



LAUSUNTO 10.1.2003

Suomen Motoristit Ry

Valtiovarainvaliokunta
PL 31
00023 Valtioneuvosto

**viite: Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi autoveron muuttamisesta
asia: lausunto**

Tämän lausunnon antaja, Suomen Motoristit Ry, katsoo että Hallituksen ehdotusta ei tule hyväksyä nykyisessä muodossaan. Seuraavassa kohdat, joihin esitämme muutoksia.

Yleistä

Tämän lausunnon antaja, Suomen Motoristit Ry, katsoo että Hallituksen Esitystä Eduskunnalle laiksi autoverolain muuttamisesta ei tule hyväksyä nykyisessä muodossaan. Esitykseen sisältyy merkittäviä puutteita EU:n vapaata kauppaa ja tavaroiden vapaata liikkumista koskevien EU:n perustamissopimuksen määräysten, perustamissopimuksen nojalla annettujen säädösten, sekä yhteisöjen tuomioistuimen päätösten kanssa. Annetussa muodossaan esitys ei moottoripyörien osalta täytä yhteisön oikeuden vaatimuksia verotuksellisen syrjinnän poistamisesta jäsenvaltioiden välisessä kaupassa.

Lakiehdotuksen sisällöstä ja perusteluista

Lakiehdotukseen sisältyy useita moottoripyörien verotusta käsitteleviä kohtia, jotka ovat ristiriidassa EU:n perustamissopimuksen 95 artiklan sekä direktiivin 83/183/ETY kanssa. Sekä yhteisöjen tuomioistuin (tuomio 19.9.2002 C-101/00) että korkein hallinto-oikeus (KHO 16.12.2002/85) ovat tuomioissaan edellyttäneet autoverolailta paitsi avoimuutta ja syrjimättömyyttä, myös yhteensopivuutta yhteisön oikeuden kanssa. Moottoripyörien veron määrääntymisen perusteita ei ole uudistettu eikä verojärjestelmän syrjimättömyyttä varmistettu ratkaisuisissa edellytetyllä tavalla. Tämän lausunnon liitteenä on pykäläkohtainen selvitys esitykseen sisältyvistä ongelmallisista lainkohdista.¹ Yleisesti todettakoon, että pääasiallisia ongelmakohtia ovat seuraavat.

1. Maahantuojan aseman vaikutusta käytettynä maahan tuotavan moottoripyörän verotusarvon määrääntymiseen ei ole esityksessä poistettu yhteisöjen tuomioistuimen ja korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisujen edellyttämällä tavalla. Esityksessä verotusarvo määrääntyy kuutiotilavuuden mukaan kiinteänä prosenttilukuna uuden vastaavan moottoripyörän verollisesta kuluttajahinnasta. Todellisuudessa veron osuus

¹ Ks. Liite.

kuitenkin vaihtelee merkki- ja mallikohtaisesti. Kuten ratkaisuihin todetaan, on varmistettava, ettei verotus missään tapauksessa muodostu syrjiväksi. Tämä edellyttää mainittujen tuomioistuinratkaisujen mukaan joko todellisen veron osuuden selvittämistä verotusarvon määrittämiseksi, tai vaihtoehtoisesti verotusarvon määrittämistä pienimmän moottoripyörästä perityn veron suhteellisen osuuden perusteella.

2. Vaatimus verotuksen avoimuudesta ei edelleenkään toteudu. Uuden vastaavan moottoripyörän hinnan perusteella laskettavaan verotusarvoon perustuva järjestelmä ei täytä verovelvollisen oikeusturvan vaatimuksia, sillä uusien moottoripyöräiden maahantuontihinnat ja verotustiedot ovat salaisia. Näin ollen verovelvollisella ei ole mahdollisuuksia ennakoita maahan tuotavasta moottoripyörästä kannettavan veron määrää. Järjestelmä merkitsee epäkohtaa myös verovelvollisen oikeusturvan kannalta, sillä verovelvollinen ei voi käytännössä saattaa verotuspäätöstään verotusarvon osalta tuomioistuimen arvioitavaksi.
3. Esityksessä käytettynä maahan tuotavan moottoripyörän vero lasketaan edelleen ensisijaisesti vanhan ikävähennysjärjestelmän pohjalta, ainoastaan laskentakaava on uudistettu. Kuten em. ratkaisuihin todetaan, tämänkaltaisen järjestelmän avulla ei pystytä varmistamaan verokohtelun syrjimättömyyttä yksittäistapauksissa, vaan veroviranomaisen on jokaisen verotettavan ajoneuvon osalta erikseen tarkastettava, ettei veroa kanneta liikaa. Uudessa lakiehdotuksessa käytetyn sanamuodon mukaan syrjimättömyyden selvittäminen lankeaa kuitenkin verovelvollisen vastuulle. Sääntelyn ei voida katsoa täyttävän yhteisöoikeuden ja hyvän verojärjestelmän vaatimuksia, sillä veron määräytymistä koskevan todistustaakan tulisi olla ensisijaisesti veroviranomaisella.
4. Maksettu vero ei ole palautuskelpoinen vietäessä moottoripyörä toiseen EU-maahan. Pyörän hintaan sisältyvä autovero nostaa hinnan niin korkeaksi että sen myyminen kilpailukykyisesti toiseen maahan on mahdotonta. Myöskään moottoripyörän vaihtaminen vaihtokaupalla, mikä on alalla normaali käytäntö, ei ole mahdollista siten, että pyörä on rekisteröity ja verotettu Suomessa ja vaihtokauppa tehtäisiin toisessa jäsenvaltiossa. Tämä merkitsee toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevaa myyjää syrjivää menettelyä.

