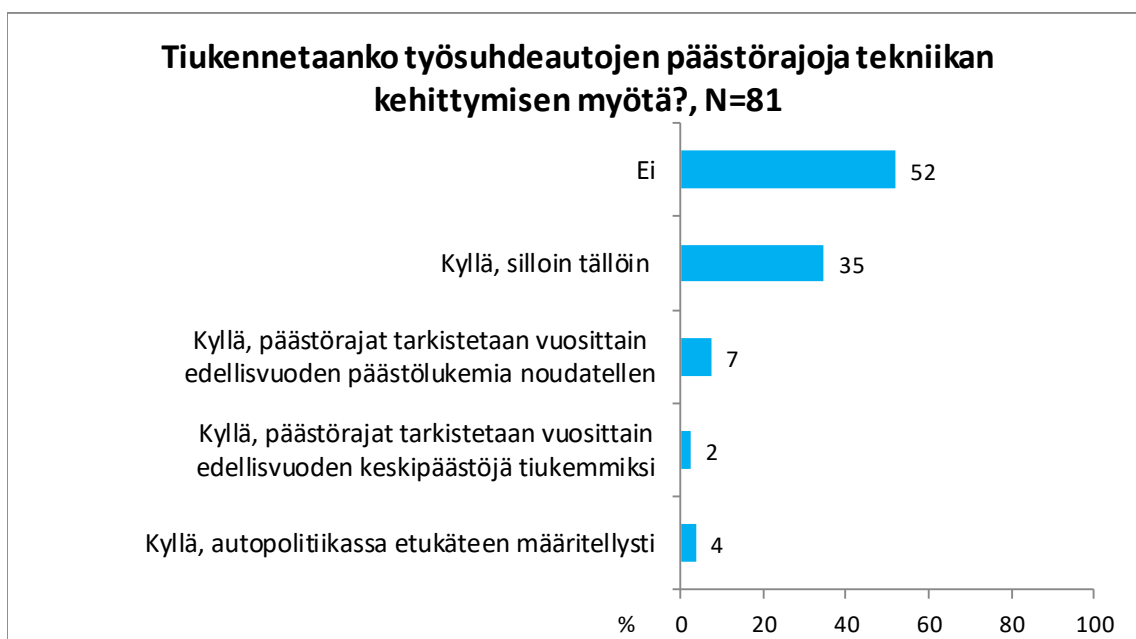
Haastatelluista yrityksistä Nokia on kannustanut vuodesta 2008 työntekijöitään vähempipäästöisen työsuhdeauton hankkimiseen portaittain määrittävällä rahallisella kannustimella. Yrityksen maksama osuus kuukausittaisesta leasingvuokrasta riippuu työsuhdeauton päästöarvosta. Osuus on pienipäästöisimmillä autoilla kaksinkertainen verrattuna päästöportaikon yläpään sijoittuviin autoihin. Päästörajan maksimi on 150 g/km. Päästörajoja on vuosien varrella tiukennettu.

Yksi haastatelluista WWF:n Green Office -yrityksistä kritisoi Suomen verotuskäytäntöjä, joiden se koki vaikeuttavan rahallisten kannustimien antamista vähäpäästöisyydestä eikä niitä siksi ole yrityksellä käytössä Suomessa, vaikka muissa Euroopan maissa onkin.

Lyrecolla työsuhdeautojen päästörajoja ohjaavat kansainvälisen konsernin päätökset ja hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on osa yrityksen kestävä kehityksen strategiaa. Yrityksen autopolitiikassa on työtehtävien mukaan porrastetut 7 autoluokkaa, joiden päästörajat vaihtelevat 88-142 g/km. Lyrecolla autokannan päästökeskiarvo oli vuoden 2017 lopussa 95 g/km.

Haastatellun LeasePlanin edustajan mukaan moni valitsee vapaaehtoisesti vähäpäästöisemmän mallin kuin mihin yrityksen autopolitiikka antaisi mahdollisuuden. Ja vaikka olisi päästörajokkaan, niin myös auton hankintahintaan ja hiilidioksidipäästöihin perustuva verotusarvo ohjaa vähäpäästöisemmän auton valintaan. ”Tämä koskee myös ylimpiä johtajia. Vaikka autojen moottorit ovat entistä pienempiä, ne ovat kehittyneet niin, etteivät ajomukavuus ja tehot kärsi. Toki on joitakin, jotka ehdottomasti haluavat ajaa vähintään kuusisylinterisellä moottorilla, mutta harvassa yrityksessä sellaiseen on mahdollisuus.” (Kauppalehti 2016)

Yli puolet (52 %) 81 yrityksestä ei tiukenna autopolitiikkansa päästörajoja autojen tekniikan kehittymisen myötä (kuva 44). Kolmannes (35 %) tarkistaa päästörajat silloin tällöin. Vain kahdeksan yritystä kertoo tarkistavansa päästörajat vuosittain. Niistä kuusi noudattelee edellisvuoden päästölukemia ja kaksi tiukentaa niitä (kaupan ja rakennusalan yritykset keskisuuri ja suuri yritys). Kolme pääkaupunkiseudulta käsin koko maassa toimivaa yritystä on määritellyt päästörajatarkistukset etukäteen autopolitiikassaan. Nämä suuret tai keskisuuret yritykset toimivat muun palvelutoiminnan ja kaupan alalla.



Kuva 44. Työsuhdeautojen päästörajojen tiukentaminen tekniikan kehittyessä

## 6.4 Työsuhdeautojen käyttövoimat

Valtaosa (77 %) yrityskyselyn yrityksistä ei ohjaa työntekijöitään työsuhdeauton käyttövoiman valinnassa (kuva 45). Kuusi yritystä suosittaa dieselautoa, kolme ei-ladattavaa hybridiä, kolme ladattavaa hybridiä sekä yksi bensa ja yksi kaasuautoa. Vain yksi yritys edellyttää työsuhdeauton olevan diesel, mutta kommentteissa kolme yritystä kertoi, että paljon ajavien edellytetään ottavan dieselauton.

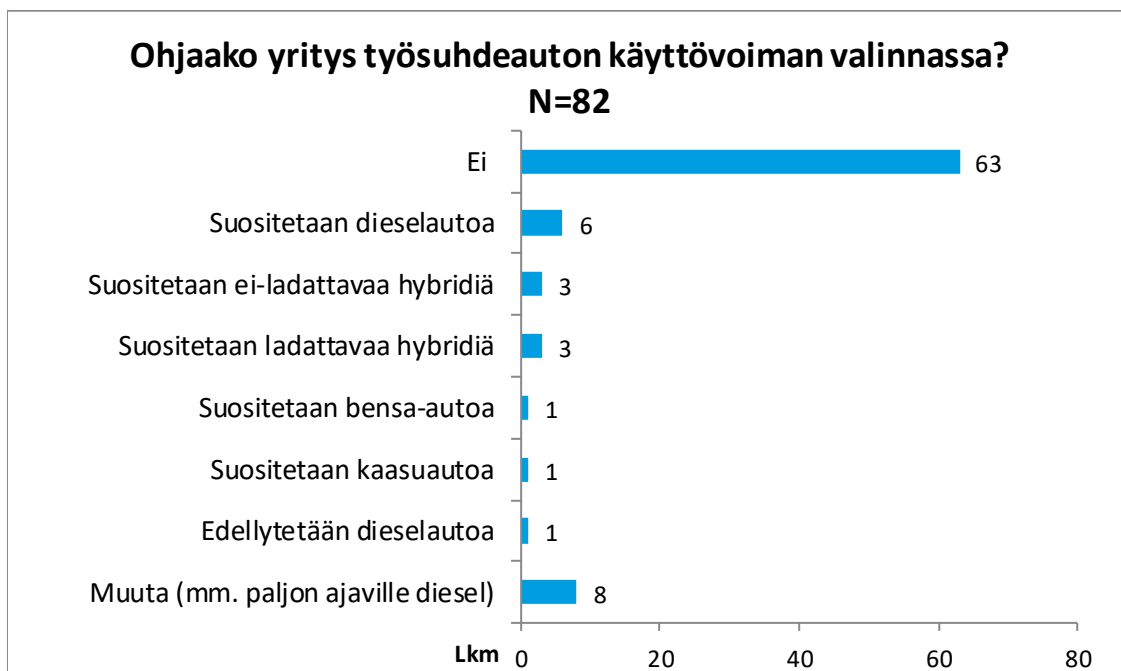
- *Paljon, yli 25 000 vuodessa ajaville diesel*
- *Yli 20 000 km/vuosi, edellytetään diesel*
- *Paljon ajavat, yli 50 000 km/vuosi, käyttövoima diesel, vähemmän ajavat käyttövoima bensiini.*

Lisäksi kommentteissa kerrottiin, että

- *Suosittelaaan vähäpäästöistä ja käyttötaloudeltaan edullista.*
- *Diesel käyttöetuauton vero tulee itse maksettavaksi, joten mieluummin bensa-auto.*
- *Tämä on juuri nyt kehittelyvaiheessa.*

Suosituksia antavissa yrityksissä on teollisuuden ja kaupan alan erikokoisia yrityksiä.





Kuva 45. Työsuhdeauton käyttövoiman valinnan ohjaaminen

Haastatelluista yrityksistä erityisesti Nokia ja Lyreco ovat painottaneet autopoliitikassaan vähäpäästöisyyttä. Nokialla on noin 2 200 työsuhdeautoa, joista dieselien osuus on noin puolet ja hybridien ja sähköautojen osuus noin kolmasosa. Bensa-autoja on noin 10 % ja kaasuautoja 3-5 %. Uusista autoista neljäsosa on ladattavia hybrideitä ja kasvanut hybridiautojen tarjonta onkin viime vuosina korvannut dieselien osuutta autokannasta.

