AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

AKL AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

28.4.2022

Asia: HE 37/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tuloverolain 93 §:n väliaikaisesta muuttamisesta

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n lausunto matkakuluvähennyksen väliaikaisesta muutoksesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto tuloverolain väliaikaisesta muutoksesta, joka koskee matkakuluvähennyksen enimmäismäärän korottamista 7 000 eurosta 8 400 euroon ja kilometrikohtaisen matkakuluvähennyksen määrän korottamista 5 sentillä kilometriä kohti omalla autolla kuljettaessa. Verohallinto määräisi edelleen tarkemmin muiden kulkuneuvojen perusteella myönnettävän matkakuluvähennyksen kilometrikohtaisista laskentaperusteista silloin, kun halvimpana kulkuneuvona pidetään muuta kuin julkista kulkuneuvoa. Laki tulisi voimaan 1.7.2022 ja olisi voimassa vuoden 2022 loppuun ja korotettuja arvoja sovellettaisiin vuoden 2022 verotuksessa.

Työmatkakulujen verovähennyksellä on suuri merkitys erityisesti kaupunkiseutujen reunamilla, kehysalueilla sekä kokonaan kaupunkiseutujen ulkopuolella asuville työssäkäyville. Venäjän ja Ukrainan tilanteen jännitteisyys heijastui raakaöljyn hintaan jo joulukuussa, ja nosti polttoaineiden pumppuhintaa jo loppuvuonna 2021. Yleisimmin myytävän 95 E10 -bensiinilaadun keskihinta oli vuonna 2021 1,68 euroa/litra ja dieselpolttonesteen 1,53 euroa/litra. Huhtikuussa hinta on ollut 95 E10 -bensiinillä noin 2,16 euroa/litra ja dieselpolttonesteellä noin 2,23 euroa/litra. Autolla tehtävien työmatkojen osuus on suurin pitkillä yli 50 kilometrin työmatkoilla. Esimerkiksi 50 kilometrin työmatkaa autolla kulkevalle hinnan nousu tarkoittaa työmatkojen keskimääräisten polttoainekustannusten kasvua 40–50 eurolla kuukaudessa.

Työmatkoista lähes kaksi kolmasosaa tehdään henkilöautolla ja keskimääräinen autolla tehdyn työmatkan pituus on noin 19 kilometriä. Hallituksen esitys työmatkakulujen vähennyksen tason nostamisesta omaa autoa työmatkoihin käyttävillä ja työmatkakulujen enimmäistason nostamisesta on perusteltu muutos, joka osaltaan kompensoi ennakoimattomasti kasvaneiden työmatkakustannusten vaikutuksia polttoainekustannuksiin. Enimmäismäärän nosto kohdistuu vain pieneen osaan palkansaajista, mutta ylärajan noston merkitys näille palkansaajille on suuri. Omalla autolla työmatkaa kulkevilla 5 snt/km suuruisen korvaustason noston merkitys on huomattava.

Lain ehdotettu tulevan voimaan 1.7.2022 ja laki olisi voimassa vuoden 2022 loppuun. Hallituksen esityksen mukaan korotettuja arvoja sovellettaisiin vuoden 2022 verotuksessa. Polttoaineiden hintatason on ennakoitu jäävän poikkeavan korkealle pitkäksi aikaa, sillä energian maailmanmarkkinatilanne on muuttunut pysyvästi Venäjän hyökkäyssodan alettua Ukrainassa. On todennäköistä, että nestemäisten polttoaineiden hinnat eivät laske ennen sotatilannetta vallinneelle tasolle ensi vuoden aikana, vaan jäävät pysyvästi ennen koronapandemiaa vallinnutta tasoa korkeammaksi. Hallitus valmistelee nopeana toimenpiteenä jakeluvelvoitteen väliaikaista alentamista, jonka on arvioitu

alentavan polttonesteiden pumppuhintoja noin 12 sentillä litralta vuosina 2022–2023. Muutos ei yksinomaan kompensoi viimeaikaisia polttonesteiden hintamuutoksia. Lisäksi on huomattava, että jakeluvelvoite tullaan todennäköisesti nostamaan vuoden 2024 alussa, jotta vuosien 2022–2023 ajaksi alennetun velvoitteen päästövaikutukset voitaisiin kuroa kiinni. Onkin todennäköistä, että polttoainekustannukset eivät merkittävästi alene vuonna 2024. Kilometrikohtaisen vähennyksen taso on ollut pitkään vakiintuneesti 25 senttiä kilometrille, eikä tasoa ole sidottu polttonesteen hintavaihteluihin. Nyt esitetty 5 sentin korotus kilometrikohtaiseen korvaustasoon olisi perusteltua tehdä pysyvänä muutoksena tuloverolakiin, jolloin vähennyksen taso vastaisi paremmin polttoaineiden ennakoitua hintakehitystä.

On huomattava, että suurin osa henkilöautoa työmatkoillaan käyttävistä ei nykyisin voi vähentää kulujaan oman auton käytön mukaisesti, sillä kulut on mahdollista vähentää halvimman kulkutavan mukaisesti. Vähennys kohdentuu epäsuhtaisesti, sillä vaikka joukkoliikenneyhteys olisi käytettävissä, sen matka-aika voi olla moninkertainen henkilöautoon verrattuna tai autolle on työpäivän aikana tarvetta työasiointimatkoilla, jolloin oman auton käyttö työmatkoilla on käytännön syistä välttämätöntä. Varsinkin joukkoliikenteen heikon palvelutason alueilla rajaukset oman auton käytön oikeutukselle matkakuluvähennyksiä laskettaessa ovat vaikeatulkintaisia ja vaihtelevia – samalla alueella asuvilla palkansaajilla voi olla tilanne, jossa osalla palkansaajista työmatkakulut hyväksytään oman auton käytön mukaan, mutta osalla joukkoliikenteen kustannusten mukaan. Matkakuluvähennysoikeutta oman auton käytön perusteella ei tulisi sitoa nykyisen tuloverolain edellyttämällä tavalla joukkoliikenteen tarjontaan. Esitämmekin, että matkakuluvähennystä koskeva lainsäädäntö uudistettaisiin Ruotsissa viime vuosina valmistellun työmatkakuluvähennyksen tapaisesti siten, että korvauksen määrä riippuisi yksinomaan työmatkan pituudesta eikä vähennystasossa tulkittaisi joukkoliikenteen palvelutasoa nykyisen lainsäädännön tapaisesti. Muutos yksinkertaistaisi huomattavasti matkakuluvähennysten käsittelyä ja korjaisi epäoikeudenmukaisen tilanteen, jossa edellytykset vähentää kulut oman auton käytön kustannusten mukaisesti ovat vaikeatulkintaisia ja osin subjektiivisia. Kilometrikohtaisessa korvaustasossa tulisi ottaa huomioon autoilun kustannukset, sillä suurin osa työmatkoista kuljetaan henkilöautolla.

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto