



Työsuhdeautotutkimus 2011

Ympäristöhaittojen vähentäminen autonvalinnan ohjauksella

Motiva Oy, Shop'In Research Oy

Työsuhteautotutkimus 2011

Ympäristöhaittojen vähentäminen
autonvalinnan ohjauksella

Motiva Oy, Shop'In Research Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2012

ISBN 978-952-5893-36-6
ISSN 1799-0157 (verkko)
ISSN 1799-0432 (printti)

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisen ohjelman 2009-2020 tavoitteena on aikaansaada merkittäviä vähennyksiä liikenteen päästöissä. Ohjelman mukaan suurin päästövähennyspotentiaali on Suomen autokannan uusiutumisella vähäpäästöisempään suuntaan. Tavoitteen toteutuminen edellyttää mm. vaikuttamista ihmisten autovalintoihin sekä tietoisuuden lisäämistä polttoaineen kulutuksen ja ilmastomuutoksen välisistä suhteista.

Työsuhdeautojen vaikutus koko henkilöautokannan päästöjen kehitykseen on kohtuullisen merkittävä, sillä uusista myydyistä autoista noin joka viides on työsuhdeauto. Tyypillisen kolmevuotisen leasingkauden jälkeen työsuhdeautot jäävät Suomen teille lähes vuosikymmenen ajaksi autojen keski-ikä ollessa Suomessa yli 12 vuotta. Työsuhdeautojen hankintapäätöksillä yrityksillä on mahdollisuus vaikuttaa positiivisesti sekä yrityskuvaansa että autokannan kehittymiseen nykyistä vähemmän ympäristöä kuormittavaan suuntaan.

Työsuhdeautotutkimuksen tavoitteena on kartoittaa yritysten tämänhetkisiä työsuhdeautopoliittikkoja. Lisäksi tutkimuksella pyritään tarjoamaan työkaluja organisaatioiden työsuhdeautojen valintaa ohjaavien toimintamallien rakentamista varten.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi jakaa tietoa vastuullisten autovalintojen tueksi. Trafins verkkosivuilta löytyy autojen ympäristövaikutusten ja kustannusten vertailua helpottamaan rakennettu ekoautoilu-niminen palvelukokonaisuus.

Tutkimuksen ohjausryhmään kuuluivat Liikenteen turvallisuusvirasto Trafista johtava asiantuntija Katja Lohko-Soner ja asiantuntija Erno Aholammi sekä Jochim Donner Motiva Oy:stä ja Simo Andersson Shop'In Research Oy:stä. Työn toteutuksesta vastasi Shop'In Research Oy yhdessä Motiva Oy:n kanssa.

Helsingissä, 30. tammikuuta 2012

Katja Lohko-Soner
Johtava asiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Målet för det klimatpolitiska programmet för kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2009–2020 är att minska trafikutsläppen avsevärt. Enligt programmet har en finländsk bilpark som förnyas i en mer lågemitterande riktning den största potentialen för minskade utsläpp. För att nå målet förutsätts bl.a. att man påverkar människornas bilval och ökar medvetenheten om förhållandet mellan bränsleförbrukningen och klimatförändringen.

När det gäller utvecklingen för utsläppen från hela personbilparken är tjänstebilarnas inverkan relativt stor, eftersom var femte sålda nya bil är en tjänstebil. Efter en typisk leasingperiod på tre år lämnar tjänstebilarna kvar på de finländska vägarna i nästan ett decennium då bilarnas snittålder är över 12 år i Finland. Genom de upphandlingsbeslut som gäller tjänstebilar kan företagen inverka positivt såväl på sin företagsbild som på utvecklingen av bilparken i ännu mindre miljöbelastande riktning.

Målet med utredningen om tjänstebilar är att kartlägga företagens nuvarande tjänstebilspolyer. Dessutom strävar utredningen efter att erbjuda verktyg för att bygga verksamhetsmodeller som styr organisationernas val av tjänstebilar.

Trafiksäkerhetsverket Trafi sprider information som stöder ansvarsfulla bilval. Trafis webbsidor innehåller servicehelheten Miljövänlig bilism, som har skapats för att underlätta jämförelsen av bilarnas miljöeffekter och kostnader.

Styrgruppen för utredningen omfattade Ledande sakkunnig Katja Lohko-Soner och Sakkunnig Erno Aholammi från Trafiksäkerhetsverket, Jochim Donner från Motiva Ab samt Simo Andersson från Shop'In Research Oy. Shop'In Research Oy utförde arbetet tillsammans med Motiva Ab.

Helsingfors, den 30 January 2012

Katja Lohko-Soner
Ledande sakkunnig
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

The Climate Policy Programme for the Ministry of Transport and Communications' administrative sector for 2009–2020 aims at achieving significant reductions in transport emissions. According to the programme the greatest potential for emission reductions lies in the renewal of the Finnish vehicle fleet. Reaching the objective will require actions geared towards influencing people's car choices and increased awareness of the relation between fuel consumption and climate change.

Company cars play a relatively significant role in the development of the emissions of the Finnish car fleet, since almost one fifth of new cars sold are company cars. After the typical three-year leasing period the cars remain in use for nearly a decade, with the average age of Finnish cars being over 12 years. Car procurement decisions allow companies to influence their corporate image and to contribute to the development of the Finnish car fleet in a more environmentally friendly direction.

The objective of the survey was to chart the current company car policies of Finnish companies. The survey also aims at providing tools to assist organisations in drafting operating models steering the selection of company cars.

The Finnish Transport Safety Agency (Trafi) disseminates information in support of responsible car choices. The Trafi website has a separate section on ecological motoring to assist in comparing the environmental impact and cost of cars.

The steering group of the survey comprised Chief Adviser Katja Lohko-Soner and Adviser Erno Aholammi from the Finnish Transport Safety Agency, Jochim Donner from Motiva Oy and Simo Andersson from Shop'In Research Oy. Shop'In Research Oy and Motiva Oy were in charge of the practical implementation of the survey.

Helsinki, 30 January 2012

Katja Lohko-Soner
Chief Adviser
Finnish Transport Safety Agency

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää:

- Minkälaisia ohjaavia toimintamalleja ympäristöystävällisempään yritysautoiluun on jo olemassa ja käytössä.
- Miten nämä toimintamallit ovat käytännössä vaikuttaneet.
- Mikä on työsuhdeautoilun kysyntä ja mahdolliset muutokset yritysten ja edunsaajien näkökulmasta.
- Mitä tekijöitä ohjaavuudeltaan parhaan (ympäristöasioiden näkökulmasta) työsuhdeautoilun verotuksen tulisi sisältää.

Päätavoitteena oli löytää sellaisia työsuhdeautoilun ohjaustekijöitä, jotka johtaisivat ympäristövaikutusten pienentämiseen ja joihin työsuhdeautoilijat voisivat sitoutua.

Tutkimuksen pääkohderyhminä olivat yritysten työsuhdeautoedun saajat ja työsuhdeautoja käyttävät yritykset.

Työsuhdeautoja käytetään pääasiassa kahdesta syystä: Monissa organisaatioissa työ tehdään asiakkaiden luona, jolloin työsuhdeautoja käytetään alentamaan matkustamisen aiheuttamia kustannuksia. Toisaalta työsuhdeauto on merkittävä keino saada ja motivoida työntekijöitä, erityisesti pätevää asiantuntijaväkeä ja johtoa. Työsuhdeautoilla on suuri merkitys myös Suomen autokannan uusiutumisessa.

Organisaatioiden autonvalintasäännöissä on määritelty, missä työtehtävissä toimivat henkilöt ovat oikeutettuja työsuhdeautoon ja miten he voivat auton valita. Valintaa rajoittavina tekijöinä on yleensä CO₂, auton hinta ja auton merkki. CO₂ -raja on käytössä noin 70% organisaatioista. Päästörajat ovat tämän tutkimuksen mukaan keskimäärin 168 g/km yrityksestä ja edunsaajan asemasta riippuen. Kuitenkin uusien työsuhdeautojen keskimääräiset CO₂- päästöt ovat tällä hetkellä noin 140 g/km, joten organisaatioiden päästörajat eivät ole seuranneet moottoritekniikan kehitystä.

Ympäristöasioita pidetään yritystoiminnassa tulevaisuudessa hyvin tärkeinä ja sen halutaan heijastuvan myös työsuhdeautojen valinnan ohjeistuksiin. Päästöjen vähentämiseen pitäisi kannustaa niin verotuksella kuin organisaatioiden järjestämällä lisäeduilla, esimerkiksi pienentämällä edunsaajan osuutta vähäpäästöisen auton leasing-vuokrasta.

CO₂-rajaa pidetään selkeänä ja hyvin ohjaavana tekijänä. Päästörajojen käytön huono puoli on, että se pääsääntöisesti suosii pienehköjä autoja, jolloin lapsiperheen tarpeiden huomioiminen on hankalaa. Tekniikan kehitys on tähän asiaan jo tuonut muutosta, mutta vaikuttaa siltä, että työsuhdeautoilijat eivät tätä vielä oikein tiedä.

Valtion taholta ei haluta määräysmuotoista vaikuttamista, vaan ohjaavaa porrastusta, jolloin valinta ja lopullinen päätös jää autoedunsaajalle. Työsuhdeauton pitää olla hyödyllinen ja käyttökelpoinen etu, jota tulee voida käyttää vapaasti oman harkinnan mukaan.

Hybridien ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen käyttö kiinnostaa työsuhdeautoilijoita, kunhan mallivalikoima ja tankkausmahdollisuudet paranevat.

Vähäpäästöisten autojen valintaa ohjaavan verotusmallin tulisi olla sellainen, että siinä auton hinnan lisäksi huomioidaan auton CO₂-päästö. Tällaista mallia testattiin tutkimuksessa ja sitä kannatti 70% vastaajista.

SAMMANDRAG

Avsikten med utredningen är;

- Att reda ut hurudana styrande verksamhetsmodeller vi redan har och hur de tillämpas för att uppnå miljövänligare privatbilis
- Hur dessa verksamhetsmodeller fungerat i praktiken
- Vilken efterfrågan är på förmånsbilar och vilka förändringar som står att vänta ur företagens och de personers håll som har bilförmån
- Hur man bäst kunde styra (ur miljöbelastningssynvinkel) förmånsbilismen med skattemedel

Huvudmålsättningen var att få fram sådana styrmedel som leder till minskad miljöbelastning, och till vilka de bilister som har bilförmån kunde bindas sig till.

Huvudmålgrupper för utredningen var de personer som har bilförmån samt företagen som beviljar bilförmån åt sina anställda.

Man använder bilförmånsbilar främst av två olika orsaker; många organisationer utför sitt arbete hos kunderna varvid man använder bilförmånsbilar för att sänka kostnaderna. Och andra sidan är bilförmånsbilen ett sätt att få och behålla personal, speciellt sakkunniga och ledning. Bilförmånsbilarna spelar också en stor roll i det hur bilparken utvecklar sig i Finland. I olika organisationers regler för val av bil har man stadgat vilka personer som kan erhålla bilförmån utgående från arbetsuppgift och med vilka kriterier de kan välja bil. Valet begränsas ofta av en CO₂ -utsläppsgräns, bilens pris och bilmärket. Cirka 70 % använder en CO₂ -gräns. Utsläppsgränserna är enligt utredningen i medeltal 168 g/km beroende på företag och personens ställning i företaget. De allra nyaste bilförmånsbilarnas CO₂ -utsläpp är dock cirka 140 g/km.

Miljöärendena anses vara mycket viktiga inom företagsverksamheten i den nära framtiden och man skulle önska att detta skulle synas i förmånsbilpolitiken inom företagen. Man borde sporra till att minska utsläppen med beskattning och genom förmåner som företagen skulle stå för. T.ex. en sådan tilläggsförmån där en bil med låga utsläpp skulle minska förmånstagarens billeasingavgift.

CO₂ -gränsen anses vara en tydlig och styrande faktor. De negativa sidorna med utsläppsgränser är, att de i huvudsak gynnar mindre bilar, varvid barnfamiljernas behov är svåra att beakta. Den motortekniska utvecklingen har dock redan fört med sig en förändring, men de ser ut som om bilförmånstagarna inte hunnit med i utvecklingen.

Man vill inte från statsmaktens sida ta i bruk bestämmelser utan väljer hellre styrande medel, varvid de slutgiltiga beslutet tas av bilförmånstagaren. Bilförmånen bör vara en nyttig och användbar förmån, som skall kunna användas fritt enligt eget övervägande.

Hybriderna och flerbränslebilarna intresserar bilförmånstagarna, bara modellutbudet och tanknings- eller laddningsmöjligheterna förbättras.

ABSTRACT

The purpose of the study is to identify:

- What kinds of operational models directing towards eco-friendlier company car use there are and which are in use.
- What kinds of practical impacts these operational models have had.

- What is the demand for company car use and what changes have taken place from the viewpoint of companies and beneficiaries.
- What factors should the best company car taxation include in terms of directiveness (from the environmental point of view).

The main objective is to find directive factors in company car use which would result in smaller environmental impacts and which company car users could commit themselves to.

The main target groups of the study were the recipients of company car benefits, and enterprises using company cars.

Company cars are mainly used for two reasons: in many organisations, work is carried out where the customer is, in which case company cars are used for reducing travel costs. On the other hand, a company car is a significant means for attracting and motivating employees, especially skilled experts and management staff. Company cars also play a significant role in the replacement rate of Finnish motor vehicles.

The car selection rules of organisations determine the roles that entitle an employee to have a company car and how they can choose their car. Factors restricting the choice are usually CO₂ and the price and make of the car. The CO₂ limit is used by about 70% of organisations. According to this study, the average emission limit is 168 g/km, depending on the company and the position of the beneficiary. However, the average CO₂ emissions of new company cars are currently about 140 g/km, and therefore the emission limits of organisations have not followed the development of motor technology.

In entrepreneurship, environmental issues will be regarded as very important in the future, and there is also a notion for this to be reflected in the guidelines for selecting company cars. Emissions reduction should be encouraged with taxation and extra perks provided by organisations, for example, by reducing the beneficiary's share of the leasing rent of a low-emission car.

The CO₂ limit is regarded as a clear and highly directive factor. The downside of using emission limit values is that it mainly favours smaller cars, which makes it difficult to take account of the needs of a young family. Advanced technology has already brought a change to this, but it seems that company car users are not quite aware of this yet.

The state does not want regulatory influencing, but a directional gradation that allows the choice and the final decision to be made by the recipient of the car benefit. A company car has to be a useful and practicable benefit that the beneficiary must be able to use freely at his/her discretion.

Company car users are interested in the use of hybrid vehicles and cars running on alternative fuels as long as the selection of car makes and refuelling opportunities are improved.

A taxation model that directs the selection of low-emission cars should also take into account the CO₂ emissions of the car in addition to its price. This kind of a model was tested in the study, and it was supported by 70% of the respondents.

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä
Sammanfattning
Abstract

1	Tutkimuksen tavoitteet ja toteutus.....	1
1.1	Tutkimuksen tavoitteet	1
1.2	Tutkimuksen toteutus	1
1.2.1	Kohderyhmät ja rekisterit	1
1.2.2	Tutkimuksen tiedonkeruumenetelmät.....	1
1.3	Määritelmiä	3
1.4	Työsuhdeautojen CO ₂ -päästöt tällä hetkellä.....	4
2	Vastaajien taustatietoja	4
2.1	Demografiat	4
2.2	Autoilijatyypit, ympäristötyypit.....	7
3	Tutkimuksen tulokset	10
3.1	Minkälaisia ohjaavia malleja ympäristöystävällisempään yritysautoiluun on olemassa ja käytössä, miten ne ovat vaikuttaneet.....	10
3.1.1	Työsuhdeautoilun merkitys (yritykset ja autoedunsaajat)	10
3.1.2	Työsuhdeauton valinta	12
3.1.3	Autopolitiikan vahvuudet ympäristöasioiden kannalta	12
3.1.4	Työsuhdeauton valinnassa käytettävät CO ₂ -päästörajat ja hyvittäminen niiden alittamisesta	14
3.1.5	Työsuhdeauton valinnassa käytettäviin CO ₂ -rajoihin tehtävät muutokset.....	17
3.1.6	Työsuhdeautojen ajokilometrimäärien rajaaminen.....	19
3.1.7	Ajokilometrimäärien muutos työsuhdeauton käyttöönoton jälkeen.....	20
3.1.8	Autoedun huomioiminen palkkauksessa	21
3.2	Mikä on työsuhdeautoilun kysyntä ja mahdolliset muutokset yritysten ja edunsaajien näkökulmasta.....	21
3.2.1	Ympäristöasioiden merkitys tulevaisuudessa	21
3.2.2	Työsuhdeautojen määrän kehitys	22
3.2.3	Arvio hybridi ja flexifuel-autojen kysynnästä	22
3.2.4	Omien autojen käyttö työajoihin.....	23
3.2.5	Ympäristöasioiden vaikutus omiin ajotapoihin	24
3.3	Teemahaastattelut työsuhdeautoja käyttäviin yrityksiin	25
3.4	Automaahantuojojen näkemykset.....	30
	Mitä tekijöitä ohjaavuudeltaan parhaan (ympäristöasioiden näkökulmasta) työsuhdeautoilun verotuksen tulisi sisältää.....	32
3.4.1	Toimenpide-ehdotusluonnokset työsuhdeautoilun ympäristövaikutusten vähentämiseksi	32
3.4.2	Vastaajaryhmien välisiä eroja toimenpide-ehdotuksiin suhtautumisessa	35
3.4.3	Vastaajien kommentteja toimenpide-ehdotusluonnoksista	36
3.4.1	Ehdotus verotusmalliksi.....	43
3.4.2	Muut kommentit työsuhdeautojen ympäristövaikutusten vähentämiseksi.....	45
3.5	Tutkimuksen muut tulokset.....	47
3.5.1	Tiedonsaanti uusista automalleista.....	47
4	Toimenpidesuosituksia	48

1 Tutkimuksen tavoitteet ja toteutus

Motiva Oy yhdessä Shop'In Research Oy:n kanssa on tehnyt tämän tutkimuksen Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin toimeksiannosta.

Tutkimusta ja sen eri vaiheita ovat olleet kommentoimassa tutkimuspäällikkö Hanna Kalenoja Tampereen teknillisestä korkeakoulusta sekä toimitusjohtaja Petteri Pihlas LeasePlan Oy:stä.

1.1 Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää:

- Minkälaisia ohjaavia toimintamalleja ympäristöystävällisempään yritysautoiluun on jo olemassa ja käytössä.
- Miten nämä toimintamallit ovat käytännössä vaikuttaneet.
- Mikä on työsuhdeautoilun kysyntä ja mahdolliset muutokset yritysten ja edunsaajien näkökulmasta.
- Mitä tekijöitä ympäristöohjaavuudeltaan parhaan toimintamallin tulisi sisältää.

Päätavoitteena oli löytää sellaisia työsuhdeautoilun ohjaustekijöitä, jotka johtaisivat ympäristövaikutusten pienentämiseen ja joihin työsuhdeautoilijat voisivat sitoutua.

1.2 Tutkimuksen toteutus

1.2.1 Kohderyhmät ja rekisterit

Tutkimuksen pääkohderyhminä olivat yritysten työsuhdeautoedun saajat ja työsuhdeautoja käyttävät yritykset. Kohderyhmään kuului myös leasing-yhtiö ja automaahantuoja.

Vastaajien yhteystiedot saatiin seuraavista rekistereistä:

- Green Office -organisaatiot
- laatu- ja ympäristöpäälliköt sekä julkisen hallinnon hankinnoista vastaavat henkilöt Motivan asiakasrekisteristä
- DirectMedia 121
- Shop'In Researchin rekisteri työsuhdeautoilijoista

Tutkimusaineistoa ei pyritty saamaan Suomen työsuhdeautoilijoita tai työsuhdeautoja käyttäviä yrityksiä edustavaksi, vaan mukaan haluttiin vastaajia, joilla on työsuhdeautoilusta ja ympäristöasioista tietoa ja kokemusta.

1.2.2 Tutkimuksen tiedonkeruumenetelmät

Tutkimuksen tiedonkeruussa oli kolme osiota:

1. Delfoi-tyyppinen Internet-tutkimus työsuhdeautojen käyttäjille sekä työsuhdeautoja käyttäville yrityksille
2. Kvalitatiivinen Internet-tutkimus automaahantuojuille
3. Teemahaastattelut työsuhdeautoja käyttäville yrityksille sekä leasing-yritykselle.

Delfoi-tyyppinen Internet-tutkimus työsuhteautojen käyttäjille sekä työsuhteautoja käyttäville yrityksille:

Ensimmäisellä kierroksella käytettiin pääasiassa avoimia kysymyksiä. Kysymykset muotoiltiin tarkoituksellisesti laaja-alaisiksi, jotta ne eivät rajoita vastaajan ajattelua. Ensimmäiseen kierrokseen osallistui kaikkiaan 361 vastaajaa, joista 106 yritys vastaajaa ja 255 autotiedustajaa.

Ensimmäisen kierroksen jälkeen vastaukset luokiteltiin sisältöjen perusteella. Tulosten perusteella muodostettiin 18 toimenpide-ehdotusta työsuhteautojen valintaa ohjaaviksi tekijöiksi. Toimenpide-ehdotukset olivat tarkoituksella jonkin verran provokatiivisia, väittämätyyppisiä.

Toisella kierroksella vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa toimenpide-ehdotuksiin sekä kommentoimaan niitä. Toisen kierroksen tuloksena muodostuivat ne tekijät, joilla vastaajien mielestä työsuhteautoilua voidaan parhaiten ohjata ympäristöystävällisempään suuntaan. Toiseen kierrokseen osallistui 236 vastaajaa.

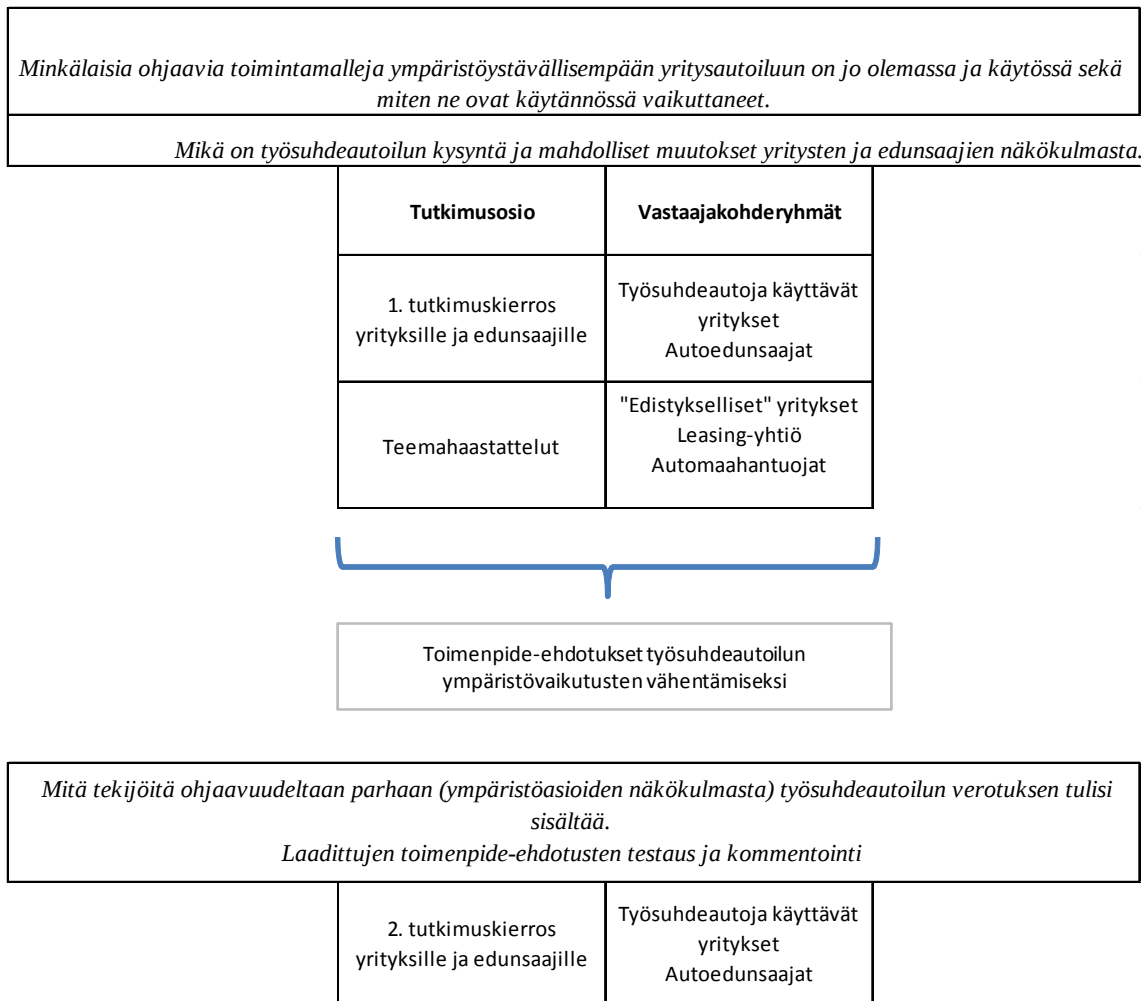
Kvalitatiivinen Internet-tutkimus automaahantuojoille:

Automaahantuojojen tutkimuksen tarkoituksena oli saada tietoa ajoneuvotekniikan tulevaisuudennäkymistä sekä mahdollisista ympäristöystävällisemmän työsuhteautoilun edellytyksistä.

