

VERONMAKSAJAIN KESKUSLIITTO RY
Kalevankatu 4
00100 HELSINKI

LAUSUNTO

27.7.2012

Valtiovarainministeriö
Vero-osasto

PL 28
00023 VALTIONEUVOSTO

E-mail valtiovarainministerio@vm.fi

Viite Lausuntopyyntö 12.7.2012 VM066:00/2012

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI TULOVEROLAIN 73 §:N MUUTTAMISESTA

Yleistä

Esityksen keskeinen sisältö on, että työntekijän omistamallaan autolla tekemistä työmatkoista maksettavan verovapaan kilometrikorvauksen enimmäismäärää pienennetään ja korvauksen suuruus sidotaan korvattujen ajokilometrien määrään.

Verotuksessa yleisenä periaatteena on, että työstä aiheutuneet kulut maksaa työnantaja. Työnantajan on voitava korvata työstä aiheutuneet kulut työntekijöille täysimääräisesti. Esitys loukkaa tätä periaatetta, koska ehdotettujen muutosten seurauksena työn tekemisestä johtuneita kustannuksia siirretään työnantajalta työntekijän maksettaviksi.

Veronmaksajain Keskusliitto vastustaa esitystä, joka leikkaisi perusteettomasti kilometrikorvauksia työntekijöiden vahingoksi ja siirtäisi aiempaa useammin työnantajan menoja työntekijän kustannettavaksi. Nykyinen tapa määrätä verovapaan kilometrikorvauksen määrä on toimiva, oikeudenmukainen ja tasavertainen, eikä sitä tule esitetyllä tavalla muuttaa palkansaajan vahingoksi.

Oman auton käyttö työajossa

Esityksen perusteluissa väitetään virheellisesti ja harhaanjohtavasti, että nykyisessä valtion työmarkkinalaitoksen laskentamallissa ei olisi otettu lainkaan huomioon, että autolla ajetaan myös yksityisajaja.

Laskentamallilla saadaan selville henkilöauton keskimääräinen kilometrikustannus. Kustannus tietyn matkan ajamisesta on sama, ajetaan kyseinen kilometri sitten yksityisajaja tai työajaja. Laskelman perusteeksi on otettu keskimääräiset kustannukset ja keskimääräinen ajomatka. Auton

käytöstä johtuvat kulut jaetaan kiinteisiin ja muuttuviin kuluihin. Vuoden 2012 verovapaiden kilometrikorvausten perusteena olevassa laskelmassa kilometrikustannukseksi on laskettu 45 senttiä. Siitä kiinteiden kulujen osuus on 27 senttiä. Kiinteät kulut on laskettu olettaen, että autolla ajetaan keskimäärin 15 000 kilometriä vuodessa.

Jos henkilö ajaa omistamallaan autolla merkittävästi enemmän kuin 15 000 kilometriä vuodessa, kiinteiden kulujen kilometrikohtainen määrä laskee lähes samassa suhteessa. Vastaavasti kilometrikohtaiset kiinteät kulut ovat 27 senttiä suuremmat, jos autolla ajetaan vähemmän kuin 15 000 kilometriä vuodessa.

Keskimääräinen kilometrikustannus on laskettu 20 yleisimmän auton hinnan ja kulutuksen perusteella. Keskimääräistä kalliimman ja enemmän polttoainetta kuluttavan auton kilometrikustannus on korkeampi. Toisaalta keskimääräistä halvemman tai vähemmän kuluttavan auton kilometrikohtainen kustannus on taas pienempi.

Lähtökohtana esityksessä on aivan oikein, että työntekijän käyttäessä omaisuuttaan työtehtävien hoitamiseen, on hänellä oikeus vähentää verotettavasta tulostaan kyseisen omaisuuden hankinta ja käyttökulut. Yleisin ja taloudellisesti merkittävin työntekijöiden työntekoon käyttämä omaisuus on yksityisomistuksessa oleva auto. Yleensä työnantajan työntekijälle maksama korvaus työhön liittyvistä menoista on verovelvolliselle veronalaista tuloa mutta hänellä on oikeus vähentää kyseiset kulut verotettavista tuloistaan. Työntekijöiden, työnantajien ja Verohallinnon kannalta on järkevää, että yleisimmät tällaiset korvaukset eli matkakustannusten korvaukset on säädetty verovapaiksi. Niitä ei siten oteta huomioon tulona eikä vähennyksenä.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan säilytettäväksi pääosin nykyinen järjestelmä, jossa verovapaa matkustamiskorvaus määrätään keskimääräisten kulujen perusteella kun työmatka on tehty käyttäen työntekijän hallitsemaa autoa.

Esitysluonnoksen mukaan verovapaaksi korvaukseksi määrättäisiin jatkossa 95 % tai 55 % valtion työmarkkinalaitoksen laskemasta keskimääräisestä kilometrikustannuksesta.

Jos kilometrikustannuksen keskiarvo pystyttäisiin määräämään täysin tarkasti, merkitsisi kaikille sen suuruisena maksettu korvaus sitä, että veronsaajat eivät hyödy eivätkä kärsi, mutta puolet veronmaksajista saisi liian pienen korvauksen ja puolet liian suuren korvauksen. Oikeudenmukaisuuden ja kohtuullisuuden nimissä keskimääräinen kilometrikustannus on laskettava varovaisuutta noudattaen niin, että enemmistö kansalaisista ei varmasti häviä. Nykyisin tämä toteutuu käyttämällä laskelmassa autolla ajettuna kokonaiskilometrimääränä 15 000 kilometriä.

Verovapaan kilometrikorvauksen esitetty alentaminen merkitsee, että aiempaa useammin työnantajan menoja siirtyy työntekijän maksettavaksi.

Veronmaksajain Keskusliitto ei hyväksy esitettyä muutosta verovapaan kilometrikorvauksen laskentaan. Korvauksen enimmäismäärän perusteena on edelleen oltava varovaisesti arvioitu keskimääräinen kilometrikustannus. Verovapaan korvauksen kilometrikohtainen enimmäismäärä on oltava jokaiselle veronmaksajalle saman suuruinen.

Korvaustaso 15 000 kilometriin asti

Esitysluonnoksen perusteluissa todetaan palkansaajien ajavan autollaan keskimäärin 17 100 kilometriä vuodessa. Työmarkkinalaitoksen laskelmissa kilometrikustannus kuitenkin lasketaan 15 000 vuotuisen ajokilometrin perusteella. Todellisen käytön ollessa suurempaa kuin laskelman peruste, erityisesti kiinteiden kulujen kilometrikohtainen määrä voi muodostua keskimääräistä todellista kulua suuremmaksi.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan lakia muutettavaksi niin, että verovapaan kilometrikorvauksen määräksi vahvistetaan 95 % valtion työmarkkinalaitoksen laskemasta perusteesta. Niin laskettuna vuoden 2012 verovapaa korvaus alenisi 2,25 senttiä, pyöristettynä 2 senttiä kilometriltä. Työmarkkinalaitoksen vuoden 2012 kilometrikorvauslaskelmassa kiinteiden kulujen määräksi on laskettu 4 061 euroa vuodessa. Jos se jaetaan 15 000 kilometrin sijasta 17 100 kilometrillä, saadaan kilometrikustannukseksi 27,07 sentin sijasta 23,74 senttiä. Erotus 3,33 senttiä vastaa esitettyä 2,25 sentin alennusta erityisesti kun otetaan huomioon, että lisäkilometrit vaikuttavat auton jälleenmyyntiarvoon ja siten kiinteisiin kustannuksiin.

Esitysluonnoksessa esitetty peruste verovapaan kilometrikorvauksen 5 %:n alentamiseksi on olemassa vain niin kauan, kuin valtion työmarkkinalaitos laskee verovapaan kilometrikorvauksen nykyisellä kaavalla. Jos työmarkkinalaitos siirtyy käyttämään vuotuisena kilometrimääränä 15 000 kilometriä suurempaa lukua, johtaisi ehdotettu lain muutos keskimääräisen korvauksen alimitoitukseen.

Ehdotuksen mukaan laissa määrättäisiin korjauskertoimet, joilla korjataan asiantuntijaelimen tekemää laskelmaa keskimääräisistä autokuluista. On huonoa lainsäädäntöä tehdä yksiselitteinen korjaus laskelmaan, jonka perusteita tai perusteiden pysyvyyttä ei ole missään lainsäädännössä määritelty.

Lakiin ehdotettu sanamuoto on lisäksi harhaan johtavaa, koska yksityisajojen osuus ei ole 5 % verovapaasta kilometrikorvauksesta vaan yksityisajojen osuus tulee otetuksi huomioon sillä, että niitä ei korvata. Esitystä perustellaan sillä, että valtion työmarkkinalaitoksen laskelman oletuksena on käytetty 15 000 kilometrin kokonaiskilometrimäärää, kun yhden tutkimuksen mukaan keskimääräinen kilometrimäärä olisi 17 100 kilometriä. Esityksen perusteluissa ei puututa muihin laskelman taustaoletuksiin, kuten esimerkiksi siihen, että huomioon otetaan vain 25 % käyttömaksusta (ajoneuvoveron perusverosta).

Veronmaksajain Keskusliitto vaatii, että valtion työmarkkinalaitoksen laskema keskimääräinen kilometrikustannus määrätään jatkossakin sellaisenaan verovapaan kilometrikorvauksen enimmäismääräksi.

