



**Myynnin ja markkinoinnin
ammattilaiset SMKJ**

Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset SMKJ
Töölönkatu 11 A, 5. krs
00100 Helsinki

30.7.2012

Valtiovarainministeriö
PL 28
00023 HELSINKI

Lausuntopyyntönnä 12.7.2012

Tuloverolain 73 §:n muuttaminen (verosta vapaa kilometrikorvaus)

Lausuntomme pääkohdat:

- Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset SMKJ ry vastustaa tuloverolakiin ja muuhun verolainsäädäntöön aiottuja kilometrikorvauksia koskevia muutoksia.
- Lakiesityksellä on voimakas poliittisesta tarkoituksenmukaisuudesta lähtevä tausta, joka ei palvele eikä selvennä sen paremmin verotuksen yksinkertaistamisen kuin palkansaajien työteosta aiheutuvien kulujen korvaamisen tarpeita.
- Lakiesityksen verotuotto-odotukset ja verovaikutukset ovat epärealistiset ja sillä pyritään ulottamaan työnteosta maksettuja kustannuksien korvauksia verotuksen piiriin; kyseessä olisi siis uusi vero.
- Lakiesityksen työmarkkinapoliittisia vaikutuksia ei ole arvioitu, vaikka esitys vaikuttaa alallamme merkittävästi työelämän pelisääntöihin. Uudistuksella on kielteisiä vaikutuksia työmarkkinoihin.
- Lakiesityksellä heikennetään työn tekemisen ja teettämisen edellytyksiä ja taustalla olevat ja oletetut positiiviset ympäristövaikutukset eivät toteudu.
- Jos työajoa koskevaan kilometrikorvausten laskentatapaan tulee saada muutos, ei sitä tule toteuttaa näin kiireellisellä aikataululla eikä tässä muodossa.

Taustaa

Maan hallituksen vuoden 2013 talousarviota koskevassa budjetin kehysriihessä tartuttiin julkisuudessa esiinnostettuun käsitykseen, että nykyinen kilometrikorvaustaso omalla autolla ajetuissa työajoissa olisi ylikompensaiva, kun autolla ajetaan yli 15 000 kilometriä. Väitetyn ylikompensaation purkavilla rakenteelli-

silla muutoksilla arveltiin saatavan lisää verotuloja noin 70 miljoonaa euroa vuodessa.

Lausunnolla olevassa hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan tuloverolais- sa olevaa kilometrikorvausta koskevaa säännöstöä muutettavaksi niin, että Verohallinto vähentäisi verosta vapaan kilometrikorvauksen yleistä määrää vahvistettaessa yksityisajajien osuutena 5 prosenttia valtion työmarkkinalaitoksen laskemasta enimmäismäärästä. Toiseksi Verohallinto vahvistaisi erikseen verosta vapaan kilometrikorvauksen enimmäismäärän 15 000 kilometrin osalle. Työntekijän ajokilometrien ylittäessä 15 000 kilometriä Verohallinto vahvistaisi verosta vapaaksi määräksi 55 prosenttia työmarkkinalaitoksen laskemasta kilometrikorvauksen enimmäismäärästä.

Lakiesityksen lähtökohtien ja sisällön arviointia

SMKJ vastustaa esitettyä muutosta

Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset SMKJ ry vastustaa lausunto- pyynnön mukaista lakiesitystä, joka merkittäväällä tavalla leikkaisi mahdollisuutta korvata omalla autolla ajettavista työajoista syntyvien kustannusten korvaamista. Nyt esitetyssä mallissa leikkaus vieläpä kohdistuu erityisesti niihin palkansaajiin, jotka eniten tarvitsevat autoa omassa työssään.

Nykyinen kilometrikorvausjärjestelmä on toiminut ja yksinkertaistanut oman auton käyttämisen korvaamiseen liittyvää verotusmenettelyä jo vuosikymmenten ajan. Kilometrikorvauksen taso on valmisteltu ja vahvistettu vuosittain – mielestämme onnistuneella tavalla ja ilman kytkentää kulloiseenkin poliittiseen tilanteeseen. Tulonhankinnan kustannusten verokohtelua ei ole aikaisemmin poliitsoitu samalla tavalla.

Korvaustason laskenta on perustunut valittuihin kustannuksiin ja arvoihin ja on aikaisemminkin voinut tuottaa kilometrikorvausten saajille niin ali- kuin ylikompensaatiotakin. Riippuen esimerkiksi ajokilometrien määrästä, auton merkistä ja mallista, käyttöolosuhteista ja käyttötavasta.

Lakiesityksen valmistelun yhteydessä on ilmoitettu muutoksen tavoitteena olevan kilometrikorvaukseen liittyvän ylikompensaation purkaminen ja verotulojen kerääminen valtiolle. Samalla on kuitenkin myönnetty, että verotulokertymä ei ehkä toteudukaan arvioituna määränä.

