

TALOUSARVIOALOITE 129/2009 vp

Työmatkakulujen verovähennysten laajentaminen

Eduskunnalle

Hallitusohjelmassa on kirjattu tavoitteeksi selvittää mahdollisuudet työmatkakulujen verovähennysjärjestelmän yksinkertaistamiseksi. Elinkeinoelämän tulevaisuuden haasteita tulee olemaan erityisesti ammattitaitoisen työvoiman saatavuus suurien ikäluokkien poistuessa vähitellen työmarkkinoilta. Haasteita työvoiman saatavuuteen parhaillaan aiheuttaa myös se, etteivät elinkeinoelämän ja yhteiskunnan työvoimatarpeet sekä koulutusmäärät kohtaa. Erilaisista ammattiin valmistavista oppilaitoksista ja korkeakouluista valmistuu joko liian vähän tai liian paljon uusia työntekijöitä yritysten ja julkisten organisaatioiden tarpeisiin. Opetusministeriön johdolla on menossa useita toimenpiteitä koulutuksen ja yritysten sekä yhteiskunnan työvoimatarpeiden kohtaannon parantamiseksi. Lisäksi, jotta työvoiman saatavuutta voitaisiin parantaa ja työvoiman joustavaa liikkumista edistää, työmatkakulujen vähennysjärjestelmää on yksinkertaistettava sekä myös oman auton käytön mahdollisuutta helpotettava.

Työssäkäyntialueet ovat yhä laajempia, ja useat ammatit asettavat isoja haasteita ajankäytölle. Suurten ikäluokkien ikääntyessä ja työvoimapulan kasvaessa työssäkäyntialueet laajenevat entisestään. Matkakuluvähennysten tulee vastata todellisia välttämättömiä matkakuluja, ja niiden tulee taata kansalaisten tasapuolinen sekä oikeudenmukainen verotuskohtelu. Lain tulisi mahdollistaa oman auton käyttö kodin ja työpaikan välisessä työmatkaliikenteessä silloin, kun omaa autoa tarvitaan myös työpisteestä toiseen siirryttä-

essä ja kun oman auton käyttö selkeästi kohtuullistaa työmatkaan käytettyä aikaa. Nykyinen työmatkakulujen vähennysjärjestelmä on epätasallinen, aiheuttaa tarpeetonta byrokratiaa eikä kohtele kansalaisia tasapuolisesti. Työmatkalaiset joutuvat käyttämään paljonkin aikaa työmatkakulujen vähennysasioiden selvittämiseen veroilmoituksessaan. Kansalaisten tasavertainen kohtelu ei ole edes mahdollista tällä hetkellä. Tämä johtuu verovirastojen paljonkin toisistaan poikkeavista työmatkavähennyksiin liittyvistä lain tulkintoista.

Joissain kunnissa halutaan muun muassa pitää huolta hyvin koulutettujen ja hyvin palkattujen ihmisten säilymisestä kunnan asukkaina. Heille saatetaan hyväksyä oman auton käyttö lyhyemmin perustein kuin joillekin toisille toisella paikkakunnalla. Lisäksi eräät työnantajat suovat työntekijöilleen mahdollisuuden pitää näennäistä työpaikkaa kotikunnassaan tai lähellä sitä todellisen työpisteen ollessa kuitenkin etäämpänä toisella paikkakunnalla. Näiden usein toistuvien matkojen kulut voidaan sitten veloittaa työnantajalta kilometrikorvauksina. Monet verovelvolliset kuitenkin saavat vähentää työmatkansa vain seutulipun tai muun vastaavan kuukausilipun hinnan mukaan, vaikka oma auto on eräs tärkeimpiä työvälineitä tai oman auton käyttö työpaikalle kuljettaessa on ainoa kohtuullinen vaihtoehto nykyisten työajan vaihteluiden ja vaadittujen joustojen takia. Jotta työmatkakulujen vähentämisoikeus kohtelisi kansalaisia tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti kaikkialla Suomes-

sa, matkakuluvähennysten tulisi vastata todellisia matkakuluja tarkoituksenmukaisimman ja joustavimman kulkutavan mukaisesti. Nykyajan kovenevan työtahdin ja työelämän kasvavien haasteiden vuoksi työmatkojen joustavuutta ei voi vähätellä — työntekijöillä tulee olla mahdollisuus viettää aikaa myös perheensä ja läheistensä kanssa. Työmatkoihin ei saa kulua aikaa kohtuuttomasti.

Haja-asutusalueiden linja-autovuoroja on jouduttu viime vuosina lakkauttamaan linjojen kannattamattomuuden vuoksi. Näin ollen maaseudulla asuvien mahdollisuudet käyttää joukkoliikennettä ovat eri puolilla Suomea heikentyneet merkittävästi, ja haja-asutusalueiden asukkaat ovat vielä aiempaakin riippuvaisempia oman auton käytöstä. Ns. kimppakyytien käyttämistä tulisi verotus- ja muunlaisin tukitoimenpitein lisätä. Nykyisellään suurin osa haja-asutusalueilta kaupunki- ja muihin keskuksiin työhön kulkevista ajaa yksin tai korkeintaan kaksi henkilöä samassa autossa. Energian kulutuksen vähentämiseksi, ruuhkien välttämiseksi ja ilmastomuutoksen hillitsemiseksi olisi tarkoituksenmukaista kannustaa kimppakyytien käyttämiseen.

