

Kilometerersättningar – en del av den gråa ekonomin?

Karin Holmström

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi 2009
Identifikationsnummer:	3959
Författare:	Karin Holmström
Arbetets namn:	Kilometerersättningar – en del av den gråa ekonomin?
Handledare (Arcada):	Maj-Britt Granström
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Kilometerersättningar för arbetsresor är något som utnyttjas av många. Missbruk kan förekomma, en del av lönen kan betalas som kilometerersättning för att undvika skatter och avgifter. En annan del av problemet är att många använder egen bil till arbetsresor trots att det inte är nödvändigt utan de bra skulle kunna utnyttja kollektivtrafiken. För regeringen är problemet det att de vill minska på kostnaderna. Arbetet tar upp två förslag till förändring, sänkta kilometerersättningar och beskattningsbara kilometerersättningar. Centralt för arbetet är att exemplifiera hur förändringarna skulle påverka arbetsgivare, arbetstagare och staten i jämförelse med nuvarande kilometerersättningar. Denna studie kommer att utföras som en utredning av konsekvenserna för de två olika alternativen till förändring av kilometerersättningarna med hjälp av exempel. Materialet är i huvudsak hämtat från Skatteförvaltningen. I dagens läge kan man se att det är dags för en förändring av kilometerersättningen. Det finns ändå inte ett alternativ som entydigt är bäst för alla parter.</p>	
Nyckelord:	Resekostnadsersättning, kilometerersättning, grå ekonomi, arbetstagare, arbetsgivare, stat
Sidantal:	28
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration 2009
Identification number:	3959
Author:	Karin Holmström
Title:	Kilometer allowances – a part of the grey economy?
Supervisor (Arcada):	Maj-Britt Granström
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>Kilometer allowance is something that is used by many. Abuse can occur, a part of the salary is paid as kilometer allowances to avoid taxes. Another part of the problem is that many people use their own car for business travel although it is not necessary, they could use public transportation instead. The problem for the government is that they want to reduce costs. The thesis makes two proposals for change, reduced kilometer allowances and taxable kilometer allowances. Central to the thesis is to exemplify how the changes would affect employers, employees and the state in comparison to the current kilometer allowances. This study will be carried out as an investigation of the impact of the two options to change kilometer allowances. The material is mainly taken from the Tax Administration. Today one can see that it is time for a change. Although there is not an option that clearly is best for all parties.</p>	
Keywords:	Allowance for travel expenses, kilometer allowance, grey economy, employee, employer, state
Number of pages:	28
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

INNEHÅLL

1. INLEDNING	6
1.1 Problemområde	8
1.2 Syfte	9
1.3 Metod.....	10
2 RESEKOSTNADERSÄTTNINGAR	10
2.1 Arbetsresa	10
2.2 Kostnadsersättningar	11
2.2.1 <i>Kilometerersättningar</i>	12
2.3 Staten	13
2.4 Arbetstagare	13
2.5 Arbetsgivare	14
3 RESEKOSTNADSAVDRAG	15
3.1 Staten	15
3.2 Arbetstagare	16
3.3 Arbetsgivare	16
4 SÄNKTA KILOMETERERSÄTTNINGAR	16
5 MODELLER	18
5.1 Områdesspecifika ersättningsbelopp	18
5.1.1 <i>Staten</i>	20
5.1.2 <i>Arbetstagare</i>	20
5.1.3 <i>Arbetsgivare</i>	21
5.2 Beskattningsbara kilometerersättningar	21
5.2.1 <i>Staten</i>	22
5.2.2 <i>Arbetstagare</i>	23
5.2.3 <i>Arbetsgivare</i>	23
5.3 Slutsatser.....	23
6 AVSLUTNING	24
Källor	26

Tabeller

Tabell 1. Granskningar av grå ekonomi (Grå ekonomi – övervakningsstatistik 2012)....	7
Tabell 2. Maximibeloppen för skattefria resekostnadsersättningar för arbetsresa med fordon som arbetstagaren äger eller innehar (Skatteförvaltningen 3 2011).	12
Tabell 3. Områdesspecifika ersättningsbelopp.	20
Tabell 4. Beskattningsbara kilometerersättningar.	22
Tabell 5. Konsekvenser av förändring av kilometerersättningen.	24

1. INLEDNING

I lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi (1207/2010) avses med grå ekonomi sådan verksamhet inom en organisation där vissa lagstadgade skyldigheter försummas i syfte att undvika skatter, lagstadgade pensionsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- eller arbetslöshetsförsäkringsavgifter eller avgifter som tullen tar ut eller i syfte att få ogrundade återbetalningar. Grå ekonomi har i denna lag avsiktligt definierats att gälla grå ekonomi i anslutning till företagsverksamhet, trots att grå ekonomi populariserat uppfattas som ett vidare fenomen inklusive exempelvis en fysisk persons åtgärder för att undvika skatter. (Skatteförvaltningen 6 2011)

Effektiv bekämpning av ekonomisk brottslighet och grå ekonomi är möjlig bara genom samarbete mellan myndigheterna och näringslivet. Bekämpning av ekonomisk brottslighet och den grå ekonomin är ett av spetsprojekten för statsminister Jyrki Katainens regering. (Inrikesministeriet 2012)

Regeringen godkände det sjätte programmet för bekämpning av ekonomisk brottslighet och grå ekonomi i januari 2012. Ledningsgruppen för bekämpning av ekonomisk brottslighet, som är sammansatt av företrädare för olika ministerier och ämbetsverk, ansvarar för att främja och följa upp genomförandet av programmet. Ordförande för ledningsgruppen är avdelningschef Kauko Aaltomaa. (Inrikesministeriet 2012)

Årligen genomförs 700-800 s.k. skattegranskningar av grå ekonomi. Granskningarna har avslöjat dolda inkomster, svarta löner och kvittohandel. (Grå ekonomi – övervakningsstatistik 2012)

Tabell 1. Granskningar av grå ekonomi (Grå ekonomi – övervakningsstatistik 2012).

GRANSKNINGAR AV GRÅ EKONOMI	2008	2009	2010	2011	2012
Granskade grå företag	821	802	719	732	725
Avslöjad grå ekonomi miljoner euro					
• Svarta löner	56	51	47	42	48
• Oregistrerad försäljning	49	52	51	65	55
• Dolda dividender till bolagen	5	11	13	14	7
• Dolda dividender till delägarna	24	37	32	29	28
Debiteringsförslag skatt miljoner euro					
• Förskottsinnehållning	21	19	17	13	17
• Mervärdesskatt	22	20	24	15	14
• Direkta skatter	24	30	29	29	26
Verifikat med felaktigt innehåll					
• Antalet verifikat	5.260	6.522	3.687	7.002	5.902
• Verifikatvärde miljoner euro	44	38	64	50	40

Den grå ekonomin inom byggbranschen förorsakar samhället betydande förluster i uteblivna skatter och andra avgifter. Inom byggbranschen har den grå ekonomin internationaliserats under de senaste åren och samtidigt blivit mer omfattande. Handel med kvitton, momsbedrägerier, försummelse av den utredningsskyldighet som följer med beställaransvarslagen är typiska företeelser. Den stora mängden underentreprenader utgör en utmaning inom byggbranschen. Skatteförvaltningen bekämpar den grå ekonomin i byggbranschen på flera sätt. 1.4.2011 infördes den omvända momsskyldigheten i byggbranschen. Syftet är att förebygga kringgående av skatt i underentreprenadkedjor. En av de senaste åtgärderna är införandet av skattenummer. Varje person som arbetar på en byggarbetsplats ska ha ett fotoförsett personkort där det fr.o.m. 1.3.2013 också ska finnas ett skattenummer. Skattenumret kan kontrolleras i skattenummerregistret. (Skatteförvaltningen 7 2012)

Enligt Byggnadsförbundet har det obligatoriska skattenumret hjälpt till att minska på den grå ekonomin. Nästa år blir skattenumret obligatoriskt även på byggplatser för

egna hemshus där svartjobb ofta förekommer. Inom Byggnadsförbundet är man nöjda med resultaten av skattenumret. Med hjälp av skattenumret har Byggnadsförbundet fått reda på att det i den finska byggbranschen arbetar cirka två gånger så många utlänningar som förbundet uppskattade ifjol. Skatteförvaltningens överinspektör Sari Wulff säger att 53000 utländska byggarbetare har ansökt om ett skattenummer. I höstas uppskattades det arbeta cirka 25000 utländska byggarbetare i vårt land. (Mäkelä 2013)

I kampen mot den gråa ekonomin vill regeringen införa skattenumret också i andra branscher. Det kan komma att röra sig om restauranger, nattklubbar, logistik- och transportföretag, skeppsbygge och fastighetsskötsel. (Lamppu 2013)

Uppgifter från Skatteförvaltningen har visat att hela 60 procent av alla frisörsalonger säljer tjänster svart. Sedan årsskiftet har frisörerna haft möjlighet att ansöka om ett pålitlighetscertifikat för att bevisa att de sköter sina affärer rätt. (Filén 2013)

Den gråa ekonomin omfattar många olika branscher och delar. I det här arbetet kommer jag att titta på den lilla delen om kilometerersättningar.

Kilometerersättningar för arbetsresor är något som utnyttjas av många. Missbruk kan förekomma, en del av lönen kan betalas som kilometerersättning. Nu anser trafikminister Mera Kyllönen att det här är en del av den gråa ekonomin i vissa branscher och vill minska på möjligheten att kunna utnyttja kilometerersättningarna. (Kangaspunta 2012)

En arbetsresa är en tillfällig resa som arbetstagaren gör till ett särskilt arbetsställe för att utföra arbetsuppgifter där på arbetsgivarens uppdrag. För arbetsresor betalar arbetsgivaren skattefria ersättningar. För resor med kollektivtrafik ersätts biljettpriset och för resor med egen bil fås en kilometerersättning för körda kilometer. En resa mellan arbetstagarens bostad och den egentliga arbetsplatsen anses inte som arbetsresa. För dessa resor får arbetstagaren istället dra av kostnaderna i beskattningen.

1.1 Problemområde

Problemet med kilometerersättningar är enligt trafikminister Merja Kyllönen det att många använder egen bil i sina arbetsresor fastän de egentligen inte skulle behöva det och på så vis lyfter kilometerersättningar. (Kangaspunta 2012) Hon vill ta upp det här när regeringen ska göra inbesparingar. Hon vill att man ska använda sig mera av kollektivtrafiken i sina arbetsresor. Kyllönen anser att man borde ändra

kilometerersättningarnas belopp beroende på område. I de områden där kollektivtrafiken fungerar bra skulle kilometerersättningarnas belopp vara lägre. Intresset för att ändra på kilometerersättningarna väcktes då det uppdagades att i vissa branscher lyfts t.o.m. 30 % av lönen som kilometerersättning. Kyllönen påminner att då betalas varken skatt eller andra sociala avgifter. (Leinonen 2012)

Problemet är att många lyfter en del av sin lön som kilometerersättning. (Kangaspunta 2012) En annan del av problemet är att många använder egen bil till arbetsresor trots att det inte är nödvändigt utan de bra skulle kunna utnyttja kollektivtrafiken. (YLE Helsinki 1 2012) För regeringen är problemet det att de vill minska på kostnaderna.

1.2 Syfte

Det här arbetet kommer att föra fram ett förslag där kilometerersättningarna görs till beskattningsbar inkomst. Förslaget kan leda till att man kan få bukt med åtminstone en del av de onödiga kilometerersättningarna om det inte längre lönar sig att lyfta en del av lönen som kilometerersättning. Följderna skulle då bli att staten får in mera skatteinkomster. Den 18.2.2012 kom miljöministern Ville Niinistö med ett liknande förslag. (Somppi 2012) Arbetet kommer att presentera två alternativa lösningar, Kyllönens förslag om sänkta kilometerersättningar och förslaget om att göra kilometerersättningarna beskattningsbara. Dessa två förslag ska jämföras för att se hur det ekonomiskt påverkar dels arbetsgivaren, arbetstagaren och staten.

Centralt för arbetet är att exemplifiera dels hur en sänkning av kilometerersättningarna och dels hur beskattning av kilometerersättningarna skulle påverka arbetsgivare, arbetstagare och staten i jämförelse med nuvarande kilometerersättningar. Studien avgränsas till att gälla området söderut från Jyväskylä enligt trafikminister Kyllönens förslag.

Arbetet ska belysa följande frågor. Vilka konsekvenser får en sänkning av kilometerersättningarna för arbetsgivare, arbetstagare och staten? Vilka konsekvenser får införd beskattning av kilometerersättningarna för arbetsgivare, arbetstagare och staten? Hur påverkar de olika alternativen ekonomiskt arbetsgivaren, arbetstagaren och staten? Vilket alternativ skulle vara bättre med tanke på regeringens inbesparingar?

1.3 Metod

Denna studie kommer att utföras som en utredning av konsekvenserna för de två olika alternativen till förändring av kilometerersättningarna. En utredning sammanställer tidigare känd kunskap. En utredning avser att lösa bestämda problem eller förändra en viss situation. (Eriksson & Wiedersheim-Paul 2006 s.22-23)

Jag kommer att göra upp exempel där en arbetsgivare betalar ut kilometerersättning och en arbetstagare lyfter kilometerersättning och sedan jämföra vad respektive förändring skulle innebära för arbetsgivaren, arbetstagaren och staten. Arbetets mål är att klargöra vilka ekonomiska följder de olika förändringarna skulle ha för alla parter, att lyfta fram för- och nackdelar för alla inblandade.