Teemahaastattelut:

Teemahaastattelujen tarkoituksena oli saada konkreettista tietoa yrityksistä, joissa on tietoisesti pyritty vähentämään työsuhteautoilun ympäristövaikutuksia.

Tutkimuksen rakenne



1.3 Määritelmiä

Tässä tutkimusraportissa on käytetty seuraavia termejä:

- yritysten edustajat: vastaajat, jotka osallistuvat organisaationsa työsuhdeautoja koskeviin päätöksiin
- autoedunsaajat: tutkimuksen vastaajat, joilla itsellä on työsuhdeauto
- vapaa autoetu: työnantaja maksaa kaikki autosta aiheutuneet kustannukset
- auton käyttöetu: palkansaaja suorittaa itse ainakin auton polttoainekulut
- autopolitiikka: organisaation työsuhdeautoja koskevat linjaukset, joka sisältää esim. säännöt ja ohjeet autoedunsaajista, vapaa-/käyttöetu, autovalinnan säännöt, edun huomioiminen palkassa, tavoitteet organisaation imagon suhteen, tavoitteet ympäristövaikutusten
- CO₂-päästö: CO₂- eli hiilidioksidipäästöt ilmoitetaan grammoina ajokilometriä kohden. Hiilidioksidi ei ole myrkyllinen kaasu ja sitä esiintyy luonnossa normaalisti. Se on kuitenkin suurin kasvihuoneilmiön aiheuttaja. Hiilidioksidipäästön määrä kasvaa suorassa suhteessa auton polttoaineen kulutuksen kasvaessa.
- päästöraja, CO₂-raja: organisaation autopolitiikassaan päättämä raja, jonka työsuhdeautojen pitää alittaa (tai on korkein sallittu).

1.4 Työsuhdeautojen CO₂-päästöt tällä hetkellä

Työsuhdeautoja ei tilastoida erikseen, joten täysin tarkkaa tietoa ei ole mahdollista saada työsuhdeautojen CO₂-päästöistä. Työsuhdeautot tilastoidaan yritysten rekisteröiminä autoina, joita ovat myös tuotannolliset henkilöautot (mm. vartiointiliikkeiden ja kiinteistön huoli-
liikkeiden autot) sekä autoliikkeiden esittelyautot.

Alla olevassa taulukossa on kaikkien Suomessa ensirekisteröityjen henkilöautojen sekä LeasePlan Finland Oy:n vuokraamien henkilöautojen keskimääräiset CO₂-päästöt.

Vuosi	Uudet henkilöautot (Trafi) g/km	LeasePlan työsuhde- autot g/km
2007	177	190
2008	163	164
2009	157	158
2010	149	146
2011	144	142 (Tammi-syyskuu)

2 Vastaajien taustatietoja

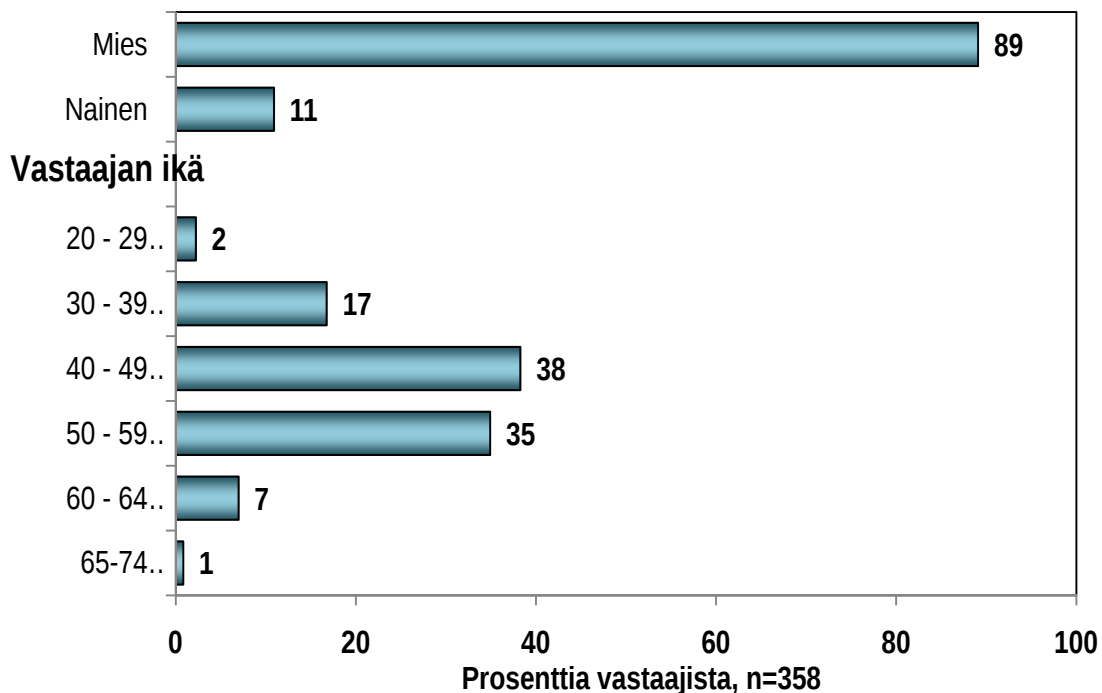
2.1 Demografiat

Seuraavassa on kuvattu tutkimukseen osallistuneiden, työsuhdeautoja käyttävien yritysten ja autoedunsaajien taustatietoja. Teemahaastatteluihin ja automaahantuoille suunnattuun Internet-tutkimukseen osallistuneiden yritysten taustatiedot on kuvattu kyseisen kohderyhmän tulosten yhteydessä.

Tutkimuksen vastaajista 33% oli organisaatioiden ylintä johtoa, 54% keskijohtoa tai asiantuntijoita ja 13% suorittavaa tasoa (esimerkiksi myynti- ja huoltohenkilöstöä).

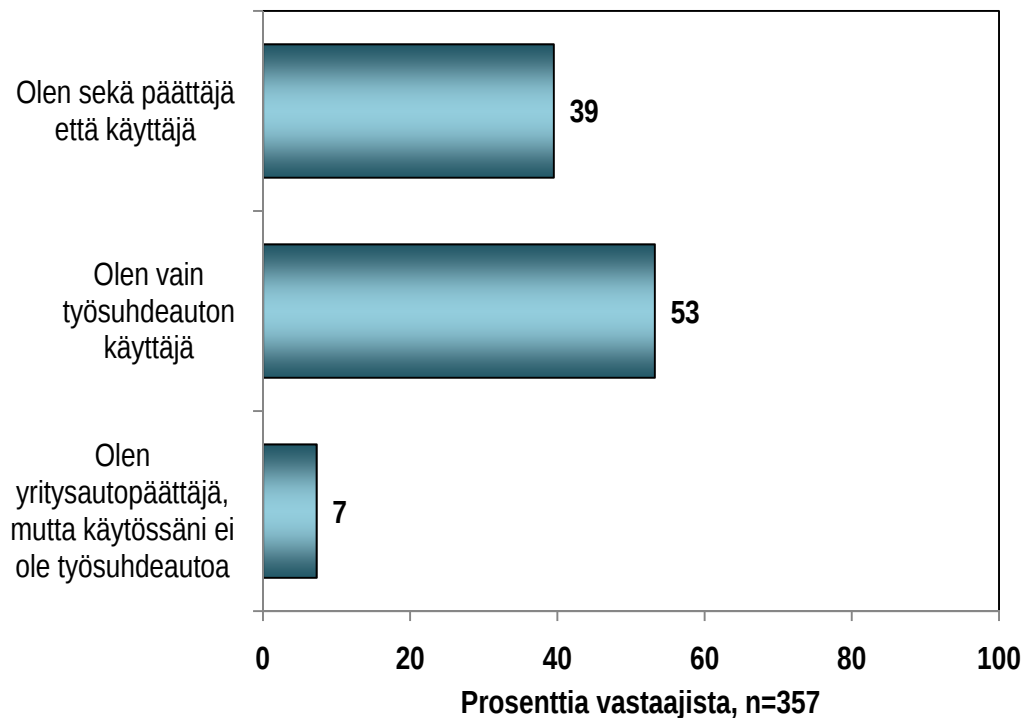
93% vastaajista on työsuhdeauton käyttäjiä, 7% on päättämässä työsuhdeautoihin liittyvistä asioista, mutta heillä itsellään ei ole työsuhdeauto käytössä.

Vastaajan sukupuoli



Kuva 1: Vastaajien sukupuoli- ja ikäjakauma

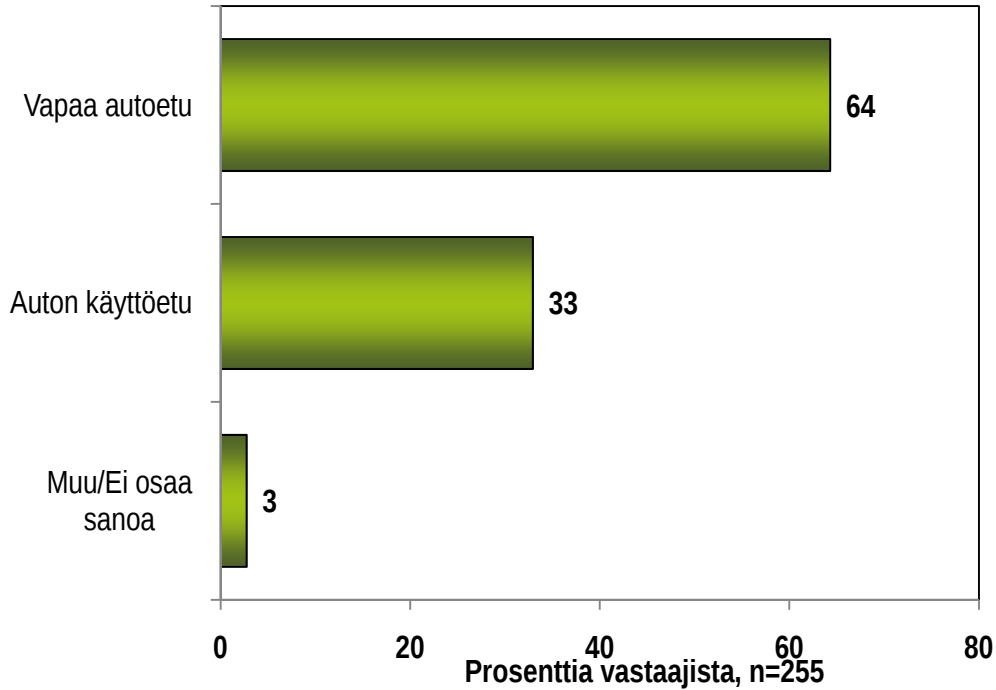
Rooli organisaation autopoliitikassa



Kuva 2: Vastaajan rooli organisaation autopoliitikassa

Vastaajista 39% toimii päättäjän roolissa organisaation autopoliitikassa ja heillä itsellään on työsuhdeauto käytössään.

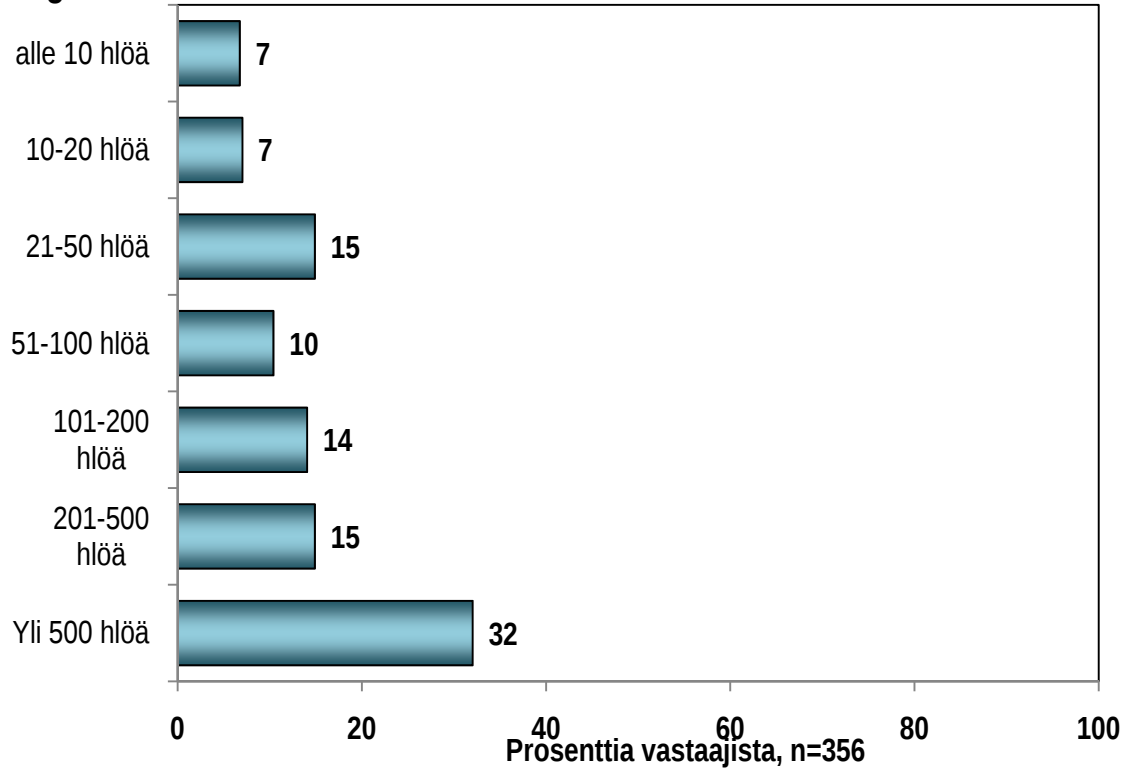
Vapaa autoetu vai käyttöetu



Kuva 3: Autoedun saajien edun tyyppi.

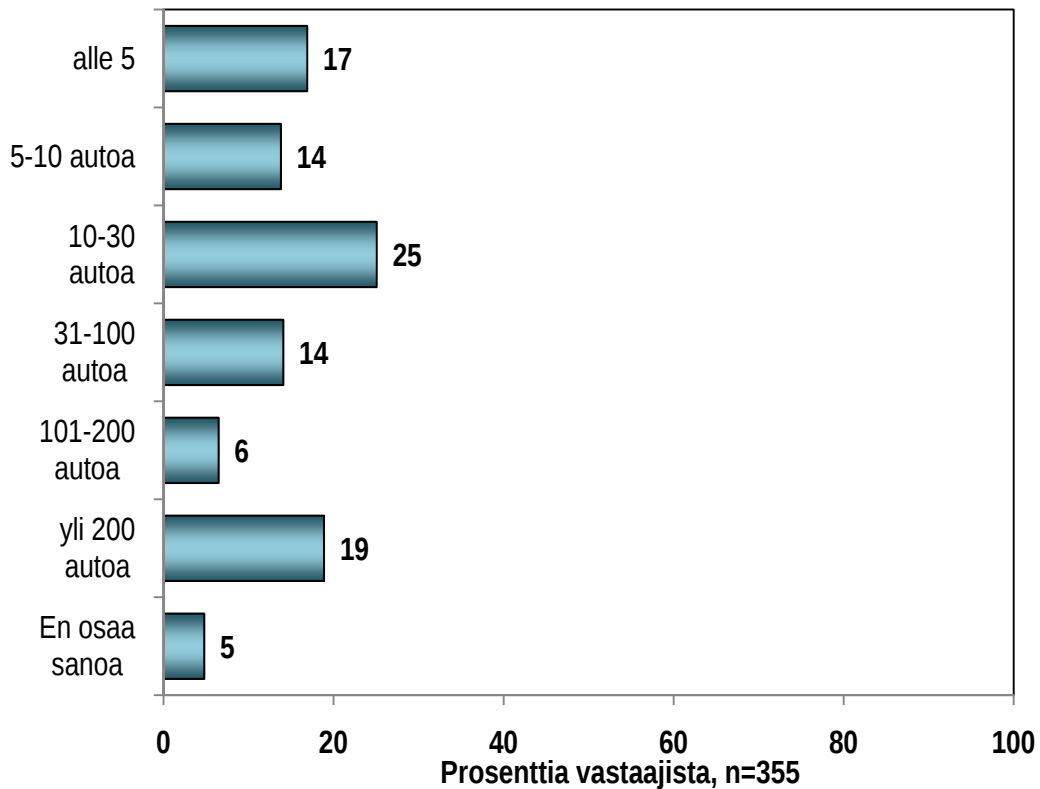
Autoedunsaajista 64 prosentilla oli vapaa autoetu ja 33 prosentilla käyttöetu.

Organisaation henkilöstömäärä



Kuva 4: Vastaajan organisaation henkilöstön määrä

Organisaation työsuhdeautot



Kuva 5: Vastaajien edustamien organisaatioiden työsuhdeautojen määrä

2.2 Autoilijatyyppejä, ympäristötyyppi

Tuotteiden ja palvelujen käyttäjiä kuvataan yleensä demograafisilla taustamuuttujilla. Ne antavat hyvin kuvan tuotteiden käyttäjistä, mutta eivät välttämättä kerro paljoakaan itse tuotteen käyttämisestä. Siihen tarkoituksen on kehitelty erilaisia tapoja tyypittää kuluttajia. Varsin yksinkertainen ja toimiva tapa tyypittää tuotteen käyttäjiä on tehdä se sen suhteen, miten kuluttajat suhtautuvat tuotteeseen ja miten osaavina käyttäjinä he itseään pitävät.

Autojen käyttäjiä olemme tyypitelleet jo useissa tutkimuksissa seuraavasti:

- kuinka he suhtautuvat autoihin ja autoiluun (vain kulkuväline ... suurella sydämellä)
- kuinka hyvänä he pitävät omaa asiantuntemustaan autojen ominaisuuksiin ja ostamiseen liittyvissä asioissa (olematon...erinomainen)

Taulukossa on autoedunsaajien jakaantuminen eri autoilijatyyppeihin. Suluissa olevat prosentit kertovat kyseisen autoilijatyypin osuuden yksityisautoilijoiden keskuudessa, autokanta vastaa työsuhdeautojen kantaa (MerkkienMerkki 2011).

Suhtautuminen autoiluun			
		Väline	Nautinto
Autotekniikan osaaminen	Osaa	Käytännöllisesti suhtautuvat tekniset (19%) 27%	Autoilusta nauttivat tekniset (35%) 48%
	Ei osaa	Käytännöllisesti suhtautuvat ei-tekniset (30%) 18%	Autoilusta nauttivat ei-tekniset (16%) 8%

Kuva 6: Työsuhdeautoilijoiden tyypittely autoiluun suhtautumisen ja autotekniikan tunte-
misen perusteella

Autoedunsaajat ovat huomattavasti enemmän autoilusta nauttivia ja autojen tekniikkaa osaavia henkilöitä kuin yksityisauton käyttäjissä. Tutkimuksen vastaajissa tämä on ilmei-
sesti vielä jonkin verran ylikorostunut.

Autoiluun käytännöllisesti suhtautuvat ihmiset pitävät autoa kulkuvälineenä ja arvostavat sen kuljetusmahdollisuuksia ja elämää helpottavia piirteitä.

Autoilusta nauttivat ovat autofaneja, jotka pitävät autoista ja autoilusta, jopa harrastavat au-
toja. He myös seuraavat koko ajan autoalaa ja hankkivat autoista tietoja.

Tekniset osaajat, niin käytännölliset kuin autoilusta nauttivat, toimivat mielipidejohtajina ja
asiantuntijoina tuttavilleen. Tekniset osaajat seuraavat autoalaa jatkuvasti eri tietolähteistä.

Autoedunsaajien painottuminen teknisiin autoilijatyyppeihin on erinomainen asia sikäli, et-
tä tiedottaminen on helppoa ja autoalan tekninen kehitys on kohtalaisen hyvin työsuhdeau-
toilijoiden tiedossa ja seurannassa.

Autoilun ympäristötyypittely muodostettiin jakamalla vastaajat neljään ryhmään ympäristö-
tietoisuuden ja autotekniikan tuntemisen perusteella:

- Ympäristötietoisuus auton valinnassa
- Asiantuntemus autoihin liittyvissä asioissa

Taulukossa on työsuhdeautoilijoiden osuudet eri autoilun ympäristötyypeistä. Suluissa olevat prosentit kertovat kyseisen ympäristötyypin osuuden yksityisautoilijoiden keskuudessa, autokanta vastaa työsuhdeautojen kantaa (MerkkienMerkki 2011).

Autotekniikan osaaminen			
		Ei osaa	Osaa
Ympäristötietoinen	On	Ympäristötietoinen ei autoista kiinnostunut (30%) 18%	Ympäristötietoinen autofani (26%) 51%
	Ei ole	Ympäristöpiittaamaton jota autot eivät kiinnosta (19%) 8%	Ympäristöpiittaamaton autofani (24%) 23%

Kuva 7: Työsuhdeautoilijoiden tyypittely autotekniikan osaamisen ja ympäristötietoisuuden mukaan

Työsuhdeautoilijoista selvästi yli puolet on ympäristötietoisia ja heitä on selvästi enemmän kuin yksityisautoilijoiden keskuudessa. (Saman suuntainen tulos saatiin syksyllä 2010 tutkittaessa autoedunsaajien suhtautumista ympäristöasioihin, LeasePlan/Tuulilasi-lehti: ympäristötietoisia oli yhteensä 60% autoedunsaajista).

Autoilun ympäristövaikutusten vähentämisen kannalta on erittäin myönteistä, että suurin osa työsuhdeautoilijoista jo huomioi ympäristöasiat auton valinnassa ja suhtautuu siihen myönteisesti.

Sekä autoilijatyyppiä että ympäristötyyppiä käytetään apuna tutkimuksen tulosten tulkinnaissa ja toimenpidesuosituksissa raportin lopussa.

3 Tutkimuksen tulokset

3.1 Minkälaisia ohjaavia malleja ympäristöystävällisempään yritysautoiluun on olemassa ja käytössä, miten ne ovat vaikuttaneet

3.1.1 Työsuhdeautoilun merkitys (yritykset ja autoedunsaajat)

Työsuhdeautoilun merkitystä selvitettiin avoimilla kysymyksillä työsuhdeauton hyödyistä ja haitoista. Vastaukset luokiteltiin sisällön mukaan.

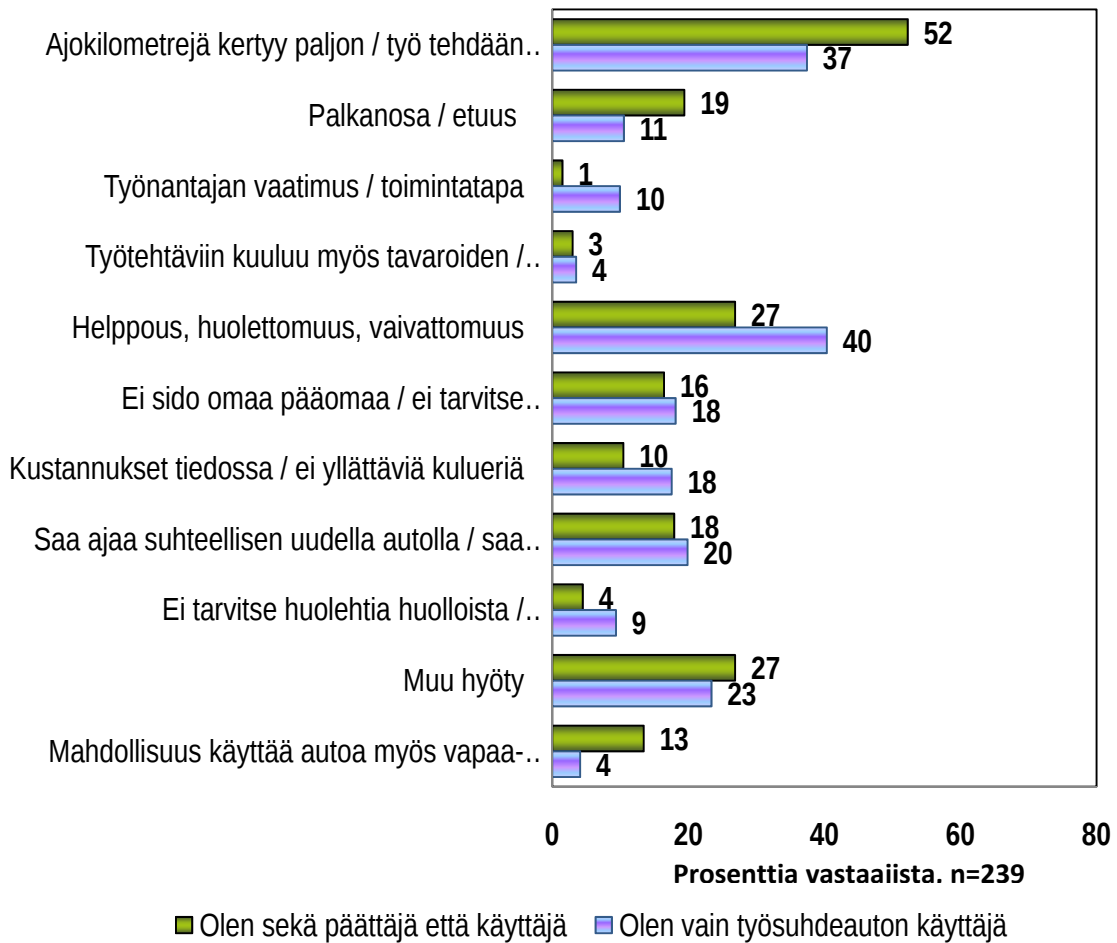
Työsuhdeauton käyttöön on selvästi kaksi pääsyä; auto tarvitaan työtehtävien hoitamiseksi ja/tai se on etuus, josta hyötynä on saada käyttöön hyvä auto.

Työtehtävien hoitamisesta autolla aiheutuu yritykselle kustannuksia, joita voidaan vähentää työsuhdeautojärjestelmän kautta. Työsuhdeautoilla myös edustetaan, eli ne ovat osa yrityksen imagoa.

”Laajan toimipaikkaverkoston vuoksi, kokonaiskustannuksissa säästetään, verrattuna kilometrikorvauksilla ajamiseen. Lisäksi on haluttu tarjota turvallinen työväline paljon työn puolesta liikkumaan joutuville.”

Työsuhde-etuna auto on saajalleen vaivaton, kustannuksiltaan ennustettavissa ja käytössä hyvä ja luotettava.

Miksi työsuhdeauto ja mitä hyötyä siitä on?(Edunsaajat)



Kuva 8. Työsuhdeauton käytön syyt ja työsuhdeautoilun hyödyt

Organisaation kannalta työsuhdeauto on merkittävä kilpailutekijä työvoiman rekrytoinnissa. Työsuhdeautot ovat erityisesti osa ylimmän ja keski johdon palkkausjärjestelmää.

”Työsuhdeautot ovat perinteisesti olleet yksi tapa sitouttaa avainhenkilöitä yritykseen. Tämän merkitys kuitenkin pienentyy koko ajan.”

”Autot ovat osa johdon ja päälliköiden palkkausjärjestelmää”

”Ylimmälle johdolle kyseessä on palkkaukseen liittyvä etu. Tällöin kyseessä on yleensä vapaa autoetu. Niille, jotka ajavat paljon, käytämme yleensä käyttöetua, jolloin kyseessä on yleensä kustannusten alentaminen työnantajan kannalta.”

Työsuhdeauton haittapuolena autoedunsaajien mielestä on pääasiassa sen hinta, eli se koetaan kalliina. Muita haittapuolia oli se, että varusteita ei voi vapaasti valita ja että leasing-sopimuskausi on turhan pitkä.

3.1.2 Työsuhdeauton valinta

Työsuhdeauton valinnan ohjaamista organisaation autopoliitiikan säännöillä kysyttiin avoimella kysymyksellä sekä edunsaajilta että yrityksiltä. Molemmista vastaajaryhmistä tuli hyvin samansuuntainen vastaus:

- Päästörajoitus 37%
- Hintarajoitus 35%
- Automerkki 25 %

Päästörajoitus ja/tai hintarajoitus ovat yleisiä ja usein käytössä yhtä aikaa. Yleinen rajoitus on myös polttoaine, yleensä diesel. Alle 50 henkilön organisaatioilla auton hintarajoitus on yleisin. Yli 200 henkilön organisaatioista lähes puolella on päästörajoitus käytössä.

”Konsernissa on ohjeet, verotusarvo ja päästöt vaikuttavat autovalintaan. Autot ovat perusautoja ilman erikoisvarusteita. Lisäksi asema organisaatiossa vaikuttaa saako auton vai ei.”

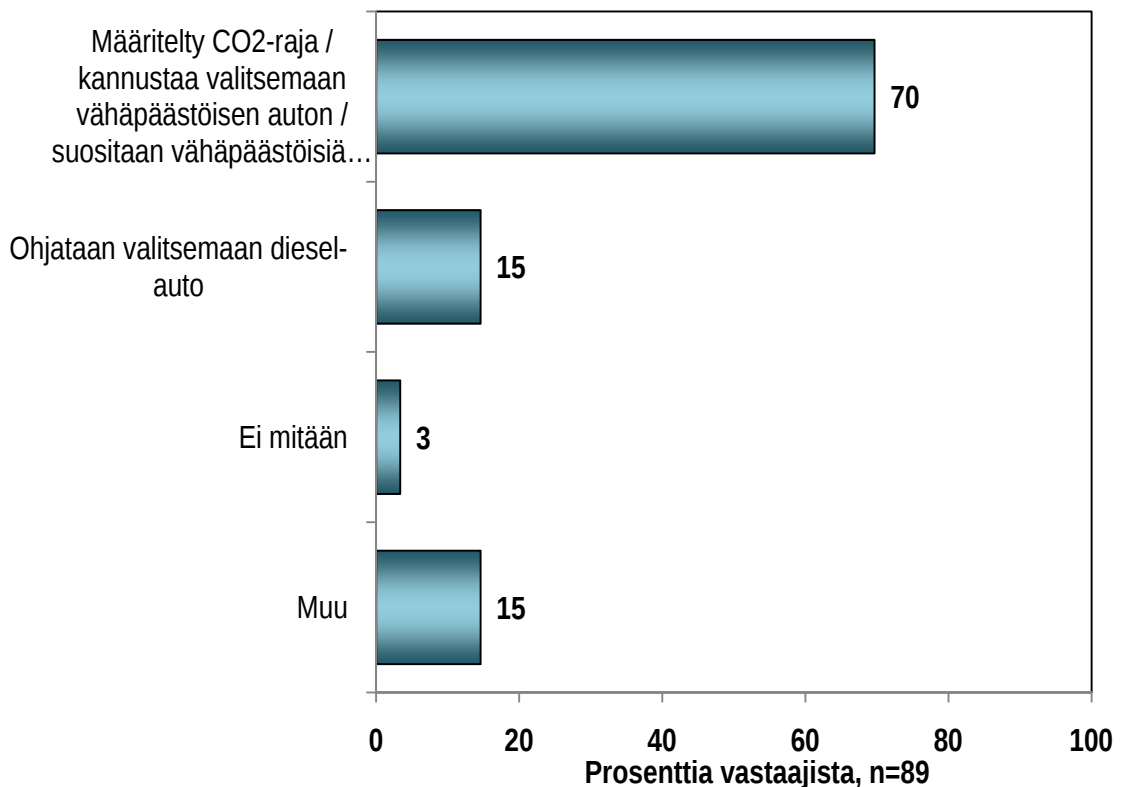
Organisaatioiden autopoliitiikkaan ollaan pääsääntöisesti varsin tyytyväisiä. Vahvuutena on, että säännöt ovat selkeät ja kaikille samat. Kehityskohteina pidetään oikeastaan vain valinnan vapauden ja joustavuuden lisäämistä.

Autoedunsaajan elämäntilanteen huomioimisesta autonvalinnassa kysyttiin erikseen. Tämänkin kysymyksen kohdalla yritysten edustajien ja autoedunsaajien vastaukset olivat varsin yhtenevät: noin 40% mielestä autoedunsaajan elämäntilanne huomioidaan hyvin, 40% mielestä huomioidaan huonosti ja 20% mielestä sitä ei oikeastaan tarvitse huomioida, koska autolla tarkoituksena on hoitaa työajot.

3.1.3 Autopoliitiikan vahvuudet ympäristöasioiden kannalta

Autopoliitiikan vahvuuksia ympäristöasioiden kannalta kysyttiin avoimena kysymyksenä yritysten edustajilta ja autoedunsaajilta. Vastaukset luokiteltiin sisältönsä perusteella. Seuraavassa on luokkien prosenttijakauma yritysten edustajien osalta.

10. Mitä vahvuuksia organisaation autopoliittikassa on ympäristöasioiden kannalta (Yritykset)



Kuva 9: Organisaation autopoliitiikan vahvuudet ympäristöasioiden kannalta, yritysten edustajat

Autoedunsaajien vastaukset olivat hyvin samansuuntaiset kuin yritysten edustajien vastaukset.

Osassa organisaatioissa on käytössä selkeät päästöraajat, osassa ”pyritään vähäpäästöisiin autoihin”. Vähäpäästöisyyteen pyritään rahallisilla keinoilla (työnantaja maksaa suuremman osuuden leasing-maksuista, jos auto on vähäpäästöinen), rajaamalla suuripäästöiset mallit pois tai vain suosittelemalla vähäpäästöisiä malleja.

Selkeä CO₂-raja on käytössä kahdessa kolmesta organisaatiosta. Alle 10 henkilön organisaatioissa käytetään yleisesti sekä CO₂-rajaa että polttoainerajasta. Yli 20 henkilön organisaatioissa yli puolella CO₂ -raja on käytössä ja sen osuus kasvaa selkeästi organisaation koon kasvaessa. Yli 200 henkilön organisaatioissa CO₂ -raja on käytössä yli 80% organisaatioista.

Merkittävää on, että alle 100 henkilön organisaatioista kolmasosassa ympäristöasioita ei huomioida autopoliitikassa mitenkään. Yli 500 henkilön organisaatioissa ympäristöasiat huomioidaan lähes kaikissa.

Miten organisaatiosi autopoliitikassa otetaan huomioon autojen ympäristövaikutus?

(Vastaaja sai vastata useita vastauksia, joten yhteensä prosentit menevät yli 100%)

Henkilöstömäärä	Alle 10 hlöä	10-20 hlöä	21-50 hlöä	51-100 hlöä	101-200 hlöä	201-500 hlöä	Yli 500 hlöä
Ei mitenkään	29 %	40 %	26 %	40 %	25 %	14 %	4 %
Hiilidioksidi -rajoilla	38 %	40 %	56 %	56 %	58 %	82 %	89 %
Polttoaineella	42 %	28 %	30 %	20 %	38 %	29 %	19 %
Muulla tavalla	17 %	4 %	7 %	4 %	8 %	4 %	14 %
Yht.	125 %	112 %	119 %	120 %	129 %	129 %	125 %
N	24 kpl	25 kpl	43 kpl	25 kpl	24 kpl	28 kpl	81 kpl

Kuva 10. Ympäristövaikutusten huomioiminen organisaation koon mukaan

Vastaajien mielestä nykyisen autopoliitikan kehitystarpeet liittyvät lähes kaikki päästörajoihin tai vähäpäästöisten autojen hankkimisen kannustamiseen. Muiden ympäristövaikutusten huomioimista pidetään tärkeänä, mutta käytännössä hyvin hankalana.

"Pelkkään CO₂ arvoon tuijottaminen ei välttämättä kuvasta auton ympäristövaikutuksia, toisaalta kokonaisvaltaisten ympäristövaikutusten ymmärtämien ja hallinta vaikeaa joten hyvä näinkin"

3.1.4 Työsuhdeauton valinnassa käytettävät CO₂-päästörajat ja hyvitäminen niiden alittamisesta

Tutkimukseen osallistuneista organisaatioista 2/3 on käytössä selkeä päästöraja. Näistä organisaatioista 75% on sama CO₂-raja kaikilla organisaatiotasolla.

Alle 20 henkilön organisaatioilla sama raja on noin puolella, 20-200 henkilön organisaatioilla sama raja on 65% ja yli 200 henkilön organisaatioilla noin 80% on sama päästöraja kaikilla organisaatiotasolla.

Tämä raja on keskimäärin 168 g/km (mediaani 170 g/km, keskihajonta 28 g/km).

CO₂-rajat organisaation koon mukaan

(Huom! Vastaajamäärät, alle 30 kpl luokissa tulos suuntaa-antava)

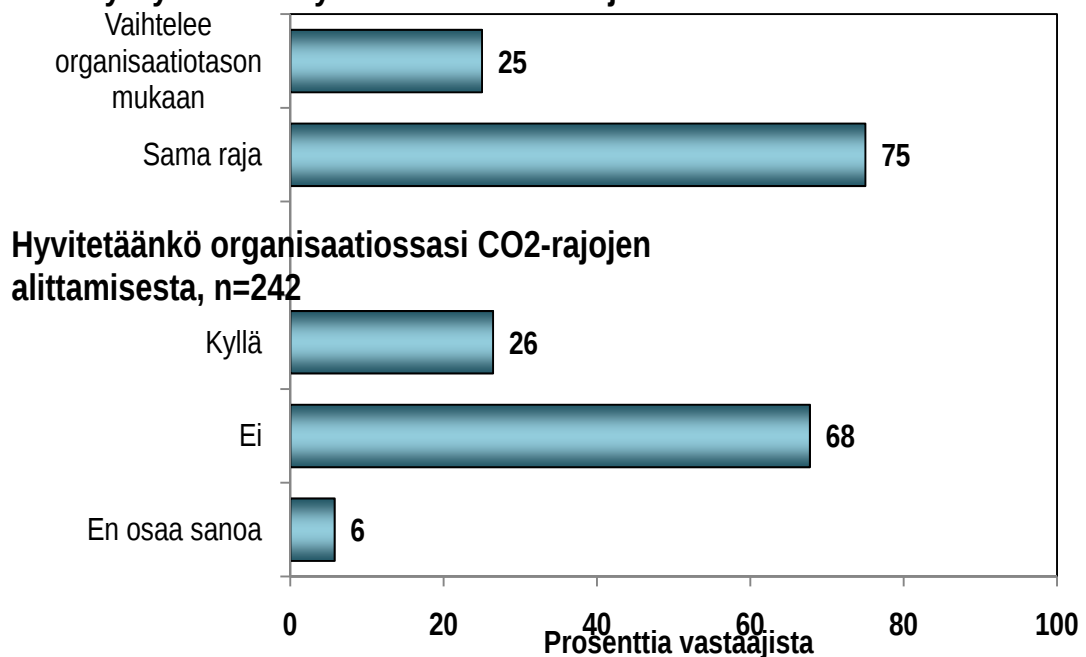
Henkilöstömäärä	50 hlöä tai alle	51-200 hlöä	201-500 hlöä	Yli 500 hlöä
141 g/km tai alle	15 %	9 %	23 %	6 %
141-150 g/km	10 %	0 %	0 %	17 %
151-160 g/km	35 %	45 %	23 %	11 %
161-170 g/km	15 %	0 %	8 %	6 %
171-180 g/km	10 %	18 %	23 %	53 %
181-199 g/km	10 %	0 %	8 %	3 %
200 g/km tai yli	5 %	27 %	15 %	6 %
Yht.	100 %	100 %	100 %	100 %
N	20 kpl	11 kpl	13 kpl	36 kpl
Keskiarvo	163,5 g/km	163,3 g/km	171,2 g/km	170,1 g/km

Kuva 11. CO₂-rajat organisaation koon mukaan

Organisaatiotason mukaan vaihteleva CO₂-raja on käytössä 25%:ssa tutkimukseen osallistuneista organisaatioissa keskimäärin seuraavasti:

- Suorittava taso 148,5 g/km
- Keskijohto, asiantuntijat 169,4 g/km
- Ylin johto 180,8 g/km

Onko yrityksessä käytössä sama CO₂-raja kaikille



Kuva 12: CO₂-rajan soveltaminen, hyvityksen antaminen CO₂-rajan alittamisesta auton valinnassa

Onko yrityksessä käytössä sama CO₂-raja kaikille vai vaihtelee se henkilön organisaatiotason mukaan

Henkilöstömäärä	20 hlöä tai alle	21-100 hlöä	101-500 hlöä	Yli 500 hlöä
Vaihtelee organisaation koon mukaan	50 %	32 %	22 %	22 %
Sama raja	50 %	68 %	78 %	78 %
Yht.	100 %	100 %	100 %	100 %
N	12 kpl	34 kpl	46 kpl	73 kpl

Kuva 13: CO₂-rajan soveltaminen organisaation koon mukaan

Hyvitetäänkö organisaatiossasi CO₂-rajojen alittamisesta autonvalinnassa

Henkilöstömäärä	20 hlöä tai alle	21-100 hlöä	101-500 hlöä	Yli 500 hlöä
Kyllä	8 %	15 %	29 %	45 %
Ei	92 %	82 %	60 %	48 %
En osaa sanoa	0 %	3 %	11 %	7 %
Yht.	100 %	100 %	100 %	100 %
N	12 kpl	34 kpl	45 kpl	73 kpl

Kuva 14: hyvityksen antaminen CO₂-rajan alittamisesta auton valinnassa organisaation koon mukaan

Organisaation autopoliitikassa asetettujen päästörajojen alittamisesta auton valinnan yhteydessä hyvitystä annetaan 26% organisaatioista. Hyvityksen antaminen on yleisintä yli 500 henkilön organisaatioissa, joissa 45% antaa hyvitystä.

Yleisin tapa hyvittää on vähentää edunsaajaosuutta leasing-vuokrasta:

”50% leasing arvosta maksaa firma jos alittaa 99 g/km, 40% leasing arvosta maksaa firma jos alittaa 119 g/km etc, 0% jos menee yli 159 g/km”

”Max päästöt 180. Mikäli päästöt alittavat 140 yritys maksaa leasing-vuokrasta suuremman osan kuin jos päästöt olisivat 140-180”

”Jos alle 180g, työnantaja maksaa 35% vuokrasta. Jos yli, 25%.”

Jos organisaation autot ovat omia, annetaan hyvityksenä palkanlisää:

”alle 120 g, 50€ lisää palkkaan kk.”

Seuraavassa on erään organisaation käyttämä hyvitystaulukko. Organisaation edustajan mukaan tämä on toiminut hyvin ja johtanut valitsemaan aikaisempaa selvästi vähäpäästöisempiä autoja.

Kyseessä on malli, jossa työsuhdeauto on osa kokonaispalkkaa ja leasing-maksu vähennetään edunsaajan palkasta. Leasing-maksun kustannus jaetaan yhtiön ja edunsaajan kesken CO₂-päästöjen mukaan. Jos työsuhdeauton CO₂-päästöt ovat 135g/km, yhtiön osuus leasing-maksusta on 40% ja työntekijän 60%.

CO ₂ -päästö	Yhtiön/työntekijän osuus-%
<120	50/50
121-130	45/55
131-140	40/60
141-150	35/65
151-160	30/70
161-170	25/75
171-200	20/80

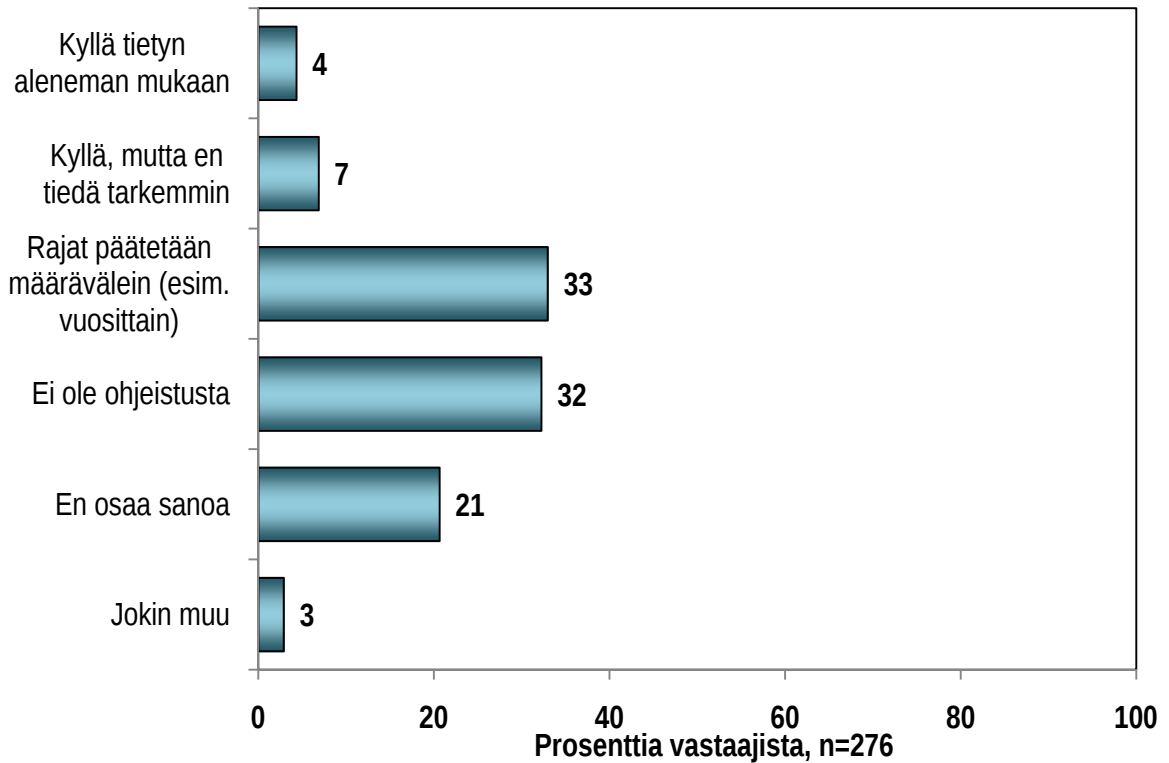
Kuva 15: Erään yrityksen hyvitystaulukko CO₂-rajan alittavan auton valinnasta työsuhdeautoksi

Tässä mallissa huonona puolena on organisaation kustannusten nousu.

3.1.5 Työsuhdeauton valinnassa käytettäviin CO₂-rajoihin tehtävät muutokset

Yritysten edustajien ja autoedunsaajien vastausten perusteella näyttää siltä, että päästörajoiden kehittäminen ja niihin ajan myötä tehtävät muutokset on selkeästi ohjeistettu varsin harvassa organisaatioissa. Yleisintä on rajoista päättäminen määrävälein. Esimerkiksi noin kolmannes organisaatioista kertoo päättävänsä päästörajat vuosittain. Jälleen: mitä suurempi organisaatio, sen yleisemmin päästörajoja muutetaan määrävälein. Kuitenkin myös suurissa organisaatioissa korkeintaan puolella on ohjeistus tai määrävälein tapahtuva päästörajoiden seuranta ja muutos.

Onko organisaation autopoliitiikassa CO₂-rajojen muutos ohjeistettu tuleville vuosille



Kuva 16: Organisaation autopoliitiikan CO₂-rajojen muutoksen ohjeistus

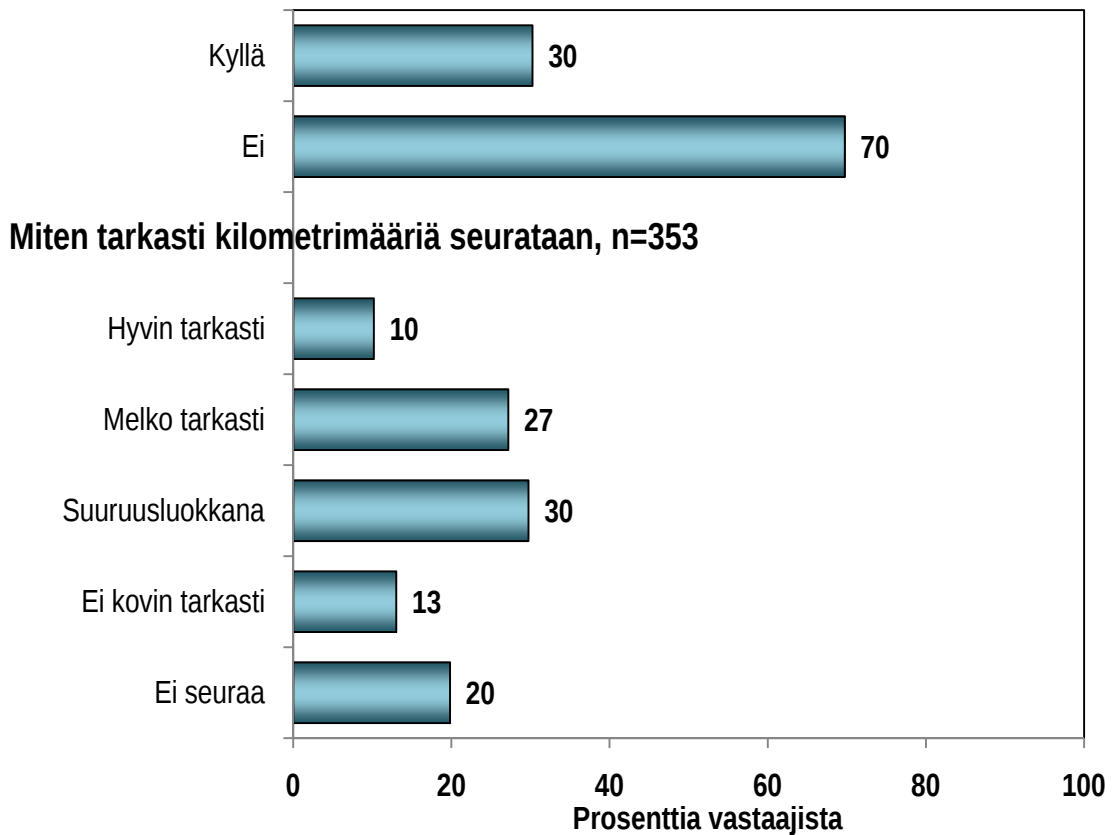
Onko organisaation autopoliitiikassa CO₂-rajojen muutos ohjeistettu tuleville vuosille?

Henkilöstömäärä	20 hlöä tai alle	21-100 hlöä	101-500 hlöä	Yli 500 hlöä
Ei ole ohjeistusta	61 %	26 %	28 %	26 %
Kyllä tietyn aleneman mukaan	0 %	10 %	7 %	3 %
Kyllä, mutta en tiedä tarkemmin	9 %	8 %	13 %	8 %
Rajat päätetään määrävälein	13 %	26 %	39 %	40 %
Jokin muu	4 %	3 %	4 %	1 %
En osaa sanoa	13 %	28 %	9 %	23 %
Yht.	100 %	100 %	100 %	100 %
N	23 kpl	39 kpl	46 kpl	78 kpl

Kuva 17: Organisaation autopoliitiikan CO₂-rajojen muutoksen ohjeistus organisaation koon mukaan

3.1.6 Työsuhdeautojen ajokilometrimäärien rajaaminen

Onko organisaatiossasi asetettu rajat työsuhdeautojen ajokilometrimäärille, n=357



Kuva 18: Rajojen asettaminen ajokilometrimäärille, kilometrimäärien seuranta

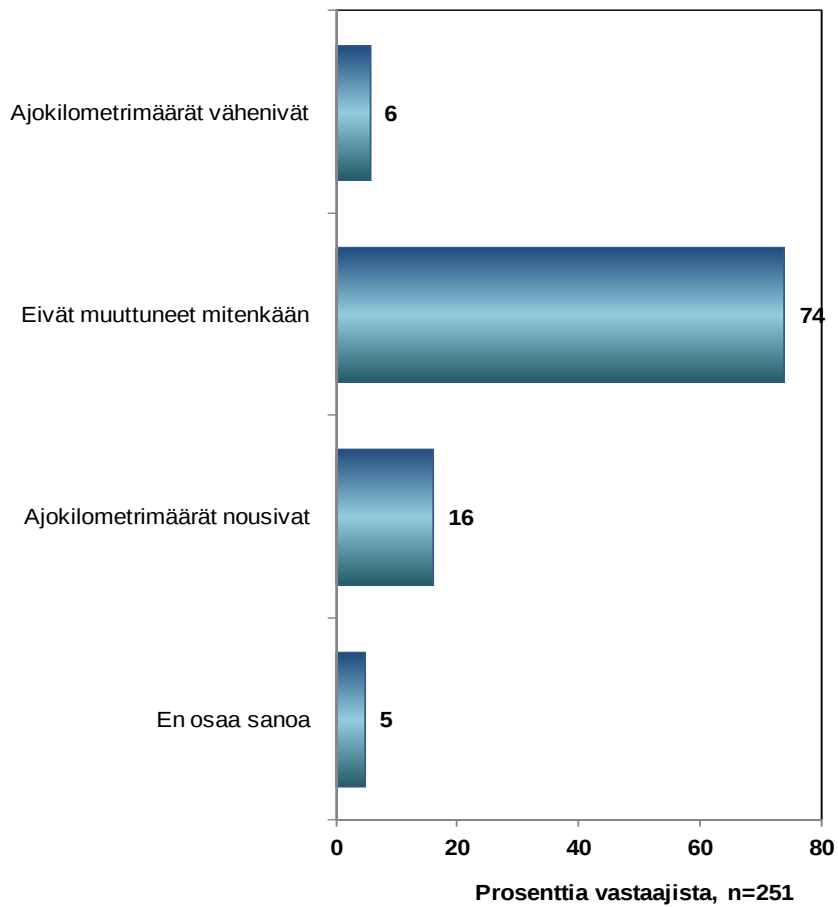
Alle 20 henkilön organisaatioissa työsuhdeautojen ajokilometrimääriä on rajoitettu vain noin 20% organisaatioista. Yli 100 henkilön organisaatioissa ajokilometrejä on rajoitettu noin joka kolmannessa.

Ajokilometrimäärien seuranta on suurimmassa osassa organisaatioista vähäistä eikä kovin tarkkaa. Yli 100 henkilön organisaatiot seuraavat kilometrimääriä tarkemmin, mutta niistäkin vain alle puolet seuraa erittäin tai melko tarkasti.

Vastaajista, joiden organisaatioissa on asetettu rajat ajokilometrimäärille, 73% sanoo asetettujen rajojen riittävän hyvin tai kohtalaisesti. Vain viidellä vastaajalla kilometrimäärät menevät yli.

3.1.7 Ajokilometrimäärien muutos työsuhdeauton käyttöönoton jälkeen

**Miten ajokilometrit muuttuivat, kun sait työsuhdeauton?
(Edunsaajat)**



Kuva 19: Ajokilometrimäärien muuttuminen työsuhdeauton saamisen jälkeen

Vapaan autoedun saaneilla kilometrimäärät nousivat hieman useammin (18%) kuin käyttöedun saaneilla (13%).

3.1.8 Autoedun huomioiminen palkkauksessa

Autoetu voi olla erillinen palkan lisä (edun arvo lasketaan palkan päälle) tai se on osa kokonaispalkkaa, jolloin palkka muodostuu rahapalkasta ja autoedusta.

Kahdella kolmasosalla vastaajista autoetu on osa kokonaispalkkaa. 36% vastaajista autoetu on erillinen palkan lisä.

Käyttöedunsaajilla autoedun sisältyminen kokonaispalkkaan on hyvin yleistä (82%). Vapaan autoedunsaajista noin puolella autoetu on erillinen palkanlisä ja puolella auto sisältyy palkkaan.

Asiantuntijatehtävissä olevista 71% autoetu sisältyy palkkaan. Suorittavan tason ja ylimmän johdon vastaajista puolella autoetu on erillinen palkanlisä.

Alle 10 henkilön organisaatioissa auto on yleisimmin (75%) palkan lisä, kun taas yli 500 henkilön organisaatioissa se on palkanlisä vain 15% vastaajista. Keskisuurilla organisaatioilla autoedun sisältyminen kokonaispalkkaukseen on jonkin verran yleisempää kuin auton saaminen palkanlisänä.

Miten autoetu huomioidaan palkkauksessa

Henkilöstömäärä	Alle 10 hlöä	10-20 hlöä	21-50 hlöä	51-100 hlöä	101-200 hlöä	201-500 hlöä	Yli 500 hlöä
Sisältyy kokonaispalkkaan	25 %	42 %	61 %	68 %	54 %	57 %	84 %
On erillinen palkanlisä	75 %	54 %	39 %	32 %	46 %	43 %	15 %
Jokin muu	0 %	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Yht.	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	24 kpl	24 kpl	41 kpl	25 kpl	24 kpl	28 kpl	80 kpl

Kuva 20: autoedun huomioiminen palkassa organisaation koon mukaan

3.2 Mikä on työsuhdeautoilun kysyntä ja mahdolliset muutokset yritysten ja edunsaajien näkökulmasta.

3.2.1 Ympäristöasioiden merkitys tulevaisuudessa

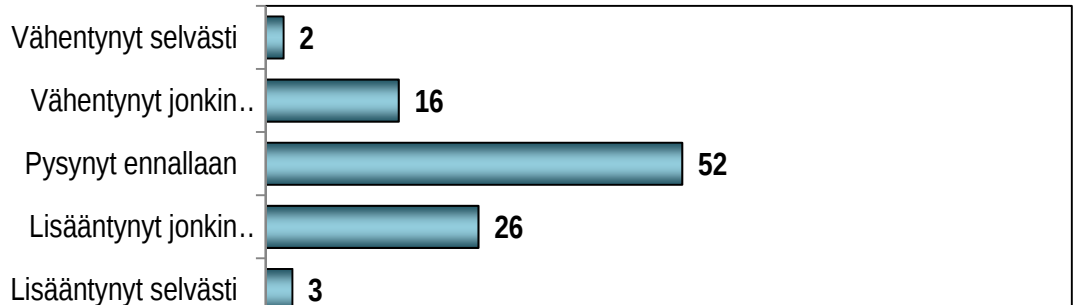
Ympäristöasioiden merkityksestä organisaatioiden toiminnassa tulevaisuudessa kysyttiin avoimella kysymyksellä. Kaikista vastaajista 58% sanoi, että ympäristöasioiden merkitys kasvaa tai korostuu organisaation toiminnassa. 18 %:n vastaus liittyi päästöjen vähentämiseen tulevaisuudessa, eli ympäristöasioiden merkityksen kasvu näkyy päästöjen vähenemisenä. Vastaajista 10% mielestä ympäristöasioiden merkitys pysyy ennallaan. Noin 15% vastaajista esitti erilaista kritiikkiä ympäristöasioiden (liiallista) huomioimista kohtaan.

Eri kokoisten ja eri toimialojen organisaatioiden vastaajien näkemykset eivät tässä poikenneet kovin paljoa toisistaan.

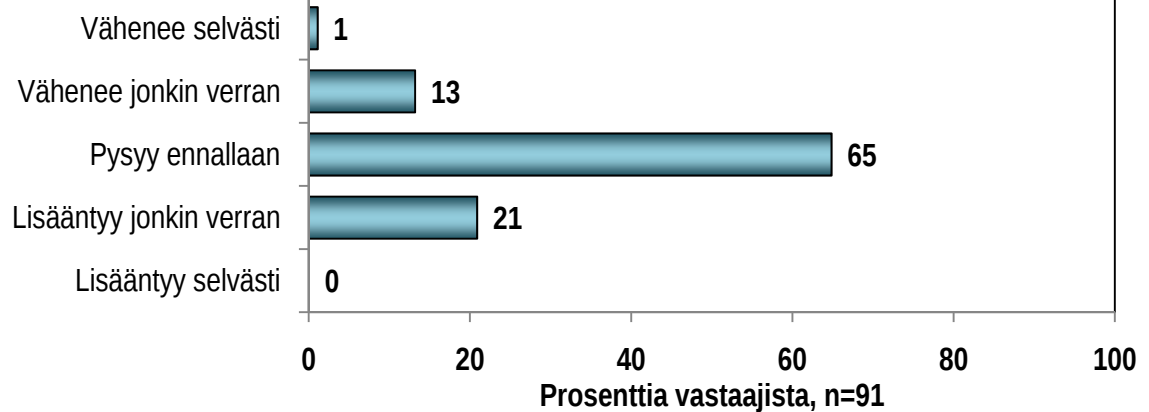
3.2.2 Työsuhdeautojen määrän kehitys

Työsuhdeautojen määrän kehityksestä kuluneen 5 vuoden aikana sekä arvioita tulevasta kehityksestä kysyttiin yritysten edustajilta.

20. Työsuhdeautojen määrän kehitys organisaatiossa



21. Työsuhdeautojen määrä kehitys tulevaisuudessa



Kuva 21: Työsuhdeautojen määrän kehitys viimeisen viiden vuoden kuluessa, arvio työsuhdeautojen määrän kehittymisestä tulevaisuudessa

Työsuhdeautojen määrä on viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana jonkin verran lisääntynyt ja näyttäisi vastausten perusteella edelleen kasvavan.

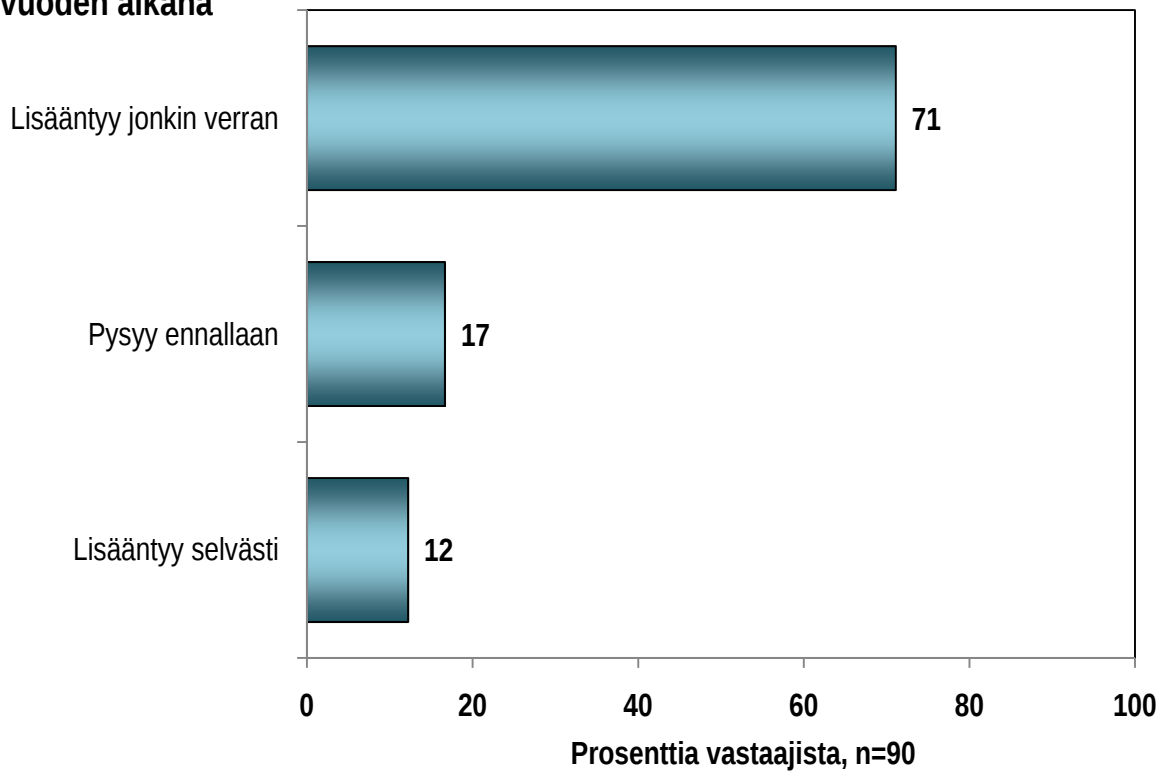
Yli 100 henkilön organisaatioissa työsuhdeautojen määrä on viiden edellisen vuoden aikana lisääntynyt reilusti. Tämän hetken näkymien mukaan tulevaisuudessakin työsuhdeautojen määrä lisääntyy, mutta selvästi hitaammin.

Autoedunsaajista 73% arvelee jatkavansa työsuhdeauton käyttöä, vain 15% arvelee luopuvansa tästä edusta. Vapaan autoedun saajista jatkaa 80% ja nimenomaan vapaata autoetua. Käyttöedun saajista 64% jatkaa, mutta 20% luopuu edusta.

3.2.3 Arvio hybridi ja flexifuel-autojen kysynnästä

Yritysten edustajista 71% arvioi hybridien ja flexifuel-autojen kysynnän työsuhdeautoina lisääntyvän tulevaisuudessa.

22. Hybridi- ja flexifuel-autojen kysynnän kehitys seuraavien 5 vuoden aikana



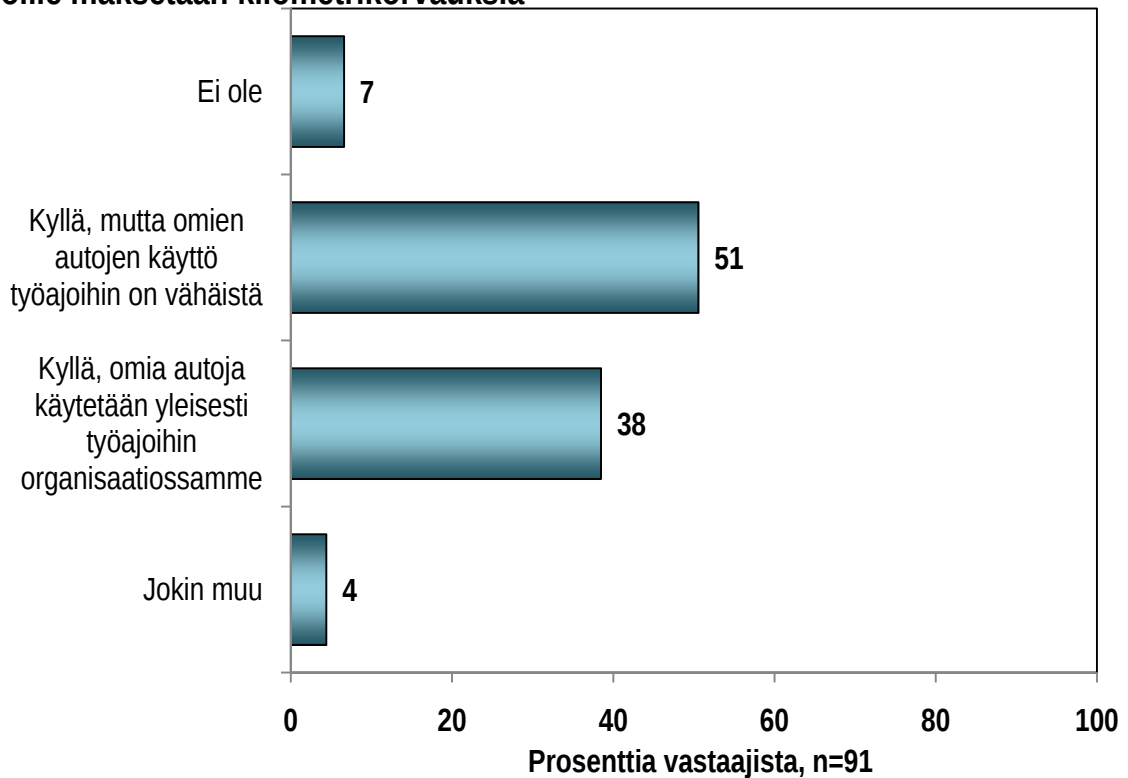
Kuva 22: Arvio hybridien ja flexifuel -autojen kysynnän kehittymisestä

50-200 henkilön organisaatioiden vastaajat ennakoivat muita vastaajia rohkeammin hybridien ja flexifuel-autojen kysynnän kasvua.

3.2.4 Omien autojen käyttö työajoihin

Omien autojen käyttämisestä työajoihin kysyttiin yritysten edustajilta. Omien autojen käyttö työajoihin on hyvin yleistä, mutta puolet vastaajista pitää ajomääriä kuitenkin vähäisinä. Tilanne on samankaltainen erikokoisissa yrityksissä.

23. Onko organisaatiossa omaa autoa työajoihin käyttäviä, joille maksetaan kilometrikorvauksia



Kuva 23: Omien autojen käyttö työajoihin

Työsuhdeauton ja kilometrikorvausten saajat ratkaistaan organisaatioissa joko työajojen kilometrimäärien mukaan tai sitten organisaation ja tehtävän mukaan. Kilometrimäärä, jonka jälkeen työsuhdeautoa edellytetään, vaihtelee huomattavasti. Keskimäärin se on noin 20 000 km, mutta vaihteluväli on 10 000 km - 30 000 km.

Jos organisaatiossa työsuhdeauto on osa kokonaispalkkausta, voi henkilö usein itse ratkaista ottaako työsuhdeauton vai ei. Jos ajoa on paljon, työsuhdeauton käyttöön jopa kehoitetaan (esimerkiksi on asetettu enimmäismäärä km-korvauksille).

”Autoetu on osa kokonaispalkkaa. Keltään autoedun pyytäjältä sitä ei ole kielletty. Organisaatiossa on niukasti henkilöitä, joille autoetu on paras ratkaisu.”

”Jos ajaa paljon, 'pakotetaan' ottamaan työsuhdeauto.”

”Tällä hetkellä ei ratkaista, kukin voi valita vapaasti. Jatkossa pyrimme ohjaamaan paljon ajavia työsuhdeautoon ja/tai vähentämään työssään matkustustarvetta.”

3.2.5 Ympäristöasioiden vaikutus omiin ajotapoihin

Ympäristöasioista käydyn julkisen keskustelun ja ympäristöasioiden esiin nousemisen vaikutuksia omiin ajotapoihin ja autonkäyttötottumuksiin kysyttiin autoedunsaajilta. Vastaajista 54% katsoi, että mitään vaikutuksia ei ole ollut, 22% kertoi ajotapojensa muuttuneen taloudellisemmaksi, 14 % oli valinnut vähäpäästöisemmän auton ja 6% diesel-auton.

Vapaan autoedunsaajista 57% ja käyttöedunsaajista 47% ei mielestään ole tehnyt muutoksia ajotapoihinsa tai autonkäyttöönsä.

Autonkäyttäjätyyppien välillä on jonkin verran eroja: käyttäytymistään on muuttanut ympäristömyönteisemmäksi:

- | | |
|--|-----|
| • Käytännöllisesti suhtautuvat ei tekniset | 36% |
| • Käytännöllisesti suhtautuvat tekniset | 44% |
| • Autoilusta nauttivat ei-tekniset | 42% |
| • Autoilusta nauttiva tekniset | 50% |

Ympäristötyyppien välillä erot ovat selvempiä: käyttäytymistään on muuttanut ympäristömyönteisemmäksi:

- | | |
|--|-----|
| • Ympäristöpiittaamaton ei autoista kiinnostunut | 6% |
| • Ympäristöpiittaamaton autofani | 34% |
| • Ympäristötietoinen ei autoista kiinnostunut | 54% |
| • Ympäristökiinnostunut autofani | 62% |

Ympäristötietoisista noin 30% oli muuttanut ajotapojaan ja noin 20% valinnut vähäpäästöisemmän auton.