Yhtenä esimerkkinä ohjauskeinosta vähäpäästöisyyteen on Nokian käyttämä toimintamalli, jossa ladattavan hybridin tai täyssähköauton valitseva työntekijän autoeduksi määrittyy automaattisesti käyttöetu, vaikka hän olisi oikeutettu vapaaseen autoetuun. Yrityksen päätös olla korvamatta hybridiautojen bensakustannuksia toimii kannustimena hybridiautojen lataamiseen. Nokia painotti haastattelussa oman autopoliitiikkansa lisäksi myös laajemmin yritysten vastuuta ja valintojen vaikutusta koko Suomen autokantaan. Työsuhdeautot kun siirtyvät leasingajan jälkeen käytettyjen autojen markkinoille.

Lyrecolla kolmasosa yrityksen 60:stä työsuhdeautosta on hybrideitä, yksi maakaasuauto ja loput pääosin dieselitä. Työssään autoa tarvitsevat ovat autoedulla ja omalla autolla ajoa vältetään. Esimerkiksi kaikkien yrityksen myyjien on otettava työsuhdeautoksi vähäpäästöinen (88 g/km) ei-ladattava hybridiauto. Yrityksellä on lisäksi muutama yritysauto pihassa pieniin työajoihin ja vuodenvaihteessa otettiin käyttöön ensimmäiset ladattavat hybridit työsuhdeautoiksi.

Clearchannel ilmoitti aikovansa päivittyvässä autopoliitikassaan suositella hybridiautoja työntekijöilleen. Yritys koki kannustamisen vähempipäästöisten autojen valintaan enemmän kansalaisvelvollisuutena kuin markkinointityökaluna.

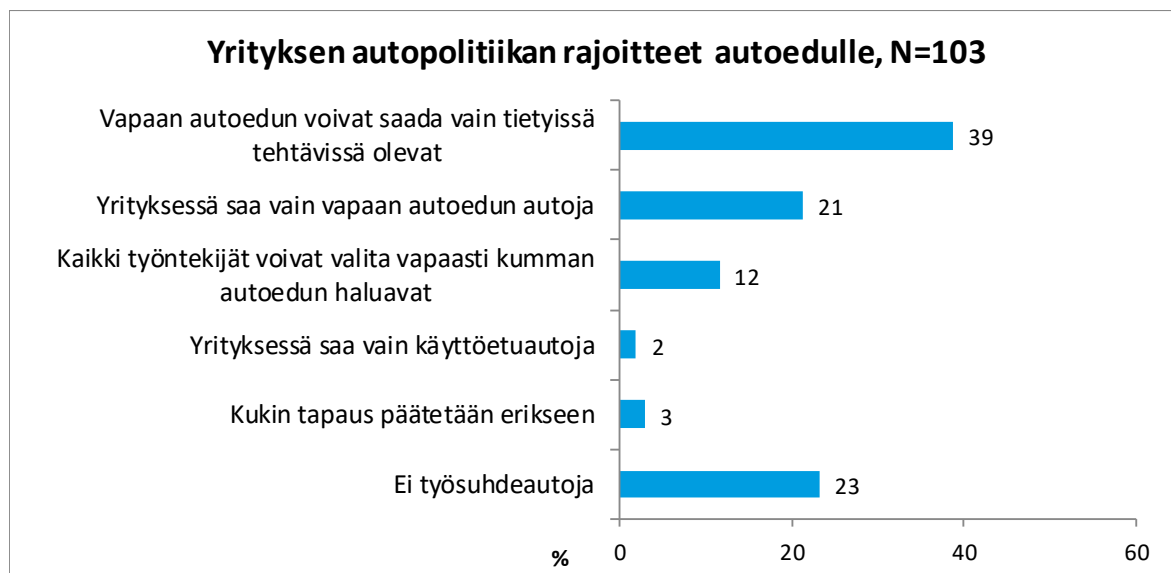
Yrityshaastatteluisissa kommentoitiin myös, että autoverotus ei riittävästi tue pieni-päästöisten autojen hankintaa ja verotusta toivottiin kehitettäväksi. ”Esimerkiksi laadattavan hybridin verotusarvo on vapaassa autoedussa vain noin 150-180 euroa enemmän kuin käyttöedussa. Ero ei riittävästi kannusta ottamaan käyttöetua ja ajamaan sähköllä, vaan ajamaan vapaalla autoedulla työnantajan maksamilla bensoilla.”

## 6.5 Muut autopoliitiikan ohjauskeinot

Puolet yrityksistä rajoittaa vapaan autoedun vain tietyissä tehtävissä oleville (kuva 46). Monissa yrityksissä saa vain vapaan autoedun autoja, kahdessa vain käyttöetuautoja. Kaikki työntekijät voivat valita vapaasti kumman autoedun haluavat 12 yrityksessä. Kommenteissa kerrottiin lisäksi seuraavista ohjaustavoista:

- *Vapaa autoetu on käytössä tilanteissa, joissa päivystäjä joutuu käyttämään yrityksen autoa yksityisiin ajoihin.*
- *Pääsääntöisesti käyttöetu, ellei osa neuvotella taloon tullessaan työsopimuksen toisin*
- *Autoetu tarjolla vain muutamalle vanhastaan, uusia autoetuja ei tarjota.*
- *Kukin tapaus päätetään erikseen.*

Myös osassa haastatelluista WWF:n Green Office -yrityksistä kaikilla työntekijöillä oli oikeus työsuhdeautoon, osalla autoedun mahdollisuus määrittyi työtehtävien mukaan.



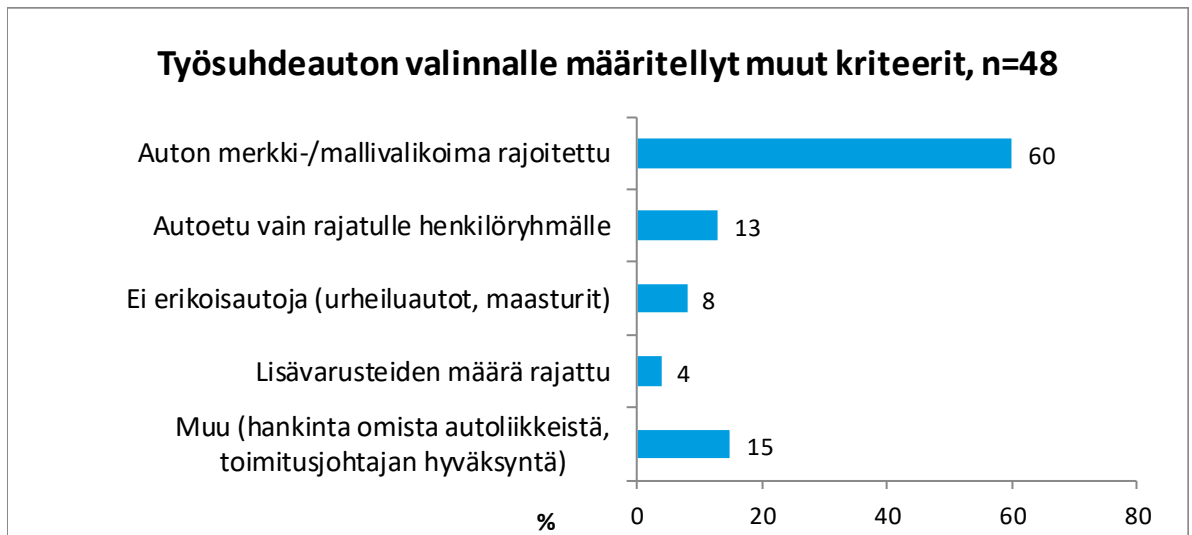
Kuva 46. Yrityksen autopoliitiikan rajoitteet vapaan autoedun ja käyttöedun valinnalle

Kun autoedun saaminen määritetään riippuvaksi työntekijän asemasta organisaatiossa, sitä voidaan pitää kannusteena edetä työtehtävissä. Toisaalta tällaista hierarkisuutta voi pitää vanhanaikaisena, epätasa-arvoisena etuisuutena, jolla luodaan turhaa nokkimisjärjestystä työyhteisöön. Iso auto on perinteisesti ollut ison johtajan merkki. Talouselämä-lehden mukaan (2010) yritykset eivät kovin innoissaan kerro

johtajien hienoista autoista. Moni yritys ulottaa autopoliitiikan rajoitukset varmuuden vuoksi myös johtoryhmään.

Uudempi trendi on keskittyä autopoliitikassa ympäristöystävällisyyteen ja tarjota kaikille työntekijöille mahdollisuus ainakin auton käyttöetuun. Edelläkävijäyrityksissä ympäristöajattelu ja päästörajat koskettavat yritysten johtoa samalla tavalla kuin kaikkia muitakin autoedun saavia työntekijöitä.

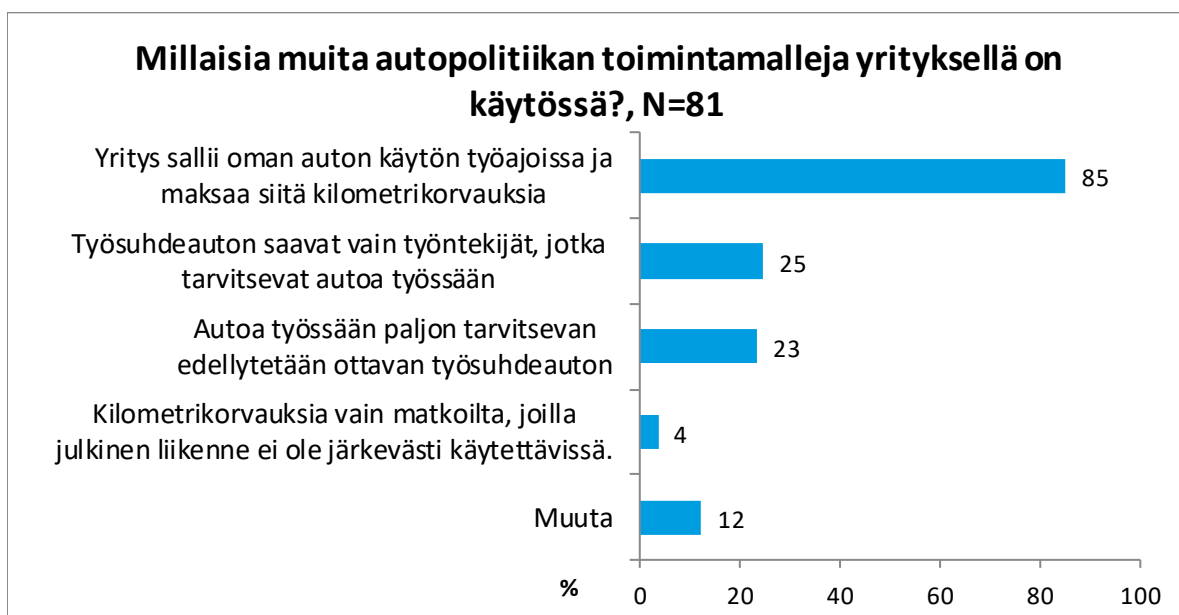
Yritysten muina kriteereinä työsuhdeauton valinnalle on rajoitettu auton merkki- tai mallivalikoima, autoedun tarjoaminen vain rajatulle henkilöryhmälle, erikoisautojen kieltö (urheiluautot, maasturit), lisävarusteiden rajattu määrä ja työtehtävän mukaan rajattu hinta (kuva 47). Samoja kriteereitä nousi esille myös WWF:n Green Office -yritysten haastatteluissa. Auton rajattu merkki- ja mallivalikoima sekä hankinnan rajaaminen vain tiettyihin autoliikkeisiin saattaa monesti olla enemmän leasingyrityksen kuin asiakasyrityksen intressi.



Kuva 47. Yrityksen muut kriteerit työsuhdeauton valinnalle

Valtaosa (85 %) yrityksistä maksaa kilometrikorvauksia oman auton käytöstä työajoissa (kuva 48). Kolme yritystä rajoittaa kuitenkin kilometrikorvausten maksun vain matkoille, joilla ei ole julkinen liikenne järkevästi käytettävissä. Muina autopoliitiikan toimintamalleina rajataan työsuhdeauto vain työntekijöille, jotka tarvitsevat autoa työssään, tai edellytetään paljon ajavilta työsuhdeautoa. Kommentteissa kerrottiin lisäksi seuraavia rajoituksia työsuhdeautoille:

- *Kaikilla on mahdollisuus ottaa palkka autoetuna, josta vähennys.*
- *Kun työajoa on yli 20 000 km/vuosi, työntekijän on otettava työsuhdeauto.*
- *Pyrimme minimoimaan työsuhdeautojen määrän. Liiketoiminnasta 98 % menee vientiin.*
- *Oman auton käyttö työmatkoissa esimiehen luvalla*
- *Vain johtoryhmällä on autoetu*
- *Johtoryhmälle tarjotaan autoetu, vaikka ei aja työajaja.*



Kuva 48. Yrityksen muita autopoliitiikan toimintamalleja

Muutama yritys kertoi työajoissa käytettävän ensisijaisesti yrityksen autoja eikä varsinaisia työsuhdeautoja ole tarjolla.

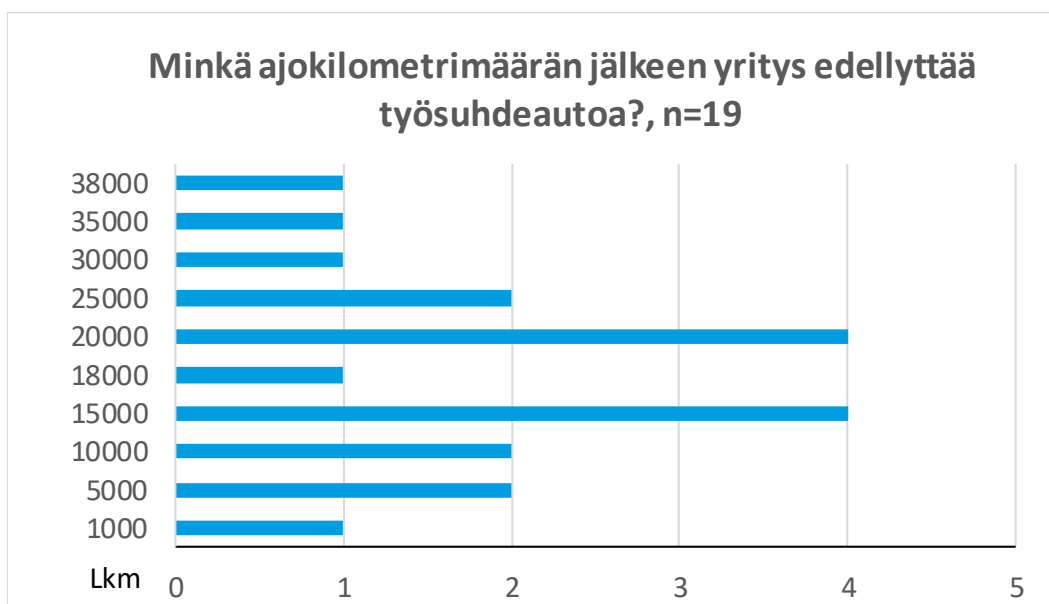
- *Työmatkoihin tulee ensisijaisesti käyttää yhtiön omistamia matka-autoja*
- *Yrityksellä käytössä omia autoja (ei varsinaisesti työsuhdeautoja)*
- *Talon käytössä on auto päivittäiseen käyttöön.*

Yksi yritys kommentoi, ettei tarjoa henkilöstölle työsuhdeautoja, vaan sillä on ns. yhteiskäyttöautoja, joita voidaan ensisijaisesti käyttää työajoihin.

Nokialla autopoliitiikassa pyritään kokonaisvaltaisuuteen. Esimerkiksi työsuhdeautoja valittaessa yrityksessä tarkastellaan viittä asiaa:

1. kokonaiskustannus
2. ympäristöystävällisyys
3. turvallisuus (turvallisuustestien tulokset, vakioturvallisuusvarusteet)
4. yleinen haluttavuus (auton yleinen arvostus)
5. innovatiivisuus (valmistajien suhtautuminen tulevaisuuden liikkumisen palveluna -ajatteluun (MaaS)).

Autoa työssään paljon ajavilta 19 yritystä edellyttää työsuhdeauton ottamista (kuva 49). Yrityksillä on erilaisia käsityksiä siitä, mikä on paljon. Ajokilometrimäärä, jonka jälkeen työsuhdeautoa edellytetään, vaihteli 1 000-38 000 km (kuva 49). Mediaani oli 18 000 km.



Kuva 49. Ajokilometrimäärä, jonka jälkeen yritys edellyttää työsuhdeauton ottamista

## 6.6 Yrityksen muu tuki ympäristöystävällisempään liikkumiseen

Lähes kolme neljästä vastaajayrityksestä tukee työntekijöidensä ympäristöystävällistä liikkumista (kuva 50). Yli puolet yrityksistä tarjoaa työntekijöilleen sosiaalitalit, polkupyöräparkin ja/tai pyörähuollon. Kaksikymmentä yritystä tarjoaa yhteiskäyttöauton työhön liittyville matkoille. Nämä yritykset toimivat niin pääkaupunkiseudulla kuin yli 10 000 asukkaan kaupungeissakin.

Neljätoista yritystä tarjoaa työntekijöilleen työsuhdematkalipun. Kahdessatoista yrityksessä työhön liittyvät matkat on ohjeistettu tehtäväksi joukkoliikenteellä, jos mahdollista. Kaksitoista yritystä tarjoaa vain rajatulle joukolle työntekijöitä maksutonta pysäköintiä toimipaikalla ja kolme ei tarjoa kenellekään henkilöstöstä maksutonta pysäköintiä toimipaikalla.

Kuudessa yrityksessä on mahdollista saada yrityksen polkupyörä ja kahdessa sähköpolkupyörä työhön liittyville matkoille. Kahden yrityksen työntekijät saavat edullisesti yrityksen yhteiskäyttöauton myös vapaa-ajan matkoille.

Muina ympäristöystävällisen liikkumisen tukitoimina kerrottiin, että

- *Yritys tarjoaa laajat yhtiön maksamat työmatkabussikuljetukset*
- *Suositaan junan käyttöä*
- *Suosimme etätöitä.*

Kolme yritystä mainitsi ympäristöystävällisen liikkumisen tukitoimiksi myös maksuttoman pysäköinnin henkilökunnalle.

- *Maksuton pysäköinti ja talvella maksuton moottorilämmitys*
- *Yritys tarjoaa kaikille maksuttomat p-paikat*
- *Yrityksellä on riittävästi ilmaisia parkkipaikkoja henkilökunnalle.*



Kuva 50. Yritysten käyttämiä keinoja ympäristöystävällisen liikkumisen tukemiseen

Osalla haastatelluista WWF:n Green Office -yrityksistä oli myös käytössä erilaisia tukia ympäristöystävälliseen liikkumiseen. Esimerkiksi Joensuun tiedepuistolla on tontillaan Fortumin Charge & Drive järjestelmän julkisia latauspisteitä ja työntekijöiden käytössä yhteiskäyttöpyöriä ja -potkulautoja sekä sisäinen suositus videoneuvotteluista. OP Ryhmällä on Helsingin pääkonttorillaan käytössä sähköautojen latauspisteet ja työsuhdematkaliput sekä yleisessä käytössä olevien DriveNow-yhteiskäyttöautojen parkkipaikka.

Helsingin keskustassa sijaitseva Clearchannel on alusta asti ollut mukana Helsingin kaupunkipyöräkonsortiossa, ja yrityksen linjauksen mukaan keskustan alueen työmatkoilla käytetään joukkoliikennettä ja kaupunkipyöriä. Sijoittuminen Helsingin keskustaan on ollut tietoinen valinta, sillä siellä sijaitsee myös valtaosa yrityksen isoista asiakkaista. Clearchannel on myös harkinnut yhteiskäyttöautoja ja tutustunut eri palveluntarjoajiin. Etätyömahdollisuuden tarjoaminen työntekijöille oli myös osalla yrityksistä keinona vähentää liikenteen päästöjä.

Nokia suunnittelee ja on osin toteuttanut sekä Suomessa että useissa muissa maissa pilotteja liittyen mm. yhteiskäyttöautoiluun ja Liikenne palveluna-konseptiin, tavoitteena tukea joustavaa kokonaisliikkumista. Kiinnostus yhteiskäyttöautoiluun sekä tiedostettu muutos tulevaisuuden liikkumisen tavoissa nousi esille useissa muissakin haastatteluissa. Ympäristönäkökulmia huomioitiin työsuuhdeautoilun lisäksi muussa yrityksen toiminnassa esimerkiksi ympäristöstandardien, sisäisten ympäristötyöryhmien, prosessien auditoinnin ja kehittämisen, toiminnan elinkaariajattelun, energiankulutuksen ja jätehuollon kautta.

Useat yritykset mainitsivat työsuuhdeautoilun olevan vain pieni osa koko toiminnan hiilidioksidikuormituksesta, josta pääosa aiheutui energiankulutuksesta sekä kiinteistön ja infran päästöistä. Usein työsuuhdeautoilu on kuitenkin muita osa-alueita näkyvämpi elementti.

## 6.7 Autopolitiikan ohjauskeinojen vaikutus

Puolet yrityskyselyn vastaajista vastasi kysymykseen, miten yrityksen ohjauskeinot työsuuhdeautoilusta aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämiseksi ovat vaikuttaneet (kuva 51). Heistä kolmannes kertoi, ettei mitään muutoksia ole havaittu. Tosin näillä yrityksillä oli melko korkeat hintarajat (35 000-60 000 €, 550-1 700 €/kk) ja päästörajat (120-160 g/km) eikä niitä systemaattisesti päivitetä. Kahta bensa-autosuositusta lukuun ottamatta nämä yritykset suosittavat dieselautoja.



Kuva 51. Yrityksen käytössä olleiden autopolitiikan ohjauskeinojen vaikutus työsuuhdeautoilusta aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämiseksi

Eniten oli havaittu työsuuhdeautojen muuttuneen aiempaa vähäpäästöisemmiksi. Näidenkin yritysten päästörajat vaihtelivat 110-175 g/km, mutta kuudella niistä oli rahallisia kannustimia, jos valitsi alle 90-120 g/km auton. Lisäksi neljä näistä yrityksistä suositti ladattavia tai ei-ladattavia hybridejä ja yksi näistä myös kaasuautoja.

Kolmessa yrityksessä olivat työntekijät valittaneet päästörajojen kiristämisestä ja kahdessa pyytäneet niiden tiukentamista. Yhdessä näistä oli tullut kumpaakin palautetta. Kommenteissa mainittiin, että

- *Vapaaehtoisuus pohjalta ohjataan pienellä palkitsemisella.*

Kuusi vastaajaa kertoi, että työsuhdeautoina on enemmän ladattavia hybridejä, täyssähköautoja tai kaasuautoja. Nämä yritykset olivat pääosin suuria, koko Suomessa toimivia teollisuuden ja kaupan toimijoita. Kommenteissa mainittiin, että

- *Viimeisen vuoden aikana tullut 3 ensimmäistä ladattavaa hybridiä ja yksi täyssähkö yhteiskäyttöauto.*
- *Palautetta saatu dieselautojen suosimisesta vanhakantaisena ajatteluna.*

Monessa yrityksessä oli havaittu työajojen yleensäkin vähentyneen mm. viideoneuvottelujen myötä. Viidessä näistä työajot omalla autolla olivat vähentyneet.

Haastatelluista yrityksistä Nokia on seurannut ympäristöystävällisen autopolitiikkansa vaikutuksia. Uusien työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöt olivat keskimäärin 89 g/km vuonna 2017, kun ne vuonna 2007 olivat 178 g/km. Autokohtaiset päästöt ovat keskimäärin puolittuneet kymmenessä vuodessa. Uusien työsuhdeautojen päästöt ovat Nokialla 27 g pienemmät kuin markkinoilla rekisteröitävien uusien keskimäärin. Kannustin on siis ohjannut pienempipäästöisten autojen hankintaan ja se on osa yrityksen investointia ympäristöystävällisempiin autoihin.

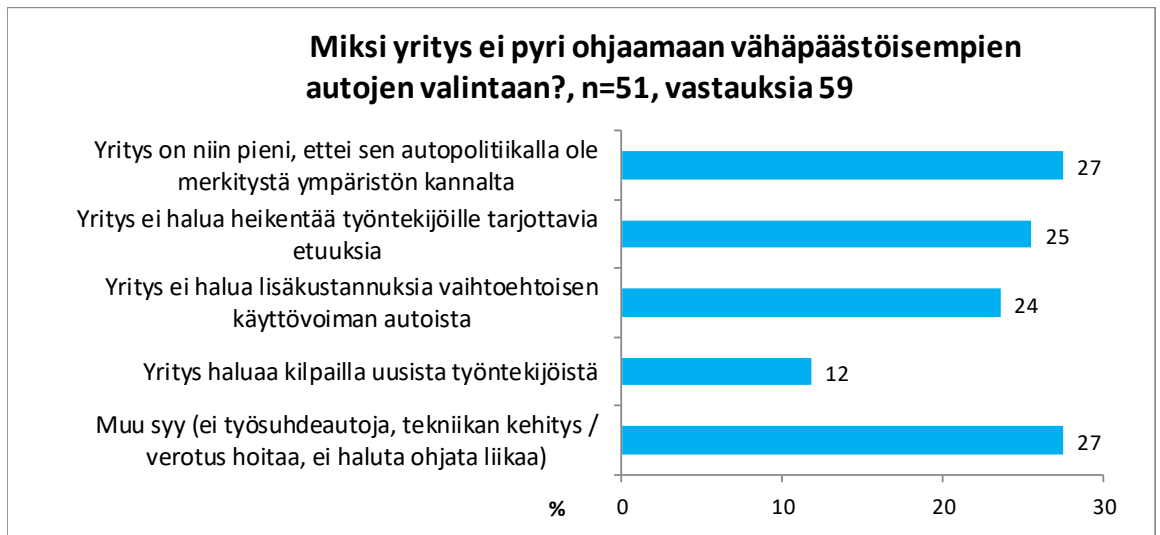
Lyrecossa konserni asetti vuonna 2012 tavoitteen vähentää viidessä vuodessa toiminnan hiilidioksidipäästöjä 20 %. Suomessa vähennettiin 23 %. Tavoitteen aikana mm. pakotettiin myyntihenkilöstölle ei-ladattavat hybridit, joiden päästöt ovat 88 g/km. Lyrecon autokannan päästökeskiarvo oli vuoden 2017 lopussa 95 g/km. Lyrecolla on eri tason työntekijöistä koostuva kahdeksan hengen työryhmä, joka hoitaa laatu- ja ympäristöasioita ja toiminnan ympäristövaikutuksia.

## 6.8 Miksi ei ohjata?

Kyselyssä 14 yritystä sanoi olevansa niin pieni, ettei sen autopolitiikalla ole merkitystä ympäristön kannalta (kuva 52). Kaikilla näillä yrityksillä oli kuitenkin jonkinlainen autopolitiikka. Vain kuusi näistä lukeutui pieniin yrityksiin (alle 50 työntekijää). Kaksitoista yritystä ei halua lisäkustannuksia vaihtoehtoisista käyttövoimista.

Ohjauksen puutetta vähäpäästöisempään työsuhdeautoiluun perusteltiin myös siten, että yritys ei halua heikentää työntekijöille tarjottavia etuuksia, vaan yritys haluaa kilpailla uusista työntekijöistä.