Materialet är i huvudsak hämtat från Skatteförvaltningen eftersom det är Skatteförvaltningen som bestämmer om resekostnadsersättningarnas belopp m.m. En stor del av materialet består också av tidningsartiklar där förslaget om en förändring av kilometerersättningarna tas upp.

2 RESEKOSTNADSERSÄTTNINGAR

2.1 Arbetsresa

En arbetsresa är en tillfällig resa som arbetstagaren gör till ett särskilt arbetsställe för att utföra arbetsuppgifter där. Ett särskilt arbetsställe är en plats där man tillfälligt utför uppgifter som hör till arbetet. (Skatteförvaltningen 2 2011) Om arbetstagaren p.g.a. arbetets art inte har någon egentlig arbetsplats anses resa från bostaden till ett särskilt arbetsställe också som arbetsresa. En resa mellan arbetstagarens bostad och den egentliga arbetsplatsen anses inte som arbetsresa. Inte heller veckosluts- eller andra motsvarande resor mellan bostaden och det särskilda arbetsstället som gjorts under arbetskommendering. Det egentliga arbetsstället är platsen där arbetstagaren arbetar stadigvarande. Om arbetstagaren p.g.a. arbetets rörlighet inte har någon sådan plats där han stadigvarande arbetar anses platsen där han avhämtar arbetsorder, förvarar arbetsplagg, redskap och material som han använder i arbetet, eller annan motsvarande plats som den egentliga arbetsplatsen. En resa till arbetsstället räknas också som

arbetsresa

då:

1. Arbetsstället finns på en annan plats än den egna arbetsgivarens driftställe eller på ett driftställe för ett samfund som hör till samma intressesfär som arbetsgivaren i fråga.
2. Arbetet är tillfälligt på ett sätt som anses i 72a § i ISKL
3. Arbetsstället ligger på över 100 kilometers avstånd från arbetstagarens bostad
4. Arbetstagaren har p.g.a. resan till arbetsstället varit tvungen att övernatta i tillfällig inkvartering p.g.a. arbetsställets belägenhet. (Skatteförvaltningen 3 2011)

2.2 Kostnadsersättningar

Arbetstagaren kan få en skattefri ersättning för kostnaderna för en arbetsresa. Grunden till ersättningen kan antingen vara verkliga utgifter eller Skatteförvaltningens årliga beslut om ersättning av resekostnader. Arbetstagaren ska göra upp en reseräkning för arbetsresan. Till reseräkningen ska de kvitton som hör till arbetsresan bifogas. Arbetsgivaren kan mot kvitton ersätta de resekostnader (t.ex. flyg- och tågbiljetter) och logikostnader (hotellavgifter) som arbetsresan gett upphov till. En arbetsresa kan också ge upphov till kostnader som inte kan utredas med hjälp av kvitton eller verifikat. Sådana kostnader är bl.a. resekostnader som uppstår då man reser med egen bil. Gör du en arbetsresa med egen bil ska arbetsgivaren betala en skattefri kilometerersättning för användning av egen bil. Ersättningsbeloppet fastställs i Skatteförvaltningens årliga beslut. Ersättningsbeloppet varierar beroende på om det är fråga om en egen bil, tjänstebil eller om andra personer transporteras i samma bil. (Skatteförvaltningen 1 2011)

Dagtraktamente är en måttlig ersättning för de öknings av måltids- och andra levnadskostnader som arbetsresan förorsakar arbetstagaren. Till dagtraktamente räknas inte kostnader för resande eller logi. Beroende på arbetsresans varaktighet är maximibeloppen för dagtraktamente 16€ för partiellt dagtraktamente eller 36€ för heldagtraktamente. Maximibeloppen för dagtraktamente för arbetsresa utomlands varierar beroende på vilket land eller område du befinner dig i. (Skatteförvaltningen 3 2011)

2.2.1 Kilometerersättningar

Tabell 2. Maximibeloppen för skattefria resekostnadsersättningar för arbetsresa med fordon som arbetstagaren äger eller innehar (Skatteförvaltningen 3 2011).

Fordon	Ersättningens maximibelopp
bil	45 cent per kilometer, som höjs med - 7 cent per kilometer för transport av släpvagn kopplad till bilen - 11 cent per kilometer, när arbetets utförande förutsätter transporterande av en till bilen kopplad husvagn -21 cent per kilometer, när arbetets utförande förutsätter transporterande av en till bilen kopplad raststuga eller motsvarande tung last - 3 cent per kilometer för transport i bilen av sådana maskiner eller andra föremål, vilka väger över 80 kilo eller är skrymmande - 3 cent per kilometer, om löntagaren till följd av åligganden i arbetet transporterar hund i bilen - 9 cent per kilometer, när arbetets utförande förutsätter bilfärder längs skogsbilvägar eller på andra för annan trafik avstängda vägbyggnadsarbetsplatser, för frågavarande kilometrars del
motorbåt, högst 50 hk	78 cent per kilometer
motorbåt, över 50 hk	114 cent per kilometer
snöskoter	108 cent per kilometer
terränghjuling	102 cent per kilometer
motorcykel	34 cent per kilometer
moped	18 cent per kilometer
annat fordon	10 cent per kilometer

Om det i fordon som arbetstagaren äger eller innehar reser även andra personer från samma arbetsplats höjs ersättningarnas maximibelopp med 3 cent per kilometer för varje medföljande person. Om arbetstagaren har bilförmån och använder sådan bil för

arbetsresa och själv betalar bränslekostnaderna för resan är maximibeloppet för ersättning 12 cent per kilometer. (Skatteförvaltningen 3 2011)

2.3 Staten

I Inkomstskattelagen står det vad som räknas som inkomst och som således ska beskattas. Resekostnadsersättningar räknas inte som inkomst och det betyder att staten inte får skatteinkomster för ersättningarna. I och med att resekostnadsersättningar är skattefria så mister staten en inkomst, skulle ersättningarna vara beskattningsbara så skulle staten få in skatt för dem och öka sina inkomster. (Inkomstskattelag) I och med att det idag betalas så pass mycket resekostnadsersättningar så har regeringen börjat fundera på hur man kan ändra på ersättningarna. Ett förslag är att göra dem beskattningsbara. (Somppi 2012) I nuläget får inte staten beskatta resekostnadsersättningar enligt Inkomstskattelagen 71 §. För att kunna göra resekostnadsersättningar till en beskattningsbar inkomst krävs en lagändring.