Kun samalla tiedämme, että jokaisessa yleistysten perusteella valittujen lukujen avulla laskettavassa kilometrikorvausmallissa voi kuitenkin tosiasias- sa aina – uudessakin mallissa – syntyä laskennallista yli- tai alikompensaatiota joillekin työntekijöille, ei esitetty uudistus käsityksemme mukaan ole lainkaan mielekäs ja tarpeellinen.

Esityksellä on poliittiseen tarkoituksenmukaisuuteen ja sitoumuksiin liit- tyvät motiivit ja se aiheuttaa häiriöitä työmarkkinoilla

SMKJ:n näkemyksen mukaan lakiesityksen nopea eteenpäin vieminen ja sen selvät heikkoudet ilmentävät muutoksen voimakasta poliittisesta tarkoituksen- mukaisuudesta lähtevää taustaa, joka ei palvele eikä selvennä sen paremmin verotuksen yksinkertaistamisen kuin palkansaajien työnteosta aiheutuvien kulu- jen korvaamisenkaan tarpeita.

Kilometrikorvausten maksaminen perustuu työ- ja virkaehtosopimukseen, työnantajan ja työntekijän välisiin sopimukseen tai työpaikoilla noudatettaviin käytäntöihin. Esityksen toteutuminen johtaisi siihen, että valtiolta puuttuisi työmarkkinoiden sopimustoimintaan vastoin Suomessa noudatettuja periaatteita. Lakiesitysluonnokseen ei kuitenkaan sisälly minkäänlaisia työmarkkinapoliittisia vaikutusarvioita. Nämä ovat erittäin merkittäviä epäkohtia, sillä esityksellä on olennaisia vaikutuksia työmarkkinoiden sopimustoimintaan.

Erityisen ongelmallista ja erikoista on, että muutos on tuotu valmisteluun kesken ”sopimuskauden” sen jälkeen, kun työmarkkinoiden ns. raamisopimus ja siihen liittyvä työehtosopimukset solmittiin. Raamisopimuksella ja työmarkkinajärjestöjen sitoutumisella siihen tavoiteltiin työ- ja talouselämän vakautta.

Esitetyt veromuutokset tulisivat voimaan vuoden 2013 alusta ja niitä sovellettaisiin ensimmäisen kerran vuonna 2013 toimitettavaan verotukseen. Esitys lisäisi epävakautta työmarkkinoilla.

Uudistus ei tuo verotuloja, se aiheuttaa niiden menetyksiä ja muitakin kuluja

Lakiesityksen verotuotto-odotukset ja verovaikutukset ovat epärealistiset ja sillä pyritään ulottamaan työnteosta maksettujen kustannuksien korvauksia verotuksen piiriin; kyseessä olisi siis uusi vero.

Lakiesityksen vaikutukset verokertymään ovat epäselviä, kuten esityksen taloudellisia vaikutuksia koskevassa arvioinnissakin todetaan. Verotuloa valtiolle kertyy lähinnä vain silloin, jos kilometrikorvaus maksetaan edelleenkin aikaisemman suuruisena eli osittain verotettuna. On epäselvää tulisiko näin – ja missä määrin – tapahtumaan. Pidämme yhteisöverotuoton kautta kertyvää verotuottoa hyvin epävarmana.

Nykyinen menettely on myös verotuksen hallinnollisten kustannusten näkökulmasta toimiva. Esitetty muutos lisää kustannuksia yrityksille ja myös veroviranomaisille, kun verovelvollisilla on joka tapauksessa muutoksen jälkeenkin oikeus vaatia vähennyksenä kaikki työajoihin liittyvät todelliset kustannukset. Tarpeettoman uudistuksen tuoma muutosvaihe toisi omat kulunsa ja ennakonpidätysmenettely hankaloituisi.

Muutoksella olisi myös vaikutusta autoverokertymään. Kilometrikorvauksen tason näin merkittävä muuttaminen vaikuttaisi paljon ja hankalissa oloissa työajoa ajavien autohankintoihin niin, että uudet ostot kohdistuisivat aikaisempaa halvempaan autokantaan. Tästä voisi paljon työajoa ajavien ryhmän osalta seurata 20 miljoonan euron vähennys valtion uusien autojen hankinnasta käämiin autoverotuloihin (10 000 autoa x 2000 euroa /vuosi).

Työn tekemisen ja teettämisen edellytykset vaikeutuisivat ja edulliset ympäristövaikutukset eivät toteudu

SMKJ:n käsityksen mukaan on todennäköistä, että muutos siirtäisi työn tekemisen kuluja palkansaajan itsensä maksettavaksi eikä tavoiteltua verotulojen lisäystä siten saavutettaisi. Myös työnantajien työn teettämisen kustannukset nousisivat. Houkutus harmaan talouden piiriin siirtymisessä voisi kasvaa työmatkakulujen osalta, mikä ei olisi hyvää kehitystä.

Työmatkoihin liittyvää auton käyttöä koskevassa aikaisemmassa argumentaatiassa on kilometrikorvauksiin liittyvänä muutosperusteena vedottu ympäristö-

arvohinkin – korvausten leikkaamisen on väitetty vähentävän ”turhaa” auton käyttöä.