Monet ovat jopa joutuneet luopumaan työpai-kastaan, koska työssäkäynnin kustannukset ovat nousseet liian korkeiksi suhteessa saatuun palkkaan: he ovat asuneet huonojen liikenneyhteyksien takana, mutta eivät kuitenkaan ole saaneet vähentää oman auton käyttöä verotuksessa. Monen kohdalla tilanne on ollut sellainen, että työmatka on pakosta pitkä, kun asuinpaikan läheltä ei löydy koulutusta vastaavaa työtä. Moni heistä on valittanut eri oikeusasteisiin saadakseen korjausta tilanteeseen. Useissa tapauksissa päätös on ollut kielteinen. Päätöksissä on hyvistä selvityksistä huolimatta kyseenalaistettu työn luonne ja joustavuuden tarve työtehtävien hoitamisessa. Josain päätöksessä on evätty oman auton käyttö vedoten siihen, ettei avioparilla ole yhteisiä lapsia ja näin ollen heillä ei olisi perusteluja oman auton käytölle. Kaikki nämä tietooni tulleet tapaukset kertovat kansalaisten epäoikeudenmukaisesta ja epäjohtonmukaisesta kohtelusta. Hallitusohjelman mukaisesti tulee ihmisiä kannustaa työntekoon ja yrittämiseen, ja näihin heille on

luotava edellytykset myös siltä osin, että työmatkat pystytään hoitamaan järkevästi ja kohtuullisin kustannuksin.

Tuloverolain 93 § määrittelee vähennyskel-poisiksi ansiotulon hankkimisesta johtuneiksi menoiksi matkakustannukset asunnon ja työpaikan välillä. Kyseisellä lainkohdalla on ainoastaan yksi vakiintunut tulkintatapa, jota tukee muun muassa korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisu vuodelta 1979. Lainkohdan tulkinnan mukaan matkakustannukset voidaan vähentää ainoastaan julkisten kulkuneuvojen maksujen suuruisina. Ainoastaan siinä tapauksessa, että Verohallituksen erikseen antamissa ohjeissa mainitut julkisten kulkuneuvojen odotusajat ylittyvät, oman auton käytön voi verotuksessa vähentää. Korkeimman hallinto-oikeuden vuonna 1979 antama ratkaisu (KHO:1979-B-II-561) on ennakkotapaus, jota on käytetty tulkintamallina. Sen mukaan oman auton tarvitseminen työpisteestä toiseen liikuttaessa ei ole peruste vähentää oman auton käyttöä asunnon ja työpaikan välillä. Kyseinen ratkaisu ei ollut edes yksimielinen, vaan syntyi tiukan äänestyksen (3—2) jälkeen kahden tuomarin vastustaessa tulkintaa. Yli kaksikymmentä vuotta vanhan, äänestyksen jälkeen syntyneen ratkaisun käyttäminen ennakkotapauksena vaatii muutosta tuloverolain 93 §:ään, jotta se vastaisi todellista tilannetta. Nyky-yhteiskunnassa työssäkäynti on hyvin erilaista kuin tuohon aikaan, ja elinkeinoelämän ja yhteiskunnan toiminta edellyttävätkin laajempia työssäkäyntialueita ja työvoiman parempaa liikkuvuutta.

Tuloverolain 93 §:ää tulisi muuttaa siten, että se mahdollistaisi laajemmalti matkakuluvähennyksen oman auton käytöstä. Matkakuluvähennys tulisi myöntää henkilöille, jotka voivat osoittaa tarvitsevansa omaa autoa työtehtäviensä asianmukaiseen suorittamiseen, sekä niille verovelvollisille, joille oman auton käyttö selvästi kohtuullistaa työmatkoihin käytettävää aikaa. Työmatkakulujen verovähennykseen liittyen palautetta kansalaisilta tulee useita kertoja kuukaudessa. Palautteissa kerrotaan erilaisista matkakuluvähennysoikeuteen liittyvistä epäjohtonmukaisuuksista ja -oikeudenmukaisuuksista. Tuloverolain tulisi myös ehdottomasti varmistaa kan-

salaisten oikeudenmukainen ja tasapuolinen kohtelu riippumatta siitä, minkä veropiirin alueella kukin asuu.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

*että eduskunta vähentää valtion vuoden 2010 talousarvion momentilta 11.01.01 2 000 000 euroa ansio- ja pääomatuloveron arvioidusta tuotosta työmatkaku-
luvähennysten kasvaessa.*

Helsingissä 25 päivänä syyskuuta 2009

Pertti Hemmilä /kok