2.4 Arbetstagare

Resekostnadsersättningar är enligt Inkomstskattelagen ingen inkomst och är således skattefria. Det innebär för arbetstagaren att hon inte behöver betala skatt och pensions- samt arbetslöshetsavgift på den del av inkomsten som består av dessa ersättningar. Resekostnadsersättningar är en ersättning till arbetstagaren för en kostnad som har uppstått i och med en arbetsresa. Det betyder att arbetstagaren redan har lagt ut samma summa pengar som hon sedan får tillbaka av arbetsgivaren skattefritt. Om arbetstagaren lyfter en del av lönen som resekostnadsersättningar utan grund för det, så som Kyllönen menar att en del gör (se sidan 15), så vinner arbetstagaren ekonomiskt på det. (Kangaspunta 2012) Det betyder också att arbetstagaren inte betalar pension för det som hon lyfter som resekostnadsersättning och det gör att hon i det långa loppet förlorar på att lyfta en del av lönen som resekostnadsersättning istället för beskattningsbar inkomst. Skulle ersättningarna vara beskattningsbara skulle arbetstagaren betala mera skatt och få en mindre nettoinkomst, men också betala pension som hon senare har nytta av. (Inkomstskattelag)

Förutom förskotts innehållning betalar arbetstagaren arbetspensionsförsäkring samt arbetslöshetsförsäkring på sin beskattningsbara inkomst. Inom de privata branscherna försäkras arbetstagare enligt lagen om pension för arbetstagare, oavsett bransch eller anställningens längd. (Skatteförvaltningen 5 2011) Arbetstagarens andel av arbetspensionsförsäkringen är år 2012 5,15% för arbetstagare 18-53 år och 6,50% för arbetstagare fyllda 53 år. För arbetslöshetsförsäkringen är arbetstagarens andel år 2012 0,6% för arbetstagare i åldern 17-64 år. (Skatteförvaltningen 4 2011)

2.5 Arbetsgivare

För arbetsgivaren innebär resekostnadsersättningarna att hon inte behöver betala sociala avgifter. Skulle ersättningarna räknas som beskattningsbar inkomst så skulle arbetsgivaren måsta betala bl.a. pensionsavgift för dem lika som för lön. Resekostnadsersättningar är ekonomiskt mer fördelaktigt än lön för arbetsgivaren. (Inkomstskattelag)

Det är arbetsgivarens skyldighet att ordna pensionsskydd för arbetstagarna genom att teckna en arbetspensionsförsäkring. Arbetsgivaren ska försäkra de arbetstagare i åldern 18-67 år vars månadsinkomst överskrider den nedre gränsen för försäkringsskyldighet. Arbetspensionsförsäkringspremien är 23,3% år 2012. Av den betalar arbetstagaren den största delen, nämligen $23,3\% - 5,15\% = 18,15\%$ för en arbetstagare i åldern 18-53 år.

Arbetsgivaren ska för sina anställdas räkning teckna en obligatorisk försäkring i händelse av olycksfall och yrkessjukdomar om antalet arbetsdagar per år är mera än tolv. Varje försäkringsbolag fastställer sina egna premier och de varierar beroende på den lön som arbetsgivaren betalar samt den risk för olycksfall och yrkessjukdomar som förknippas med branschen. Arbetslöshetsförsäkringen är anknuten till den obligatoriska olycksfallsförsäkringen. Om arbetsgivaren inte är skyldig att teckna en olycksfallsförsäkring så behöver han inte heller teckna en arbetslöshetsförsäkring. (Skatteförvaltningen 5 2011)

Skyldigheten att betala arbetslöshetsförsäkring gäller arbetstagare i åldern 17-64 år. Upp till ett lönebelopp om 1 936 500 euro per år är premien 0,8%. Arbetstagarens andel är 0,6% vilket betyder att kostnaden för arbetstagaren blir 0,2%. (Skatteförvaltningen 4 2011)

Arbetsgivaren kan också bli tvungen att teckna en grupplivförsäkring för sina arbetstagare om detta föreskrivs i det kollektivavtal som används. Premien för försäkringen varierar från bolag till bolag. (Skatteförvaltningen 5 2011)

3 RESEKOSTNADSAVDRAG

Resekostnadsavdrag får arbetstagaren för resor mellan bostaden och arbetsplatsen. Dessa resor är resor mellan hemmet och den egentliga arbetsplatsen. Med den egentliga arbetsplatsen avses den plats där arbetstagaren arbetar stadigvarande. Arbetstagaren har nödvändigtvis inte en stadigvarande arbetsplats på grund av till exempel arbetets rörlighet. Då anses den plats där arbetstagaren avhämtar arbetsorder eller där hon förvarar sina arbetsplagg, redskap och material eller någon annan motsvarande plats som egentlig arbetsplats.

Kostnaderna för resor mellan bostaden och arbetsplatsen får beaktas som avdrag enligt det billigaste forskaffningsmedlet oberoende av vilket forskaffningsmedel den skattskyldige i själva verket har använt för resan. Som billigaste forskaffningsmedel betraktas i allmänhet offentliga kommunikationsmedel. Självriskandelen för resekostnaderna är 600 euro om året. Avdragets maximibelopp är 7000 euro per år.

Om den skattskyldige fått personalbiljett av arbetsgivaren, får hon som resekostnader dra av endast det belopp som hon själv betalat och/eller den del av personalbiljetten som utgör beskattningsbar förmån. Personalbiljettens skattefria andel får inte dras av.

Resekostnaderna dras av enligt det billigaste forskaffningsmedlet också i de fall där arbetstagaren har fri bilförmån eller bruksförmånsbil och hon använder naturaförmånsbilen för resorna mellan bostaden och arbetsplatsen.

Om arbetsgivaren har ordnat samtransport och arbetstagaren får en skattefri samtransport för resorna mellan bostaden och arbetsplatsen, får hon inte resekostnadsavdrag för resorna. (Skatteförvaltningen 2 2011)

3.1 Staten

I likhet med resekostnadsersättningarna kan man se resekostnadsavdragen som en minskad inkomst för staten. Resekostnadsavdragen minskar arbetstagarens beskattningsbara inkomst och således också skatten till staten. (Inkomstskattelag)

3.2 Arbetstagare

Arbetstagaren har enligt lag rätt till avdrag för utgifter för inkomstens förvärvande. Till sådana utgifter räknas resor mellan hemmet och arbetsplatsen. Det betyder att arbetstagaren får dra av kostnaderna för resor mellan hemmet och arbetsplatsen från sin beskattningsbara inkomst. Arbetstagaren får en skatteminskning för de pengar hon har lagt ut för att kunna ta sig till jobbet och förvärva sin inkomst, alltså minskar skatten att betala samt de sociala avgifterna. (Inkomstskattelag)

3.3 Arbetsgivare

Resekostnadsavdrag har inga följder för arbetsgivaren eftersom det är något som arbetstagaren personligen får dra av i sin beskattning. (Inkomstskattelag)