Ympäristöasioille on siis eduksi, jos autoedunsaaja on joko autofani tai ympäristötietoinen, mieluiten molempia. Ongelmaryhmän muodostavat autoedunsaajat, joita eivät kiinnosta autot eivätkä ympäristöasiat.

3.3 Teemahaastattelut työsuhdeautoja käyttäviin yrityksiin

Työsuhdeautoja käyttäviin yrityksiin tehtiin neljä teemahaastattelua. Näiden eri toimialoja edustavien yritysten oletettiin olevan työsuhdeautoilussa ”edistyksellisiä”. Edistyksellisyydellä tarkoitetaan tässä edelläkävijyyttä ja konkreettisia toimenpiteitä ympäristövaikutusten vähentämiseksi työsuhdeautoilussa. Yrityksistä kolme oli Finnair Oyj, Orion Oyj ja ISS Palvelut Oy. Yksi yritys ei halunnut nimeään raporttiin. Lisäksi haastateltiin yhtä leasing-yhtiötä, LeasePlan Oy:tä.

Seuraavassa on tiivistelmä teemahaastatteluista (haastateltavana oli yrityksen autoasioista vastaava henkilö). Tiivistelmä on kooste haastattelun suorista lainauksista:

Yritys A

Työntekijän ja työantajan näkökulma

Yrityksellä on n. 250 työsuhdeautoa. Työsuhdeauto on selkeästi osa kokonaispalkitsemista. Toki on auto monelle myös työkalu, mutta osa työntekijöistä jopa edellyttää autoetua. He eivät siis ole valmiita siirtymään yrityksen palvelukseen ilman autoetua.

Yrityksen kannalta työsuhdeauto on kilpailutekijä hyvän henkilöstön saamiseksi. Lähtökohteisesti autoedun saajan tulee tarvita autoa työssään. Työsuhdeauto on myös statusasia.

Palkitsemisnäkökulma korostuu korkeammilla organisaation tasoilla.

Jos korvattavien kilometrien määrä kasvaa ylittää 1500km/kk, työntäjä edellyttää työsuhteautoon siirtymistä; työsuhteauto on osaksi siis myös kustannuskysymys.

Autoedunsaajat kaipaavat laajempaa valinnanvapautta merkkien suhteen, mutta työnantajalle se myös kustannuskysymys; pienempää merkkivalikoimaa on helpompi ja edullisempi hallita.

Työsuhteautojen määrä on kasvanut hitaasti viime vuosina, pysynyt samana suhteessa henkilömäärään.

Autoilla ajetaan keskimäärin 30 000 km/vuosi.

Lähtökohtaisesti etu on käyttöetu, korkeammilla organisaation tasoille voi valita myös vapaan autoedun.

Ympäristön näkökulma

Ympäristöasioiden merkitystä ei voi olla huomioimatta. Kriittistä on turhan ajamisen vähentäminen. Pohdintaa aiheuttaa vapaa autoetu vs. käyttöetu.

Työhön liittyvän ajamisen ja yksityisajojen erottaminen ja erittely ja siten erilainen verotuskohtelu olisi tarpeen. Mutta autoedun palkitsemiselementti halutaan säilyttää.

CO₂-raja

Raja 140g/km. Se putosi vuoden 2011 alussa 180:stä.

Alittamisesta ei hyvitetä, koska se on hallinnollisesti liian hankalaa. Hyvitys oli kuitenkin harkinnassa.

CO₂ -raja on tällä hetkellä ainoa tapa mitata työsuhteautoilun ympäristövaikutusta. Muita mittareita ei ole suunnitteillakaan, esimerkiksi jonkinlainen auton koko elinkaaren huomioiva mittari voisi olla seuraava askel.

CO₂ -raja varmasti alenee, mutta vielä ei ole tarkkaan määritelty uutta rajaa tai sen käytönoton ajankohtaa.

Työsuhteauton valinnan ohjaaminen

Yrityksessä on tiukka merkkipolitiikka, työnantaja määrittelee listan merkeistä, joista edunsaaja voi valita. Mallien valinta toisaalta on vapaata, samoin varustelutason saa edunsaaja itse päättää.

Hintaraja käytössä, riippuu organisaatiotasosta, samoin merkkivalikoima laajene ylemmillä organisaation tasoilla.

Sähkö-, hybridi- ja fleksifuel-autot

Kiinnostusta vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviin autoihin on jonkin verran, mutta käytössä ei toistaiseksi ole yhtään. Syynä tähän on, että ne eivät kaikilta osin sovellu vielä työsuhteautoiksi, eivät mahdu hintarajoihin eivätkä niiden tilat eivät riitä perheautoiluun. Tekniikan kehitystä kuitenkin seurataan.

Fleksifuel-autojen osalta ongelmana on, että ei ole keinoa seurata, mitä niihin tankataan, siksi fleksifuel-autoja ei ole suosittu. Ei niitä toki ole kiellettykään.

Leasing-yhtiöiden rooli

Työsuhdeautot ovat leasingyhtiön omistamia. Koko työsuhdeautoilun seuranta perustuu leasing-yhtiön järjestelmiin.

Yritys B

Työntekijän ja työnantajan näkökulma

Yrityksellä on 193 työsuhdeautoa, yritys omistaa autot. Työsuhdeautoilu oli aikaisemmin ennen kaikkea kustannuskysymys, nykyisin osa palkitsemista ja kokonaispalkitsemisjärjestelmää. Osalle työntekijöistä työsuhdeauto on palkan lisä, nykyisin tehdään vain sopimuksia, joissa auto on osa kokonaispalkkaa. Kaikilla edunsaajilla on vapaa autoetu.

Mahdollisuus autoetuun ei ole kaikille sama. Myynnin ja markkinoinnin henkilöt ovat helpommin autoedun piirissä, muiden henkilöiden osalta vaaditaan vastaavan johtajan päätös edun tarpeesta. Kenenkään ei ole pakko ottaa työsuhdeautoa, paljon työajoja ajavat pyrittään kylläkin ohjaamaan työsuhdeauton käyttäjiksi.

Eco-driving koulutukset ovat pakollisia kaikille työsuhdeautojen käyttäjille. Ne ovat olleet paitsi pidettyjä, myös tuloksellisia, polttoainekustannukset ovat laskeneet selvästi (vähennys arviolta 0,8l/100km).

Ympäristön näkökulma

Tiukat päästöraajat ovat pitäneet huolen siitä, että autot ovat olleet ympäristöystävällisiä.

Onko vapaa autoetu tarpeellinen? Sen poisto olisi ympäristön kannalta hyvä ratkaisu.

Myös lähipäästöt eli hiukkaspäästöt pitäisi ottaa huomioon autojen ympäristövaikutusten arvioinnissa.

CO₂-raja

Nyt 160g/km, 150 vuoden 2012 alusta. Rajaa laskettu tasaisesti 10g kerralla. Fleksi-fuel-autojen kohdalla tehdään poikkeus, esim. Ford Mondeo fleksi-fuel verotetaan 190g/km päästöjen mukaan. Toteutuma on kuitenkin selvästi alle 160g /km, ja siten ko. auto on ”salattu”.

Rajan alituksesta ei erikseen hyvitetä; halua siihen kyllä olisi, mutta toimivaa järjestelmää ei ole vielä löydetty

Työsuhdeauton valinnan ohjaaminen

Käytössä on rajattu merkkivalikoima, mutta mallin voi valita vapaasti. Valintaa ohjataan hintarajoilla ja päästörajoilla. Päästöraja on johtoryhmän jäsenille 10g korkeampi, muuten ohjaavat tekijät ovat samat.

Kehitystarpeena on löytää paremmat keinot ohjata autoilua uudenaikaisempaan suuntaan, siis esim. hybridi- ja fleksifuel- ja sähköautoihin.

Sähkö-, hybridi- ja fleksifuel-autot

Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviä autoja on pyritty suosimaan, koska ovat ne arvokkaita, kun niitä seuraavan kerran vaihdetaan. Neljä fleksifuel-autoa tällä hetkellä käytössä. Yrityksen näkökulmasta saisi olla enemmänkin, mutta vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävät autot eivät vastaa käyttäjien tarpeita (pois lukien flexi-fuel).

Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävistä autoista on järjestetty esittelytilaisuuksia. Kehitystä seurataan varsin tarkasti, kaikkien eri teknologioiden osalta. Niiden käytöstä pitäisi voida palkita; alempi verotusarvo tms.

Yrityksen näkökulmasta vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen yleistyminen olisi sekä taloudellisesti että imagonäkökulmasta suotavaa.

Yritys C

Työntekijän ja työnantajan näkökulma

Yrityksessä on 201 työsuhdeautoa. Työntekijän valinnanvapaus auton suhteen on varsin suuri. Työntekijöille autoetu on osa kokonaispalkkaa, johdolle autoetu tulee palkan päälle. Käytössä on sekä käyttöetu- että vapaan autoedun autoja, edunsaaja saa itse valita kumman ottaa.

Työntekijät arvioivat kukin henkilökohtaisesti yhä tarkemmin autoilunsa kustannuksia ja siten sitä, kannattaako työsuhdeautoa käyttää. Työsuhdeautoilun suosio on siksi pienentynyt.

Julkisen liikenteen kehitys vaikuttaa, jos julkiset yhteydet työpaikalle huonenevat, työsuhdeautoilun suosio tarve kasvaa.

Kustannusnäkökulma on yrityksen näkökulmasta edelleen olemassa, vaikka ei enää niin voimakkaasti kuin ennen.

Työsuhdeautoilulle on kilometriraja, mutta ylityksiin ei puututa kovinkaan tiukasti, ennemminkin tasataan eri autojen ylityksen ja alitukset. Leasing-sopimukset ovat neljävuotisia.

CO₂-raja

Raja on 160g/km. Keskiarvo tällä hetkellä 147g/km, vuosina 2010-2011 hankituilla autoilla keskiarvo on 138g.

CO₂ on toistaiseksi ainoa käytössä oleva autojen ympäristövaikutusten mittari. Muitakin voisi olla ja otetaan käyttöön, jos niillä on ohjaavia vaikutuksia.

CO₂-rajan alittamisesta auton valinnassa ei ole keinoa hyvittää. Aiemmin hyvitettiin dieselauton valinnasta, mutta nyt seurataan vain CO₂-päästöjä.

Työsuhdeauton valinnan ohjaaminen

Yrityksessä on käytössä vain päästöraja, ei esimerkiksi hintarajaa. Merkkien valinta on varsin vapaata, muutama merkki kuitenkin on rajattu pois korkeiden huolto- ja korjauskustannusten vuoksi.

Sähkö-, hybridi- ja fleksifuel-autot

Vain yksi auto on käytössä. Määrä luultavasti lisääntyy, mutta edellyttää sitä, että käyttäjä hyötyy rahallisesti sellaisen valitsemisesta.

Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävät autot sopisivat hyvin yhtiön ympäristöohjelmaan.

Leasing-yhtiöiden rooli

Raportointi perustuu kokonaan leasingyhtiön tietoihin. Raportointi varsin kattavaa ja riittävää.

Yritys D

Työntekijän ja työnantajan näkökulma

Yrityksellä on käytössä 650 työsuhdeautoa.

Työsuhdeautopolitiikka on osa yrityksen ympäristö-, henkilöstö-, ym. politiikkaa, ei irrallinen yrityksen muusta toiminnasta. Ja siis tärkeä osa yrityksen ympäristöpolitiikkaa

Mahdollisuus etuun riippuu osittain tehtävästä, mutta tietyltä organisaation tasolta lähtien kaikilla on mahdollisuus autoetuun. Ihmiset arvioivat varsin tarkkaan, kannattaako autoetua käyttää vai ei. Osalle henkilöstöstä työsuhdeauto on statuskysymys. Kenenkään ei ole pakko käyttää työsuhdeautoa. Osalle tarjotaan vapaata autoetua, osalle käyttöetua riippuen organisaatiotasosta.

Työsuhdeautojen ansiosta ei juuri saavuteta kustannussäästöjä, eikä niitä oikein enää tavoitellakaan. Työsuhdeautojen lisäksi käytössä on mm. työsuhdematkakortti ja taksin käytönmahdollisuus.

Työsuhdeautoilun suosio tuskin kasvaa kovinkaan paljoa, mutta riippuu esim. julkisen liikenteen kehityksestä, miten työpaikan läheisyyteen pääsee julkisilla kulkuneuvoilla.

CO₂-raja

Yläraja 200g/100km, mutta rajan alittuksesta palkitaan reilusti, kts taulukko:

CO ₂ -päästö	Yhtiön/työntekijän osuus-%
<120	50/50
121-130	45/55
131-140	40/60
141-150	35/65
151-160	30/70
161-170	25/75
171-200	20/80

Kuva 24: Taulukko palkitsemisesta CO₂-rajan alittamisen yhteydessä eräässä organisaatiossa

Palkitsemisen ohjaavuus on varsin hyvä ja korkea, pienempien ja siten vähäpäästöisten autojen suosio kasvanut selvästi. CO₂-päästöjen kehittymistä seurataan kyllä, mutta seuraava muutos rajoihin ei ole vielä tiedossa.

CO₂ ei riitä mittariksi. Pitäisi mitata ja ohjata myös pienhiukkaspäästöjä ja melua.

Työsuhdeauton valinnan ohjaaminen

Tällä hetkellä ei ole merkki- tai mallirajoituksia, mutta ne ovat harkinnassa kun autosääntöä uudistetaan. Imago- tms. asiat eivät autoilua ohjaa, vain euroilla voidaan valintoja ohjata.

Sähkö-, hybridi- ja fleksifuel-autot

Sähkö- tai hybridiautoja ei ole käytössä tällä hetkellä. Niitä on testattu ja kiinnostusta on, mutta ne eivät kuitenkaan ole vastanneet käyttäjien tarpeita. Fleksifuel-autoja on käytössä muutama.

Yrityksen näkökulmasta vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen lisääntyminen työsuhdeautoina olisi toivottavaa erityisesti ympäristöystävällisyyden ja imagon vuoksi.

Leasing-yhtiöiden rooli

Leasing-yhtiöiden rooli on suuri. Leasing-yhtiö ohjaa selvästi tiettyihin merkkeihin. Työsuhdeautoilun seuranta perustuu kokonaan leasing-yhtiön raportointiin.

3.4 Automaahantuojojen näkemykset

Automaahantuojoille tehtiin kvalitatiivinen Internet-tutkimus. Maahantuojojen edustajat värvättiin puhelimitse osallistumaan tutkimukseen. He ovat maahantuojayritysten ylintä johtoa. Maahantuojat valittiin merkeistä, joita yleisimmin käytetään työsuhdeautoina.

Henkilöautojen ympäristöystävällisyyden kehittämismahdollisuudet

Ympäristön ja asiakkaiden vaatimuksesta autotehtaat kehittävät jatkuvasti entistä pienipäästöisempiä ja vähäkulutuksisempia autoja. Jo nyt ja varmasti entistä enemmän jatkossa kiinnitetään huomioita myös itse valmistusprosessiin ja materiaaleihin autonvalmistuksessa.

Kehittämismahdollisuudet näyttävät hyvältä, jos vähäpäästöiset autot OIKEASTI saavat huojennetun verokohtelun. Autokannan uusiminen on ainoa nopea vaihtoehto kehittää autoilua ympäristöystävälliseksi (jos se sitä koskaan voi kokonaan ollakaan).

Kehitys tulee jatkumaan nykyteknologioiden hyötysuhteen parantamisella ja vaihtoehtoisten energialähteiden kehittämisellä.

Pääkehityssuunnat henkilöautojen päästöjen vähentämiseksi

Yksi pääsuunta on nykyisen tekniikan saaminen entistä ympäristöystävällisemmäksi ja toinen suuntaus on uusien tekniikoiden kehittäminen (hybridit, vaihtoehtoiset polttoaineet ja sähkö).

Hybriditeknologian yleistyy entisestään. Täyssähköautojen yleistymisen suurin yksittäinen tekijä on verokohtelu, joka ei tällä hetkellä puolusta niiden yleistymistä.

Polttomoottorien hyötysuhdetta kehitetään ja niihin etsitään vaihtoehtoisia energianlähteitä, mm. synteettisiä polttoaineita. Polttomoottoreiden downsizing, eli sylinteritilavuuden pienentäminen tehoa vähentämättä. Sähkömoottori on täydellisesti tiensä alussa, eikä vielä ole valmis korvaamaan polttomoottoreita. Sähkömoottori jatkossa on yksi voimanlähde muiden joukossa.

CO₂-päästöjen lisäksi huomioitavat ympäristövaikutukset

Koko auton elinkaari pitäisi ehdottomasti huomioida valmistuksesta romutukseen asti. Esim. miten osat ovat kierrätettävissä. Myös auton ja sen komponenttien kestävyys parantaa sen ympäristöystävällisyyttä, koska ei synny "osajätettä".

CO₂ päästöt ovat riittävä arviointiperuste, jos sen alentaminen ei tapahdu muiden päästöjen nousun kustannuksella. Jos arvioidaan autojen ympäristövaikutuksia kokonaisuutena, täytyy ottaa huomioon myös muita asioita;

1. auton käyttötarpeen ja merkityksen huomioiminen alueittain/maittain (Suomessa täysin erilainen tarve/merkitys kuin Keski-Euroopan tiheästi asutuilla alueilla!).
2. tieverkoston kunto. Vilkkaasti liikennöityjen teiden ja alueiden tieverkon kunnostaminen liikenteen kannalta sujuvammaksi.
3. autojen oikeanlainen kierrättäminen, autokannan uusinnan yhteydessä. Vain romuttamalla vanhempi autokanta oikealla tavalla, voidaan varmistua autokannan uusiutumista ja myös romutuksien aiheuttamien ympäristövaikutusten minimoinnista.

Sähköautot ovat näennäisesti päästöttömiä. Niille pitää jyvittää kuorma, joka syntyy sähkötuotannosta, esimerkiksi keskimääräisen sähkötuotantotavan aiheuttama kuormitus sähköenergialle. Kaikki eivät voi ajaa tuulisähköllä.

Teknisen kehityksen hyödyntämisen varmistaminen valtion ohjauskeinoilla työsuhteautoilun ympäristövaikutustenvähentämiseksi

Suomen maantieteellinen rakenne ja elinkeinoelämän tarpeet luovat edellytykset työsuhteautoille. Työsuhteautojen ympäristöasiat huomioiva verokohtelu ohjaisi työsuhteautoilua ympäristöystävällisempään suuntaan.

Teknisen kehityksen edistymisellä on luonnollisesti auton hintaan korotusvaikutuksia, joita autoverotus ei ota huomioon. Mikäli suurimittaiseen kehityksen hyödyntämiseen tähdätään, on auton hankintahintaverotuksesta siirryttävä käytön verottamiseen. Käytön verottamisella on suurempi mahdollisuus ympäristöystävällisempään autoiluun, kuin että ympäristöystävällinen autoilu edellyttää kalliin auton hankkimista.

Pelkkä CO₂-päästöihin tuijottaminen ei riitä, sillä esim. perheiden autotarvetta ei ohjaa CO₂-päästö, vaan perheen koko ja yleinen autonkäyttötarve. Pitäisi suosia aina uusia autoja, koska ne edustavat ympäristövaikutuksiltaan viimeisintä tekniikkaa. Vanhempien (yli 3-v) autojen käyttö työsuhteautoina pitäisi tehdä ei-kannattavaksi.

Verotusarvoon pitäisi hinnan lisäksi kehittää tekijä, joka ohjaa vähäpäästöisyyteen.

Arviot ajankohdasta, jolloin vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen käyttö työsuhteautoina olisi nykyistä paremmin mahdollista

Tällaisten autojen yleistymiselle on kaksi vaatimusta: autojen tekniikan pitää olla käytössä toimivaa (esim. akkutekniikka sähköautoissa) ja vaihtoehtoisten polttoaineiden suhteen jakeluverkoston on oltava riittävä. Tämän hetkisistä vaihtoehtoisista polttoaineista järkevin/ympäristöystävällisin on maakaasu.

Hybridit ja flexifuel-autot ovat jo tätä päivää. Flexifuel- ja maakaasuautoja rajoittaa tankkauspisteiden vähyys, joka toki flexifuel-autoissa korjaantunee muutamassa vuodessa. Sähköautojen käytettävyyttä rajoittaa merkittävästi toimintasäde, joka meidän talvessa nykyisil-

lä sähköautoilla lieenee helposti alle sadan kilometrin luokkaa. Näin ollen uskon sähköautojen yleistyvän merkittävästi vasta kymmenen vuoden päästä.

Alhaisten päästöjen tuottamien autojen hankintaverotuksen alaraja on 60 g/km, joka ei tue rajan alittavien autojen hankkimista. Polttoaineiden saatavuus voi olla seurausta em. hankintarajoitteen asettamasta kiinnostuksen yleistymisestä vähäpäästöisiä ajoneuvoja kohtaan?

Valtiolta tarvittava tuki vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen yleistymiseksi

Verohelpotuksilla kyseiset tuotteet voitaisiin saada yleistymään. Kun kantaa on riittävästi, on helpompaa/kustannustehokkaampaa kouluttaa osaavaa henkilöstöä esim. korjaamopuolelle.

Sähköautojen latausinfrastruktuurin rakentaminen on edellytys yleistymiselle. Myös alan osaajien oikeanlainen koulutus ensiarvoisen tärkeää.

Muita hyödyllisiä järjestelyjä voisivat olla: vapaa pysäköinti, bussikaistojen käyttöoikeus, suorat rahalliset edut, veroedut.

3.5 Mitä tekijöitä ohjaavuudeltaan parhaan (ympäristöasioiden näkökulmasta) työsuhdeautoilun verotuksen tulisi sisältää

3.5.1 Toimenpide-ehdotusluonnokset työsuhdeautoilun ympäristövaikutusten vähentämiseksi

Tutkimuksen toiselle kierrokselle laadittiin työsuhdeautoilun ympäristövaikutusten vähentämiseksi 18 toimenpide-ehdotusluonnosta, jotka perustuvat yritysten edustajille ja autoedunsaajille tehtyyn ensimmäiseen tutkimuskierrokseen ja teemahaastatteluihin sekä automaahantuojoille suunnattuun Internet-tutkimukseen. Laaditut toimenpide-ehdotusluonnokset olivat jonkin verran provokatiivisia ja väittämä-tyylisiä kommenttien kirvoittamiseksi. Tässä onnistuttiinkin varsin hyvin, kuten raportista vähän myöhemmin ilmenee.

Korostettakoon vielä, että toimenpide-ehdotusluonnokset eivät tässä vaiheessa edusta Trafin linjaa tai suunnitelmia, vaan ovat tutkimuksen aikaisempien vaiheiden sisällön perusteella laadittuja. Niiden provokatiivinen esitystyyli kuuluu käytettyyn tutkimusmenetelmään.

Tutkimuksena toisen kierroksen tarkoituksena oli testata erilaisia toimenpide-ehdotuksia. Vastaajat saivat myös kommentoida erikseen jokaista toimenpide-ehdotusta. Tutkimuksen toisen kierroksen kutsu lähetettiin yritysten edustajille ja autoedunsaajille. Toiseen kierrokseen vastasi 236 henkilöä (65% ensimmäisen kierroksen vastaajista).