Korvaustaso 15 000 kilometrin jälkeen

Esitysluonnoksen perusteluissa todetaan virheellisesti nykyisen laskentamallin johtavan ylikompensaatioon, jos korvattavien työajojen määrä on yli 15 000 kilometriä vuodessa. Yhden kilometrin kustannusosuus ei muutu sen perusteella onko se kilometri ajettu työajoa vai yksityisajoa. Yli- tai alikompensaatiota tapahtuu aina, kun keskimääräisistä oletusarvoista poiketaan johonkin suuntaan. Poikkeamat voivat myös kumota toisensa. Esimerkiksi dieselauton polttoaine on halvempaa kuin keskimäärin, minkä voisi ajatella johtavan käyttökustannuksissa ylikompensaatioon. Toisaalta dieselautosta maksettava ajoneuvoveron käyttövoimavero ja dieselauton bensiinikäyttöistä autoa hieman korkeampi hankintahinta vaikuttavat siihen, että kiinteiden kulujen osalta voi syntyä alikompensaatiota.

Kuten esitysluonnoksen perusteluissa todetaan, jokaisen auton todellisten kulujen ja ajokilometrien selvittäminen ei ole perusteltua eikä edes käytännössä mahdollista. Sen vuoksi verovapaa kilometrikorvaus on syytä laskea mahdollisimman kaavamaisesti ja niin, että se johtaa yleensä riittävän oikeaan lopputulokseen.

Esitysluonnoksen mukaan verovapaa korvaus olisi kaksiportainen. Auton ajomäärästä riippumattomat kiinteät kustannukset kohdistetaan 15 000 ensimmäiselle työajokilometrille. Sen jälkeen korvaustaso vastaisi auton käytöstä ja kulumisesta keskimäärin johtuvia kuluja. Esitysluonnoksen mukaan verovapaa kilometrikorvaus olisi 15 000 kilometriä ylittävältä osuudelta 55 % valtion työmarkkinalaitoksen laskemasta kilometrikorvauksen määrästä.

Verovapaan korvauksen enimmäismäärän sitominen henkilön ajamiin työajoihin johtaa täysin sattumanvaraiseen korvaustasoon suhteessa todellisiin kuluihin. Henkilö voi käyttää vuoden aikana kahta tai useampaa autoa tai samalla autolla voi kaksi tai useampia henkilöitä ajaa työajoja. Auton käyttökulut ovat kilometriä kohden samat siitä riippumatta, mikä osa kilometreistä on työajoa tai kenen työajoa ne ovat.

Verovapaan kilometrikorvauksen määrää ei voi alentaa sellaisen seikan perusteella, joka ei riittävässä määrin ota huomioon kustannusten todellista muutosta. Ehdotus alemmasta korvaustasosta aiheuttaa entistä suuremman epäsuhdan verovapaan korvauksen ja todellisen kilometrikustannuksen välillä, joten sitä ei tule toteuttaa.

Veronmaksajain Keskusliitto vastustaa alemman korvaustason käyttöön ottamista 15 000 kilometriä ylittävälle työajoille.

Liikkeen ja ammatinharjoittajan lisävähennys

EVL 55 §:ssä säädetään liikkeen- ja ammatinharjoittajalle oikeus tehdä palkansaajan verovapaata kilometrikorvausta vastaava kulukirjaus (lisävähennys) tuloverotuksessa, kun hän on käyttänyt yksityisvaroihinsa kuuluvaa autoa elinkeinotoiminnan ajossa. Kyseisen säännöksen tarkoituksena oli asettaa yrittäjät ja palkansaajat samaan asemaan VaVM 39/2000 vp. Se ei kuitenkaan ole toteutunut, koska palkansaajalle voidaan maksaa verovapaa kilometrikorvaus hänen tehdessään työmatkansa hallinnassaan olevalla ajoneuvolla kun taas lisävähennyksen tekeminen edellyttää lain sanamuodon mukaan sitä, että ajoneuvo kuuluu liikkeen ja ammatinharjoittajan yksityisiin varoihin. Tämän Verohallinto on ohjeessaan tulkinnut niin, että liikkeen- ja ammatinharjoittajat eivät voi saada lisävähennystä esimerkiksi leasing-autosta, työsuhdeautosta tai avopuolison omistamasta autosta Veroh ohje 25.1.2012 Dnro 410/349/2011. Vastaavissa tilanteissa palkansaajan työnantajaltaan saamat kilometrikorvaukset ovat verovapaita.

Verohallinnon kanta ei toteuta lainsäätäjän tahtoa, joten lain sanamuotoa on muutettava.

Veronmaksajain Keskusliitto esittää, että elinkeinoverolain 55 § 1 momentin 2. kohta muutetaan seuraavaan muotoon ja vastaavan muutoksen tehtäväksi maatilatalouden tuloverolain 10 e §:n 1 momentin 2. kohtaan:

2) Verohallinnon edellä mainitun päätöksen mukaan lasketun verosta vapaan kilometrikorvauksen määrän ja liikkeen- ja ammatinharjoittajan elinkeinotoiminnan varoihin kuulumattomalla autolla tekemästä elinkeinotoimintaan liittyvästä matkasta aiheutuneiden menojen erotuksen.

Teemu Lehtinen
toimitusjohtaja

Vesa Korpela
lakiasian johtaja