

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 36/2003 vp

Hallituksen esitys ajoneuvoverolaiksi

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 4 päivänä marraskuuta 2003 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen ajoneuvoverolaiksi (HE 111/2003 vp).

Lakialoite

Valiokunta on käsitellyt esityksen yhteydessä seuraavan lakialoitteen:

— LA 125/2003 vp — Raimo Vistbacka /ps
ym.: Laki ajoneuvoverosta annetun lain
6 §:n muuttamisesta (läh. 16.10.2003)

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- vanhempi hallitussihteeri Heikki Kuitunen ja neuvotteleva virkamies Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- lainsäädäntöneuvos Pertti Normia, sisäasiainministeriö
- liikenneneuvos Kari Saari, liikenne- ja viestintäministeriö

- yksikönjohtaja Olli Lindroos, Ajoneuvohallintokeskus
- yli-insinööri Olavi Koskinen, Tiehallinto
- johtaja Reijo Virtanen, Tullihallitus
- Landshövding Peter Lindbäck, länsstyrelsen på Åland
- esittelijäneuvos Marina Äimä, korkein hallinto-oikeus
- toimitusjohtaja Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuojat ry
- toimitusjohtaja Matti Peltola, Koneyrittäjien liitto
- johtaja Timo Sipilä, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- johtaja Pasi Moisio, Suomen Kuorma-auto-liitto ry
- viestintäjohtaja Nina Nizovsky, Suomen Taksi-liitto
- johtava lakimies Juha Koponen, Veronmaksajain Keskusliitto
- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto.

Kirjallisen lausunnon ovat asiassa antaneet:

- oikeusministeriö
- puolustusministeriö
- valtiovarainministeriö
- Linja-autoliitto.

HALLITUKSEN ESITYS JA LAKIALOITE

Hallituksen esitys

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki ajoneuvoverosta. Laissa säädettäisiin ajoneuvoista rekisterissä olon perusteella kannettavista veroista. Nykyisin kahdessa eri verolaissa olevat järjestelmät yhdistettäisiin yhteen lakiin. Lailla korvattaisiin vuodelta 1966 oleva moottoriajoneuvoverosta annettu laki sekä vuodelta 1996 oleva ajoneuvoverosta annettu laki. Esitys liittyy hallituksen esitykseen eduskunnalle polttoainemaksulaiksi, jolla korvattaisiin moottoriajoneuvoverolain ne säännökset, jotka koskevat eräiden polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa tulevia seuraamuksia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2004 alusta. Sitä sovellettaisiin ensimmäisen

kerran vuodelta 2004 toimitettavassa ajoneuvoverotuksessa.

Esitys liittyy valtion vuoden 2004 talousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Talousarvioesitystä täydentävällä esityksellä on tarkoitus antaa lakiesitystä vastaavat esitykset vuoden 2004 talousarvioon.

Lakialoite

Lakialoite LA 125/2003 vp on rinnakkaislakialoite hallituksen esitykselle laiksi ajoneuvoverosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta (HE 53/2003 vp). Siinä ehdotetaan, että ajoneuvoveroa alennetaan yhdellä eurolla.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

Valiokunta puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosesityksin.

Tekninen tausta. Ajoneuvoverolainsäädännön uudistuksella on varsin tekniset lähtökohdat. Taustalla on mittava tietojärjestelmien muutos, jonka tarkoituksena on ottaa käyttöön nykyaikaiset verotus- ja maksukäytännöt myös ajoneuvoverotuksessa. Uusi järjestelmä tekee mahdolliseksi mm. päiväkohtaisen veron laskennan, veron maksukertojen valinnan, pienten palautusten siirron automaattisesti seuraavan veron suoritukseksi sekä sähköisen laskutuksen ja kokoomalaskutukseen perustuvan jaksoverotuksen yrityksille, joilla on omistuksessaan tai hallinnassaan paljon autoja. Uusilla menettelytavoilla tavoitellaan työ- ja kustannussäästöjä niin asiakastaholla kuin hallinnossakin.

Lainsäädännön yhdistäminen ja uusien menettelytapojen omaksuminen. Tekniseen uudistustyöhön on yhdistetty myös verolainsäädännön uudistus. Sen tarkoituksena on selkeyttää nykyi-

sin hajallaan olevaa, eri aikoina syntynyttä sekä osin päällekkäistä sääntelyä. Useissa eri laeissa ja asetuksissa olevat säännökset ehdotetaan koottavaksi kahteen päälakiin. Toisessa säädettäisiin ajoneuvoverotuksen perusteista ja toisessa lähinnä sanktiojärjestelmästä.

Tämäkin uudistus on pääosin teknisluontoinen. Siinä luodaan säädöspohja edellä kuvatuille uusille menettelytavoille. Lisäksi käytössä olevia käsitteitä selkiinnytettäisiin niin, että nykyisiä ajoneuvoveroa ja varsinaista ajoneuvoveroa vastaisivat uudet käsitteet *perusvero* ja *käyttövoimavero*. Yhdessä näitä kutsuttaisiin *ajoneuvoveroksi*. Sanktioluontoista, HE:ssä 112/2003 vp ehdotettua maksua kutsuttaisiin edelleen *polttoainemaksuksi*, mutta nykyisestä lisäverosta luovuttaisiin kokonaan.

Yksittäisten verovelvollisten kannalta merkittävin muutos on se, että perusvero ja käyttövoimavero muuttuvat päiväkohtaisiksi. Jokainen maksaa siten veroa vain omalta omistus- tai hallinta-ajaltaan. Tämänkaltaista uudistusta on toivottu yleisesti Ajoneuvohallintokeskuksen asia-

kaspalautteessa, ja sitä on pidetty ennen kaikkea nykyistä järjestelmää oikeudenmukaisempuna.