Kuva 52. Miksi yritys ei ohjaa vähäpäästöisempien autojen valintaan

Muina syinä ohjauksen puutteeseen vähäpäästöisempään autoiluun esitettiin seuraavia:

**Päästöt vähentyvät muutenkin**

- *Tekniikan kehityksen myötä päästöt vähentyvät joka tapauksessa*
- *Työntekijät itse ottavat asian huomioon jo nyt*
- *Verotus on hoitanut asian*

**Ei haluta ohjata liikaa**

- *Emme kuitenkaan halua liikaa ohjata.*
- *Ei haluta sanella, mutta suositus asiasta on*
- *Päätökset tehdään kunkin tapauksen kohdalla erikseen, jotta päästään parhaaseen kokonaisvaltaiseen lopputulokseen eikä vain seurata ohjesääntöä sokeasti*

**Työsuhdeautoja vähän tai ei lainkaan**

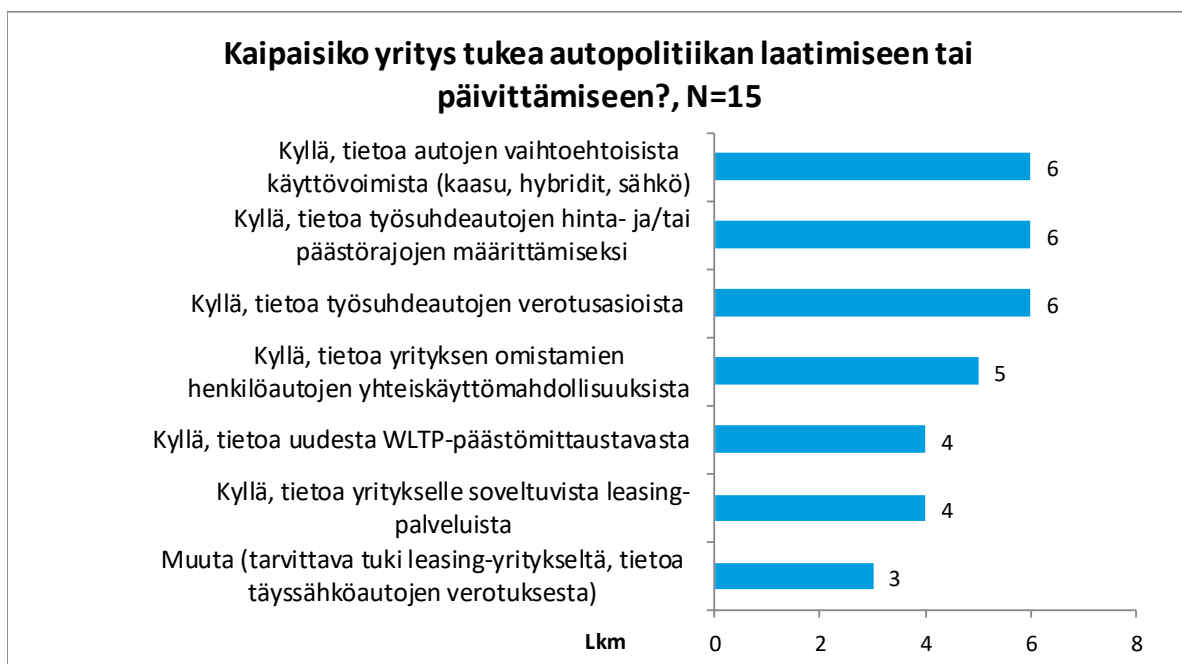
- *Työsuhdeautoja ei käytössä, työajossa olevat autot määrittyvät työtehtävien mukaan ja aina ei ole tarjolla vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja.*
- *Työsuhdeautojen määrä vähäinen*
- *Vain 2 työsuhdeautoa koko konsernissa*
- *Ei käytetä työsuhdeautoja*

**Muita syitä**

- *Asiaa ei ole ajateltu*
- *Epäilee että hybridejä ei ladattaisi*
- *Konsernin ohjeet puuttuvat*
- *Odotamme hybridi/sähköautojen laajempaa tarjontaa.*

## 6.9 Tiedon tarve

Yrityksistä 15 ilmaisi kaipaavansa tukea autopoliitiikan laatimiseen tai päivittämiseen (kuva 53). Eniten kaivattiin tietoa autojen vaihtoehtoisista käyttövoimista (kaasu, hybridit, sähkö) sekä työsuhdeautojen hinta- ja/tai päästörajojen määrittämisestä ja verotusasioista. Kommenteissa täsmennettiin, että tietoa kaivataan erityisesti täyssähköauton verotuskäytännöstä.



Kuva 53. Yrityksen kaipaama tuki autopoliitiikan laatimiseen tai päivittämiseen

Tietoa kaivattiin myös yrityksen omistamien henkilöautojen yhteiskäyttömahdollisuuksista, uudesta WLTP-päästömittaustavasta ja yritykselle soveltuvista leasingpalveluista.

Tukea kaipaavat olivat enimmäkseen suuria (yli 250 työntekijää) eri toimialojen yrityksiä, jotka toimivat niin pääkaupunkiseudulla kuin yli 10 000 asukkaan kaupungeissakin. Yhtä lukuun ottamatta kaikilla oli jo autopoliitiikka ja pari ohjasi vähäpäästöisin autoihin tarjoamalla rahallista kompensatiota.

Kaksi kommentoijaa kertoi, ettei tukea autopoliitiikkaan tarvita, koska sitä saadaan leasingyritykseltä.

- *Autojen hallinnointi on ulkoistettu ja laadimme yhdessä toimijan kanssa autopoliitiikan.*

Saamme tarvittavan tuen kumppaniltamme, joka hoitaa ja hallinnoi leasingautot puolestamme.

Moni yritys tukeutuu paljolti leasingyritykseen autopoliitiikassaan. Yrityksen voi olla vaikea pyrkiä vähäpäästöiseen autoiluun, jos leasingyritys ei siihen kannusta eikä sillä ole valikoimissaan vaihtoehtoisien käyttövoimien autoja. Siten leasingyritykset ovat merkittävässä asemassa matkalla ympäristöystävälliseen autoiluun.

Haastattelussa Clearchannelin edustaja kertoi, että autopoliitikkaa oltiin juuri päivittämässä, mutta jouduttiin ottamaan aikalisä, koska ei tiedetty mihin uusi WLTP:n mukainen realistinen raja asettuu. Nokiallakin mietitään, mikä uuden päästömittauksen vaikutus tulee olemaan. Ensimmäinen siihen liittyvä päätös oli päivittää CO<sub>2</sub>-päästömaksimiksi 150 g/km (oli 130 g/km), koska WLTP-päästöt näyttävät nousevan keskimäärin yli 20 %. Päätöksellä pyrittiin siihen, ettei päästöraja karsi autovalikoimasta pois tyypillisimpiä perheautoja. Kannustin on sidottu hiilidioksidipäästöihin ja mittaustavan muutoksen vuoksi täytyy miettiä, miten portaita muutetaan vastaamaan markkinoilla olevia autoja.

## 7 Yhteenveto

### 7.1 Työsuhdeautoilu

Työsuhdeautoedun saajien määrä on pysynyt melko vakaana 2010-luvulla, vaikka se on hieman laskusuunnassa (n. 79 200 v. 2010 ja 76 200 v. 2017). Sekä työntekijät että yritykset arvelivat työsuhdeautojen määrän pysyvän ennallaan tulevaisuudessa. Valtaosalla edun saajista on vapaa autoetu ja neljänneksellä auton käyttöetu. Tyypillinen työsuhdeautoilija on esimiesasemassa oleva mies, joka asuu pääkaupunkiseudulla ja työskentelee teollisuuden tai kaupan alalla.

Työsuhdeautoilijat nostivat tärkeimmiksi autoedun valintaperusteiksi työsuhdeautoilun helppouden ja vaivattomuuden. Autoetu koetaan työetuutena, jolla saa käyttöön uuden, hyvän auton eikä auton hankintaan tarvitse sijoittaa pääomaa. Toisaalta reilu neljännes työsuhdeautoilijoista oli ottanut autoedun työnantajan vaatimuksesta. Kun autoa tarvitaan työssä ja työajoa kertyy paljon, moni työnantaja edellyttää työsuhdeautoa. Pelkistetysti työsuhdeauto on joko 'etuauto' tai 'työauto'. Etuautossa on kyse suorasta palkkaedusta eikä autoa välttämättä tarvita työssä. Työauto taas on välttämätön työtehtävien hoitamisessa ja työnantaja voi sitä edellyttää.

Yleisin syy sille, ettei työntekijällä ole autoetua, on se, ettei hän ole oikeutettu autoetuun tai ettei yritys sellaista tarjoa. Toiseksi syyksi kerrottiin, että oma auto on työsuhdeautoa edullisempi ja omalla autolla saa verovapaat kilometrikorvaukset työajoista. Lisäksi viidennes omalla autolla ajavista haluaa itse valita autonsa, eikä saisi työsuhdeautoksi sellaista kuin haluaa. Nämä perusteet korostuivat erityisesti kilometrikorvauksia työajosta saavien ryhmässä.

Pääosa työsuhdeautoista oli dieselitä ja kolmannes bensa-autoja, kun taas omien autojen käyttövoimajakautus oli juuri päinvastoin (taulukko 3). Vaihtoehtoisina käyttövoimoina oli ladattavia hybridejä sekä muutamia kaasua- ja täyssähköautoja. Näitä oli kolme prosenttia työsuhdeautoista ja kaksi omista autoista. Työntekijäkyselyssä työsuhdeautoina oli selvästi enemmän ei-ladattavia hybridejä kuin ladattavia, mutta yrityskyselyssä suhde oli päinvastoin.

Työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöt (119,7 g/km) olivat selvästi pienemmät kuin työntekijöiden omien autojen (151,4 g/km). Työsuhdeautojen keskimääräinen päästöarvo oli grammaa suurempi kuin vuonna 2017 ensirekisteröidyillä henkilöautoilla (118,8 g/km) - erityisesti bensiinityösuhdeautojen päästöt olivat suurempia. Haastatellun autoleasingyrityksen kertomat työsuhdeautojen hiilidioksidipäästöt olivat selvästi pienemmät (116 g/km) kuin työntekijäkyselyssä saadut. Useamman oman auton talouksissa ensimmäisen auton hiilidioksidipäästöt olivat keskimäärin pienemmät kuin seuraavina ilmoitetuilla.

Työsuhdeautoilla ajettiin selvästi enemmän (n. 30 000 km/v) kuin omilla autoilla (n. 22 750 km/v). Erityisesti ajokilometrejä kertyi vapaan autoedun saajille, joilla oli keskimäärin enemmän työajoa kuin omaa ajoa. Omalla autolla työajoista kilometrikorvauksia saavilla oli enemmän ajokilometrejä kuin muilla oman auton käyttäjillä. Heidän työajomääränsä olivat kuitenkin keskimäärin vähäisempiä kuin työsuhdeautoilijoilla.

Työsuhdeauton tärkeimmäksi valintaperusteeksi nousi ajo-ominaisuudet, mutta oman auton valinnassa hinta ohitti ajo-ominaisuudet. Ympäristöystävällisen autoilun tutkimuksessa (Valta 2017) hinta oli suomalaisille tärkein auton valintaperuste kuten

työntekijäkyselyssäkin oman auton valinnassa. Työntekijäkyselyn vastaajat arvostivat selvästi enemmän ajo-ominaisuuksia kuin kaikki suomalaiset, joille taas merkki ja malli oli tärkeämpi kuin työntekijöille.

Vähäpäästöisyys ei noussut tärkeimpien auton valintaperusteiden joukkoon. Polttoaineen kulutusta pidettiin tärkeämpänä valintakriteerinä kuin vähäpäästöisyyttä. Työntekijät pitivät vähäpäästöisyyttä tärkeämpänä työsuhdeauton kuin oman auton valinnassa. Kaikki suomalaiset pitivät sitä vielä vähemmän tärkeänä kuin työntekijät. Auton kustannukset (hinta, polttoaineen kulutus, luotettavuus) korostuvat oman auton valinnassa, mutta kun työsuhdeauton kustannukset työntekijälle on paljolti valmiiksi rajattu, voidaan työsuhdeauton valinnassa keskittyä enemmän muihin tekijöihin.

*Taulukko 3. Työntekijäkyselyn vastaajien työsuhdeautojen ja omien autojen ominaisuuksien vertailu*

	Työsuhdeauto		Oma auto	
<b>Käyttövoima</b>	Diesel	56 % (61 %)	Bensa	59 %
	Bensa	31 % (34 %)	Diesel	35 %
	Ei-lad. hybridi	10 % (2 %)	Ei-lad. hybridi	4 %
	Vaihtoehtoiset	3 % (3 %)	Vaihtoehtoiset	2 %
	Työntekijäkysely, n=185 (yrityskysely, n= 2 124)		Työntekijäkysely, talouden omat autot, n=573	
<b>Hiilidioksidipäästöt</b>	119,7 g/km	n=138	151,4 g/km	n=399
	118,8 g/km		mediaani 146 g/km	
	Ensirekisteröidyt uudet henkilöautot vuonna 2017		147,1 g/km; Oma auto 1, n=272	
	116 g/km, haastateltu leasingyritys vuonna 2017		158,0 g/km; Oma auto 2, n=105	
			180,1 g/km; Oma auto 3, n=17	
<b>Ajokilometrit</b>	30 006 km/v		22 749 km/v	
<b>Työajo</b>	15 307 km/v		6 900 km/v,	
<b>Oma ajo</b>	14 522 km/v	n=164	15 034 km/v	n=250
<b>Tärkeimmät auton valintaperusteet</b>	Ajo-ominaisuudet	63 %	Hinta	58 %
	Koko / tilat	40 %	Ajo-ominaisuudet	54 %
	Luotettavuus	37 %	Luotettavuus	44 %
	Varustelutaso	36 % n=391	Koko / tilat	39 % n=433
<b>Vähäpäästöisyys ja kulutus</b>	Polttoaineen kulutus	25 %	Polttoaineen kulutus	37 %
	Vähäpäästöisyys	22 %	Vähäpäästöisyys	12 %
			Suomalaiset; vähäpäästöisyys 4 %	

## 7.2 Autopolitiikka

Pääosalla kyselyyn vastanneista yrityksistä oli hyväksytty, kirjallinen autopolitiikka, neljänneksellä ei ollut autopolitiikkaa ja lopuilla siitä on keskusteltu yrityksen johdossa, vaikka virallista autopolitiikkaa ei olekaan (taulukko 4). Suuremmilla yrityksillä ja niillä, joilla oli useampia työsuhdeautoja, oli useammin myös hyväksytty autopolitiikka. Vain seitsemällä yrityksellä oli työsuhdeautoja ilman epävirallistakaan autopolitiikkaa.

Yrityksen autopolitiikkaan vaikuttivat eniten johdon määräykset, työtehtävän edellyttämän ajoneuvon tarjoaminen ja yritykselle koituvat kustannukset. Hiilidioksidipäästöjen vähentämisellä ja kestäväen kehityksen mukaisella toiminnalla oli astetta vähemmän vaikutusta.

Useimmissa yrityksissä autoetu ja erityisesti vapaa autoetu oli tarjolla vain tietyissä tehtävissä oleville. Perinteisestihän autoetu on ollut osa ylimmän ja keskijohdon palkkausjärjestelmää. Neljännes yrityksistä tarjosi autoetua vain niille, jotka tarvitsevat autoa työssään. Toisaalta lähes neljännes yrityksistä myös edellytti, että paljon työajoa ajavien on otettava työsuhdeauto.

Neljännes yrityksistä ei tarjonnut autoetua, vaan maksoi kilometrikorvauksia työajoista omalla autolla tai työajoissa käytettiin yrityksen autoja. Muutama yritys ohjeistaa käyttämään työhön liittyvillä matkoilla joukkoliikennettä, jos mahdollista.

Pääosa yrityksistä oli määrittänyt työsuhdeautoille hintarajat joko työtehtävittäin porrastettuna tai kaikille yhteisenä. Käyttöautoedun enimmäishintarajat olivat yleensä vähän pienemmät kuin vapaan autoedun. Vain 43 % yrityksistä oli määrittänyt työsuhdeautoille enimmäispäästörajan, joka oli muutamissa yrityksissä porrastettu työtehtävittäin. Kahdeksassa yrityksessä sai rahallista etua valitsemalla vähäpäästöisen auton ja yksitoista yritystä tarkistaa päästörajoja suunnitelmallisesti. Valtaosa yrityksistä ei ohjannut työntekijöitään työsuhdeauton käyttövoiman valinnassa. Vain kolme yritystä suositti työsuhdeauton käyttövoimaksi ladattavaa hybridiä ja yksi kaasua. Neljä yritystä edellytti työsuhdeauton olevan diesel ainakin paljon ajavilla.

Puolet yrityskyselyn vastaajista kertoi yrityksen käyttävän ohjauskeinoja työsuhdeautoilusta aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Ohjauskeinoihin panostaneet kertoivat vaikutuksina, että työsuhdeautot ovat aiempaa vähäpäästöisempiä ja työsuhdeautoina on enemmän ladattavia hybridejä, täyssähköautoja tai kaasuautoja. Työajot olivat vähentyneet mm. videoneuvottelujen myötä ja myös työajot omalla autolla olivat vähentyneet.

Sitä, että puolet yrityksistä ei ohjaa ympäristöystävällisempään työsuhdeautoiluun, perusteltiin sillä, että yritys on niin pieni, ettei sen autopolitiikalla ole merkitystä ympäristön kannalta, että yritys ei halua lisäkustannuksia vaihtoehtoisista käyttövoimista, ja että yritys ei halua heikentää työntekijöille tarjottavia etuuksia, vaan haluaa kilpailla uusista työntekijöistä. Muina syinä ohjauksen puutteeseen vähäpäästöisempään autoiluun esitettiin päästöjen vähentyvän muutenkin eikä yritys halua ohjata työntekijöitä liikaa.

Taulukko 4. Autopolitiikan ohjauskeinoja yrityskyselyn vastaajilla

Autopolitiikan ohjauskeinoja			
Autopolitiikka	Hyväksytty, kirjallinen autopolitiikka	60 %	N=111
	Epävirallinen / keskusteltu autopolitiikka	15 %	
	Ei autopolitiikkaa	25 %	
Vapaa autoetu vai käyttöetu	Vapaa autoetu vain tietyissä tehtävissä	39 %	N=103
	Vain vapaa autoetu	21 %	
	Kaikki saa itse valita	12 %	
	Vain käyttöetu	2 %	
	Tapauskohtaisesti	3 %	
	Ei työsuhdeautoja	23 %	
Rajoitteita autoedulle	Kilometrikorvauksia oman auton käytöstä työajoissa	85 %	n=81
	Autoetu vain niille, jotka tarvitsevat autoa työssään	25 %	
	Paljon työajoa ajavien otettava työsuhdeauto	23 %	
	- Mediaani 18 000 km jälkeen		
Hintarajat	Hintaraja käytössä 62 %		n=81
Hankintahinta	<u>Vapaa autoetu</u>	<u>Käyttöetu</u>	
	Ylin ryhmä; 55 000 € Alin ryhmä; 40 000 €	Ylin ryhmä; 44 000 € Alin ryhmä; 40 000 €	
Leasingmaksu / verotusarvo	Ylin ryhmä; 1 100 €/kk Alin ryhmä; 800 €/kk	Ylin ryhmä; 900/1000 €/kk Alin ryhmä; 600/ 800 €/kk	
	Päästörajat	Päästöraja käytössä 43 %	n=82
Vähäpäästöisyys-etu	Keskimäärin 145 g/km, vaihteluväli 110-260 g/km		
	Kahdeksan yritystä: Jos alle 90-120 g/km, saa etua 80-100 €/kk tai 15-25 % työsuhdeauton verotusarvosta		
Suosituksia käyttövoimaan	Suosituksia / edellytyksiä	23 %	n=82
Rajoitteet auton valinalle	Auton merkki-/mallivalikoima rajoitettu 29		
	Ei erikoisautoja (urheiluautot, maasturit) 4		
	Lisävarusteiden määrä rajattu 2		
	Hankinta omista autoliikkeistä, konsernin maahantuomat		
Ohjauskeinojen toimivuus	Vähäpäästöisyyteen ohjanneissa yrityksissä		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ työsuhdeautot aiempaa vähäpäästöisempiä</li> <li>→ enemmän ladattavia hybridejä, täyssähköautoja tai kaasuautoja</li> <li>→ työajot vähentyneet (mm. videoneuvottelut)</li> </ul>		
Ympäristöystävällinen autopolitiikka on osa yrityksen yhteiskuntavastuuta.			

Ympäristöystävälliseen autopoliittikkaan isommin panostaneet edelläkävijäyritykset korostivat yritysten yhteiskuntavastuuta. Kannustaminen vähempipäästöisten autojen valintaan koettiin enemmän yhteiskuntavastuuna kuin markkinointityökaluna. Erityisesti suuret, tunnetut yritykset toimivat edelläkävijöinä vähäpäästöisessä autopoliitikassa.

Yleinen autoilun asenneilmapiiri vaikuttaisi olevan murroksessa. Perinteisen ajattelun mukaan johtotason isot ja näyttävät autot kuvastivat yrityksen menestystä. Nytemmin suuripäästöiset autot voidaan tulkita myös taantumuksellisuutta ja vastuutto muutta edustaviksi. Vaihtoehtoiset käyttövoimat taas edustavat edistyksellisyyttä ja ympäristövastuuta.

Työsuhdeautojen määrän arvioitiin pysyvän ennallaan tulevaisuudessa, mutta työsuhdeautojen käyttövoimissa hybrideiden osuus on kasvussa. Vaihtoehtoisten käyttövoimien suosion kasvu riippuu paljolti tekniikan ja hintojen kehityksestä sekä valtion verolinjauksista, mutta työsuhdeautoissa yrityksen autopoliittikalla ja leasingyrityksillä on ratkaiseva merkitys. Työsuhdeautona vaihtoehtoisen käyttövoiman kokeileminen on riskittömämpää kuin omana.

### 7.3 Suhtautuminen vähäpäästöisyyteen

Täyssähköautojen kiinnostavimmaksi tekijäksi koettiin pienet ajokustannukset. Työsuhdeautoilijoita kiinnosti enemmän sähköautojen vähäiset hiilidioksidi- ja hiukkaspäästöt sekä hiljainen käyntiääni kuin omalla autolla ajavia, jotka taas arvostivat työsuhdeautoilijoita enemmän pieniä polttoainekuluja sekä sähkömoottorin pitkäikäisyyttä ja pieniä huoltokuluja. Sähköautoissa kiinnosti myös niiden suuri suorituskyky ja tulevaisuuden teknologia.

Kiinnostusta täyssähköautoihin vähensi akun latauksen lyhyt toimintamatka (etenkin talvella) sekä akun elinikä ja ongelmajäteluonne. Myös korkea hankintahinta, latauspisteiden vähyys ja lataamisen hitaus vähentävät kiinnostusta. Neljänneksellä vastaajista ei ole täyssähköauton latausmahdollisuutta kotipihassa ja työpaikoillakin on puutetta latauspaikoista. Muutama kyseenalaisti sähköauton ekologisuutta – kaikki sähköntuotanto ei ole päästötöntä ja riskitöntä. Myös täyssähköautojen pieni veto- ja kuljetuskyky estävät hankintaa ainakin ainoaksi autoksi.

Vastaajien asennoitumisessa erottui kaksi tekijää: suhde autoon ja ympäristöystävälliseen liikkumiseen. Ääripäissään auto edustaa joko kulku- ja kuljetusvälinettä tai statusta ja mielihyvän tuottajaa, johon vastaajalla on intohimoinen suhde. Ympäristöystävällistä liikkumista edustaa kulkutavan valinta kulloisenkin matkan mukaan ja yksityisautoilun välttäminen. Näiden vastapäänä sitten kaikkien lyhyidenkin matkojen ajaminen henkilöautolla. Ympäristöystävällisesti liikkuvia on eniten toisaalta niissä, joilla ei ole juuri työajoa tai autoakaan, vaan he liikkuvat pääosin jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Toisaalta heitä on niissä, jotka ajavat vähäpäästöisillä omilla, työsuhde- tai yhteiskäyttöautoilla. Autoilumyönteiset taas ajavat paljon joko omalla tai työsuhdeautolla sekä työajoa että vapaa-ajalla. Heille auto on enemmän kuin kulkuväline.

Yleinen asenneilmapiiri on painottumassa ympäristöystävälliseen suuntaan, sillä se on yleisesti hyväksyttyä – kukapa nyt ympäristöä haluaisi tuhota. Mutta autoilumyönteiset voivat kokea ympäristöystävällisen liikkumisen korostamisen uhkana:



*”Rakastan autoja, niiden ääniä, niiden ajo-ominaisuuksia. Kaikki tämä halutaan ottaa pois.”* Heitä olisi hyvä ohjata vaihtoehtoisten käyttövoimien pariin, sillä sähköautojen ajo-ominaisuudet ja suorituskyky päihittävät polttomoottorit. Tosin tarvitaan myös teknologian ja infran kehittämistä sähköautojen lataamisen helpottamiseksi ja toimintasäteen kasvattamiseksi.

Vaikka työntekijät suhtautuivat pääosin myönteisesti vaihtoehtoihin käyttövoimiin tai vähäpäästöisiin työsuhdeautoihin, vähäpäästöisyysihanne ei vielä kovin laajasti konkretisoitunut vastaajien käytännön toiminnassa. Esteeksi kerrottiin teknisten ja infran puutteiden ohella raha. Työntekijä ajaisi vähäpäästöisemmällä, jos työnantaja antaisi siitä taloudellista etua, ja ostaisi vaihtoehtoisen käyttövoiman auton omaksi, jos niiden hinta olisi lähempänä polttomoottoriautojen hintaa. Yritykset ohjaisivat vähäpäästöisempiin autoihin, jos verotusta kehitettäisiin niitä tukemaan. Asenteellisia esteitä vähäpäästöiseen autoiluun kuvastaa se, että noin puolet työntekijöistä ei pitäisi yhteiskäyttöautoja järkevinä työhön liittyvissä ajoissa eikä haluaisi valtion antamia suosituksia työsuhdeautojen päästörajoiksi.

Vähäpäästöisyyttä autopoliitikassaan painottavissa edelläkävijäyrityksissä on ymmärretty vähäpäästöisyyden merkitys kaikessa yrityksen toiminnassa. Vähäpäästöiseen liikkumiseen voidaan ohjata myös muilla kuin työsuhdeauton valintaan liittyvillä keinoilla. Etätyöt ja videoneuvottelut vähentävät matkustustarvetta ja yhteiskäyttöautot lisäävät autojen käyttöastetta. Yritykset tukivat työntekijöidensä ympäristöystävällistä liikkumista tukemalla pyöräilyä, tarjoamalla yhteiskäyttöauton tai työsuhdematkalipun, ohjeistamalla joukkoliikenteen käyttöön, rajoittamalla maksutonta pysäköintiä toimipisteellä tai tarjoamalla yhtiön maksamat työmatkabussikuljetukset. Kiinnostus yhteiskäyttöautoiluun sekä tiedostettu muutos tulevaisuuden liikkumisen tavoissa nousi esille yrityshaastatteluissa. Ympäristönäkökulmia huomioitiin työsuhdeautoilun lisäksi myös muussa yrityksen toiminnassa, kuten energiankulutuksessa sekä kiinteistön ja infran päästöissä. Yritys- ja työsuhdeautoilu on kuitenkin usein näitä muita osa-alueita näkyvämpää toimintaa.

## 8 Suosituksia

Tutkimustulosten pohjalta tehtiin seuraavia suosituksia kohti ympäristöystävällisempää ja vaihtoehtoisia käyttövoimia suosivaa työsuhdeautoilua. Pääosa suosituksista liittyy yritysten ja leasingyritysten toimintaan, mutta ainakin tiedotus koskee myös viranomaisia ja järjestöjä (Trafi, Motiva, WWF Green Office jne). Lisäksi vähäpäästöisiin autoihin siirtymistä voisi edistää tästä tutkimuksesta pois rajatuin verotuksellisin keinoin.

### Yrityksiin vähäpäästöisyyteen ohjaava autopolitiikka

Vähäpäästöisyyteen ohjaava kokonaisvaltaisesti mietitty autopolitiikka on monessa yrityksessä lisännyt vähäpäästöisten ja vaihtoehtoisten käyttövoimien työsuhdeautojen osuutta. Autopolitiikkaa on tarpeen myös päivittää säännöllisesti uudistuvan tekniikan ja muiden muutosten myötä. Tärkeää on autopolitiikan läpinäkyvyys ja että myös yrityksen johto noudattaa laatimansa autopolitiikan sääntöjä. Vähäpäästöinen autopolitiikka on jo sinällään markkinointietu yrityselle: se kuvastaa yrityksen vastuullisuutta ympäristöstä ja yhteiskunnasta. Lisäksi sähköautot voivat itsessään toimia yrityksen edistyksellisyyden mainoksina.

### Ohjataan vähäpäästöisiin työsuhdeautoihin

Yritys voi ohjata vähäpäästöisempien työsuhdeautojen valintaa asettamalla auton hiilidioksidipäästöille aiempaa tiukemmat rajat ja/tai suosittamalla vaihtoehtoisten käyttövoimien autoja. Edelläkävijäyrityksissä ohjauksessa on käytetty onnistuneesti taloudellista etua vähäpäästöisen auton valinnasta. Kompensaatiot ovat olleet alennusta verotusarvosta tai leasingmaksusta ja niitä on porrastettu sitä suuremmiksi, mitä vähäpäästöisempi auto on. Koska uusien autojen hiilidioksidipäästöt muuttuvat jatkuvasti tekniikan kehittyessä ja nyt päästömittaustavan muutoksen myötä, on taulukossa 5 esitettyjen esimerkkien päästörajat sidottu edellisen vuoden ensirekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoon.