4 SÄNKTA KILOMETERERSÄTTNINGAR

Trafikministern Merja Kyllönen tänker ta med kilometerersättningarna när regeringen utarbetar sin lista på nedskärningar (YLE Helsinki 2 2012). Hon tycker att systemet med kilometerersättningar inte är fungerande för det lönar sig att använda egen bil istället för kollektivtrafik. Kyllönen föreslår att man skulle minska beloppen för kilometerersättningar i de områden som kollektivtrafiken fungerar bra. Ett sådant område skulle enligt henne vara från Jyväskylä söderut. Kyllönen säger att vi har kommit till en punkt då det lönar sig att röra sig med egen bil istället för t.ex. med tåg eller flyg samtidigt som det diskuteras om områden har en fungerande flygtrafik och hur man skall hålla tågtrafiken fungerande. Grundfrågan enligt Kyllönen är att kilometerersättningarna borde riktas mot de människor som har bilen som ett konkret arbetsredskap. Hon hävdar att alla de 900 000 som idag får kilometerersättningar inte är i den situationen. (YLE Helsinki 1 2012)

Kyllönen säger att systemet med kilometerersättningar fungerar bra och det ska inte skrotas, men att systemet i vissa fall uppmuntrar till att röra sig med egen bil också då det inte alls är befogat. Enligt Kyllönen är det inte sunt när flera personer från samma arbetsplats åker med egna bilar från Helsingfors till Lahtis fastän järnvägen går alldeles bredvid. Eller det att man åker med egen bil t.o.m. då arbetsgivaren ordnar samskjuts.

Enligt Kyllönen är kilometerersättningarna en del av den gråa ekonomin i vissa branscher. Hon säger att man betalar en del av lönen till arbetstagarna olagligt som kilometerersättningar. Man måste komma ihåg att man inte betalar socialskyddsavgift på kilometerersättningar till skillnad från lön. Enligt Kyllönen har arbetsgivaren det huvudsakliga ansvaret att uppmuntra arbetstagarna att använda kollektiv trafik då det är möjligt. (Kangaspunta 2012)

Kyllönens förslag har fått ett förkrossande mottagande. Enligt Automobilförbundet skulle en sänkning av kilometerersättningarna inte förbättra kollektiv trafiken utan istället försämra situationen ytterligare för dem som har ett rörligt jobb. Automobilförbundets verkställande direktör Pasi Nieminen säger följande om trafikministerns förslag att skära ner på kilometerersättningarna: Det känns som om man har blandat ihop kilometerersättningarna med resekostnadsavdrag. Resekostnadsavdrag får man för resorna mellan bostaden och arbetsplatsen enligt kollektiv trafikens taxor, även om man använder egen bil. Avdraget fås endast för den del som överstiger självrisken på 600 euro. Ministerns bedömning om att kollektiv trafiken fungerar bra söder om Jyväskylä är totalt orealistisk. I verkligheten är kollektiv trafikens omfattning väldigt bristfällig även på vissa håll i huvudstadsregionen.

Automobilförbundet poängterar att man inte understöder privat bilanvändning med kilometerersättningarna utan ersätter kostnader för förflyttning som uppstår på arbetsgivarens uppdrag. Kilometerersättningen baserar sig på de verkliga kostnaderna som uppstår vid användning av bil, och grunden för det uppskattas årligen. Ersättningen räcker inte alltid ens till att kompensera de verkliga kostnaderna.

Regeringen har precis höjt alla skatter som berör bilar, alltså bilskatten på nya bilar, fordonsskatten samt skatten på bränsle som höjer de verkliga kostnaderna avsevärt. Samtidigt sänktes kilometerersättningarna baserat på den låga räntenivån, säger Nieminen. (Tekniikka&Talou 2012)

”Tanken kan begravas. Det är alldeles omöjligt att förverkliga i praktiken”, säger Finlands Näringslivs skatteexpert Virpi Pasanen om Kyllönens förslag. SAK:s skatteexpert Helena Pentti påminner om att arbetstagarna ofta transporterar verktyg vilket gör det besvärligt att åka buss eller tåg. ”Det är omöjligt att bestämma var och när kollektiv trafiken fungerar tillräckligt bra”, tillägger Vesa Korpela för Skattebetalarnas centralförbund.

Många erkänner ändå att kilometerersättningarna på dagens nivå ibland överstiger kostnaderna för bilen. Förutom bränslepriset ingår en del av bilens anskaffnings- samt service kostnader i ersättningarna. Kilometerersättningarna subventionerar på sätt och vis den arbetstagare som kör relativt mycket med en bränslesnål bil på fritiden. ”Visst är det på sätt och vis galet. Det kan vara en bra fråga ifall man borde ersätta endast de direkta kostnaderna för resan”, säger Pasanen för Finlands Näringsliv.

Enligt finansministeriets skatteavdelning är kilometerersättningarna uträknade så att de endera täcker kostnaderna eller i vissa fall lite överstiger dem. Det skulle ändå vara för invecklat att räkna ut en skild ersättningsnivå för olika bilar, säger chefen för enheten för personbeskattning Panu Pykönen. (Suominen 2011)

5 MODELLER

Detta arbete kommer med hjälp av exempel att belysa vilka följder två olika förändringar i kilometerersättningarna skulle ha för staten, arbetstagaren och arbetsgivaren. Exempelen kommer att avgränsas till att gälla ett område söderut från Jyväskylä. Beloppen för kilometerersättningar och övriga avgifter som används i exemplen är från år 2012.

Först kommer arbetet att titta på områdesspecifika ersättningsbelopp. Uträkningar görs för kilometerersättningarna idag och en sänkt kilometerersättning. En tabell över uträkningarna görs för att få en översikt och kunna jämföra. Sedan ser arbetet på hur en sänkning skulle påverka, staten, arbetstagaren och arbetsgivaren. Till följande görs uträkningar för beskattningsbara kilometerersättningar. Uträkningarna visas i en tabell. Sedan ser arbetet på hur förändringen skulle påverka de olika aktörerna. Till sist kommer några slutsatser att dras utifrån de två modellerna och uträkningarna.

5.1 Områdesspecifika ersättningsbelopp

Modellen baserar sig på trafikminister Kyllönens förslag om att sänka kilometerersättningarna i de områden där kollektivtrafiken fungerar bra. Området skulle vara från Jyväskylä och söderut. Eftersom Kyllönen inte har sagt hur mycket ersättningarna borde sänkas kommer modellen att räkna ut hur ersättningarna är idag och en ny sänkt ersättning med tanke på möjliga bränsle- och servicekostnader för bilen.