Yritysten kannalta merkittävää on mahdollisuus jaksoverotukseen ja siihen liittyvään sähköiseen asiointiin. Jaksoverotukseen ovat ehdotuksen mukaan oikeutettuja ne yritykset, jotka vastaavat keskimäärin päivittäin 12 kuukauden aikana vähintään 50 ajoneuvon verosta. Ajoneuvohallintokeskus on lähettänyt kuitenkin maksutapaa koskevan tiedotteen ja hakemuskaavakkeet kaikille niille yrityksille, jotka vastaavat vähintään 20 auton verosta. Se on omaksunut näin soveltamiskäytännössään lakiesitystä joustavamman kannan.

Yleisarviointi ja ympäristöoptio. Valiokunta yhtyy niihin myös asiantuntijakuulemisessa esitettyihin näkemyksiin, joissa uudistusta pidetään selkeyttävänä ja perusteltuna. Uudistustyön merkitys pitemmällä aikavälillä riippuu kuitenkin siitä, miten se pystyy vastaamaan niihin muutostarpeisiin, joita Euroopan unionin liikenteen ja polttoaineiden verotuksen harmonisoinnissa syntyy. Esityksen perusteluiden mukaan näitä näkökohtia on pyritty ottamaan huomioon. Atk-järjestelmä on suunniteltu siten, että siinä voidaan ottaa vastaisuudessa ajoneuvorekisterin tietoihin pohjautuvia ympäristötekijöitä huomioon. Sen sijaan siinä ei ole valmiuksia toteuttaa sellaista ajoneuvoverotusta, jossa vero määräytyisi esimerkiksi ajokilometrien perusteella.

Ongelmakohdat. Esitykseen sisältyy teknisestä yleisluonteesta huolimatta yksittäisiä ongelmakohtia, joihin on puututtu valiokunnan asiantuntijakuulemisessa.

(a) Menettelylliset seikat. Pääosa huomautuksista koskee menettelyllisiä seikkoja, ja valiokunta esittää niiden vuoksi useita muutoksia, joita on perusteltu tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Useisiin huomautuksiin ei ole kuitenkaan ollut tarkemmassa tarkastelussa aihetta. Valiokunta pitää esimerkiksi arvostelua herättänyttä veronkorotusjärjestelmää perusteltuna sen vuoksi, että se vastaa yhdessä tieliikennevalvonnan

kanssa niitä vaatimuksia, joita yhteisössä asetetaan dieselöljyä halvempien polttoaineiden käytön estämiseksi. Tällä tavoin voidaan välttää esimerkiksi ne vaihtoehdot, joissa valvonta kohdistettaisiin jakelukanavaan. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan veronkorotukset samoin kuin esimerkiksi jälkiverotukset kohdistuvat käytännössä yksinomaan sellaisiin tahoihin, jotka toimivat tarkoituksellisesti ja tieteen lain vastaisesti. Ankarista sanktioista ei ole siten todellista haittaa tavallisille autoilijoille. Ennen kuin sanktiojärjestelmää muutetaan, sen roolia on syytä pohtia vielä tarkoin Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen 27.11.2003 antaman, Suomea koskevan päätöksen C-185/00 johdosta.

Valiokunta on pannut verotusmenettelyä koskevissa ehdotuksissaan erityistä painoa Ajoneuvohallintokeskuksen esittämille näkökohdille; Ajoneuvoverotukseen liittyvästä työstä arviolta 95 prosenttia hoidetaan yksinomaan koneellisesti ja vain noin 5 prosentissa tapauksista käytetään yksilöllistä harkintaa. Vuosittaisten tapahtumien määrä kasvaa yli kaksinkertaiseksi nykyisestä, arviolta 8,5 miljoonaan tapahtumaan. Verotusmenettelyä koskevien säännösten tulee siten olla sellaisia, että massamenettely voidaan toimittaa tehokkaasti. Koska verotus perustuu käytännössä verovelvollisten itsensä tekemiin rekisteröinti-ilmoituksiin, valiokunta katsoo, että menettelysäännökset täyttävät jäljempänä esitetyin muutoksin myös oikeusturvatarpeet. Oikeusturvan takeena on lisäksi se, että verovelvolliset voivat aina tarkistuttaa verotuksen oikeellisuuden joustavasti esimerkiksi oikaisumenettelyä käyttäen.

(b) Asiamuutokset. Valiokunta esittää hallituksen esitykseen kolmea sisällöllistä muutosta.

Ensimmäinen koskee valtion autoja, joiden nykyinen dieselverovapaus tulisi säilyttää jatkossakin ja ulottaa siten koskemaan uutta käyttövoimaveroa. Valiokunta esittää lisäksi, että verovapaus laajennetaan koskemaan myös uutta perusveroa. Näin ne valtion autot, jotka ovat nykyisin vapaita dieselverosta, olisivat jatkossa kokonaan vapaita ajoneuvoverosta. Valiokunta ehdottaa myös biokaasuautoille vapautusta käyt-

tövoimaverosta. Kolmas ehdotus koskee 2-akselisten, puoliperävaunun sekä varsinaisen tai keskiakseliperävaunun vetoon varustettujen kuorma-autojen verotaso. Sitä ehdotetaan alennettavaksi 3,8 sentistä 3,1 senttiin jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta. Näitä ehdotuksia on perusteltu jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa tarkemmin.

Valiokunta ei pidä aiheellisena muuttaa verotaso muulta osin. Hallituksen esityksen yhtenä yleisenä lähtökohtana on ollut se, ettei esitykseen sisällytetä verotaso, verovelvollisuutta tai muita perustavaa laatua olevia muutoksia lukuun ottamatta yleistä 10 euron yleiskorotusta perusverossa. Siten, vaikka syyt kahdelle erisuuruiselle perusverolle ovat jo menettäneet käytännössä merkityksensä, valiokunta puoltaa hallituksen esitystä edellä 2-akselisia vetoautoja koskevin poikkeuksin.

Valiokunta ei pidä myöskään mahdollisena muutoksia, joiden mukaan metsäkoneiden kuljetukseen tarkoitettujen kuorma-autot vapautettaisiin ajoneuvoverosta. Tällaista on ehdotettu kohtuusyistä, koska ajomäärät jäävät näillä autoilla usein vähäisiksi. Huojennus ei ole valiokunnan mielestä mahdollinen, koska autot ovat luokituksestaan kuorma-autoja ja niitä koskee yhteisöns. eurovignetdirektiivissä säädetty ehdoton minimiverovaatimus. Valiokunta viittaa kuitenkin lakiehdotuksen 61 §:ssä olevaan huojennussäännökseen, jonka mukaan Ajoneuvohallintokeskus voi vapauttaa verovelvollisen erityisistä syistä kokonaan tai osaksi ajoneuvoveron suorittamisvelvollisuudesta.

Asiantuntijakuulemisessa on esitetty lisäksi, että lain 4 §:ään lisättäisiin myös yleisillä teillä tavaroiden kuljetukseen käytettävät liikennetraktorit. Tämä lisäisi kuorma-autojen ja liikennetraktoreiden neutraalia verokohtelua. Muutos ei ole kuitenkaan valiokunnan saaman selvityksen mukaan teknisesti toteutettavissa tässä yhteydessä. Valiokunta ei ole ottanut asiaan sen vuoksi tarkemmin kantaa.

Verovelvollisuuden ulkopuolelle on esitetty jätettäväksi myös autokaupan vaihto-omaisuutena olevat autot. Tämäkään muutos ei ole teknisesti nyt mahdollinen. Se vaatisi lisäksi tarkem-

piä määrittelyitä mm. siitä, kenelle etu annettaisiin ja mistä ajoneuvoista. Verovapaus olisi myös vastoin järjestelmän perusajatusta, jonka mukaan kaikelta ajalta joku maksaa veron. Asiaa voidaan selvittää valiokunnan mielestä erikseen esimerkiksi siltä pohjalta, tarjoaako joustava liikenteestä poistaminen käyvän vaihtoehdon. 4 §:ää ei ole siten aihetta muuttaa myöskään tämän ehdotuksen pohjalta.

(c) *Käsittelyn kiireellisyys.* Hallituksen esitys annettiin budjettilakina ja saatiin eduskunnan käsiteltäväksi 24.10.2003. Ongelmana on ollut esityksen kiireisen käsittelyaikataulun lisäksi se, että uusi järjestelmä on hiottu teknisesti jo niin pitkälle, etteivät useat muutokset ole olleet enää käytännössä mahdollisia. Eduskunta on joutunut hyväksymään siten lainsäädännön ainakin jossain määrin tekniikan ehdoilla. Valiokunta pitää tätä ongelmallisena ja epäsuotavana ja katsoo, että lakiesitykset tulee tuoda eduskuntaan riittävän ajoissa, jotta tekninen suunnittelu voisi nojautua lainsäädäntöön.

(d) *Neuvontatarve.* Asiantuntijakuulemisessa on ilmennyt lukuisia epäselvyyttä aiheuttaneita kohtia tai jopa suoranaisia väärinkäsityksiä. Esimerkiksi lakiehdotuksen 31 §:ssä säädelty veronpalautuksen siirto merkitsee käytännössä eräänlaisen verotilijattelun omaksumista. Se ei kuitenkaan rajoita verovelvollisten oikeutta saada erehdyksessä suoritettua veroa takaisin. Ajoneuvohallintokeskus palauttaa tällaiset suoritukset heti virheen havaittuaan. Verotilijattelu merkitsee asiakkaankin kannalta turhan edestakaisen veronpalautuksen ja maksatuksen välttämistä. Palautuksen siirtoa eivät koske myöskään pienintä palautettavaa määrää koskevat rajoitteet, vaan siirto tehdään aina täysimääräisenä. Valiokunta pitää ehdotusta näistä syistä perusteltuna.

Epäselvyyttä on ilmennyt myös puhtaasti käytännöllisissä kysymyksissä, kuten veron maksamisessa erissä. Tarkoitus on, että verovelvollinen verolipussa tekemällään erävalinnalla määrää eräjaosta. Erillistä hakemusta ei siten tarvit-

taisi, ellei verovelvollinen halua myöhemmin muuttaa aiempaa valintaansa.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on esitetty myös erilaisia menettelytapoja yksinkertaistaa ajoneuvon tilapäistä käytöstä poistamista. Parhailtaan on kuitenkin vireillä liikenne- ja viestintäministeriön, valtiovarainministeriön ja Ajoneuvohallintokeskuksen yhteinen hanke, jossa tähdätään esitettyä vielä yksinkertaisempaan ja joustavampaan menettelyyn jo ensi vuoden aikana. Esitystä ei ole siten perusteltua muuttaa tältäkkään osin.

Epätietoisuus lain sisällöstä on valiokunnan käsityksen mukaan ilmeinen. Koska järjestelmä on uusi ja se koskettaa varsin laajaa verovelvollisjoukkoa, valiokunta pitää tärkeänä sitä, että Ajoneuvohallintokeskus tiedottaa mahdollisimman laajasti uuteen järjestelmään liittyvistä käytännön kysymyksistä ja oikeussuojan takeista.

Yksityiskohtaiset perustelut

Valiokunta esittää, että lakiehdotusta muutettaisiin seuraavin tavoin:

11 §. Käyttövoimavero. 2-akselisten vetoautojen verotaso ehdotetaan alennettavaksi 1 momentin 4 ja 5 kohdissa 3,8 sentistä 3,1 senttiin jokaiselta kokonaisuudelta alkavalta sadalta kilogrammalta.

Hallituksen esityksessä olevat verotavat perustuvat tien kuormittumiseen. Mitä enemmän ajoneuvo aiheuttaa kuormitusta ja siten tien kulumista, sitä suurempi on sen verotaso. Suhteellinen kuormitus pienenee yleensä, mitä enemmän ajoneuvossa on akseleita. Siten 3- ja useampiakselisten vetoautojen vero on pienempi kuin 2-akselisten.

Valiokunta pitää tätä perustetta sinänsä hyväksyttävänä ja ajoneuvoverotuksen kehityksen kannalta asianmukaisena. Muutos kiristää kuitenkin 2-akselisten vetoautojen verotaso nykyisestä ja heikentää siten niiden kilpailuasemaa Keski-Euroopan tiekuljetuksissa. Valiokunta ehdottaa sen vuoksi, että verotaso pienennetään hallituksen esittämästä 0,7 senttiä laskentayksikköä kohden.

12 §. Verosta vapaat ajoneuvot. 1 momentin 12 kohdaksi ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka nojalla valtion autoille myönnettäisiin vapautus ajoneuvoverosta eli perusverosta ja käyttövoimaverosta. Kuten edellä on todettu, verovapaus laajenisi siis koskemaan myös perusveroa. Verovapaus rajattaisiin nykyiseen tapaan vain henkilö- ja pakettiautoihin sekä erikoisautoihin, joista verovelvollisena on ja joita käyttää valtio tai sen laitos. Verovapaus ei koskisi valtion liikelaitosten ajoneuvoja. Säännös vastaa myös tältä osin voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Hallitus on perustellut omaa esitystään mm. neutraalisuussyillä ja verovapauden piiriin kuuluvien ajoneuvojen yksilöintiongelmilla. Valiokunta ei pidä näitä syitä niin painavina, että ne antaisivat aiheen hallituksen esittämään muutokseen. Keskeisiä toimijoita ovat esimerkiksi poliisi, rajavartiolaitos ja puolustuslaitos, joiden toiminnasta ei voida katsoa aiheutuvan muille neutraalisuushaittaa. Ongelmana on lisäksi se, että valtion laitokset eivät ole varautuneet veroseuraamuksiin alkaneelle kehyskaudelle. Riittävän määrärahan turvaaminen vuosittaisissa talousarvioissa saattaa olla siten ongelmallista. Jos laitoksille ei voida osoittaa riittävästi määrärahoja, veronmaksuun tarvittavat varat joudutaan ottamaan varsinaisista toimintamenoista.

Edellä mainitut syyt puoltavat myös verovapauden laajentamista perusveroon. Ajoneuvorekisteriin merkityistä valtion autoista suoritetaan nykyisin uutta perusveroa vastaavaa vuotuista ajoneuvoveroa. Sen suorittamisesta ovat vapaita ainoastaan puolustusvoimien rekisteriin merkityt sotilasajoneuvot. Puolustusvoimilla on kuitenkin valiokunnan saaman selvityksen mukaan suuntauksena ajoneuvojen siirto sotilasrekisteristä yleiseen ajoneuvorekisteriin. Lisäksi puolustusvoimilla on enenevästi leasing-autoja, jotka kuuluvat yleiseen ajoneuvorekisteriin. Jotta ajoneuvojen tarkoituksenmukainen käyttö ja hallinnointi ei estyisi puolustusvoimilla tai muualla valtion käytössä, valiokunta ehdottaa, että edellä mainitut valtion ajoneuvot vapautetaan myös perusverosta.

Säännökseen esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin metaanista koostuvaa polttoainetta käyttäville henkilö- ja paketti-autoille vapautus käyttövoimaverosta. Tällaisista biokaasuautoista perittäisiin siis vain perusvero, kuten kaikista muistakin ajoneuvorekisteriin merkityistä ajoneuvoista. Ilman erivapautta näistä autoista olisi suoritettava lisäksi käyttövoimaverot. Valiokunta pitää biokaasuautojen käytön yleistymistä suotavana ympäristösyistä ja esittää sen vuoksi, että sitä tuettaisiin alkuvaiheessa myönnettävällä verovapaudella. Kysymyksessä olisi siis ympäristöperusteinen tuki, josta voitaisiin luopua aikanaan, kun biokaasun käyttö ajoneuvojen polttoaineena on yleistynyt.

Verovapaus ei koskisi kuorma-autoja, koska niiden minimiverotasosta on säädetty erikseen yhteisön tasolla.

19 §. Veronkanto eräissä tapauksissa. Säännöksen 1 momentin 2 kohtaan esitetään lisäystä, jonka mukaan ajoneuvoveroa ei tarvitse suorittaa myöskään siltä ajalta, jona ajoneuvo on otettu muutoin kuin takavarikon johdosta poliisin tai autoverosta huolehtivan viranomaisen haltuun. Tällaisia tilanteita saattaa syntyä esimerkiksi tutkinnallisista syistä tai turvaamistoimenpiteen johdosta.

46 §. Veronmaksu veronsaajan hyväksi. Säännöksestä ehdotetaan poistettavaksi 3 momentti, jonka mukaan verovelvollista ei tarvitsisi kuulla veronmaksun yhteydessä silloin, kun toisen verovelvollisuus johtaa toisen verovelvollisuuden lakkaamiseen.

Säännöksessä on ajateltu erityisesti niitä tilanteita, joissa omistajanvaihdos ilmoitetaan ajoneuvorekisteriin myöhässä. Kun liikaa maksettu vero palautetaan myyjälle, ostajaa ei tarvitsisi kuulla enää erikseen virheen oikaisemiseksi ja oikeamääräisen veron maksuunpanemiseksi.

