Työsuhdeautoilu ladattavilla autoilla

KULUT TYÖNANTAJALLE LATAUSSÄHKÖISTÄKIN

Työsuhdeautoilijalla on useita porkkanoita ladattavan auton hankintaan. Leasingyhtiöiltä, latausoperaattoreilta tai työnantajilta voi vaatia työtä, jotta vapaan autoedun työsuhdeautoilijan kaikki sähkökulutkin saa firman piikkiin.

Raimo Tengvall

Työsuhdeautoilija voi tällä hetkellä valita ladattavan automallin käytännössä samalla verotusarvokululla kuin perinteisemmän vaihtoehdon. Kuva: Oy Kaha Ab

Usien autojen kaupan heilahdellessa työsuhdeautojen kauppa on pysynyt muuta autokauppaa vakaampana. Vuoden 2019 tasosta noin 15 500 ensirekisteröinnistä on tipahdettu noin 13 500 työsuhdeauton ensirekisteröintiin vuonna 2022. Edes korona, etätyöt tai autojen pitkät toimitusajat eivät ole vaikuttaneet volyymeihin tuon enempää.

Iso muutos tapahtuu käyttövoimapuolella. Dieseleitä rekisteröidään entistä vähemmän, kun niitä on paljolti korvautunut lataushybrideillä ja täyssähköautoilla.

Monien yritysten autopolitiikoissa on entistä tiukemmat CO_2-päästöarvorajat. Ladattaviin autoihin liittyy myös paljon verotusporkkanoita, joihin on järkevää perehtyä. Latauksen maksaminenkaan ei ole aina ihan yksinkertaista. Jos työsuhdeautoilun kuviot ovat aiemminkin olleet hieman mutkikkaita, nyt on erityisen hyvä kerrata, mitä kokonaisuuteen liittyy.

Perusjako: käyttöetu ja vapaa autoetu

Autoetu on palkkana verotettavaa etua työnantajan auton käytöstä yksityisajoihin. Usein kyseessä on yrityksen leasingilla hankkima auto. Yksityisajoa on kaikki työnteon ulkopuolinen ajo, myös matka kotoa työpaikalle. Tätä yksityisajoa voivat autolla ajaa niin työtekijä kuin hänen perheensäkin.

Tavallaan nurinkurisesti työsuhdeauto on työntekijälle usein kannattavimmillaan, jos tulee melko vähän työajoa ja varsin paljon yksityisajoa. Runsaassa työajossa taas kilometrikorvausten laskuttaminen oman auton käytöstä voi olla monelle työntekijälle vielä kannattavampaa.

Toki nämä riippuvat autoista ja siitä, tuleeko työsuhdeauto normaalin palkan päälle vai vähennetäänkö se palkasta, jonka työntekijä voisi muuten saada. Runsasta työajoa sisältävässä työssä työnantaja voi jopa edellyttää työsuhdeauton käyttöä.

Käyttöedusta on kysymys, jos työntekijällä on työsuhdeauto, johon hän kuitenkin maksaa itse ainakin polttoaine- tai lataussähkökulut. Tällöin voi myös saada kilometrikorvausta työajosta 14 senttiä kilometriltä.

Kuva: Oy Kaha Ab

Kun lataaminen ja sen kustannusjako on tehty mahdollisimman helpoksi, ei ladattavaan työsuhdeautoon siirtyminen aiheuta ylimääräistä päänvaivaa tai ajanhukkaa.

Vapaassa autoedussa työnantaja maksaa autosta kaiken, myös yksityiskäytön, aina polttoainetta tai lataussähköä myöten. Varsinkin sähköauton kohdalla voi olla tekemistä, että kaikki kulut todella ohjautuvat yrityksen maksettaviksi.

Lataussähköt kuin bensakortilla

Kun työntekijä ja työnantaja ovat sopineet työsuhdeautoedusta, alkaa työsuhdeauton hankinta yleensä neuvottelulla leasingyhtiön kanssa. Jälleenmyyjäliikkeen puoleen saatetaan kääntyä vasta yrityksen autopo-

litiikkaan sopivan auton ja leasingsopimuksen löydyttyä.

Vapaassa autoedussa leasingyhtiö voi olla mukana myös käyttökulujen maksuliikenteessä. Huoltoasemaketjun maksukortti on tällöin tyypillinen ratkaisu polttomoottoriselle työsuhdeautolle.

Lataussähköön liittyen kysymys kuuluu: miten hyvin maksut saadaan kulkemaan eri latausoperaattoreilta työnantajalle? Leasingyhtiö voi toimia tässä osaltaan välittäjänä. Ratkaisu on sinänsä sama niin kodin, työpaikan kuin julkistenkin latauspisteiden kanssa.

"Kun käytössä on meidän yhteistyökumppaneidemme älykkäät latauslaitteet, pilvipalvelujen kautta saa ladatun sähkön kustannukset ohjattua osaksi leasingsopimusta", LeasePlanin tiimiesimies ja latausasiantuntija **Sanna Murtonen** sanoo.

Todellisten kulujen mukaan

Taloyhtiössä olisi siis toivottavinta, jos siellä olisi tällaiset nettiyhteydellä varustetut ja jonkin vakiintuneen operaattorin latausasemat. Joko jo valmiiksi tai työsuhdeautoilijan oman aktiivisuuden seurauksena.

Näin ei aina ole, vaan taloyhtiöissä voi olla muunkinlaisia ratkaisuja lataussähköstä laskuttamiseen.

"Sellaiset ratkaisut eivät käy, joissa on vain kiinteä kuukausikulu. Verottajan ohjeistuksen mukaan työnantaja saa maksaa vain todelliseen kulutukseen perustuvat kulut", Murtonen kertoo.

Vähän kalliimman nettiyhteydellä varustetun latauslaitteen hankintaan on kuitenkin työsuhdeautoilijalle hyvä porkkana. Vapaassa autoedussa kotilatauslaite lasketaan yhdeksi auton lisävarusteista. Työsuhdeautoilijan ei tarvitse siis maksaa laitetta suoraan omasta pussistaan.

Työpaikalle hankittavan latauslaitteen ostohintaa ei lasketa autoetuun. Autoetuhan on pitkälti juuri työntekijän henkilökohtaiseen elämään suunnattu.

Verotusarvon muodostus

Verotusarvolla ei ole suoraan mitään tekemistä työnantajan autosta oikeasti maksaman leasinghinnan ja käyttökulujen kanssa. Työntekijän verotukseen vaikuttava autoedun verotusarvo lasketaan kaavalla, joka on esitetty taulukossa 1.

Verotusarvoissa tehdyt määräaikaiset vähennykset kannustavat siis vahvasti latausautojen käyttöön. Esimerkin ostohinnaltaan 50 000 euron (+ 3 000 e lisävarusteet) bensa- tai dieselautosta käyttöedun verotusarvo on 783 e/kk, täyssähköautosta 613 e/kk.

Vapaassa autoedussa ero on vielä isompi, kun niissä huomioidaan myös sähköllä ajamisen edullisemmat käyttökulut. 50 000 euron (+ 3 000 e lisävarusteet) hintalappuisen bensa- tai dieselauton vapaa autoetu verotetaan 978 e/kk arvoisena, täyssähköauton vain 688 e/kk arvoisena.

Esimerkin verotusarvo on aika tarkalleen sama kuin vapaan autoedun verotusarvo 30 000 euron (+ 3 000 e lisävarusteet) bensa- tai dieselautolle (698 e/kk) tai 40 000 euron (+ 3 000 e) lataushybridiautolle (693 e/kk).

Autoedun saaja voi siis käytännössä tehdä valinnan 30 000 euron bensa-, 40 000 euron lataushybridi- ja 50 000 euron täyssähköautojen välillä.

Verotusarvon osa		Esimerkki
Perusarvo	**Auton hankintahinta -3 400 euroa**	50 000 e – 3 400 e = **46 600 e**
Lisävarusteet	**Siltä osin kuin ylittävät 1 200 euroa**	3 000 e – 1200 e = **1 800 e**
Kuukausittainen kiinteä osa	**1,4 % uushankintahinnasta**, sis. yksityisajoa vähintään 1 500 km/kk eli 18 000 km/v	(46 600 + 1 800) * 0,014 = **678 e**
KÄYTTÖETU		
Käyttökulut: perussumma	**+105 e/kk**	678 + 105 = **783 e/kk**
Määräaikainen vähennys verotusarvoon v. 2022–2025, hybridi 1–100 g/km CO_2	**-85 e/kk**	783 – 85 = **698 e/kk**
Määräaikainen vähennys verotusarvoon v. 2021–2025, täyssähköauto	-170 e/kk	783 – 170 = **613 e/kk**
VAPAA AUTOETU		
Käyttökulut: perussumma	**+300 e/kk**	678 + 300 = **978 e/kk**
Käyttökuluista vähennys: lataushybridi, vapaa autoetu	**-60 e/kk tai -0,04 e/km**	678 + 300 – 60 = **918 e/kk**
Käyttökuluista vähennys: täyssähköauto, vapaa autoetu	**-120 e/kk tai -0,08 e/km**	678 + 300 – 120 = **858 e/kk**
Määräaikainen vähennys verotusarvoon v. 2022–2025, hybridi 1–100 g/km CO_2	**-85 e/kk**	678 + 300 – 60 (jos lataushybridi) – 85 = **833 e/kk**
Määräaikainen vähennys verotusarvoon v. 2021–2025, täyssähköauto	**-170 e/kk**	678 + 300 – 120 – 170 = **688 e/kk**

Taulukko 1: Työntekijän verotukseen vaikuttava autoedun verotusarvo lasketaan yllä olevan kaavan mukaan.

Kuva: Oy Kaha Ab

Vapaaseen autoetuun sisältyvä työnantaja maksama lataussähkökulu voidaan useissa leasingratkaisuissa niputtaa auton leasinglaskutukseen.

Vapaassa autoedussa kotilatauslaite lasketaan yhdeksi auton lisävarusteista. Työsuhdeautoilijan ei tarvitse siis maksaa laitetta suoraan omasta pussistaan.

Laaja valikoima Koivuselta!

BOSCH

Koivunen Oy

Malminkaari 12 00700 Helsinki
Postios. PL 115 00701 Helsinki
Puh. 010 650 11
Sähköposti: koivunen@koivunen.fi
Internet: www.koivunen.fi