Kilometerersättningarna borde fungera lika som de resekostnadsersättningar som fås om man åker kollektivt, så att man endast får ersättning för det man har lagt ut och inte mera. Då går det inte att förtjäna på att åka med egen bil. Modellen tar upp tre olika långa resor, 100 km, 500 km och 800 km. Tre olika långa resor är valda för att kunna jämföra hur kostnaderna ändras när resans längd ökar. Bränslepriset är ett medeltal för 98E bränsle taget från www.polttoaine.net, en sida som listar bränslepriserna på olika försäljningspunkter, den 21.1.2013. Till slut kommer modellen att se hur sänkningen skulle påverka staten, arbetstagaren och arbetsgivaren.

Kilometerersättningen är 0,45€/km. För en resa på 100 km fås en kilometerersättning på 45€, för en resa på 500 km fås 225€ och för en resa på 800 km fås 360€.

Bränslepriset för 98E bränsle är á 1,70€/l. Modellen räknar med att en bil i medeltal tar 8l bränsle på 100 km. Till resan på 100 km skulle det gå åt 8l bränsle till en kostnad av 13,60€. Till resan på 500 km skulle det gå åt 40l bränsle till en kostnad av 68€ och till resan på 800 km skulle det gå åt 64l bränsle till en kostnad av 108,80€. Det här betyder att kilometerersättningen som betalas är 30 % större än bränslekostnaden för resan. Om man räknar ut en sänkt kilometerersättning enbart utifrån bränslekostnaden så skulle den vara 0,14€/km. Utifrån dessa uträkningar kommer modellen att använda en sänkt kilometerersättning på 0,20€/km. Det betyder att för en resa på 100 km fås en kilometerersättning på 20€, för en resa på 500 km en ersättning på 100€ och för en resa på 800 km en ersättning på 160€.

Tabell 3. Områdesspecifika ersättningsbelopp.

	100 km	500 km	800 km
Km-ers. idag 0,45€/km	45	225	360
Bränsleförbrukning 8l/100 km	8	40	64
Bränslekostnad 1,70€/l	13,6	68	108,8
Skillnad km-ers - bränslekostnad	31,4	157	251,2
Km-ersättning enl. bränslekostnad	0,136	0,136	0,136
Sänkt km-ers. 0,20€/km	20	100	160

5.1.1 Staten

För staten innebär en sänkning av kilometerersättningen egentligen ingenting. Om det är så som trafikminister Kyllönen säger att det lyfts kilometerersättningar istället för lön så kan en sänkning påverka. Eftersom beloppet för kilometerersättningen sänks så borde man köra över dubbelt mera kilometer för att få samma summa i ersättning. Antagligen skulle följderna bli att det börjar betalas som lön istället och då skulle staten börja få in skatt. Det här är bara spekulationer och i själva verket så har inte en sänkning av kilometerersättningarna några följder för staten.

5.1.2 Arbetstagare

För arbetstagaren skulle en sänkning av kilometerersättningarna innebära att man börjar få en mera realistisk ersättning för sina utgifter. Det skulle inte gå att tjäna på att åka med egen bil istället för att resa kollektivt. Den ersättningen som fås skulle enbart täcka utgifterna som uppstått för arbetsresan. Det skulle antagligen ses som en ekonomisk försämring då den skattefria inkomsten skulle minska. Om det dessutom är så som

Kyllönen säger att en del av lönen betalas som kilometerersättning så skulle en sänkning av ersättningarna antagligen innebära att arbetstagaren skulle få en större del av som beskattningsbar inkomst och på det viset måste betala mera skatt och få en mindre nettoinkomst.

5.1.3 Arbetsgivare

För arbetsgivaren innebär en sänkning av kilometerersättningarna det att han inte behöver betala ut lika mycket ersättningar. Arbetsgivaren är den som tjänar mest på att beloppen för kilometerersättningarna sänks. Om det däremot skulle vara så som Kyllönen säger att en del av lönen i dagens läge betalas som kilometerersättning så är situationen en annan. Då skulle en sänkning av ersättningarna antagligen innebära att arbetsgivaren skulle betala ut mera som lön istället för kilometerersättning. Då skulle arbetsgivaren också måste betala mera sociala avgifter och på så vis få mera utgifter.

5.2 Beskattningsbara kilometerersättningar

Den andra modellen bygger på att kilometerersättningarna skulle göras beskattningsbara. Modellen kommer att visa vilka förändringarna skulle vara om ersättningarna blev beskattningsbar inkomst. Modellen kommer att räkna med en slumpvis vald resa på 800 km och visa hur det är idag och hur det skulle bli. Uträkningar kommer att göras för både arbetstagare och arbetsgivare. Alla avgifter som finns med är från år 2012. Till slut kommer modellen att se hur beskattningen skulle påverka staten, arbetstagaren och arbetsgivaren.

Arbetstagaren ska först och främst betala inkomstskatt på sin inkomst. I förskottsinnehållningsprocenten ingår sjukförsäkringspremien. I modellen används en förskottsinnehållningsprocent på 20% eftersom det är en allmän förskottsinnehållningsprocent. Övrigt ska arbetstagaren betala arbetspensionsförsäkring (ArPI), 5,15% för under 53 år, 6,50% för 53 år fyllda. Arbetstagaren ska också betala arbetslöshetsförsäkring där arbetstagarens andel är 0,6%.

Arbetsgivaren ska betala arbetspensionsförsäkring (ArPI) 23,3%, vilket betyder att kostnaden för arbetsgivaren blir 18,15% (23,3% - arbetstagarens andel 5,15%). Arbetsgivaren ska också betala socialskyddsavgift som är 2,12% och

arbetslöshetsförsäkring som är 0,8%, arbetsgivarens andel blir då 0,2% (0,8% - arbetstagarens andel 0,6%). Arbetsgivaren ska också betala olycksfallsförsäkring som varierar med bransch och företag, i modellen används 1%, och grupplivförsäkring som varierar från bolag till bolag, i modellen används 0,08%. (Skatteförvaltningen 4 2011)

Tabell 4. Beskattningsbara kilometerersättningar.

Arbetstagare	
Km-ersättning 0,45€/km	360
Inkomstskatt 20 %	72
ArPI 5,15 %	18,54
Arbetslöshetsförsäkring 0,6 %	2,16
Netto inkomst	267,30
Arbetsgivare	
Km-ersättning 0,45€/km	360
ArPI 18,15 %	65,34
Arb.givarens soc.sk.avg. 2,12 %	7,63
Arbetslöshetsförsäkring 0,2 %	0,72
Olycksfallsförsäkring 1 %	3,60
Grupplivförsäkring 0,08 %	0,288
Totala utgifter	437,58

5.2.1 Staten

Modellen gör kilometerersättningarna till beskattningsbar inkomst vilket leder till att staten får in mera pengar via skatter. Eftersom staten alltid söker efter möjligheter att få in mera pengar så skulle det här vara en bra förändring av kilometerersättningarna. Det skulle inte heller finnas någon grå ekonomi längre där man betalar en del av lönen som kilometerersättning för att de är skattefria. Nu skulle lön och kilometerersättningar vara lika. För staten skulle det vara positivt med en sådan här förändring.