Valiokunta pitää säännöstä tarpeettomana ja epäselvyyttä aiheuttavana. Ajoneuvovero maksuunpannaan lain 15 §:n nojalla, kun verotusta varten tarvittava tieto on merkitty rekisteriin tai tullut muutoin Ajoneuvohallintokeskuksen tie-

toon. Maksuunpano toimitetaan verovelvollista kuulematta. Aiheeton suoritus puolestaan palautetaan lain 30—32 §:n mukaan. Kuuleminen on sen sijaan asianmukaista silloin, kun on kysymys muusta kuin veron säännönmukaista maksuunpanoa koskevasta päätöksestä.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on pidetty veronmaksua koskevaa viiden vuoden aikaa liian pitkänä. Oikaisu-aika on mm. tuloverotuksessa ja arvonlisäverotuksessa huomattavasti lyhyempi, 2—3 vuotta. Lyhyempi oikaisu-aika merkitsisi Ajoneuvohallintokeskuksen mukaan käytännössä lähinnä vain sitä, ettei aiheettomia maksuja voitaisi palauttaa asianomaisille, koska maksuunpano ei ole yleensä ongelma. Jos oikaisu-aikaa haluttaisiin lyhentää, pitäisi myös yleistä jälkiverotusaikaa lyhentää samalla. Valiokunta ei pidä tätä kuitenkaan perusteltuna tässä yhteydessä.

48 §. Ennakkoratkaisu. Säännökseen ehdotetaan lisättäväksi lainvoimaisuutta koskeva yleinen edellytys.

49 §. Oikaisu verovelvollisen hyväksi. Termi verovelvollinen ehdotetaan korvattavaksi termillä asianomainen. Oikaisuvaatimuksen tekoon oikeutettuja olisivat siten kaikki ne, joiden etua päätös välittömästi koskee tai jotka ovat verosta vastuussa riippumatta siitä, ovatko he verovelvollisen asemassa. Esimerkiksi auton ostaja, joka on maksanut aikaisemman omistajan veron, voisi tarpeen vaatiessa pyytää oikaisua maksamaansa veroon.

50 §. Valitus hallinto-oikeuteen. Veronsaajan valitus-aika ehdotetaan lyhennettäväksi 5 vuodesta 6 kuukauteen. Valitus-aika laskettaisiin siitä, kun valituksen kohteena oleva päätös on tehty.

Veronsaajan valitus-aikaa on pidetty valiokunnan asiantuntijakuulemisessa turhan pitkänä. Se on myös muualla verolainsäädännössä huomattavasti lyhyempi, esimerkiksi arvonlisäverotuksessa 30 päivää päätöksenteosta ja tuloverotuksessa 8 kuukautta verovelvollisen verotuksen päättymisestä. Ajoneuvohallintokeskuksen mu-

kaan myöskään käytännön tarpeet eivät edellytä 5 vuoden valitusaikaa.

Valiokunta ehdottaa lisäksi, että ennakkoratkaisuille säädettäisiin erikseen 30 päivän valitusaika muiden verolakien tapaan. Verovelvollisen valitusaika laskettaisiin päätöksen tiedoksi-saannista ja veronsaajan päätöksen tekemisestä.

Säännökseen esitetään lisäksi sanonnallisia tarkennuksia.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on esitetty lisäksi, että valitusten käsittely hajautettaisiin alueellisiin hallinto-oikeuksiin sen sijaan, että ne keskitettäisiin Helsingin hallinto-oikeuteen. Välillistä verotusta koskevien valitusasioiden käsittelyn hajauttamista pohditaan parhailaan valtiovarainministeriön ja oikeusministeriön kesken. Asiaan liittyy valiokunnan saaman selvityksen mukaan vielä erilaisia näkökantoja. Valiokunta katsoo tämän vuoksi, ettei erillisratkaisua ole tarkoituksenmukaista tehdä myöskään ajoneuvoverotuksessa. Valiokunta ehdottaa siis, että valitukset käsitellään hallituksen esittämällä tavalla Helsingin hallinto-oikeudessa. Valitusasioiden määrän oletetaan lisäksi pienenevän nykyisestä noin 130 vuosittaisesta valituksesta, koska lakiehdotukseen sisältyy säännös, jonka mukaan Ajoneuvohallintokeskus käsittelee kaikki valitusasiat ensin. Valitukset siirtyisivät siten hallinto-oikeuteen vain siltä osin kuin niitä ei ole hyväksytty sellaisenaan.

51 §. Valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Säännöksen 1 momenttiin esitetään lisättäväksi yleisen säätämistavan mukaan ne, joilla on valitusoikeus korkeimpaan hallinto-oikeuteen. 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi niin ikään yleisen säätämistavan mukaan se, että valituslupahakemus on liitettävä valituskirjelmään.

52 §. Muutoksenhaun johdosta maksettava korko. Säännöksen 3 momentissa tarkoitettua korkoa ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että sillä tarkoitetaan veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa säädettyä viivekorkoa.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota lisäksi siihen, ettei oikaisun johdosta suoritettaville palautuksille mak-

settaisi korkoa silloin, kun palautus johtuu verovelvollisen ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnistä. Verovelvolliselta ei myöskään vastaavasti perittäisi korkoa oikaisun yhteydessä. Käytännössä suuri osa tähän ryhmään kuuluvista asioista on verovelvollisuuden vaihdostilanteita, joissa toinen vapautuu verovelvollisuudesta ja toinen tulee hänen sijaansa verovelvolliseksi. Valiokunta pitää säännöstä hyväksyttävänä, kun sen käyttöala on rajattu ja se on vastavuoroinen. Korko muodostuisi käytännössä useimmissa tapauksissa varsin pieneksi, eikä sen maksamista ole tarve yleisistä oikeusturvanäkökohdistakaan pitää sen vuoksi aiheellisenä. Valiokunta puoltaa säännöstä hallituksen esittämässä muodossa ja katsoo, että sillä voidaan yksinkertaistaa verotusmenettelyä.

54 §. Äänestys hallintotuomioistumissa. Säännöksen otsikkoon ehdotetaan sanonnallista täsmennystä.

Vaikka säännös koskee hallinto-oikeudessa tapahtuvaa äänestysmenettelyä, valiokunta puoltaa sen pysyttämistä laissa lähinnä sen vuoksi, että vastaava menettely on omaksuttu esimerkiksi arvonnäkökohdissa ja verotusmenettelylaissa. Säännöksen asiallinen merkitys on se, että tasatilanteessa päätökseksi tulee se kanta, joka on verovelvolliselle edullisempi.