Nyt lausunnolla olevassa esityksessä ympäristönäkökulma on häivytetty miniiniin. Yksityisauton ja julkisen kulkuneuvon käyttämisen suhteeseen viitataan joiltakin osin.

On olennaista huomata, että merkittävimmät omalla autolla ajettavat työmatkat niiden henkilöiden osalta, joita 15 000 kilometrin nyt esityksessä oleva leikkurimalli koskee, eivät ole tehtävissä joukkoliikennettä käyttämällä.

Esityksen mukainen voimakas kilometrikorvauksen tason leikkaus paljon ajavienn kohdalla johtaisi osaltaan autokantamme uudistumisen hidastumiseen. Tämä puolestaan olisi epäedullista ympäristöarvojen kannalta tarkasteltuna.

Muutoksen aikataulu on liian nopea ja osa muutoksen taloudellisista perusteista kaipaisi tarkennusta

Lakiesityksen valmistelu ja kuuleminen on harmittavalla tavalla osunut päällekkäin kesälomakauden kanssa. Tämä on vaikuttanut siihen, että esimerkiksi vaihtoautojen hintakehityksestä ei ole voitu saada ulkopuolista tilastotietoa. Alallamme paljon työajoa ajavien työntekijöiden keskuudessa (kun työajoa on jopa 90 % kaikesta ajosta) muun muassa autojen vaihto/jäännösarvon kehitys vaikuttaa siihen, tuottaako kilometrikorvauksen taso ali- vai ylikompensaatiota.

Käsityksemme ja mielipiteemme on, että kilometrikorvauksen tulee kattaa pääomakustannukset täysimääräisesti silloin, kun omalla autolla ajetaan merkittävässä määrin ja ehdottomasti suurin osa sen ajosuoritteesta työajoa. Auto on tällöin suurimmaksi osaksi työkäytössä. Ylikompensaatiota ei ainakaan merkittävässä määrin synny, kun huomioidaan, että auton vaihtoarvo putoaa nopeasti, kun sillä on ajettu 2-4 vuoden aikana olennaisesti enemmän kuin muilla vastaavilla samanikäisillä autoilla.

Lakiesityksen perusteluteksteissä käytetään auton keskihinnan laskemisessa aikaisempaan tapaan 20 eniten myydyn auton keskihintaa. Tosiasiassa yli 15 000 kilometrin ja varsinkin yli 30 000 ajokilometrin vuosittaiset työajosuoritteet ajetaan keskihinnaltaan tuota kalliimmilla autoilla.

Myös perusteluteksteissä olevien keskimääräisten taloudellisten vaikutusten luvuista voidaan olla toistakin mieltä.

Autoon liittyy myös työturvallisuuskysymyksiä

Hallituksen esityksessä verovapaiden kilometrikorvausten määrä leikkaantuisi eniten niillä, jotka tarvitsevat autoa työssään eniten. Yli 15 000 kilometriä vuodessa työajoa ajavia oli vuonna 2010 noin 38 000. Näiden työntekijöiden työn luonne on sellainen, että oman auton käyttö on heille välttämätöntä esimerkiksi asiakaskäyntien vuoksi. Myynnin ja markkinoinnin ammattilaisten työ on tällaista työtä.

Työajoon käytettävään autoon liittyy myös työturvallisuus- ja työhyvinvointikysymyksiä. Suomi on pitkien etäisyyksien maa ja sääolosuhteet vaihtelevat voimakkaasti. Kilometrikorvauksen riittävä taso on vaikuttanut siihen, että paljon työssään omalla autolla ajamaan joutuvat ovat voineet autohankinnoissaan ottaa huomioon työn tekemiseen liittyvät turvallisuus-, luotettavuus- ja viihtyvyysnäkökohdat. Uudet autot ovat aina vanhaa autokantaa turvallisempia.

Yhden pysyvän liikenneonnettomuudessa tapahtuvan vammautumisen hinta on yhteiskunnalle helposti satoja tuhansia euroja.

Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset SMKJ lausuu käsityksenään, että lausunnolla oleva kilometrikorvauksia koskeva muutosmalli on tällaiseen perusteeton ja liian voimakas.

Asiassa edetään sekä verovelvollisten työntekijöiden ja ennakonpidätysvelvollisten yritysten että asian käytännön hallinnoinnista vastaavan verohallinnon kannalta liian nopeasti. Muutoksella olisi myös merkittäviä kielteisiä ja vakautta horjuttavia vaikutuksia työmarkkinoilla.

**Esityksen mallin mukaisesta muutoksesta tulisi kokonaan luopua tai kilometrikorvausjärjestelmän muuttaminen tulisi palauttaa uuteen valmiste-
luun.**

Kunnioittaen

Myynnin ja markkinoinnin ammattilaiset SMKJ ry

Jarmo Hyvärinen
Puheenjohtaja

Juha Häkkinen
Toiminnanjohtaja