5.2.2 Arbetstagare

För arbetstagaren skulle en sådan här förändring innebära att hon måste betala mera skatt. Netto inkomsten minskar när kilometerersättningarna blir beskattningsbara. Man kan se i uträkningen att för en resa på 800 km förlorar arbetstagaren nästan 100€ till skatter och andra avgifter. En sådan här förändring skulle innebära att det inte längre lönar sig att få en del av lönen betald som kilometerersättning då man måste betala lika mycket skatt för det. Samtidigt skulle förändringen innebära att arbetstagaren skulle införtjäna mera pension i och med att man då också skulle betala arbetspensionsförsäkringspremie för kilometerersättningarna.

5.2.3 Arbetsgivare

För arbetsgivaren innebär beskattning av kilometerersättningarna att det uppstår mera utgifter. Arbetsgivaren behöver inte längre bara betala ut kilometerersättningen till arbetstagaren utan måste dessutom betala försäkringspremier och sociala avgifter för ersättningarna. I uträkningen kan man se att för en resa på 800 km så ökar utgifterna för arbetsgivaren med nästan 100€. Beskattning av kilometerersättningarna skulle innebära att det inte längre lönar sig för arbetsgivaren att betala en del av lönen som kilometerersättning.

5.3 Slutsatser

I dagens läge kan man se att det är dags för en förändring av kilometerersättningen. I tabellen nedan kan man se hur de två olika förändringarna som utretts påverkar de olika aktörerna. Det bästa alternativet för respektive aktör har färgen orange. Där kan man se att det inte finns ett alternativ som entydigt är bäst för alla. För arbetstagaren skulle det vara bäst att låta kilometerersättningarna vara så som de är idag. Det skulle innebära den högsta ersättningen av dessa tre och dessutom är den skattefri. För arbetsgivaren skulle de områdesspecifika ersättningsbeloppen vara det bästa alternativet. Det innebär ett mindre ersättningsbelopp och fortfarande skattefritt, alltså inga försäkringar och avgifter måste betalas. För staten skulle alternativet med beskattningsbara kilometerersättningar vara bäst då staten skulle få in mera skatteinkomster. Med tanke på att

kilometerersättningarna är en del av den gråa ekonomin så kan man också se att en förändring skulle vara på sin plats. Vilken förändring som är bäst ur den synvinkeln är svårt att säga.

Tabell 5. Konsekvenser av förändring av kilometerersättningen.

	Arbetstagare	Arbetsgivare	Staten
Km-ersättningarna idag	<ul style="list-style-type: none"> • Får en skattefri ersättning 0,45€/km • Ersätter mer än utgifterna som uppstår 	<ul style="list-style-type: none"> • Betalar ersättning 0,45€/km • Inga försäkringar och avgifter 	<ul style="list-style-type: none"> • Inga skatteinkomster
Områdesspecifika ersättningsbelopp	<ul style="list-style-type: none"> • Lägre ersättning men fortfarande skattefri • Ersätter endast utgifter 	<ul style="list-style-type: none"> • Betalar en mindre ersättning • Inga försäkringar och avgifter 	<ul style="list-style-type: none"> • Inga skatteinkomster
Beskattningsbara kilometerersättningar	<ul style="list-style-type: none"> • Betalar mera skatt – mindre nettoinkomst • Förtjänar mera pension 	<ul style="list-style-type: none"> • Mera utgifter • Samma km-ersättningsbelopp + försäkringar och avgifter 	<ul style="list-style-type: none"> • Ökade skatteinkomster

6 AVSLUTNING

Eftersom arbetet har gått över en så lång tid så är det mycket som har förändrats under tiden, bl.a. procenterna för olika försäkringar m.m. Beloppet för kilometerersättningarna är fortfarande 0,45€/km.

Bakom kilometerersättningsbeloppet ligger en uträkning där utgifterna är delade i fasta kostnader (euro/år) och rörliga kostnader (euro/km). Grunden för uträkningen är att man kör 15 000 km/år med bil, och då är de fasta kostnaderna delade på 15 000 km. Härifrån får man ett kilometerpris för de fasta kostnaderna som man lägger till de rörliga kostnaderna och får en kilometerersättning på 0,45€/km. Riksdagen har bestämt om en förändring fr.o.m. år 2014. Eftersom de fasta kostnaderna är delade på 15 000 km så har de blivit fullt ersatta då man kört 15 000 km och ska då inte ersättas på nytt. Från år 2014 sänks kilometerersättningen till att gälla endast de rörliga kostnaderna då man kört 15 000 km. (Soininvaara 2012)

Detta har varit ett intressant arbete . Tack vare exempel och uträkningar har jag fått en bättre insikt i på vilken nivå ersättningarna egentligen är. Regeringen försöker hela tiden spara in pengar genom att höja skatterna och också sänka på skattefria ersättningar. Efter detta är det lättare att förstå saken också från deras synvinkel. Det kunde ha varit intressant att ha flera olika förändringsalternativ att jämföra med.

KÄLLOR

Eriksson, Lars Torsten & Wiedersheim-Paul, Finn. 2006, *Att utreda, forska och rapportera*, 8 uppl., Malmö: Liber AB, 206 s.

Filén, Karin, YLE Huvudstadsregionen. 2013, Är din frisör pålitlig?, publicerad 30.5.2013.

Tillgänglig:

<http://svenska.yle.fi/artikel/2013/05/30/ar-din-frisor-palitleg> Hämtad 17.10.2013

Grå ekonomi – övervakningsstatistik 2012, Enheten för utredning av grå ekonomi.

Tillgänglig: [http://www.vero.fi/sv-](http://www.vero.fi/sv-FI/Skatteforvaltningen/Bekampning%20av%20den%20gra%20ekonomin/Lagesbilder%20av%20gra%20ekonomi(21580))

[FI/Skatteforvaltningen/Bekampning av den gra ekonomin/Lagesbilder av gra ekonomi\(21580\)](http://www.vero.fi/sv-FI/Skatteforvaltningen/Bekampning%20av%20den%20gra%20ekonomin/Lagesbilder%20av%20gra%20ekonomi(21580)) Hämtad 17.10.2013

Inkomstskattelag, 1535/1992

Tillgänglig: <http://finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1992/19921535#L1P1> Hämtad 8.1.2013

Inrikesministeriet, 2012, Ekonomisk brottslighet och grå ekonomi.