55 §. Täytäntöönpano. 2 momentti ehdotetaan poistettavaksi tarpeettomana.

56 §. Viranomaiset. Säännöksestä ehdotetaan poistettavaksi tarpeettomana ja epäselvyyttä aiheuttavana kohta, joka koskee avustavien tehtävien siirtoa ulkopuoliselle. Lisäksi tarkennetaan, että tullilla tarkoitetaan tullilaitosta.

58 §. Käyttökielto. Säännöstä esitetään hiottavaksi lähinnä kielellisesti.

61 §. Veronhuojennus. Säännöksen 1 momenttiin ehdotetaan tarkennusta, jonka mukaan veronmaksun lykkäys myönnetään valtiovarainministeriön määräämillä ehdoilla.

2 momentista ehdotetaan poistettavaksi kohta, jonka mukaan hallintotuomioistuimet voisi-

vat myöntää veronhuojennuksen käsittelemänsä valitusasian yhteydessä. Tällaista tuomiovallan ja täytäntöönpanovallan yhdistämistä samassa asiassa on pidetty valiokunnan asiantuntijakuulemisessa kyseenalaisena perustuslain ja yleisten vallanjako-oppien mukaan. Asiaan ei vaikuta se, että Ajoneuvohallintokeskuksen tekemään päätökseen veronhuojennusasiassa saisi hakea muutosta hallinto-oikeudelta.

63 §. *Ajoneuvero* koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen. Valiokunta ehdottaa säännöstä tarkistettavaksi niin, että pääsääntö, tietojen julkisuus, sekä siitä tehtävät poikkeukset ilmenevät säännöksestä mahdollisimman selvästi. Poikkeukset koskisivat sellaisia arkaluontoisia tietoja, jotka olisivat pääosin salassa pidettäviä myös yleisen julkisuuslain nojalla. Salassapidon piiriin kuuluisi kuitenkin tietoja, jotka olisivat muutoin julkisia, esimerkiksi turvakieltoasiakkaan nimitieto. Sen suojaaminen on tarpeellista, jottei turvakiellon saanutta henkilöä voida yhdistää tiettyyn ajoneuvoon.

Valiokunta pitää tietojen julkisuutta ja luovutusta koskevaa säännöstä perusteltuna myös siitä syystä, että sääntely olisi mahdollisimman

selkeä sekä asiakas- että viranomaistaholle. Tämä on tärkeää ajoneuvoverotuksen kaltaisessa massamenettelyssä, jossa kaikkalainen tulokinnanvaraisuus on syytä yrittää minimoida.

Lakialoite

Hallitus on peruuttanut esityksensä HE 53/2003 vp ja antanut sen sijaan nyt käsiteltävänä olevan esityksen uudeksi ajoneuvoverolaiksi. Siinä esitetään muun ohessa, että nykyinen laki ajoneuvoverosta (1111/1996) kumottaisiin. Valiokunta kannattaa hallituksen esityksen hyväksymistä edellä esitetyin muutoksin, jotka eivät koske verotasoja. Valiokunta on päättänyt tämän vuoksi käsittelemänsä lakialoitteen suhteen kielteiselle kannalle.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muutettuna (Valiokunnan muutosesitykset) ja

että lakialoite LA 125/2003 vp hylätään.

Valiokunnan muutosehdotukset

Ajoneuvoverolaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku	2 luku
Yleiset säännökset	Ajoneuvero
1 ja 2 § (Kuten HE)	3—10 § (Kuten HE)

11 §

Käyttövoimavero

Ajoneuvolle, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä, määrätään käyttövoimaveroa. Käyttövoimaveron määrä päivää kohden on:

(1—3 kohta kuten HE)

4) kuorma-autosta (N₂-, N₃-, N₂G- ja N₃G-luokka), joka on varustettu ja jota käytetään puoliperävaunun vetoon, 3,1 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, 2,3 senttiä, jos akseleita on kolme, 2,0 senttiä, jos akseleita on neljä, ja 1,8 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia;

5) kuorma-autosta (N₂-, N₃-, N₂G- ja N₃G-luokka), joka on varustettu ja jota käytetään varsinaisen tai keskiakseliperävaunun vetoon, 3,1 senttiä jokaiselta kokonaismassan alkavalta sadalta kilogrammalta, jos ajoneuvossa on kaksi akselia, 2,5 senttiä, jos akseleita on kolme, 2,3 senttiä, jos akseleita on neljä, ja 2,0 senttiä, jos ajoneuvossa on viisi akselia tai useampia.

(2 ja 3 mom. kuten HE)

12 §

Verosta vapaat ajoneuvot

Ajoneuvoverosta ovat vapaat:

(1—9 kohta kuten HE)

10) ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 48 §:n mukaisesti ajoneuvot, joiden käyttöön on annettu siirtolupa; (*poist.*)

11) moottoriajoneuvot, joissa käytetään pääasiallisesti puu- tai turveperusteista polttoainetta, ja

12) henkilö- ja pakettiautot sekä erikoisautot, joista verovelvollisena on ja joita käyttää valtio tai sen laitos, lukuun ottamatta valtion liikelaitoksista annetussa laissa (627/1987) tarkoitettujen liikelaitoksen ajoneuvoja. (*Uusi*)

Käyttövoimaverosta ovat vapaat polttoainemaksusta annetun lain (/2003) 6 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettut metaanista koostuvaa

polttoainetta käyttävät henkilö- ja pakettiautot. (Uusi)

3 luku

Ajoneuvoveron kanto

13—18 §
(Kuten HE)

19 §

Veronkanto eräissä tapauksissa

Ajoneuvoveroa ei tarvitse suorittaa siltä ajalta, jona ajoneuvo on:

(1 kohta kuten HE)

2) takavarikoitu *tai otettu muutoin* poliisiin tai autoverosta huolehtivan viranomaisen haltuun;

(3—5 kohta kuten HE)

(2 ja 3 mom. kuten HE)

20—26 §
(Kuten HE)

4 luku

Veron palauttaminen

27—34 §
(Kuten HE)

5 luku

Vammaiselle myönnettävä vapautus

35—37 §
(Kuten HE)

6 luku

Muut kuin Suomessa rekisteröidyt ajoneuvot

38—44 §
(Kuten HE)

7 luku

Veronkorotus, veronoikaisu veronsaajan hyväksi ja jälkiverotus

45 §
(Kuten HE)

46 §

Veronoikaisu veronsaajan hyväksi

(1 ja 2 mom. kuten HE)
(3 mom. poist.)