Toimenpide-ehdotusluonnoksiin pyydettiin ottamaan kantaa asteikolla 1 – 10 sen mukaan, miten merkittävänä työsuhdeautoilun ympäristövaikutusten kannalta vastaaja niitä pitää. (1=täysin merkityksetön, 10=erittäin merkittävä)

Toimenpide-ehdotusluonnokset ovat:

1. Työsuhdeauton verotuksessa tulisi ottaa entistä enemmän huomioon auton CO₂-päästöt ja kulutus
2. Vähäpäästöisen työsuhdeauton hankintaa pitäisi kannustaa lisäeduilla. Esim. 20 g rajan alitus yrityksen autonvalintaohjeista oikeuttaisi 100 €/kk palkanlisään

3. Etätömahdollisuuksia ja videoneuvotteluja lisäämällä voitaisiin vähentää työsuhteauton käyttöä
4. Työsuhteauton valintaa koskevien ohjeiden (päästö- ja hintarajojen) pitäisi olla organisaation sisällä kaikille samat toimitusjohtaja mukaan lukien (esimerkkinä johdon suhtautumisesta ympäristöasioihin)
5. Työsuhteauton kuten myös yksityisauton verotuksessa tulisi siirtyä hankinnan verottamisesta käytön verottamiseen, eli verotuksen painopiste olisi auton käyttämisessä. Tällöin veron osuus auton hankintahinnassa pienenee, mutta kasvaa esim. polttoaineen hinnassa.
6. Hybridiautojen ja vaihtoehtoisia polttoaineita (maakaasu, sähkö, biopolttoaineet) käyttävien autojen valintaa työsuhteautoiksi tulisi suosia muita vaihtoehtoja enemmän
7. Vähäpäästöisen työsuhteauton valitsevalle pitäisi olla mahdollisuus valita kalliimpi automalli
8. Yritysten tulisi entisestään tiukentaa työsuhteautojen päästörajoja
9. Vähäpäästöisistä automalleista pitäisi saada nykyistä paremmin tietoja
10. Työsuhteauton valintaa koskevissa ohjeissa ja verotuksessa tulisi ottaa edunsaajan elämäntilanteesta aiheutuva tilantarve auton valinnassa paremmin huomioon (tilaa tarvitseva ei joutuisi käyttämään omaa autoa työajoihin, eikä tulisi kilometrikorvauksia)
11. Työsuhteauton vaihdon yhteydessä pitäisi järjestää koulutusta auton turvallisuus- ja taloudellisuusominaisuuksista, jotta käyttäjä saisi täyden hyödyn autosta
12. Työsuhteautojen leasing-sopimuskautta tulisi lyhentää, jolloin uusi tekniikka saadaan nopeammin käyttöön (leasing-sopimuskaudella tarkoitamme sitä ajanjaksoa, kun auto on työsuhteautona)
13. Valtion pitäisi antaa suosituksia työsuhteautojen päästörajoista
14. Työsuhteautoedun lisäksi/tilalla pitäisi tarjota enemmän julkisen liikenteen etuja esim. työmatkalippuja
15. Työsuhteautoksi valitaan usein kookkaampi auto kuin omaksi autoksi. Työsuhteautojen valintaa pitäisikin ohjata nykyistä pienempiin autoihin.
16. Valtion tulisi asettaa työsuhteautoille maksimipäästörajat vuosittain, kuten vahvistetaan työsuhteautojen ja muiden luontaisetujen verotusarvot. Maksimi päästörajaa ei saisi ylittää, eli työsuhteautoksi hyväksyttäisiin vain maksimirajan alittavat automallit.
17. Yrityksen työsuhteauton valintasäännöissä vapaan autoedun CO₂-päästörajan pitäisi olla 20% alhaisempi kuin käyttöedun päästöraja
18. Vapaa autoetu pitäisi ympäristösyistä kieltää kokonaan

Taulukon lukuohje:

- Ensimmäisessä sarakkeessa on toimenpide-ehdotukset kaikkien vastaajien keskiarvon mukaisessa tärkeysjärjestyksessä.
- Seuraavissa sarakkeissa on eri vastaajaryhmien vastaukset. Numero kertoo, millä sijalla kyseinen ehdotus on tämän vastaajaryhmän merkittävyyssjärjestyksessä.

Merkittävyys työsuhteautoilun ympäristövaikutusten kannalta	Kaikki sijaluku 1-18	Päättäjä ja käyttäjä	Vain käyttäjä	Päättäjä ei käyttäjä
	N=233	N=79	N=141	N=12
1. Työsuhteauton verotuksessa tulisi ottaa entistä enemmän huomioon auton CO ₂ -päästöt ja kulutus	1	1	2	3
2. Vähäpäästöisen työsuhteauton hankintaa pitäisi kannustaa lisäeduilla	2	7	1	10
3. Etätyömahdollisuuksia ja videoneuvotteluja lisäämällä voitaisiin vähentää työsuhteauton käyttöä	3	2	4	7
4. Auton valintaa koskevien ohjeiden pitäisi olla organisaation sisällä kaikille samat	4	6	3	4
5. Työsuhteauton verotuksessa tulisi siirtää hankinnan verottamisesta käytön verottamiseen	5	4	6	1
6. Hybridien ja vaihtoehtoisia p-aineita käyttävien autojen valintaa tulisi suosia muita enemmän	6	3	7	6
7. Vähäpäästöisen työsuhteauton valitsemalla pitäisi olla mahdollisuus valita kalliimpi auto	7	8	5	13
8. Yritysten tulisi entisestään tiukentaa työsuhteautojen päästörajoja	8	5	8	2
9. Vähäpäästöisistä automalleista pitäisi saada nykyistä paremmin tietoja	9	10	11	9
10. Valintaohjeissa ja verotuksessa tulisi huomioida paremmin edunsaajan tilantarve	10	11	9	18
11. Auton vaihdon yhteydessä pitäisi järjestää koulutusta turvallisuus- ja taloudellisuusosin.	11	9	12	11
12. Työsuhteautojen leasing-kautta tulisi lyhentää, uusi tekniikka saadaan nopeammin käyttöön	12	13	10	17
13. Valtion pitäisi antaa suosituksia työsuhteautojen päästörajoista	13	14	15	12
14. Työsuhteautoedun lisäksi/tilalla pitäisi tarjota julkisen liikenteen etuja esim. työmatkalippuja	14	12	16	15
15. Työsuhteautoksi valitaan usein kookkaampi auto kuin omaksi. Valintaa pitäisikin ohjata pienempiin	15	16	14	5
16. Valtion tulisi asettaa työsuhteautoille maksimipäästöraajat vuosittain	16	15	13	8
17. Valintasaännöissä vapaan autoedun CO ₂ -rajan pitäisi olla 20% alhaisempi kuin käytöedussa	17	17	17	14
18. Vapaa autoetu tulisi ympäristösyistä kieltää kokonaan	18	18	18	16

Merkittävät 1-6	Melko merkitt 7-12	Vähemmän merkitt 13-18
--------------------	-----------------------	---------------------------

Kuva 25: Tutkimuksen toisen kierroksen tulokset kaikkien vastaajien osalta ja autopolitiikan roolin mukaan

Kokonaistuloksen mukaan työsuhteautoilussa pitäisi entistä enemmän kiinnittää huomiota päästöihin. Siihen pitäisi kannustaa niin verotuksella kuin lisäeduilla, joita voivat olla esimerkiksi työnantajan tuki vähäpäästöisen auton valitsemiseksi. CO₂-rajaa pidetään selkeänä ja hyvin ohjaavana tekijänä. Päästörajojen käytön huono puoli on, että se pääsääntöisesti suosii pienemmiksi autoja, jolloin lapsiperheen tarpeiden huomioiminen on hankalaa. Tekniikan kehitys on tähän asiaan jo tuonut muutosta, mutta vaikuttaa siltä, että työsuhteautoilijat eivät tätä vielä oikein tiedä.

Valtion taholta ei kuitenkaan haluta määräysmuotoista vaikuttamista, vaan ohjaavaa porrastusta, jolloin valinta ja lopullinen päätös jää autoedunsaajalle. Saman ajattelutavan mukaan työsuhteauton pitää olla hyödyllinen ja käyttökelpoinen etu, jota tulee voida käyttää vapaasti oman harkinnan mukaan.

Auton käytön vähentämistä etätyöllä ja videoneuvotteluilla pidetään merkittävänä työsuhteautoilun ympäristövaikutusten kannalta. Mutta videoneuvottelujen soveltamisessa on käytännössä omat rajoitteensa; joihinkin tilanteisiin ne sopivat toisiin eivät. Organisaation sisäiseen käyttöön videoneuvottelut vastaajien mielestä sopivat, mutta eivät kovin hyvin esimerkiksi myyntitilanteisiin. Sekä etätyötä että video/nettineuvotteluja käytetään vastaajien mukaan jo paljon ja niiden käyttöä olisi mahdollista lisätä edelleen.

Ehdotus vapaan autoedun kieltämisestä herätti paljon värikkäitä kommentteja puolesta ja vastaan. Kommenttien mukaan vapaassa autoedussa ilmenee koko työsuhteautoilun idea ja ihanuus eikä se kiireisillä ja paljon autoa ajavilla johda ainakaan merkittäviin lisäkilometreihin. Kieltämisen myötä organisaatiot menettäisivät merkittävän kilpailutekijän, mikä voisi johtaa jopa pätevien henkilöiden muuttamisen pois Suomesta!(?) Vapaan autoedun kieltäminen todennäköisesti johtaisi kilometrikorvausten lisääntymiseen ja olisi siten organisaatioille kalliimpi ratkaisu. Lisäksi organisaatio menettäisi kokonaan ohjausmahdolli-

suuden, koska tällöin työntekijä voisi ajaa vaikka bensiinimoottorisella katumaasturilla työajot.

Julkisen liikenteen käyttö ei autoedunsaajia houkuttele. Julkisen liikenteen palvelutasoa pidetään huonona, varsinkin isojen kaupunkien ulkopuolella. Työsuhdeauton käyttö liittyy usein työtehtäviin, joiden hoitaminen edellyttää jatkuvaa liikkumista asiakkaiden luona ja monilla on mukana näytteitä tai muuta tavaraa, joiden kuljettaminen julkisissa liikennevälineissä olisi hankalaa tai mahdotonta.

Hybridien ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen käyttö kiinnostaa autoedunsaajia, kunhan mallivalikoima ja tankkausmahdollisuudet paranevat.

3.5.2 Vastaajaryhmien välisiä eroja toimenpide-ehdotuksiin suhtautumisessa

Työsuhdeautoja koskevissa asioissa päättäjän roolissa olevat vastaajat pitävät hybridien ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen suosimista selvästi tärkeämpänä asiana kuin käyttäjän roolissa olevat vastaajat. Organisaation kustantamien lisäetujen käyttöä pitävät käyttäjät huomattavasti tärkeämpinä kuin päättäjät. Käyttäjät ovat päättäjiä kiinnostuneempia mahdollisuudesta valita kalliimpi auto, mikäli valinta kohdistuu vähäpäästöiseen automalliin.

Vastaajia, joilla ei itsellään ole käytössä työsuhdeautoa, mutta jotka ovat mukana päättämässä organisaation autopolitiikasta, oli tutkimuksen toisella kierroksella 12 henkilöä. Heidän näkemyksensä toimenpide-ehdotuksista eroavat melko paljon muiden vastauksista. He pitävät muita vastaajaryhmiä merkittävimpänä toimenpide-ehdotuksia, joissa ehdotetaan käytettäväksi pienikokoisempia autoja ja organisaatioiden toimesta tapahtuvaa päästörajojen tiukentamista. Päättäjät/ei-käyttäjät pitävät etätyötä ja videoneuvotteluja sekä vähäpäästöisiin autoihin kannustamista lisäeduilla vähemmän merkittävinä toimenpiteinä kuin muut vastaajat.

Naisten ja miesten mielipiteillä on selviä eroja. Naisten mielestä yritysten pitäisi tiukentaa päästörajoja, eikä palkita vähäpäästöisen auton hankintaa sallimalla kalliimpia autoja eikä kannustaa muillakaan lisäeduilla. Naiset pitävät tärkeänä ajokoulutusta auton vaihdon yhteydessä sekä valtion taholta tulevia maksimipäästörajoja.

Vapaan ja käyttöedun saajien välillä mielipiteissä on joitakin selkeitä eroja. Vapaan autoedun saajat kannattavat selvästi enemmän autoverotuksen painopisteen siirtämistä hankinnasta käytön verotukseen. Mielipiteet eroavat selvästi myös siinä, pitäisikö organisaation auton valintasääntöjen olla kaikille samat.

Ympäristöpiittaamattomia, ei autoista kiinnostuneita on toisen kierroksen vastaajissa vain 13 henkilöä, joten tulokset ovat tältä osin suuntaa-antavia. Näyttää kuitenkin siltä, että he odottavat ympäristövaikutusten vähentymisen tapahtuvan tekniikan kehityksen kautta auton vaihdon yhteydessä. He eivät vastusta ympäristövaikutusten pienentämistä, mutta eivät itse halua tai osaa vaikuttaa siihen. Toisaalta he pitävät muita ryhmiä merkittävämpänä julkisen liikenteen käyttämistä.

Ympäristöpiittaamattomat autofanit pitävät merkittävämpänä toimenpide-ehdotuksena mahdollisuutta valita kalliimpi auto, mikäli valitsee vähäpäästöisen auton. Hybridit ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen valinnan suosimista he pitävät vähemmän tärkeänä kuin muut.

Ympäristötietoiset ei-autoista kiinnostuneet pitävät merkittävänä toimenpiteinä päästörajojen tiukentamista yrityksissä sekä hybridien ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen suosimista sekä valtion asettamia maksimipäästörajoja.

Ympäristötietoiset autofanit pitävät merkittävänä tiukentaa edelleen päästörajoja yritysten auton valintasäännöissä sekä hybridien ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen suosimista. Muuten he pitävät merkittävänä ”houkuttelu-pohjaista” ohjaamista kuin valtion taholta tapahtuva pakottaminen.

3.5.3 Vastaajien kommentteja toimenpide-ehdotusluonnoksista

Vastaajat kommentoivat erittäin runsaasti, värikkäästi ja jopa tunteella kaikkia ehdotettuja toimenpide-ehdotusluonnoksia. Seuraavassa on poimintoja kuuden merkittävimpinä ja kuuden vähiten merkittävänä pidettyjen toimenpide-ehdotusluonnosten kommentteista:

Ehdotus: Työsuhdeauton verotuksessa tulisi ottaa entistä enemmän huomioon auton CO₂-päästöt ja kulutus:

”Periaatteessa kyllä, mutta ongelma taustalla on, että yksilön pitäisi voida valita sellainen työsuhdeauto, millaisen hän tarvitsee esim. harrastusten tms. takia työkäytön lisäksi. Ja tuolloin päästörajat tulevat aika pian vastaan. Tosin niin tulevat hinnatkin. Hölmöä on silti, että joutuu hankkimaan (vanhan ja paljon päästävän) kakkosauton harrastuksiin, koska työsuhdeauton ominaisuudet eivät riitä.”

”Päästöjä pitäisi saada pienemmiksi, joten tässä hyvä mahdollisuus. Tosin useimmille vapaan käyttöedun saajille tällä ei ole mitään merkitystä - tulot ovat sitä luokkaa, ettei vaikutusta :-)”

”Ehkä tärkeämpää olisi saada käytännön päästöt ja kulutus lähemmäksi normikulutusta. Aika epäoikeudenmukaiseen tilanteeseen joudutaan jos autoilija A hankkii auton jonka normipäästöt ovat 180 ja pysyy myös näissä rajoissa verrattuna B:hen, jonka auton normi on 150 mutta ajo pyörii 210 paikkeilla. Kuljettajan asenne ja taidot ovat tärkeämpi tekijä kuin paperilla vähäpäästöisiin pakottaminen.”

”Päästöt ja kulutus on hyvä huomioida, mutta niiden ei pidä rajoittaa auton valintamahdollisuuksissa mahdollisia tärkeitä tekijöitä kuten auton kokoa, automaattivaihteistoa, neli-vetoa yms.”

Ehdotus: Vähäpäästöisen työsuhdeauton hankintaa pitäisi kannustaa lisäeduilla.

Esim. 20 g rajan alitus yrityksen autonvalintaohjeista oikeuttaisi 100 €/kk

”Alle 35.000 € autoissa merkitystä siitä ylöspäin ei merkitystä.”

”Autonvalintaohjeilla saadaan sama tulos, kun päästöraja asetetaan oikein.”

”Ei saa rangaista yritystä ympäristöystävällisistä valinnoista. Tuskin monikaan yritys maksaisi lisää palkkaa ympäristötekojen mukaan. Palkinto tulisi tulla yhteiskunnan taholta.”

”Ei työnantajia voida rangaista politiikkojen CO₂ hysteriasta”

”Erittäin hyvä ehdotus! Kannustimet ohjaavat ihmisiä valitsemaan vähäpäästöisempiä autoja ja olemaan ottamatta 'liian isoja' autoja.”

”Raha ohjaa kaikkein parhaiten. Jos vähäkulutuksisen auton valinta tehdään riittävän kannattavaksi muutos tulee väistämättä. Nähtiinhän tämä jo edellisessä autoveromuutoksessakin.”

”Voisi toimia hyvänä kannustimena valita ympäristöystävällisempi auto niiden osalta, joilla se on mahdollista valita. Kun muistetaan jättää autovalikoima sellaiseksi että se palvelee työn ja elämäntilanteen vaatimuksia.”

Ehdotus: Etätyömahdollisuuksia ja videoneuvotteluja lisäämällä voitaisiin vähentää työsuhdeauton käyttöä

”1,5 miljoonan ihmisen talousalueella suuri osa työllisistä jonottaa työpaikalleen ja nostaa laukustaan saman läppärin, jonka otti mukaansa kotityöpöydältä. illalla samat työlliset jonnottavat kotiin ja nostavat saman läppärin työhuoneen pöydälle. Olikohan edellisessä jotakin tyhmää ja pois otettavaa.”

”Asiakastapaamiset on aina tehtävä face-to-face, sitä ei voi videoneuvottelulla korvata, ei ainakaan myyntimiehen roolissa. Yrityksen omat, sisäiset palaverit taas voidaan kätevästi hoitaa videoteitse etänä eri toimipisteiden välillä. Tämäkin kuitenkin edellyttää siirtymistä oman toimipaikkansa työpisteisiin eli ei ole kotoa toteutettavissa (ilman suurehkoja investointeja).”

”Digitaalinen kohtaaminen (etätyö, videoneuvottelu jne) vaatii aina rinnalleen myös fyysisen kohtaamisen. Digitaalisilla kohtaamisilla voidaan vähentää fyysisten kohtaamisten määrää, ei kokonaan korvata.”

Ehdotus: Työsuhdeauton valintaa koskevien ohjeiden (päästö- ja hintarajojen) pitäisi olla organisaation sisällä kaikille samat toimitusjohtaja mukaan lukien

”Ei järkeä. Auto on asia, joka myös motivoi parempiin suorituksiin ja etenemään uralla. Tämä voi kääntyä siten, että työsuhdeautoilu vähenee. Jos kaikki joutuvat ajamaan 'samalla autolla', niin henkilöt joilla on varaa (johtajat) luopuvat työsuhdeautosta.”

”Ei tarvitse. Vaikka en ole johtavassa asemassa, ymmärrän ja hyväksyn täysin johtavassa asemassa olevien henkilöiden paremmat autot. Mutta toki heidänkin kohdalla voi katsoa päästörajat järkeville tasoille.”

”Esimerkillä johtaminen on mielestäni edelleen yksi tehokkaimmista johtamiskeinoista.”

”Päästörajojen kyllä, hintarajojen ei. Kyllä hintarajat voivat olla eri organisaatiotasolla erilaiset. Suomalaiseen edustusautoluokkaan, eli isoihin perheautoihin, mahtuu nykyään autoja joiden päästöt ovat alle 120 g/km.”

”Tuskin nyt hirmuinen merkitys, mutta osaltaan ehkä hiljalleen vähentäisi auton statusmerkitystä ajan kanssa.”

”Toimitusjohtaja edustaa yritystä ulospäin, joten auton pitää olla riittävän edustava ja uskottava.”

”Työsuhdeautoilijana en pidä ajatuksesta. Auto toimii myös statuksena ja sitouttajana.”

Ehdotus: Työsuhdeauton kuten myös yksityisauton verotuksessa tulisi siirtyä hankinnan verottamisesta käytön verottamiseen, eli verotuksen painopiste olisi auton käyttämisessä. Tällöin veron osuus auton hankintahinnassa pienenee, mutta kasvaa esim. polttoaineen hinnassa.

”...paitsi että vapaan autoedun omaavalla ei ole mitään mielenkiintoa polttoaineen hintaan, koska ajot menevät firman piikkiin.”

”Asia on enimmäkseen totta, sillä ilman polttoainetta ei voi syntyä päästöjäkään. Polttonesteiden hinnat eivät missään tapauksessa tule koskaan laskemaan - mikä on aivan oikein ympäristön kannalta, kun on kyse uusiutumattomista luonnonvaroista. Mitä kalliimpi polttoai-

ne on, sen tarkemmin ihmiset harkitsevat ajojaan. Toisaalta julkinen liikenne on sen verran ketku veloituspusteriteiltään, että se linjaa taksansa aina verraten yksityisautoiluun.”

”Autoilun ja kuljetusten verotusta tulisi joka suhteessa alentaa jotta saataisiin kulutusta nousemaan ja maan pyörät pyörimään ja talous nousuun.”

”Autovero pois ja polttoaineen hinnalla voidaan säädellä ajomääriä.”

”Ei missään nimessä. Ne jotka ajaa paljon tekee sen useimmiten pakosta. Ne jotka ajaa vähän selviäisivät julkisilla ja taksilla todennäköisesti halvemmalla. Helsingissä asuvien ei välttämättä tarvitsisi omistaa autoa ollenkaan.”

”Haja-asustusalueilla auto on välttämättömyys. Olisi turha rasite ja rangaistus maaseudulla asuville.”

”Jo nyt Suomessa kummatkin verot vedetty tappiin. Niin autovero kuin polttoaineverokin”

”Nimenomaan auton käyttö on tällä hetkellä liian edullista. Sama verotusarvo kuukaussittain, vaikka käytön määrä saattaa vaihdella reilustikin. Verottamalla oikeasti saatua hyötyä saavutetaan oikea ohjausefekti.”

”Tämä malli on epäoikeudenmukainen niitä kohtaan jotka autoa todella tarvitsevat.”

”Tämä on ainoa oikea vaihtoehto.”

Ehdotus: Hybridien ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien autojen valintaa pitäisi suosia muita vaihtoehtoja enemmän.

”Aivan totta. On tekninen fakta, ettei pelkällä polttomoottorilla liikkuva auto voi enää kovin merkittävästi vähentää CO₂-päästöjä. Alle 100g/km ei ole mahdollista päästä kuin aivan pienimmissä automalleissa ilman sähköisiä tms. apujärjestelmiä.”

”Edelleen: Verotuksen kautta, kyllä. Toisaalta, esim. erilaisten biopolttoaineiden kokonaisympäristövaikutukset ovat edelleen kiistanalaisia (esim. biodiesel).”

”Edellyttää toimivaa energian jakeluverkostoa.”

”Ehkä sitten kun ne ovat oikeasti realistisia vaihtoehtoja. Erityisesti hybridien hankintahinta on aivan älytön. Ei kukaan mielellään maksa sellaisesta autoa autoetua.”

”Ei ehkä ihan vielä, mutta kun teknologia on riittävän kehittynyttä niin sitten heti. Työsuhdeautot voisivat näyttää esimerkkiä muille.”

”Miten turvataan niiden saatavuus mikäli käyttömäärät kasvaa? Miten se sähkö tuotetaan? Mitenkäs biopolttoaine (kookosöljystäkö)? Ruoanhinta nousee ylös kun viljelijät rupeavat tekemään polttoainetta kuten on jo nyt käynyt! Tarkastelkaa kokonaisuuksia joka kantilta.”

”Marginaalista eteläsuomalaisten hapatustahan tämä vielä on suuremmassa mittakaavassa. Tulevaisuudessa kaikki lienee toisin.”

”Niin kauan kuin hybrideillä ei voi vetää peräkärriä, eivät ne ole minulle vaihtoehto. Muita vaihtoehtoisia polttoaineita tuettava kyllä.”

Ehdotus: Valtion pitäisi antaa suosituksia työsuhdeautojen päästörajoista:

”Jos valtio haluaa todella vaikuttaa päästöihin, sen tulee olla aktiivisena toimijana mukana asiassa. Valitettavasti valtiolla on sikäli 'oma lehmä ojassa', että aina silloin tällöin rahan lypsäminen autoliikenteestä ohittaa muut, ehkä tarpeellisemmat, asiat! Todellinen ongelma

on vanhat autot, jotka ajetaan vielä aivan loppuun asti (mikä on toisaalta auton omistajan kannalta monesti taloudellisesti järkevää). Käytännössä yli 10-vuotiaista autoista tulisi päästä kokonaan ja pysyvästi eroon, pois lukien harrasteajoneuvot. Myös erilaiset pienmoottorit tuottavat yllättävän paljon päästöjä (mopot, skootterit, moottoripyörät, mönkijät, moottorikelkat, ruohonleikkurit ym.) Ns. tapporaha vanhoista autoista ei riitä, vaan vanhaa kalustoa on aktiivisesti pyrittävä poistamaan liikenteestä - tosin tähän valtiolla ei todennäköisesti tule ikinä riittämään rahaa.”

