

10656

Työllisyys ja kestävä kasvu/HP, OK
1.8.2012

Valtiovarainministeriö

00023 VALTIONEUVOSTO

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LAEIKSI TULOVEROLAIN 73 §:N, ELINKEINOTULON VEROTTAMISESTA ANNETUN LAIN 55 §:N JA MAATILATALOUDEN TULOVEROLAIN 10 §:N MUUTTAMISESTA

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi verovapaata kilometrikorvausta siten, että yleistä määrää alennettaisiin yksityisajojen osuutena 5 prosenttia valtion työmarkkinalaitoksen laskemasta enimmäismäärästä. Lisäksi ehdotetaan, että Verohallinto vahvistaisi erikseen verosta vapaan kilometrikorvauksen enimmäismäärän 15 000 kilometrin ylittävälle osalle niin, että se olisi 55 prosenttia valtion työmarkkinalaitoksen laskemasta kilometrikorvauksen enimmäismäärästä.

Esityksessä arvioidaan ehdotettujen muutosten verotuottovaikutukseksi 45 - 70 milj. euroa. Verotuottoon vaikuttaa se, maksaako työnantaja veronalaisia korvauksia. Esityksellä ei ole tarkoitus muuttaa erityisalojen (mm. rakennusalan) matkakorvauskäytäntöä.

Esityksen valmistelun periaatteelliset ongelmat

Työllisyyttä edistävän vero- ja talouspolitiikan periaatteisiin kuuluu, että työn tekemisestä aiheutuneiden kulujen korvaukset ovat verovapaita. Tuloverolain mukaan valtion työmarkkinalaitos vastaa verovapaan kilometrikorvauksen enimmäismäärän laskennan perusteista. Kilometrikorvausten laskentaa on käsitelty valtion pääsopijajärjestöjen kesken sekä kulukorvausasiain neuvottelukunnassa.

Nyt kyseessä olevaa muutosehdotusta ei ole valmisteltu vakiintuneiden hyvien toimintatapojen mukaan yhteistyössä em. instituutioiden kanssa, vaan esitys on valmisteltu nopeasti ja ilman riittäviä selvityksiä.

Esityksessä ei ole riittävästi huomioitu ehdotetun muutoksen työmarkkinavaikutuksia. Kattavan raamisopimuksen johdosta lähes kaikki Suomen työehtosopimukset ovat voimassa myös ensi vuonna. Työehtosopimukset on solmittu luottaen siihen, että kilometrikorvausten laskentamalli säilyy entisellään. Jos verovapaa kilometrikorvaus lähes puolitetaan yli 15 000 kilometrin jälkeen vuoden 2013 alusta, työntekijä ei voi kieltäytyä yli 15 000 kilometrin matkoista, vaikka joutuisi osin maksamaan kustannukset itse. Aikataulu lakimuutokselle on palkansaajien kannalta kestämätön: kesken sopimuskauden siirretään työnantajan kustannuksia työntekijälle.

Esityksen perustelut ovat kyseenalaisia

Hallituksen esityksen lähtökohta on, että kilometrikorvauksissa olisi systemaattista ylikompensaatiota. Lähtökohta on kyseenalainen. Kulukorvausten määrittäminen on suuren lukumäärän vuoksi lähtökohtaisesti keskimääriin ja kaavamaisuuteen perustuvaa. Kilometrikorvaustenkin tapauksessa maksettu korvaus vain harvoin vastaa tarkalleen jonkin yksittäisen matkan aiheuttamia kuluja. Syntyy sekä yli- että alikompensaatiota.

On mahdollista, että nykyinen järjestelmä alikompensoi paljon ajavien palkansaajien kuluja, koska korvaukset perustuvat keskimääriin. Näistä esimerkiksi auton hankintahinta, 20 eniten myydyn automallin keskiarvo - noin 28.000 euroa - sekä auton vaihtoväli, kahdeksan vuotta, eivät yleensä vastaa omaa autoa paljon työssään käyttäville palkansaajille syntyviä todellisia kustannuksia. Autot, joilla ajetaan paljon työaika, ovat vaaditun kestävyysvuoksi usein kalliimpia kuin 28.000 euroa ja ne vaihdetaan nopeammin kuin kahdeksan vuoden välein kovemman kulumisen vuoksi.

Esitys lisäisi merkittävästi hallinnollista taakkaa

Ehdotettu muutos monimutkaistaa verotusta ja aiheuttaa hallinnollista työtä mm. Verohallinnolle, yrityksille, kunnille, seurakunnille, yliopistoille, valtiolle sekä sen laitoksille. Tästä aiheutuvia kustannuksia ei ole riittävästi arvioitu esitysluonnoksessa.

Muutos aiheuttaisi lisätyötä myös palkansaajille, koska työnantajat tulevat jatkossakin korvaamaan todennäköisesti vain verovapaan määrän kustannuksista. Silloin kun verosta vapaa korvaus ei kata työmatkasta aiheutuneita todellisia kustannuksia, palkansaaja voisi vaatia korvaamatta jäänyttä osuutta vähennettäväksi omassa verotuksessaan. Ei ole järkevää siirtyä hyvin toimivasta kaavamaisesta järjestelmästä takaisin yksityiskohtaisten tositteiden ja hakemusten lähettämiseen.

Lausunto

3 (4)

Työllisyys ja kestävä kasvu/HP, OK
1.8.2012

Verotuottojen kasvu jäisi arvioitua pienemmäksi

Muutoksen vaikutus verotuottoon jäänee todennäköisesti merkittävästi pienemmäksi kuin mitä esityksessä arvioidaan. Ei ole realismia ajatella, että kulukorvausten maksaminen jatkuisi veromuutoksen jälkeen entiseen tapaan, mutta verollisena. Verotuottoa kertyisikin teoriassa lähinnä yhteisöveron kautta, kun yrityksen vähennyskelpoiset kustannukset alenevat ja veropohja näin laajenee. Toisaalta muutos aiheuttaa yrityksille ja julkiselle sektorille lisäkuluja, kun työntekijöiden halukkuus oman auton käyttöön työmatkoilla vähenee ja työnantajat joutuvat hankkimaan leasingautoja tilalle. Hallinnolliset kulut kasvavat myös.

Esitys uuteen valmisteluun

SAK:n mielestä ehdotetut muutokset pitäisi vetää takaisin ja asia tulee valmistella puhtaalta pöydältä. Tätä varten voitaisiin perustaa laajapohjainen työryhmä, joka kävisi läpi kilometrikorvausten laskentaperusteet, teettäisi tarvittavat selvitykset ja tekisi sitten perustellut esitykset mahdollisesti tarvittavista muutoksista. Työssä tulisi kuulla myös kulukorvausasiain neuvottelukuntaa.

Mikäli edellä mainitut tarkemmat selvitykset antaisivat aihetta muutoksiin, tulisi näiden muutosten voimaantuloa lykätä niin pitkälle (vuoteen 2014), että matkakustannusten korvauksista voitaisiin neuvotella seuraavissa työehtosopimusneuvotteluissa ennen muutosten voimaantuloa.

Verotuksen oikeudenmukaisuutta ja valtion verotuloja voitaisiin SAK:n mielestä paremmin lisätä esim. tarkistamalla vapaan autoedun verotusarvoja sekä työsuhteasuntojen verotusarvoja

markkina-arvoja vastaaviksi erityisesti suurten kaupunkien keskusta-alueilla.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry