

30.07.2012

Valtiovarainministeriö
Vero-osasto

Lausuntopyyntö: VM066:00/2012

Kilometrikorvausten leikkaamista koskeva hallituksen esitysluonnos

VM:ssä on valmistunut luonnos kilometrikorvausten leikkaamista koskevaksi hallituksen esitykseksi. Taustalla on hallituksen kehysriihen linjaus vuoden 2013 veromuutoksista. Korvauksia voisi maksaa 15 000 kilometriin saakka nykyisellä tavalla kuitenkin niin, että Verohallinto vähentäisi yksityisajajien osuutena 5 % valtion työmarkkinalaitoksen laskemista korvausten enimmäismääristä. Ajokilometrien 15 000 ylittävälle osalle vahvistettaisiin jatkossa verovapaaksi korvaukseksi 55 % työmarkkinalaitoksen kilometrikorvausmääristä. Elinkeinonharjoittajien oikeutta tehdä lisävähennys elinkeinotoimintaan liittyvistä matkoista muutettaisiin vastaavasti.

Uudistusta perustellaan korvauksiin sisältyvällä ylikompensaatiolla, jotka johtuvat korvausten laskentatavasta ja tähän liittyvästä kaavasta. Laskelma korvaa nykyisin arvioidut kiinteät vuosikulut jo 15 000 kilometrin vuosittaisilla ajoilla, minkä lisäksi kaavamaisen laskennan arvioidaan korvanneen pääomakustannuksia yli sen, mikä todellisuudessa syntyy työajoista.

Suomen Yrittäjät (SY) esittää lausuntonaan seuraavaa:

Lausunto

SY suhtautuu esitykseen kielteisesti. Pidämme lähtökohtana sitä, että yrityksen tulee voida korvata työtehtävien suorittamisesta aiheutuvat kulut niin, että nämä eivät ole palkkaa. Yrittäjälle itselleen tai työntekijälle ei tule muodostua verotettavaa tuloa siitä, että yritys korvaa heille työmatkoista aiheutuvia kustannuksia eikä siitä, että he käyttävät omaa omaisuuttaan yrityksen liiketoiminnan tarkoituksiin. Etenkin paljon työssään autoa tarvitsevat yrittäjät ja palkansaajat ovat kokeneet linjauksen epäoikeudenmukaiseksi.

Kaavamaisiin korvauksiin liittyy tietty keskimääräisyys ja riskinä on, että korvausten leikkaaminen johtaa työnteosta tosiasiaassa syntyneiden

kustannuskorvausten verottamiseen. Tämä poikkeaisi verolainsäädännön linjasta, jossa palkkatulo ja kustannusten korvaaminen erotetaan toisistaan. Verotuksen keskeisenä periaatteena tulee jatkossakin olla vain todellisen tulon verottaminen, ei esim. verotuksen yksinkertaistamiseksi määriteltujen keskimääräisten kulukorvausten verottaminen.

Jos huomataan, niin kuin nyt on tehty, että laskentakaavojen keskimääräisyys on voinut olla käytännössä liian karkeaa, tulisi myös laskennan muut osat ottaa tarkasteluun ja selvittää, onko eri ajajaryhmien välillä ehkä muitakin eroja. Esim. autojen vaihtoväliksi on arvioitu kahdeksan vuotta perustuen ilmeisesti tilastoihin keskimääräisistä ajoneuvon käyttöajoista. Paljon ajavilla käyttöaika on usein merkittävästi lyhyempi, esim. 3 – 4 vuotta ja myös autojen vaihtoarvo paljon ajavilla usein selvästi keskimääräistä alempi johtuen juuri suurista ajomääristä. Laajemmassa selvityksessä myös tällaiset erot voitaisiin ottaa huomioon.

Esitys on työelämän kannalta ongelmallinen myös siksi, että kilometrikorvauksilla on yhteys työehtosopimukseen. Järjestelmän näin nopealla ja radikaalilla muuttamisella voi olla merkittäviä vaikutuksia halukkuuteen ylipäättään tehdä matkатыötä, ja sitä kautta yritysten toimintaan ja työllistämiseen. Emme pidä hyväksyttävänä myöskään sitä, että yritysten oletetaan suoraan maksavan vanhan ja uuden järjestelmän mukaisten korvausten erotukset palkkana niihin liittyvine sivukuluineen, sillä näin lisätään suoraan yritysten kustannuksia. Koska monissa yrityksissä näin ollaan kuitenkin pakotettuja menettelemään, uudistus luo kustannuspaineita ja alueellista epätasa-arvoa erityisesti alueilla, joilla etäisyydet työnteosta aiheutuviin kohteisiin ovat pitkät. Suomessa pitkistä etäisyyksistä johtuvat suuret kuljetuskustannukset aiheuttavat jo nykyisin kilpailuhaittaa ja kustannuksia, joita ei voida kilpailusyistä viedä hintoihin.

Myös yksityisajojen osuuden huomiointi voitaisiin 5 %:n alentamisen sijaan nähdäksemme toteuttaa joustavammin esim. jäädyttämällä korvausten taso nykyiselleen siihen asti, kun vuotuinen kustannustason nousu korjaa tason ehdotettua alennusta vastaavaksi.

Ajoneuvon hankinta on pitkävaikutteinen investointi ja monet ovat sitoutuneet hankinnasta aiheutuneisiin lainoihin. Muutokset ovat myös taloudellisesti merkittäviä niille, joita asia koskee. Tuottoarviointi 70 miljoonaa euroa sisältää lisäksi monia avoimia kysymyksiä, joihin vaikuttavat mm. yritysten ja työntekijöiden käyttäytymismuutokset ja joita ei siksi voida vielä tarkkaan ennustaa.

Ehdotamme, että asia siirretään edellä mainituista syistä tarkempaan jatkovalmisteluun.

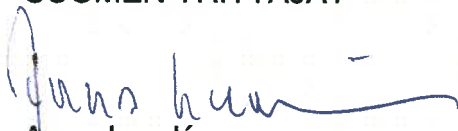
Esitys

Koska rahallisesti pienetkin asiat voivat vaikuttaa merkittäväällä tavalla yrittämiseen ja työnteon motivaation, ehdotamme, että

- Hallitus pohtii vielä koko kilometrikorvauspäätöksen peruuttamista. Suomeen tarvitaan nyt voimakasta kasvua, eikä ole järkevää toteuttaa sellaisia uudistuksia, jotka koetaan aiheellisesti epäoikeudenmukaisiksi.
- Jos järjestelmään muutetaan, ns. paljon ajavien osalta tulisi selvittää vielä myös muut ajoneuvojen käytössä olevat erot heidän ja enintään 15 000 kilometrin puitteissa ajavien kesken. Korvausten taso tulee tällöinkin joka tapauksessa nostaa tasolle, jolla muutoksen haittavaikutus on mahdollisimman pieni.
- Myös yksityisajajien osuuden huomiointi alentamalla korvauksia 5 %:lla tulisi tehdä pidemmällä siirtymäajalla, jos tähän ryhdytään. Oikeampi tapa olisi jäädättää korvaustaso nykyiselleen, kunnes korvaukset vastaavat ao. laskennallista tasoa ja jatkaa vuosikorotuksia vasta tämän jälkeen.

Selvitetyillä vaihtoehdoilla voitaisiin välttää tilanteiden kärjistymistä työpaikoilla ja riitoja, joita työntekijöiden palkanmaksuun liittyvillä muutoksilla helposti aiheutuu. Samalla estettäisiin kuljetuskustannusten nopeat muutokset etenkin paljon pitkiä matkoja ajavilla toimialoilla.

SUOMEN YRITTÄJÄT



Anna Lundén
johtaja