”Valtio tosin ei tunne kuluttajan yksilöllisiä tarpeita. Valtio voi kyllä suosia tiettyä käyttövoimaa veroteknisesti, mutta se nyt ei tunnu paljoa kiinnostavan. Että hoidetaampas esin ne edellytykset kuntoon ja joristaan sitten siitä että miten ja millä yksilön pitäisi ajaa.”

”Valtion autopoliitiikka on ollut aina metsässä, eivät osaa tätä hommaa. Kaikennäköisiä pakettiautoja kovilla takapenkeillä, suksiboksiautoja, petroolivirityksiä yms. on nähty valtion ohjeista johtuen. Valtion ohjeet ja lait ovat estäneet kaikenlaisen kehityksen Suomen autojen päästöissä. Ne pitäisi jo ymmärtää ne poistaa. Eikös se vieläkin mene joku tupladieselpero, jos kehität jonkun uudenlaista polttoainetta käyttävän auton.”

”Valtion ei pidä holhota enää yhtään enempää autoasioissa.”

”Valtion ei pidä säännellä kaikkea ja työllistää itseä ylimääräisellä. Raha ohjaa halvemmalla.”

”Valtion ei tarvitse ohjeistaa ja säätää ihan kaikkea autoiluun liittyvää. Annetaan välillä ihmisten päättää itsekin.”

”Valtion ei tule puuttua asioihin, jotka sille ei kuulu. Valtiolla lienee tärkeämpääkin mietittävää.”

Ehdotus: Työsuhdeautoedun lisäksi/tilalla pitäisi tarjota enemmän julkisen liikenteen etuja esim. työmatkalippuja.

”Ongelmana on Suomen julkisen liikenteen hitaus, luultavasti työnantajat eivät hyväksyisi työmatkoihin kuluvan ajan lisääntymistä jos ei pystyittäisi työskentelemään julkisia käytettäessä.”

”Työsuhdeautoilla kuljetetaan usein suuriakin tavaramääriä ja kuljetaan useampaan kohteeseen jotka ovat pitkienkin välimatkojen päässä toisistaan. Työmatkaliput ajaisivat asiansa vain kun kyseessä on vain kodin ja työpaikan välinen matka.”

”Ei toimi ainakaan niillä henkilöillä, joiden täytyy liikkua autolla muutenkin kuin kotoa töihin ja takaisin.”

”En voi kuvitella lähteväni työmaakäynnille, tonttikäynnille, urakkaneuvotteluun tms. julkisilla, jos firman kellarissa seisoo työsuhdeauto. Ja työmatka ei oikein onnistu julkisilla mukavasti, molemmissa päissä joutuisi kuntoilemaan vähän liikaa. Ja voisi työnantajakin epäillä, että kukas sillä autolla ajaa, kun se ei ole minun käytössä työpäivänä.”

”En usko tuohon julkisen liikenteen palveluun ainakaan näillä leveysasteilla (Iissä).”

”Jossain määrin ok, koskee henkilöitä, jotka ovat hyvien yhteyksien päässä eivätkä tarvitse työsuhdeautoa jatkuvasti.”

”Sopii huonosti lapsiperheille, joissa lapset pitää viedä tarhaan.”

”Työmatkani kotoa (Espoo, Järvenperä) Helsinkiin (Haaga) on matkana vain 19 km, mutta edellyttää kahta eri julkista välinettä, 1,7 km kävelyä ja kestää yhteen suuntaan 1 h 05 min.!!!”

”Kannatan. Esimerkiksi olen itse muuttamassa 'maalle' ja tiedän että liikenne tökkii tiettyinä aikoina toimistolle Espooseen mennessä ja olen jo etukäteen harkinnut junan käyttöä vaihtoehtona ja työnantajan/muun tahon tuki tälle olisi iloinen yllätys.”

Ehdotus: Työsuhdeautoksi valitaan usein kookkaampi auto kuin omaksi autoksi. Työsuhdeautojen valintaa pitäisikin ohjata nykyistä pienempiin autoihin.

”Työsuhdeauto on työkalu. Työkalun täytyy olla kunnollinen!”

”Aika johdatteleva kysymys. Auto valitaan tarpeiden mukaisesti.”

”Asia ei ole yksiselitteinen, kun on merkittäviä syitä auton koon valinnassa. Itselleni ja perheelleni kookkaampi auto tuo lisää turvallisuutta.”

”Auto mitoitetaan yleensä vapaa-ajan tarpeiden perusteella. Tyhjällä autolla sitten jonotellaan kehällä. Totuus kuitenkin on, että useampilapsinen perhe turvaistuimineen ei mahdu pikkufiiuun.”

”Auton koon merkitys on ympäristönäkökulmasta marginaalinen. On tärkeää että työntekijällä on mahdollisuus valita itselleen sopivan kokoinen auto huomioiden työn ja oman elämäntilanteen asettamat vaatimukset.”

”Ei missään tapauksessa. Turvallisuus painaa enemmän työsuhdeautoilussa, jossa ajokilometrimäärät ovat suuremmat kuin yksityisautoilussa.”

”Hyvä ajatus. Valitettavan paljon työsuhdeautoissa ajaa vain yksi henkilö töihin ja kotiin ja valintaan vaikuttavat perheen harrastukset enemmän kuin työtarve.”

”Höpö Höpö, lähes kaikissa yrityksissä on selkeät autoluokat ja rajat, jotka todellakin ovat kohtuuden rajoissa suunniteltu. Monissa yrityksissä työntekijät valitsevat ennemmin oman auton sen takia, kun työnantajan tarjoama auto ei sovellu käyttöön tilojen tai suorituskyvyn puolesta.”

”Mahtaako ihan oikeasti pitää paikkansa, omaksi ostettavat pienemmät kakkosautot vääristävät tilastoja! Mikäli työsuhdeautojen kokoa rajoitetaan, yhä useampi siirtyy omaan autoon.”

”Pitää enimmäkseen paikkansa. Suomalaiset ajavat muutenkin valtaosin tarpeettoman isoilla autoilla, mikä vaikuttaa epäedullisesti päästöihin. Verotuskohtelu on sikäli outo, että sen mukaan kannattaa aina ottaa kallein auto, minkä vain pystyy - sillä verotusarvo lasketaan kokonaistuloihin, mistä lasketaan esim. eläkkeen määrä! On melko naurettavaa nähdä varsin usein isoja farmariautoja, jossa ei koskaan istu kuin pelkkä kuski, ja minimaalinen määrä tavaraa takakontissa!”

Ehdotus: Valtion tulisi asettaa työsuhdeautoille maksimipäästöraajat vuosittain, kuten vahvistetaan työsuhdeautojen ja muiden luontaiseturvien verotusarvot. Maksimi päästörajaa ei saisi ylittää, eli työsuhdeautoksi hyväksyttäisiin vain maksimirajan alittavat automallit.

”EI EI EI - työsuhdeautoilua ei voida erottaa muusta autoilusta! Uskomattomia ehdotuksia teillä! Autoveroja ja muita autoiluun liittyviä kustannuksia alentamalla ihmiset voisivat hankkia uudempia autoja, jotka ovat ympäristöystävällisempiä ja turvallisempia. Tämä ei liity mitenkään pelkästään työsuhdeautoiluun! Suomessa on Euroopan vanhimpia autokan-

toja ja se johtuu meidän veropolitiikasta. Tehkää se muutos tällä tavalla ja silloin asiaan tulee korjaus. Työsuhdeautot ovat kuitenkin pääsääntöisesti uudehkoja - ongelma on siis aivan toisaalla!”

”Ei helkkarissa, koska hallintopäätöksellä ei voi säännellä sitä, mikä on yksilöllinen auton tarve ja miksi. Jos tarvitaan esim 3.000 kilon vetokykyä huonoille teille, ei yleensä löydy mallia jossa CO2-päästöt ovat 99g/km.”

”Ei missään tapauksessa, ei vastaa elämäntilannetta”

”Ei rajoitteita, vaan ohjausta verotusarvolla”

”Eli päästöraja olisi riippuvainen siitä kuka kulloinkin olisi vallankahvassa. Ei suosi kestävää kehitystä”

”En voi uskoa todeksi, että tämän päivän Suomessa kysytään tällaista. Yritykset päättävät itsenäisesti kaikista työehdoista, nyt ja tulevaisuudessa.”

”Erittäin kannatettava toimintamalli!”

”Kunhan pysytään järkevissä rajoissa. Voidaanhan tämäkin toiminta tappaa ja ohjata taas ihmiset kilometrikorvausten piiriin.”

”Kuulostaa vähän hölmöltä ja onko vapaan kilpailun suhteen EU:ssa ihan ongelmaton sääntökään, koska silloin asettaisi osan automerkeistä aika negatiiviseen yhtälöön.”

”Käytännössä raja tulisi asettaa niin ylös että normaalistikin varmaan 80-90 % valittavista autoista alittaa sen.”

”Lailla pakottaminen on toki tehokas tapa. Laki ei kuitenkaan saa olla liian rajoittava siten että työsuhdeautoilijat siirtyisivät oman auton käyttöön koska tällöin ei ole voitettu mitään ympäristömielessä.”

”Tämä olisi jo järeä ratkaisu, jolla asia saataisiin pian oikeille raiteille..”

”Tämä olisi paras vaihtoehto.”

Ehdotus: Yrityksen työsuhdeauton valintasäännöissä vapaan autoedun CO2-päästörajan pitäisi olla 20% alhaisempi kuin käyttöedun päästöraja

”EI toimi pakolla. Kustannusvaikutus ohjaa parhaiden”

”Ei kukaan ajele huvikseen vaikka on vapaa-autoetu.”

”Ei toimi ja on älytön idea.”

”Ei vaan vaperin(kin) verotusarvo suhteessa auton päästöihin. Samoja autoja samoihin tarkoituksiin ovat sekä vaperit että käyttöetuautot, miten niillä voisi olla eri päästörajat?”

”En ymmärrä tätä että vapaa autoetu on jonkinlainen synti. Päästörajat vaan alas ihan katsomatta siihen mikä on edun luonne.”

”Onko käyttöedussa tarpeellista olla päästörajaa lainkaan, koska kulutus joka tapauksessa ohjaa hankintaa. Toisaalta ainakin yrityksessä, jossa itse työskentelen on myös mahdollista vaihtaa käyttö/vapaa edun välillä kerran sopimuskaudessa, jos tarpeet muuttuvat.”

”Saattaa vaikuttaa jonkin verran, mutta 20% lienee riittämätön ero.”

”Turhaa kikkailua, mieluummin 150 g/km kaikille työsuhde-etuautoille, koskien myös Valtioneuvoston ministeriöiden autoja (esimerkillisyyden vuoksi).”

”Siinä mielessä asiaa että käyttöedun haltija varmaankin harkitsee enemmän ajojaan kuin vapaan edun haltija.”

Ehdotus: Vapaa autoetu pitäisi ympäristösyistä kieltää kokonaan

”Aika raju liike jos näin tehdään, mutta miksei sitä voisi harkita. Tulee herättämään kyllä melkoisen haloon yritysten palkkausjärjestelmien suhteen. Työsuhdeauto on kuitenkin osa palkkausta.”

”Aina vapaassakin on rajansa- se on sitä paitsi osa palkkaa -höpöhöpö ehdotus

”Asiassa on tiettyä järkeä. Itsellänikin on vapaa autoetu, mikä joskus johtaa tilanteeseen, että on helpompi lähteä autolla sillä se ei maksa sinänsä mitään ylimääristä. Käsittääkseni kuitenkin keskimääräinen työsuhdeauto on pienempi päästöiltään kuin keskimääräinen yksityisauto - lähinnä kaluston uutuudesta johtuen. Toisaalta luulenpa, että melko harva aikuinen (+25v) ihminen viitsii huvikseen autoa ajella. Vapaa autoetu on varsin helppo ja huoleton tapa hoitaa autoiluasiansa, mikä ei ole ollenkaan huono juttu. Moni tymeä asia jää kokematta!”

”Auto saattaa olla välttämätön työtehtävien hoitamiseen. Käytännössä lisää ainoastaa byrokratiaa, kun kaikki alkavat pitämään mitä ihmeellisempia ajopäiväkirjoja. Ei varmasti vähennä autoilun määrää.”

”Autoedun perusidea katoaa kokonaan”

”Ei auta mitään. Jos ei ajeta työsuhdeautolla, niin ajetaan omalla.”

”Ei ehkä kieltää, mutta kuluja voisi kasvattaa, jolloin olisi tarpeellisempaa laskea kannattaako valita vapaa autoetu vai käyttöetu.”

”Ei liene kovin suurta vaikutusta päästöihin, eli omia ajoja saa olla kuitenkin niin vähän vuodessa, ettei se vaikuttaisi juurikaan”

”Ei missään nimessä, en aja juurikaan enemmän omia matkoja vaikka on vapaa autoetu. Joudun ajamaan ihan tarpeeksi työkseni.”

”En usko tällä olevan merkittävää vaikutusta ajettuihin kilometreihin. Työajojen km- korvaus saattaa jopa lisätä tarpeetonta 'työajoa', kuten omalla autolla km.korvauksilla ajettava työajo. Pahimmillaan tämä voisi ohjata työsuhdeautojen korvaantumisella omilla autoilla km-korvauksilla ajamisella.”

”Haloo?! Onko kaikki inkkarit kanootissa? Kielletään mieluummin tällaiset typerät kyselyt. Pitikös niitä päästöjä pudottaa, vai ajetaanko vanhoilla Mersuilla kuten Albaniassa.”

”Harkitsemisen arvoinen ehdotus”

”Kilometrikirjausten aiheuttama byrokratia aiheuttaa yrityksille merkittävät kulut. Meillä arviolta noin 200 - 300 €/kk per edunsaaja menetetyn työajan laskutuksen mukaan arvioituna.”

”Missä kateellisten maailmassa kysymyksen asettaja elää?? Työsuhdeauto ja vapaa autoetu oli pakko ottaa, jos aikoi jatkaa töitä.”

”No ei, mutta käyttöedun ja vapaan autoedun hintaero pitäisi olla sidottu auton päästöihin. Vapaa etu on monelle turhan kallis, vaikka siihen oikeus olisikin. Päästöille immuuni hinta kannustaa olemaan välittämättä kulutuksesta ja valitsemaan epätaloudellisen auton silloin, kun on vapaa autoetu.”

”Vapaa autoetu kannustaa hyödyntämään joukkoliikennettä työmatkoilla silloin kun se on realistisesti mahdollista. Ainakaan itselläni ei ole mitään motivaatiota ajaa työmatkoja vapaan autoedun autolla, jos julkinen liikenne on vaihtoehto, koska henkilökohtaisesti siitä ei hyödy lainkaan, toisin kuin oman auton kilometrikorvauksista tai osin jopa käyttöedusta. Mikäli tarpeetonta autoilua todella haluttaisiin vähentää, tulisi oman auton kilometrikorvaus muuttaa vastaamaan käyttöedun korvausta, koska nykyinen korvaus on täysin yliimitoitettu ja ehdottoman kannustava ajamaan työajoja omalla autolla aina kun se on mahdollista niissä tapauksissa kun työntekijällä joka tapauksessa on auto käytössä.”

”Vapaa autoetu kyllä mahdollistaa ympäristömielessä aika huolettoman ajon autovalinnan jälkeen. Vapaa autoetulausetkin pitäisi saada ajelemaan ympäristöystävällisesti, ja rahan vaikutus on mielestäni tärkein tekijä. Ellei ajon ympäristöystävällisyyden tasolla ole mitään vaikutuksia kustannuksiin on vaikeata nähdä merkittävää muutosta asenteisiin.”

3.5.1 Ehdotus verotusmalliksi

Vastaajille esitettiin alla kuvattu verotusmalli arvioitavaksi. Verotusmalli on ideoitu autoedunsaajille suunnatun tutkimuksen ensimmäisen kierroksen tulosten perusteella käyttäen apuna nykyistä työsuhdeautoedun verotusmallia.

Vastaajille esitetty kysymyskokonaisuus, jonka alussa on lyhyt selvitys nykytilanteesta:

Työsuhdeauton verotus määräytyy nykyään seuraavasti, esimerkkinä vapaa autoetu, vuosina 2009-2011 käyttöönnotetut autot:

Edun arvo kuukaudessa on 1,4 % auton uushankintahinnasta lisättynä 270 eurolla. Esimerkkiauton hankintahinta on 30000 euroa, edun arvo siitä on nykyään 690 euroa/kk.

Mitä mieltä olet seuraavasta ehdotuksesta:

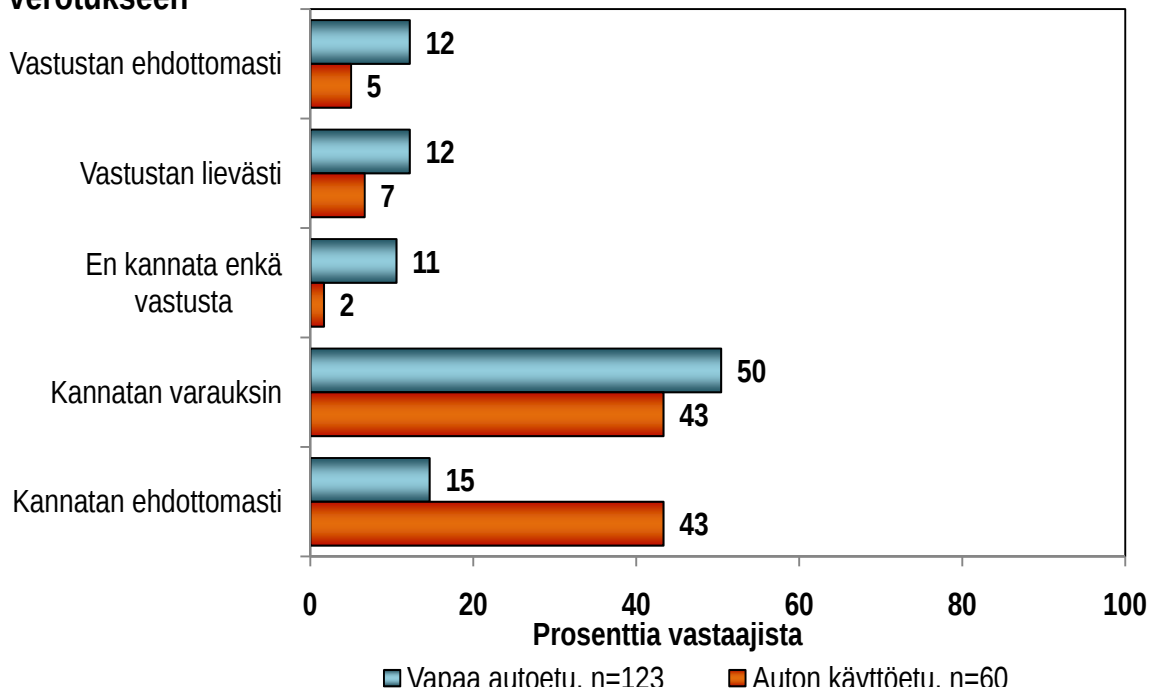
Jos Verohallinto vahvistaisi CO₂-päästöille ohjearvon, esimerkiksi 140 g/km. Mikäli työsuhdeauton päästöt ovat 130 g/km, edun arvoa vähennetään 100 €/kk. Jos päästöt ovat 120 g/km, edun arvoa vähennetään 200 €/kk. Vastaavasti, jos päästöt ovat 160 g/km, edun arvoa nostetaan 200 €/kk. Jos esimerkkiauton päästöt ovat 120g/km, niin tämän mukaan edun arvo olisi 490 euroa/kk.

Miten suhtaudut CO₂-päästöjen liittämiseen työsuhdeautojen verotukseen edellä kuvatulla tavalla?

Vastausta pyydettiin asteikolla: vastustan ehdottomasti, vastustan lievästi, en kannata enkä vastusta, kannatan varauksin, kannatan ehdottomasti.

Ehdotettua verotusmallia kannatti 70% vastaajista, 21% vastusti ja 9% ei kannattanut eikä vastustanut. Auton käyttöedunsaajista ehdotettua verotusmallia kannatti 86%. Vapaan autoedunsaajista ehdotusta kannatti 65%.

Suhtautuminen CO₂-päästöjen liittämiseen työsuhdeautojen verotukseen



Kuva 26: Suhtautuminen ehdotettuun verotusmalliin

Vastaajien kommentteja verotusmallista:

”30 000EUR:lla ei kummoista kulkupeliä saa. Jos edun verotusarvo on yli 1 000EUR, satsasen muutos ei vaikuta millään tavalla päätökseen. Korkeintaan joku voi valita isomman auton kuin alunperin kuvitteli.”

”Asia on huomioitu jo autoverossa, miksi moinen tuplaverotus?”

”Ehdottomasti hyvä ja yksinkertainen ja myös looginen ohjaava käytäntö”

”Hyvä malli; ei pakoteta mutta selkeästi ohjataan pienempipäästöisiin. Yläpäässä voisi olla suurempiakin korotuksia, esim yli 200g/km toisi 200€/kk lisää verotusarvoa”

”Hyvä ohjausvaikutus pienempiin päästöihin. Mutta taas unohtuu isomman auton tarve tietyssä elämäntilanteessa.”

”Jos se verotus menisi tuon esimerkkimallin mukaisesti niin kannatan, mutta jos se menisi-kin niin (noita päästörajoja tiukentamalla), että käytännössä kaikkien autojen verotus nousisi merkittävästi nykyisestä, niin en kannattaisi.”

”Kannatan enemmän vähäpäästöisyyden kannustamista kuin korkeapäästöisyyden rankaisemista.”

”Kannatettavaa ja toimii, kunhan rajat ovat järkevät ja markkinoilta löytyy oikeasti rajoihin sopivat autot”

”Kesken sopimuskauden ei saisi missään olosuhteissa muuttaa verotusta. Kaikilla ei ole pelivaraa. Tehkää edes yksi päätös joka kestäisi kolme vuotta, kun ei voi itse kesken sopi-

muskautta vaihtaa eikä luopua autosta ja hakea Saksasta vanhaa mersua joka kuluttaa yli 200g/km”.

”Tämänkaltaisesta lineaarisesta mallista voisi mennä malliin, jossa pyrittäisiin selviin kynnyskannusteisiin, esim alle 100 g/km niin edun arvoa vähennetään 200 €, muutoin ei vähennystä. Tällöin saataisiin selvä kannuste valita nimenomaan vähäpäästöinen auto.”

”Tämä johtaisi siihen, että porukka haluaisi omia autoja työsuhdeauton sijasta. Eiköhän sääntelyä jo ole tarpeeksi, katsotaan nyt nykymallin vaikutuksia edes pari vuotta. Samat ohjausmekanismit kaikille autoille. Tässä on sellainen maku että co2:lla ratsastaen halutaan hyökätä koko työsuhdeautoilua vastaan. Miksi oikeastaan?”

”tuolla kaavalla ohjattaisiin pienipäästöisiin autoihin ja samalla autot vaihtuisivat nopeimmin uusiin.... hyvä idea.....”

”vielä sekavampi kuin vanha systeemi, entä jos päästörajoja muutetaan, pitääkö sitten vaihtaa auto?”

3.5.2 Muut kommentit työsuhdeautojen ympäristövaikutusten vähentämiseksi

Toisen kierroksen lopuksi vastaajat saivat vielä kertoa työsuhdeautoilun ympäristövaikutusten vähentämisestä ajatuksiaan, jotka eivät aikaisemmin tulleet esille. Seuraavassa poimintoja kommentteista:

”Autoedun saajalle myös julkisen (esim. HKL) kk. lippu samaan pakettiin... kulkisin itse bussilla/ junalla niinä päivinä milloin autoa ei tarvitsi asiakkailta käyntiin koska vihaan ruuhkassa elämän polttamista.”

”Autoetu on ainoastaan vaihtoehtoinen tapa rahoittaa auto todelliseen käyttötarpeeseen. Hyvin harvalle se on varsinainen tuntuva etu. Jos työsuhdeautoilua aletaan ohjaamaan keskusjohtoisesti niin todennäköinen lopputulema on muutama vuotta vanhojen saksalaisten autojen tuontibuumi. Kansa ei enää tyydy Datsuniin eikä säkkikangaspenkkeihin kun on päässyt paremman makuun!”

”Autorahoitusyhtiöillä on suuri vaikutus siihen mitä autovalintoja yritykset tekevät. Leasingvuokraan vaikuttaa eniten autojen jäännösarvoennuste. Huonon ennusteen omaavat auton ovat leasingvuokrilta kalliita autoja, joita yritykset eivät tämän vuoksi tilaa. Jos ympäristöystävällisten autojen menekkiä halutaan kasvattaa tulisi löytää keinoja, joilla niiden jäännösarvoennusteet saataisiin paremmiksi. Tämän jälkeen näiden autojen leasingvuokrat olisivat edullisempia ja tämä vaikuttaisi autojen haluttavuuteen.”

”Hienoa että Trafi on asiassa aktiivinen! Käytön verotusta lisättävä...”

”Ajan vuodessa työsuhdeautolla työhön liittyvää ajoa 40000 km kaikissa keliolosuhteissa kaikkina vuorokaudenaikoina enkä todellakaan aja huvikseni yhtään ylimääräistä kilometriä jos ei ole pakko. Koen perusteettomaksi kiusanteoksi sen, että mietitään kyselyssä esille tuotuja rajoituksia, joilla vaikeutetaan 'todellisten' työsuhdeautoilijoiden työntekoa.”

”Myönteisellä motivoinnilla saavutetaan tuloksia, ei pakolla. Jos vapaa autoetu tehdään liian kalliiksi, siirrytään omien autojen käyttöön, jolloin ympäristöystävällisyys jää takalalle. Hankintaa verotettava vähemmän, polttoainetta enemmän jos halutaan saada todellisia tuloksia aikaan.”

"Olen aina 'kilpaillut' itseni kanssa siten, että olen yrittänyt ajaa taloudellisesti (tankillisella mahdollisimman pitkälle) Konsernissamme on tiukat päästöraajat, jopa niin tiukat että se on alkanut haitata kuljetuskapasiteettia (pienet autot - pieni kuljetuskapasiteetti)."

"Suomalainen tapa muuttaa ihmisten toimintaa on perinteisesti ollut säännöt, rajoitukset ja rangaistukset. Kannustaminen voisi kerrankin olla vaihtoehtona. Kunnollisten kannustimien hyöty toisi varmasti pidemmällä aikajaksolla parempia tuloksia. Ikävä kyllä kaikessa tuntuu näkyvän nykyään vain Amerikkalainen kvartaali ajattelu tai enintään yhden vuoden mittainen budjetointi."

"Suurin vaikutus olisi jos USA:ssa ja Venäjällä polttoaineen hinta verotuksella nostetaan kaksinkertaiseksi. Ostimme juuri huoltoautoksi kaasu/bensa-auton, co2 ilmoitettiin 159 g/km, vaikka sillä voi ajaa biokaasulla? Miten lasketaan pistokehybridin co2? jne. Eli jos verotus ym. ohjaus laitetaan kaikki co2 taakse, niin ajaudutaan entistä enemmän ym. kysymysten ääreen."

"Turbolla varustetut uudet bensa/diesel länsieurooppalaiset (saksalaiset) autot ovat erittäin taloudellisia eikä sillä ole merkitystä onko autossa tilaa neljälle tai kuudelle hengelle ja jopa tavaratila kaupanpäälle. Kannattaisi tutustua."

"Työsuhdeautoilua suurempi ongelma on oman auton kilometrikorvaus ja sen kannustavuus tarpeettomaan auton käyttöön. Lähtökohtaisesti vapaa-autoetu nimenomaan vähentää etenkin pitkien työmatkojen ajoa silloin, kun joukkoliikennevaihtoehto on käytettävissä."

"Työsuhdeautoista pitäisi päästä suurelta osin eroon. Täysin liikkuvissa töissä se on osa työtä, mutta suurelle osalle se on vain palkanlisä esim. Helsingin kaupungin ylimmät virkamiehet samoin valtion ylimmät virkamiehet."

"Valtion virka-automalli on hyvä - ei nimikkoautoja vaan auto käytettävissä tarvittaessa. Vähemmän autoja, vähemmän turhaa seisomista."

"Voisi olla vaikka yhdistetty työsuhdeauto + työsuhde matkalippu"

"Voisiko olla työsuhdetankkauskortti, jolla voisi tankata perheen autoja vaihtoehtoisesti? Eli työsuhde-etua voisi hyödyntää myös perheen kakkosauton käytössä silloin, kun ei välttämättä tarvita paljon tilaa. Ongelmana on toki edun yhtäaikainen käyttäminen, mutta ehkä siihen voisi esim. jollain satelliittipaikannuksella kehittää seurantakeinon. Eli perheen autoissa olisi paikantimet ja voisi valita, kumpaa autoa on kulloinkin käyttänyt 'työsuhdeautona'. Käänteinen vaihtoehto käyttöedulle = auton omistaa käyttäjä, mutta käytön maksaa työnantaja."

"Vuotuiset ajomäärät (työ/oma) pitäisi saada mukaan suoraan autoedun verotusarvoon etenkin vapaassa autoedussa."

"Yritykset päättävät omista säännöistään sekä minkälainen auto parhaiten sopii kuhunkin työtehtävään. Ei valtion tai verottajan tehtävä"

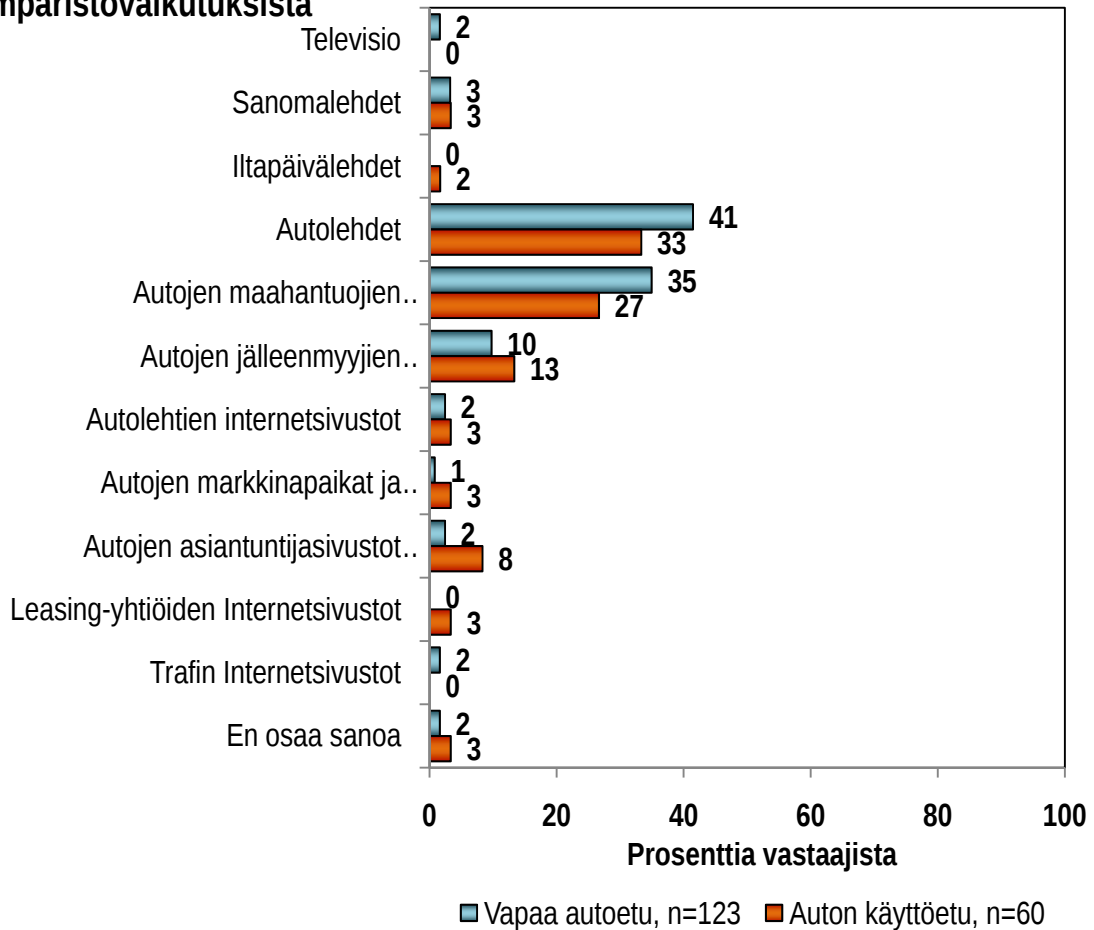
"Ajokursseja enemmän esille miten voi osallistua ja ilmaiseksi - maahantuojien tukema esim erilaiset seurantamahdollisuudet eli miten ajan mittarit autoihin ja seuranta"

"Kaiken kaikkiaan paljoo matkustamista ei pidä tehdä houkuttelevaksi ja palkita siitä"

3.6 Tutkimuksen muut tulokset

3.6.1 Tiedonsaanti uusista automalleista

Tiedonsaanti uusista automalleista ja niiden ympäristövaikutuksista



Kuva 27: Tiedonsaanti uusista automalleista ja niiden ympäristövaikutuksista

Autoedunsaajien tietolähteet uusista automalleista ja niiden ympäristövaikutuksista ovat hyvin saman tyyppiset kuin yksityisautoilijoillakin. Autolehdet sekä automaahantuoja...

Trafin ekoautoilu-sivuston käyttämisestä kysyttiin erikseen. Vain 11% vastaajista on käyttänyt niitä usein tai joskus. Sivuston kuitenkin tuntee lisäksi 15 % vastaajista.

Oletko käyttänyt www.trafi.fi ekoautoilu-sivustoa auton valinnan apuna ja uusien autojen kulutus- ja päästötietojen vertailemiseksi?		
	Lkm	%
Olen käyttänyt usein	4	2
Olen käyttänyt joskus	21	9
Tunnen, mutta en ole käyttänyt	35	15
En tunne, enkä ole käyttänyt	171	74
Yhteensä	231	100

Kuva 28: Ekoautoilu-sivuston käyttäminen

4 Toimenpidesuosituksia

Tutkimuksen tulosten perusteella tutkijaryhmä on laatinut muutamia toimenpidesuosituksia, joista toivotaan olevan apua työsuhdeautojen ja niiden ympäristövaikutusten vähentämisen parissa työskenteleville tahoille. Toimenpidesuosituksien näkökulmana on ollut työsuhdeautoilun ympäristöhaittojen vähentäminen pyrkien kuitenkin säilyttämään työsuhdeautoilun suosio vähintään ennallaan.

1. **Tiedotusta ympäristöasioista.** Uusien työsuhdeautojen keskimääräiset CO₂-päästöt ovat tällä hetkellä pienemmät kuin yksityiskäyttöön myytävien uusien henkilöautojen päästöt. Esillä olevan tutkimuksen mukaan tämä seikka johtuu enemmän autotekniikan kehityksestä kuin organisaatioiden autonvalintasäännöistä, vaikka niissä yleisesti pyritään aikaisempaa vähäpäästöisempiin autoihin. Organisaatioiden autonvalintassäännöt eivät tältä osin ole pysyneet kehityksen tahdissa.

Työsuhdeautoiluun liittyvistä ympäristöasioista on organisaatioilla ja autoedunsaajilla kohtalaisen vähän tietoa tai se on vanhentunutta. Tiedotuksen pitäisi olla selvästi aktiivisempaa ja se pitäisi kohdistaa organisaatioiden autopäätäjiin ja työsuhdeauton käyttäjiin.

Organisaatioiden autopäätäjille pitäisi antaa jatkuvasti tietoa autojen CO₂-päästöjen kehittymisestä sekä eri organisaatioiden tavoista kannustaa vähäpäästöisten autojen hankimista työsuhdeautoiksi.

Autoedunsaajia pitäisi opastaa käyttämään esimerkiksi Ekoautoilu- sivustoa ja vastaavia tietolähteitä, joista saa ajantasalla olevaa tietoa uusien automallien päästöistä.

Etätyön ja video-/nettimeuvottelujen mahdollisuuksista pitäisi myös jatkuvasti muistuttaa organisaatioita, jotta turhaa työsuhdeautoilua vältettäisiin.

2. **Työsuhdeauton verotus.** Työsuhdeautoilun ohjaamisen ympäristövaikutuksiltaan vähäisempään suuntaan pitäisi tapahtua ilman jyrkkiä rajoja tai määräyksiä muistaen

kuitenkin, että raha ohjaa tehokkaimmin. Vaikuttamisen pitäisi tapahtua ohjaavasti porrastamalla, jolloin valinta ja lopullinen päätös jää autoedunsaajalle. Työsuhdeauton verotuksen pitää olla yksinkertaista ja pitkäjänteistä eikä se saa kahlita työsuhdeautoilua niin, että sen kiistattomat edut menetetään. Uhkana on aina siirtyminen omiin autoihin ja kilometrikorvauksiin, jolloin ympäristövaikutukset hyvin todennäköisesti kasvavat.

Tämän tutkimuksen kuluessa kehitetyn ja testatun verotusmallin tyyppinen ratkaisu toteuttaisi edellä mainitut vaatimukset ja toisi uuden tekniikan nopeasti käyttöön.

3. Työsuhdeauto on luontaisetu.

Autoedulla on suuri merkitys yritysten työntekijärekrytoinnissa. Jotta merkitys pysyy suurena, työsuhdeauton ja sen käyttämisen pitää olla arvostettu etu, jota ei kavenneta organisaatioiden autopoliitiikan säännöillä eikä verotuksella. Tällä hetkellä monissa organisaatioissa edunsaajan perhe- tai elämäntilanteesta johtuvaa tilantarvetta ei oteta riittävästi huomioon auton valintasäännöissä.

4. Työsuhdematkalippu. Työsuhdematkalippujen käytön lisäämisellä voitaisiin välttää myös työsuhdeauton käyttöä silloin, kun julkisen liikenteen käyttö sopii edunsaajan ja organisaation tarpeisiin. Tutkimuksen vastausten perusteella se kuitenkin edellyttäisi työsuhdematkalipun verotuksen kehittämistä.

5. Huomiota CO₂-päästöihin.

CO₂-päästöä pidetään parhaimpana ja yksinkertaisimpana mittarina autoilun ympäristövaikutuksille. Sen vuoksi pitäisi kiinnittää entistä enemmän huomiota tekniikan kehittämiseen ja CO₂-rajojen muuttamiseen.

6. ALV-vähennys.

Tällä hetkellä organisaatiot eivät saa tehdä työsuhdeautojen kuluista arvonlisäverovähennyksiä, vaan ALV tältä osin jää organisaatioiden kuluksi (rasittamaan suomalaisten yritysten hintakilpailukykyä). Työsuhdeautojen kulujen ottaminen ALV-vähennysten piiriin voisi kannustaa organisaatioita antamaan edunsaajille lisäetuja vähäpäästöisten työsuhdeautojen valitsemiseksi.

Liite 1. Tutkimuksen toisen kierroksen tulokset naiset ja miesten osalta ja autoedun tyyppin mukaan

Merkittävyys työsuhteautoilun ympäristövaikutusten kannalta	Nainen	Mies	Vapaa autoetu	Käyttöetu
	N=21	N=194	N=123	N=60
1. Työsuhteauton verotuksessa tulisi ottaa entistä enemmän huomioon auton CO ₂ -päästöt ja kulutus	4	1	1	2
2. Vähäpäästöisen työsuhteauton hankintaa pitäisi kannustaa lisäeduilla	9	2	2	1
3. Etäyömahdollisuuksia ja videoneuvotteluja lisäämällä voitaisiin vähentää työsuhteauton käyttöä	1	3	4	4
4. Auton valintaa koskevien ohjeiden pitäisi olla organisaation sisällä kaikille samat	2	4	6	3
5. Työsuhteauton verotuksessa tulisi siirtyä hankinnan verottamisesta käytön verottamiseen	10	5	3	9
6. Hybridien ja vaihtoehtoisia p-aineita käyttävien autojen valintaa tulisi suosia muita enemmän	6	6	7	5
7. Vähäpäästöisen työsuhteauton valitsemalla pitäisi olla mahdollisuus valita kalliimpi auto	14	7	5	7
8. Yritysten tulisi entisestään tiukentaa työsuhteautojen päästörajoja	3	8	8	6
9. Vähäpäästöisistä automalleista pitäisi saada nykyistä paremmin tietoja	7	10	10	8
10. Valintaohjeissa ja verotuksessa tulisi huomioida paremmin edunsaajan tilantarve	15	9	9	12
11. Auton vaihdon yhteydessä pitäisi järjestää koulutusta turvallisuus- ja taloudellisuusosin.	5	12	11	11
12. Työsuhteautojen leasing-kautta tulisi lyhentää, uusi tekniikka saadaan nopeammin käyttöön	16	11	12	10
13. Valtion pitäisi antaa suosituksia työsuhteautojen päästörajoista	12	13	13	18
14. Työsuhteautoedun lisäksi/tilalla pitäisi tarjota julkisen liikenteen etuja esim. työmatkalippuja	11	14	14	16
15. Työsuhteautoksi valitaan usein kookkaampi auto kuin omaksi. Valintaa pitäisikin ohjata pienempiin	13	15	15	17
16. Valtion tulisi asettaa työsuhteautoille maksimipäästörajat vuosittain	8	16	16	15
17. Valintasaännöissä vapaan autoedun CO ₂ -rajan pitäisi olla 20% alhaisempi kuin käyttöedussa	17	17	17	13
18. Vapaa autoetu pitäisi ympäristösyistä kieltää kokonaan	18	18	18	14

Merkittävät	Melko merkitt	Vähemmän
1-6	7-12	merkitt 13-18

Liite 2. Tutkimuksen toisen kierroksen tulokset autoilun ympäristötyyppien mukaan

Merkittävyys työsuhteautoilun ympäristövaikutusten kannalta	Ympäristöpiit- taamaton, ei autoista kiinnostunut	Ympäristöpiit- taamaton autofani	Ympäristötiet. ei autoista kiinnostunut	Ympäristötiet- toinen autofani
	N=13	N=56	N=34	N=130
1. Työsuhteauton verotuksessa tulisi ottaa entistä enemmän huomioon auton CO ₂ -päästöt ja kulutus	4	5	1	1
2. Vähäpäästöisen työsuhteauton hankintaa pitäisi kannustaa lisäeduilla	2	2	6	2
3. Eitäyömahdollisuuksia ja videoneuvotteluja lisäämällä voitaisiin vähentää työsuhteauton käyttöä	3	3	2	3
4. Auton valintaa koskevien ohjeiden pitäisi olla organisaation sisällä kaikille samat	1	6	3	4
5. Työsuhteauton verotuksessa tulisi siirtyä hankinnan verottamisesta käytön verottamiseen	5	4	10	7
6. Hybridien ja vaihtehtoisia p-aineita käyttävien autojen valintaa tulisi suosia muita enemmän	15	7	5	5
7. Vähäpäästöisen työsuhteauton valitsevalle pitäisi olla mahdollisuus valita kalliimpi auto	7	1	13	8
8. Yritysten tulisi entisestään tiukentaa työsuhteautojen päästörajoja	10	11	4	6
9. Vähäpäästöisistä automalleista pitäisi saada nykyistä paremmin tietoja	8	10	7	9
10. Valintaohjeissa ja verotuksessa tulisi huomioida paremmin edunsaajan tilantarve	9	9	15	11
11. Auton vaihdon yhteydessä pitäisi järjestää koulutusta turvallisuus- ja taloudellisuusosin.	13	13	9	10
12. Työsuhteautojen leasing-kautta tulisi lyhentää, uusi tekniikka saadaan nopeammin käyttöön	6	8	16	12
13. Valtion pitäisi antaa suosituksia työsuhteautojen päästörajoista	14	14	11	14
14. Työsuhteautoedun lisäksi/tilalla pitäisi tarjota julkisen liikenteen etuja esim. työmatkalippuja	11	16	14	13
15. Työsuhteautoksi valitaan usein kookkaampi auto kuin omaksi. Valintaa pitäisikin ohjata pienempiin	12	12	12	15
16. Valtion tulisi asettaa työsuhteautoille maksimipäästöraajat vuosittain	16	15	8	16
17. Valintasäännöissä vapaan autoedun CO ₂ -rajan pitäisi olla 20% alhaisempi kuin käyttöedussa	17	17	17	17
18. Vapaa autoetu pitäisi ympäristösyistä kieltää kokonaan	18	18	18	18

Merkittävät 1-6	Melko merkitt 7-12	Vähemmän merkitt 13-18
--------------------	-----------------------	---------------------------

Kuvaluettelo

Kuva 1: Vastaajien sukupuoli- ja ikäjakauma.....	5
Kuva 2: Vastaajan rooli organisaation autopoliitikassa.....	5
Kuva 3: Autoedun saajien edun tyyppi.....	6
Kuva 4: Vastaajan organisaation henkilöstön määrä.....	6
Kuva 5: Vastaajien edustamien organisaatioiden työsuhdeautojen määrä.....	7
Kuva 6: Työsuhdeautoilijoiden tyypittely autoiluun suhtautumisen ja autotekniikan tuntemisen perusteella.....	8
Kuva 7: Työsuhdeautoilijoiden tyypittely autotekniikan osaamisen ja ympäristötietoisuuden mukaan.....	9
Kuva 8: Työsuhdeauton käytön syyt ja työsuhdeautoilun hyödyt.....	11
Kuva 9: Organisaation autopoliitiikan vahvuudet ympäristöasioiden kannalta, yritysten edustajat.....	13
Kuva 10: Ympäristövaikutusten huomioiminen organisaation koon mukaan.....	14
Kuva 11: CO ₂ -rajat organisaation koon mukaan.....	15
Kuva 12: CO ₂ -rajan soveltaminen, hyvityksen antaminen CO ₂ -rajan alittamisesta auton valinnassa.....	15
Kuva 13: CO ₂ -rajan soveltaminen organisaation koon mukaan.....	16
Kuva 14: hyvityksen antaminen CO ₂ -rajan alittamisesta auton valinnassa.....	16
organisaation koon mukaan.....	16
Kuva 15: Erään yrityksen hyvitystaulukko CO ₂ -rajan alittavan auton valinnasta työsuhdeautoksi.....	17
Kuva 16: Organisaation autopoliitiikan CO ₂ -rajojen muutoksen ohjeistus.....	18
Kuva 17: Organisaation autopoliitiikan CO ₂ -rajojen muutoksen ohjeistus organisaation koon mukaan.....	18
Kuva 18: Rajojen asettaminen ajokilometrimäärille, kilometrimäärien seuranta.....	19
Kuva 19: Ajokilometrimäärien muuttuminen työsuhdeauton saamisen jälkeen.....	20
Kuva 20: autoedun huomioiminen palkassa organisaation koon mukaan.....	21
Kuva 21: Työsuhdeautojen määrän kehitys viimeisen viiden vuoden kuluessa, arvio työsuhdeautojen määrän kehittymisestä tulevaisuudessa.....	22
Kuva 22: Arvio hybridien ja flexifuel -autojen kysynnän kehittymisestä.....	23
Kuva 23: Omien autojen käyttö työajoihin.....	24
Kuva 24: Taulukko palkitsemisesta CO ₂ -rajan alittamisen yhteydessä eräässä organisaatiossa.....	29
Kuva 25: Tutkimuksen toisen kierroksen tulokset kaikkien vastaajien osalta ja autopoliitiikan roolin mukaan.....	34
Kuva 26: Suhtautuminen ehdotettuun verotusmalliin.....	44
Kuva 27: Tiedonsaanti uusista automalleista ja niiden ympäristövaikutuksista.....	47
Kuva 28: Ekoautoilu-sivuston käyttäminen.....	48
Liite 1. Tutkimuksen toisen kierroksen tulokset naiset ja miesten osalta ja autoedun tyyppin mukaan.....	50
Liite 2. Tutkimuksen toisen kierroksen tulokset autoilun ympäristötyyppien mukaan.....	51