47 §
(Kuten HE)

8 luku

Ennakkoratkaisu, oikaisu ja muutoksenhaku

48 §

Ennakkoratkaisu

(1 mom. kuten HE)

Jos hakija vaatii, lainvoiman saanutta ennakkoratkaisua on noudatettava sitovana hakijan verotuksessa sinä aikana, jota ennakkoratkaisu koskee. Muutoksenhausta ennakkoratkaisuun on voimassa, mitä 50 §:ssä säädetään. Muutosta ei kuitenkaan saa hakea päätökseen, jolla on päätetty olla antamatta ennakkoratkaisua.

49 §

Oikaisu verovelvollisen hyväksi

Jos veroa on maksuunpantu liikaa, asianomainen voi 46 §:ssä säädettyssä ajassa pyytää Ajoneuvohallintokeskusta oikaisemaan verotuksen. Oikaisuvaatimus tulee tehdä kirjallisesti. Ajoneuvohallintokeskus voi oikaista verotusta verovelvollisen hyväksi myös oma-aloitteisesti.

50 §

Valitus hallinto-oikeuteen

Veronkantoviranomaisen tämän lain nojalla tekemään päätökseen haetaan muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Valitus-oikeus on verovelvollisella tai muulla asianomaisella sekä valtion puolesta Uudenmaan veroviraston veroasiamiehellä ja 38 §:ssä tarkoitettua kiinteää tai kulutusveroa koskevissa asioissa Tullihallituksen tulliasiamiehellä.

Verovelvollisen ja muun asianomaisen valitusaika on viisi vuotta sen verokauden päättymisestä, jona veron maksuunpano on tehty tai jona maksuunpano olisi ollut määrättävä tai jona veron palautuspäätös on tehty, kuitenkin aina vähintään 60 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Valitusaika ennakkoratkaisusta on kuitenkin 30 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Veronsaajan valitusaika on kuusi kuukautta verotuspäätöksen tekemisestä ja 30 päivää ennakkoratkaisun tekemisestä. Muutosta on haettava kirjallisesti, ja valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa asianomaiselle veronkantoviranomaiselle.

Veronkantoviranomainen käsittelee asianomaisen tekemän valituksen oikaisuuhakemuksena. Jos valitusta ei hyväksytty kokonaisuudessaan, hyväksymättä jäänyt osa valituksesta siirretään Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltäväksi. (Uusi)

51 §

Valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Valitusoikeus on niillä, jotka voivat 50 §:n nojalla hakea muutosta verotukseen.

(2 ja 3 mom. kuten HE)

Valitus on tehtävä 60 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista. Valituskirjelmä, johon on sisällytettävä valituslupahakemus, on toimitettava valitusajassa korkeim-

malle hallinto-oikeudelle tai Helsingin hallinto-oikeudelle.

52 §

Muutoksenhaun johdosta maksettava korko

(1 ja 2 mom. kuten HE)

Jos muutoksenhaun johdosta veroa määrätään suoritettavaksi tai veron määrää korotetaan, Ajoneuvohallintokeskus perii veron ja sille veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa säädetyn viivekoron.

53 §

(Kuten HE)

54 §

Äänestys hallintotuomioistuimissa

(Kuten HE)

55 §

Täytäntöönpano

(1 mom. kuten HE)

(2 mom. *poist.*)

9 luku

Viranomaiset ja valvonta

56 §

Viranomaiset

Ajoneuvoveron veronkantoviranomaisena toimii Ajoneuvohallintokeskus, kuitenkin siten, että kiinteän veron ja kulutusveron veronkantoviranomaisena toimii *tullilaitos*. Ahvenanmaan maakunnassa veronkantoviranomaisena on Ahvenanmaan lääninhallitus, johon sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään Ajoneuvohallintokeskuksesta.

Ajoneuvohallintokeskus, *tullilaitos* ja Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityjen ajoneuvojen osalta Ahvenanmaan lääninhallitus toimit-

tavat veron maksuunpanon ja huolehtivat veron perimisestä ja muista verotukseen liittyvistä toimenpiteistä sekä käsittelevät ajoneuvoverotusta koskevat hakemus- ja muut asiat. Ajoneuvohallintokeskus käsittelee kuitenkin myös Ahvenanmaan lääninhallituksen kantamia veroja koskevat lykkäys- ja huojennusasiat. (*Poist.*)

57 §

(Kuten HE)

58 §

Käyttökielto

Jollei veroa tai sen erääntynyttä osaa ole suoritettu *määräajassa*, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (*käyttökielto*). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä *siinäkään tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin verovelvolliselle*. Valvovan viranomaisen on otettava käyttökiellossa olevan ajoneuvon rekisterikilvet ja rekisteriote haltuunsa. Poliisi-, tull- tai rajavartiolaitoksen kirjallisella luvalla saa ajoneuvon kuitenkin kuljettaa hänen määräämänsä paikkaan säilytettäväksi.