Tillgänglig:

http://www.intermin.fi/sv/sakerhet/brottsbekampning/ekonomisk_brottslighet_och_gra_ekonomi Hämtad 10.12.2012

Kangaspunta, Irmeli, YLE Uutiset. 2012, Kilometrikorvausjärjestelmää voidaan hienosäätää, publicerad 30.1.2012.

Tillgänglig:

http://yle.fi/uutiset/kotimaa/2012/01/quotkilometrikorvausjarjestelmaa_voidaan_hienosataaquot_3218225.html Hämtad 20.8.2012

Lamppu, Eva, YLE Nyheter. 2013, Skattenummer kan bli plikt också för servitörer, publicerad 25.9.2013.

Tillgänglig:

<http://svenska.yle.fi/artikel/2013/09/25/skattenummer-kan-bli-plikt-ocksa-servitorer> Hämtad 17.10.2013

Leinonen, Niina, Iltalehti. 2012, "Palkansaajat kärsivät", publicerad 4.2.2012.

Tillgänglig:

http://www.iltalehti.fi/autot/2012020415162808_au.shtml Hämtad 10.12.2012

Mäkelä, Kalle, YLE Uutiset. 2013, Suomessa kaksi kertaa luultua enemmän ulkomaalaisia rakennusmiehiä, publicerad 19.8.2013.

Tillgänglig:

http://yle.fi/uutiset/suomessa_kaksi_kertaa_luultua_enemman_ulkomaalaisia_rakennusmiehia/6780866 Hämtad 17.10.2013

Skatteförvaltningen 1. 2011, Arbetsresa, publicerad 12.4.2011.

Tillgänglig:

<http://www.vero.fi/svFI/Personkunder/Anstallning/Arbetsresa%2814173%29> Hämtad 20.8.2012

Skatteförvaltningen 2. 2011, Resekostnader i beskattningen - anvisningar till löntagaren, publicerad 22.12.2011.

Tillgänglig:

http://www.vero.fi/svFI/Detailerade_skatteanvisningar/Inkomstbeskattning_av_personkunder/Resekostnader_i_beskattningen_anvisning%2812831%29 Hämtad 20.8.2012

Skatteförvaltningen 3. 2011, Skatteförvaltningens beslut om skattefria reskostnadsersättningar under 2012, publicerad 8.12.2011.

Tillgänglig:

http://www.vero.fi/svFI/Personkunder/Anstallning/Skatteforvaltningens_beslut_om_skattefri%2819243%29 Hämtad 20.8.2012

Skatteförvaltningen 4. 2011, Arbetsgivarens och arbetstagarens pensions- och försäkringspremier i procent år 2012, publicerad 22.12.2011.

Tillgänglig:

[http://www.vero.fi/sv-FI/Foretags_och_samfundskunder/Jordbruksidkare_och_skogsagare/Foretag_som_arbetsgivare/Arbetsgivarens_och_arbetstagarens_pensio\(19401\)](http://www.vero.fi/sv-FI/Foretags_och_samfundskunder/Jordbruksidkare_och_skogsagare/Foretag_som_arbetsgivare/Arbetsgivarens_och_arbetstagarens_pensio(19401)) Hämtad 10.10.2013

Skatteförvaltningen 5. 2011, Arbetsgivarens pensions- och försäkringspremier, publicerad 20.5.2011.

Tillgänglig:

[http://www.vero.fi/sv-FI/Foretags_och_samfundskunder/Jordbruksidkare_och_skogsagare/Foretag_som_arbetsgivare/Arbetsgivarens_pensions_och_forsakringsp\(15170\)](http://www.vero.fi/sv-FI/Foretags_och_samfundskunder/Jordbruksidkare_och_skogsagare/Foretag_som_arbetsgivare/Arbetsgivarens_pensions_och_forsakringsp(15170)) Hämtad 10.10.2013

Skatteförvaltningen 6. 2011, Definition av grå ekonomi, publicerad 13.5.2011.

Tillgänglig:

[http://www.vero.fi/sv-FI/Skatteforvaltningen/Bekampning_av_den_gra_ekonomin/Definition_av_gra_ekonomi\(14769\)](http://www.vero.fi/sv-FI/Skatteforvaltningen/Bekampning_av_den_gra_ekonomin/Definition_av_gra_ekonomi(14769)) Hämtad 17.10.2013

Skatteförvaltningen 7. 2012, Bekämpande av grå ekonomi inom byggbranschen, publicerad 9.10.2012.

Tillgänglig:

[http://www.vero.fi/sv-FI/Skatteforvaltningen/Bekampning_av_den_gra_ekonomin/Bekampande_av_gra_ekonomi_inom_byggbrans\(18487\)](http://www.vero.fi/sv-FI/Skatteforvaltningen/Bekampning_av_den_gra_ekonomin/Bekampande_av_gra_ekonomi_inom_byggbrans(18487)) Hämtad 17.10.2013

Soininvaara, Osmo. 2012, Kilometrikorvaus, publicerad 28.11.2012.

Tillgänglig: <http://www.soininvaara.fi/2012/11/28/kilometrikorvaus/> Hämtad 23.10.2013

Somppi, Vesa, Kaleva. 2012, Vihreiden Niinistö verottaisi kilometrikorvauksia, publicerad 18.2.2012.

Tillgänglig:

<http://www.kaleva.fi/uutiset/kotimaa/vihreiden-niinisto-verottaisi-kilometrikorvauksia/929582> Hämtad 10.12.2012

Suominen, Heli, Helsingin Sanomat. 2011, Ehdotus kilometrikorvausten alentamisesta tyrmätään, publicerad 11.11.2011.

Tillgänglig:

<http://www.hs.fi/politiikka/Ehdotus+kilometrikorvausten+alentamisesta+tyrm%C3%A4t%C3%A4n/a1305549202125> Hämtad 20.8.2012

Tekniikka&Talous. 2012, Tyrnävä vastaanotto ministerin idealle kilometrikorvausten laskemisesta - "täysin epärealistinen arvio", publicerad 30.1.2012.

Tillgänglig:

<http://www.tekniikkatalous.fi/autot/tyrnaava+vastaanotto+ministerin+idealle+kilometrikorvausten+laskemisesta+++quottaysin+eparealistinen+arvioquot/a766464> Hämtad 20.8.2012

YLE Helsinki 1. 2012, Kyllönen: Kilometrikorvaukset säästöjen piiriin, publicerad 30.1.2012.

Tillgänglig:

http://yle.fi/alueet/helsinki/2012/01/kyllonen_kilometrikorvaukset_saastojen_piiriin_3214864.html Hämtad 20.8.2012

YLE Helsinki 2. 2012, Veronmaksajat: Näpit irti kilometrikorvauksista, publicerad 30.1.2012.

Tillgänglig:

http://yle.fi/alueet/helsinki/2012/01/veronmaksajat_napit_irti_kilometrikorvauksista_3216285.html Hämtad 20.8.2012