*Taulukko 5. Yrityksen keinoja ohjata vähäpäästöisen työsuuhdeauton valintaan ja edelläkävijäyrityksen tiukempi ohjausmalli*

	Yrityksen ohjauskeinoja	Edelläkävijäyrityksen tiukempi malli
<b>Hiilidioksidipäästörajat</b>	<p>CO<sub>2</sub>-päästöjen maksimiraja  <math>X + 10\%</math> (130 g/km)</p> <p>X= edellisen vuoden ensirekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo (Trafi)                      (Esim. v. 2018 X= 119 g/km, v. 2017 keskiarvo)</p>	<p>CO<sub>2</sub>-päästöjen tavoiteraja  <math>X - 15\%</math> (100 g/km)</p> <p>Tai</p> <p>Kompensaatio vähäpäästöisyydestä, esimerkiksi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <math>(X+1) - (X+15\%)</math>                      120-150 g/km, → ei kompensatiota</li> <li>○ <math>(X-15\%) - X</math>,                      100-119 g/km → 10 % alennus verotusarvoon</li> <li>○ alle <math>X-15\%</math>;                      alle 99 g/km; → 20 % alennus verotusarvoon</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Päästörajoja asetettaessa pyritään siihen, ettei raja karsi autovalikoimasta pois tyypillisimpiä perheautoja</li> <li>• Päästörajat päivitetään säännöllisesti</li> </ul>	
<b>Auton käyttövoima</b>	<p>Suositetaan ladattavia hybridejä ja täyssähköautoja</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• suositetaan käyttöetua (kannustaa lataamiseen)</li> </ul>	<p>Suositetaan / edellytetään ladattavia hybridejä ja täyssähköautoja</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• käyttöetu vapaan autoedun sijasta (kannustaa lataamiseen)</li> <li>• kannustetaan antamalla taloudellista etua vaihtoehtoisen käyttövoiman valinneille</li> </ul>

### Ohjataan vähäpäästöiseen liikkumiseen

- Yhteiskäyttöautojen käyttö
- Ohjataan käyttämään työajossa joukkoliikennettä, mikäli mahdollista
- Työsuhdejoukkoliikennelippu
- Työsuhdepolkupyörä
- Ei makseta kilometrikorvauksia oman auton käytöstä työajossa, jos matka olisi mahdollista tehdä kohtuudella myös joukkoliikenteellä tai pyörällä
- Tuetaan pyöräilyä (sosiaalitulat, pyörähuollot, pyöräpysäköintitulat)
- Etätyöt ja videoneuvottelut
- Ei kustanneta ilmaista tai tuettua pysäköintipaikkaa niille työntekijöille, jotka voisivat kohtuudella kulkea työpaikalle myös joukkoliikenteellä, pyörällä tai kävellen ja jotka eivät tarvitse autoa työssään.

## **Leasingyritysten autovalikoima vähäpäästöiseksi**

Leasingyritysten kannattaa päivittää autovalikoimansa niin, että tarjolla on kattavasti eri tarpeisiin soveltuvia vähäpäästöisiä ja vaihtoehtoisten käyttövoimien ajoneuvoja. Yrityksiä suositetaan käyttämään keskeisenä leasingyrityksen valintakriteerinä vähäpäästöisten ja vaihtoehtoisten käyttövoimien autojen valikoiman kattavuutta.

## **Kilometrikorvausten sijaan autoetu**

Paljon työajoa ja kilometrikorvauksia oman auton käytöstä saavien työntekijöiden ajokilometrimäärät, ajoneuvot ja näkemykset muistuttivat enemmän työsuhdeautoilijoiden tilannetta kuin niitä oman auton käyttäjiä, joilla ei ollut työajoa tai autoa. He olisivat potentiaalisimpia uusia työsuhdeautoilijoita. Työnantajan kannattaisi tarjota heille autoetua ja vähäpäästöistä ajoneuvoa. Uudenlainen, vaihtoehtoisten käyttövoimien auto olisi työsuhdeautona työntekijällekin riskittämpi kuin omana.

## **Suosittelaa sähköautoja autofaneille**

Työsuhdeauton tärkeimmäksi valintaperusteeksi nousivat auton ajo-ominaisuudet. Myös osa omalla autolla ajavista piti auton ominaisuuksia niin tärkeänä, ettei sen vuoksi halunnut autoetua, jossa autovalikoima olisi rajallisempi. Autoiluun intohimoisesti suhtautuvat saattavat kokea yrityksen vähäpäästöisen autopolitiikan uhkavan heidän autoilunautintoaan. Heille olisi hyvä tarjota nimenomaan ladattavia hybridejä tai täyssähköautoja, joiden suorituskyky ja ajo-ominaisuudet ovat erinomaiset.

## **Päivitetään autopolitiikat WLTP-arvoihin**

WLTP-päästömittausmuutoksen vuoksi nyt olisi ajankohtaista päivittää autopolitiikan päästörajat. Tukea saa tarvittaessa Trafista (<https://www.trafi.fi/tieliikenne/wltp-paastomittaus>).

## **Lisää aktiivista tiedotusta**

Autoala kehittyä huimaa vauhtia. Tarvitaan jatkuvasti kansantajuista ajantasaista tietoa. Aktiivista tiedotusta ympäristöystävällisestä autoilusta olisi hyvä suunnata yritysten autopäättäjille ja työsuhdeautoilijoille sekä leasingyrityksille. Ajankohtaisia aiheita ovat mm. WLTP-päästömittausuudistus, sähköautojen verotusasiat sekä ohjaukset vähäpäästöisiin autoihin ja liikkumiseen yleensä.

Tietoa on hyvä koota nettisivuille, jotta ne löytyvät helposti vähäpäästöisyyteen liittyvillä hakusanoilla. Tietoa löytyy esimerkiksi Trafin sivuilta vaihtoehtoisten käyttövoimista (<https://www.trafi.fi/oleedellakavija>), WLTP-päästömittauksesta (<https://www.trafi.fi/tieliikenne/wltp-paastomittaus>) ja autojen päästöistä ([https://www.trafi.fi/tieliikenne/tieliikenne\\_ja\\_ymparisto/autovertaamo](https://www.trafi.fi/tieliikenne/tieliikenne_ja_ymparisto/autovertaamo)) sekä Motivan sivuilta työsuhdeauton valinnasta ([https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava\\_liikenne\\_ja\\_liikkuminen/nain\\_liikut\\_viisaasti/valitse\\_auto\\_viisaasti/tyosuhdeauton\\_valinta](https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/nain_liikut_viisaasti/valitse_auto_viisaasti/tyosuhdeauton_valinta)).

## Lähdeluettelo

ADL Automotive ja Innolink Research (2016) Suomalaisten keskisuurten ja suurten yritysten työsuhdeautoilulle asettamia vaatimuksia, puhelinhaastattelut.

<https://www.is.fi/autot/art-2000001185803.html>

ALD Automotive (2016) Suomalaiset työsuhdeautoilijat ajavat ympäristövastuullisemmin kuin muut autoilijat. ALD Automotiven nettisivut 21.1.2016

<https://www.aldautomotive.fi/ald-automotive/yritys/ajankohtaista/uutinen/272/tyosuhdeautoilijat-ajavat-ymparistovastuullisemmin>

Hyvönen, K. & Saastamoinen, M. (2014) Sähköautot käyttäjien kokemana. Kuluttajatutkimuskeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 5/2014.

Kauppalehti (2018) nettiartikkeli 28.2.2018 Työsuhdeautoille hankintatukea? Vanhat keinot eivät riitä päästöjen vähentämiseksi <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/tyosuhdeautoille-hankintatukea-vanhat-keinot-eivat-riita-paastojen-vahentamiseksi/SZTzBrxt>

Kauppalehti (2016) nettiartikkeli 20.1.2016 Työsuhdeautojen määrä laskee - sähköautojen ja hybridien osuus kasvaa <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/tyosuhdeautojen-maara-laskee---sahkoautojen-ja-hybridien-osuus-kasvaa/xJJG75XA>

Motiva Oy & Shop'In Research Oy (2011) Työsuhdeautotutkimus 2011, Ympäristöhaittojen vähentäminen autonvalinnan ohjauksella. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin julkaisuja 02/2012, Helsinki.

Raespuuro J. (2011) Työsuhdeautojen todelliset leasingkustannukset yritykselle, Case: Onvest-konserni, Lahden ammattikorkeakoulun opinnäytetyö.

Suomalainen energiaosuuskunta SEO (2017) Suomalaisten kuluttajien käsityksiä autoilusta, internet-paneeli. <https://www.liikkeella.fi/artikkelit/yritysautoilu/tutkimus-76-prosenttia-suomalaisista-uskoo-ajavansa-tyosuhde-tai-omistusautolla-vuonna-2022.html?tagged=Ty%C3%B6suhdeautoilu>

Sähköinen liikenne Suomessa 2011-2016, Tekes: Sähköinen liikenne -hanke (2011-2016).

Talouselämä (2010) Hohto hävisi työsuhdeautosta. <https://www.talouselama.fi/uutiset/hohto-havisi-tyosuhdeautosta/147cc9da-c2ad-3481-b16c-871d80509790>

Vaaja, R. & Vekkilä J. (2018) Kansalaisten tietämys liikenteen vaihtoehtoisista käyttövoimista ja asennoituminen niihin. Trafin julkaisuja 18/2018.

Valta K. (2017) Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta. Trafin tutkimuksia 3/2017.

Vero.fi [www.vero.fi](http://www.vero.fi) syventävät vero-ohjeet> Ohjeet > Luontoisedut verotuksessa, 7 Autoetu

Veronmaksajat.fi

<https://www.veronmaksajat.fi/Palkka-ja-elake/Luontoisedut/>

<https://www.taloustaito.fi/vapaalla/kayttoetuauto-vai-vapaa-autoetu2/>