(2—5 mom. kuten HE)

59 ja 60 §

(Kuten HE)

61 §

Veronhuojennus

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisestä syystä hakemuksesta määräämillään ehdoilla kokonaan tai osittain vapauttaa tai myöntää lykkäyksen suoritettavan ajoneuvoveron ja sille laskettavan koron suorittamisesta. Ajoneuvohallintokeskus tai 2 momentissa mainittu muu huojennus- tai lykkäyshakemuksen ratkaiseva viranomainen on oikeutettu saamaan muilta veroviranomaisilta tarvittavat tiedot huojennusasian ratkaisemiseksi. Tullihallitus ratkaisee edellä 38 §:ssä tarkoitettua kiinteää ja kulutusveroa koskevat vapautus- tai lykkäyshakemuk-

set. Veronmaksun lykkäys myönnetään valtiovarainministeriön määräämillä ehdoilla.

Valtiovarainministeriö voi ottaa 1 momentissa tarkoitettua periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen. (Poist.)

10 luku

Erityisiä säännöksiä

62 §

(Kuten HE)

63 §

Ajoneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen

Ajoneuvoveroa koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta verovelvollisen terveydentilaa

koskevia asiakirjoja sekä veronhuojennus- ja lykkäyshakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Ajoneuvoveroa sekä verovelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi, mitä ajoneuvoliikennerekisterilain 20 §:ssä säädetään.

(2 mom. poist.)

Ajoneuvohallintokeskus voi antaa todistuksen siitä, ettei ajoneuvosta ole suorittamatta ajoneuvoveroa. Annetuista tiedoista peritään maksu valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisesti.

64—69 §

(Kuten HE)

Helsingissä 3 päivänä joulukuuta 2003

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Olavi Ala-Nissilä /kesk	Virpa Puisto /sd
vpj.	Matti Ahde /sd	Markku Rossi /kesk
jäs.	Eva Biaudet /r (osittain)	Matti Saarinen /sd (osittain)
	Jyri Häkämies /kok	Irja Tulonen /kok
	Kyösti Karjula /kesk	Kari Uotila /vas
	Jari Koskinen /kok	Jukka Vihriälä /kesk
	Pekka Kuosmanen /kok	vjäs. Janina Andersson /vihr
	Reijo Laitinen /sd	Arto Bryggare /sd (osittain)
	Maija-Liisa Lindqvist /kesk	Bjarne Kallis /kd
	Pirkko Peltomo /sd	Esko Kiviranta /kesk (osittain)
	Iivo Polvi /vas	Eero Lämsä /kesk.

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.

VASTALAUSE

Perustelut

Vastalauseen allekirjoittajat esittävät muutosta lain 4 §:ään.

Metsä- ja metsänparannustöissä käytettävät työkoneet siirretään työmaille pelkästään työkoneiden ja niiden polttoainesäiliön siirtämiseen valmistetulla erikoiskuljetusajoneuvolla. Tällaisella erityiskuljetusajoneuvolla ajetaan keskimäärin vain noin 6 000 kilometriä vuodessa. Ajoneuvoveron suuruudeksi muodostuu kuitenkin 2 500—3 500 euroa. Kilometriä kohden veron suuruudeksi tulee noin 50 senttiä. Kyseinen kuljetusalusta tai erikoiskuljetusajoneuvo on kuitenkin koneyrittäjille käytännössä välttämätön, sillä esimerkiksi puunkorjuu tapahtuu nykyään niin kiiwasrytmisesti, että kalliiden työkoneiden siirtojen tulee tapahtua välittömästi leimikon loppuessa. Tätä ei kuitenkaan pystytä täsmällisesti ennakoimaan, joten yrittäjällä on oltava oma kalusto siirtoja varten.

Moottoriajoneuvolakia tarkistettaessa vuonna 1994 todettiin Euroopan yhteisössä veron tason olevan sidottu ajoneuvon kokonaispainoon verorasituksen noustessa painon mukaan. Tällöin olettamana on, että raskaita ajoneuvoja voidaan verottaa ankarammin niiden suuren ajosuorituksen vuoksi. Sovelletuna mainittuihin koneen kuljetusalustoihin kyseinen verotuksen ohjaava vaikutus ei toimi oikean suuntaisesti, vaan päinvastoin rankaisee ympäristö- ja liikennepoliittisesti tervettä kehitystä. Kuljetusalustojen käytöllä on voitu poistaa työkoneet muun liikenteen joukosta ja tätä kautta on mm. parannettu liikenneturvallisuutta.

Koneyrittäjien liiton lausuntoon viitaten esitämme, että työkoneiden siirtoon käytettävä eri-

koiskuljetusajoneuvo rinnastetaan työkoneeseen, koska sitä käytetään pelkästään työkoneen välttämättömään siirtämiseen työmaalta toiselle. Työkonekuljetus muodostaa erikoiskuljetuksen, jonka yhteydessä siirretään vain työkone ja työmaakäyttöön tarvittava erillinen polttoainesäiliö. Tarkoituksenmukaista on, että tällainen työkoneen kuljetusalustasiirto voidaan tehdä ajoneuvoverotta.

Kyseinen erikoiskuljetusajoneuvo on määritelty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista (1253/2002) 3 §:ssä.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena, paitsi lain 4 § näin kuuluvana:

4 §

Veronalaiset ajoneuvot

(1—3 mom. kuten VaVM)

Myöskään jakamattomaksi esineeksi katsottavan tietyn työkoneen tyypin kuljetukseen rakennettua, erityisellä kuljetusrilillä tai vastaavalla rakenteella varustettua N₃-luokan erikoiskuljetusajoneuvoa, jota ei ole tarkoitettu muuhun kuin työkoneen ja sen omien poltto- ja voiteluaineiden samassa yhteydessä tapahtuvaan kuljettamiseen, ei katsota 1 momentissa tarkoitetuksi ajoneuvoksi. (Uusi)

Helsingissä 3 päivänä joulukuuta 2003

Jyri Häkämies /kok
Jari Koskinen /kok
Pekka Kuosmanen /kok
Iivo Polvi /vas

Irja Tulonen /kok
Kari Uotila /vas
Bjarne Kallis /kd