Lain perusteluissa todetaan tarve saattaa autoverotus Euroopan yhteisön määräysten ja EU:n oikeuden päätösten mukaiseksi. Muutostarve on syntynyt siksi, että aiemmin voimassa ollut laki on tietyissä tapauksissa saattanut johtaa toisesta yhteisön jäsenvaltiosta ostettua ajoneuvoa syrjivään verokohteluun. Nämä syrjivää käytäntöä muodostaneet määräykset ovat olleet samat autoille ja moottoripyörille. Myös komissio on tuoreessa huomautuksessaan (17.12.2002, 2001/2091, C(2002)5448) edellyttänyt puutteiden korjaamista myös moottoripyöräiden osalta.

Henkilöautojen verotukseen on kehitetty uusi kuluttaja-/ markkinahintoihin perustuva verotusmalli jonka katsotaan lain perusteluissa täyttävän yhteisön oikeuden vaatimukset syrjinnän poistamisesta autokaupan osalta. Koska kysymyksessä on henkilöautojen verotusta koskeva järjestelmä, emme kommentoi sitä yksityiskohtaisesti, vaan oletamme sen täyttävän yhteisön oikeuden vaatimukset.

Verotuksen laskentamallit on laadittu perustuen kuluttaja- tai markkinahintoihin, jotka eivät ole kuitenkaan yksilöityjä tapauskohtaisia hintoja vaan tilastollisesti saatuja likimääräisiä hintoja. Näiden verotuksen perusteena olevien tilastollisten hintojen muodostamiseksi on luotu henkilöautokaupan tilastointijärjestelmiin perustuvat laskentamallit, joilla tavoitellaan verotuksen syrjimättömyyttä.

Lakiesityksen perustelujen mukaan edellä esitettyjen tilastollisten menetelmien käyttö ei ole moottoripyöräiden osalta mahdollista johtuen moottoripyörämarkkinoiden pienuudesta.

Olemme tässä samaa mieltä lakiesityksen laatijoiden kanssa. Henkilöautojen verotuksessa käytettävät tilastolliset menetelmät eivät sovellu moottoripyöräiden verotukseen.

moottoripyörien markkinoiden pienuuden takia. Tämä on kuitenkin johtanut siihen että käytettyinä maahan tuotavien moottoripyörien verotuksessa sovelletaan vanhaa EU-oikeuden vastaiseksi todettua laskentamallia, joka lakiehdotuksessa tarkoitettulla tavalla sovellettuna johtaa syrjivään verotukseen.

Muutokset vanhoihin laskentamalleihin ovat vain kosmeettisia eikä sitä, miten ne varmistavat syrjimättömyyden kaikissa tapauksissa ei ole perusteltu. Lakiesityksessä jätetään verokohtelun syrjimättömyyden varmistaminen muutoksenhakumenettelyn varaan, mikä on selkeästi vastoin EU:n tuomioistuimen päätöksen henkeä. Ehdotus loukkaa myöskin yksilön oikeusturvaa, yhtäältä verokohtelun syrjimättömyyden varmistaminen kuuluu ensisijaisesti veroviranomaisten tehtäviin, toisaalta esimerkiksi tällä hetkellä valitusruuhkan purkamisen on arvioitu kestävän kolme vuotta.

Näillä perusteilla katsomme, että vaikka lakitekstiin on tehty moottoripyörien osalta näennäisiä muutoksia, eivät ne takaa syrjimätöntä verotusta EU:n sisämarkkinoilla. Moottoripyöriä koskevat muutokset esityksessä ovat puutteellisesti perusteltuja eikä yhteisön oikeuden vaatimus verotuksen avoimuudesta toteudu. Tämän johdosta moottoripyöriä koskevia muutosehdotuksia ei voi hyväksyä.

Suomen Motoristit ry:n ehdotukset

Suomen Motoristit ry ehdottaa, että moottoripyöräveroa koskevat säännökset poistetaan autoverolaista kokonaan tai moottoripyörien autovero asetetaan nollassi. Moottoripyöristä ja alan palveluista sekä tarvikemyynnistä perittäisiin edelleen arvonlisävero. Ehdotusta perustellaan seuraavilla näkökohdilla.

1. Moottoripyörien verotuksen syrjivä vaikutus

Moottoripyörän asema on viime vuosikymmenien aikana kokenut täydellisen muutoksen. Tämä nyt voittopuolisesti harrastusvälineeksi kehittynyt ajoneuvo ei enää ole autoon verrattava kulkuneuvo, jota käytettäisiin ympäri vuoden tai joka korvaisi auton. Kyseessä on ajoneuvo, joka luonteeltaan on verrattavissa muihin matkailuun yms. harrastustarkoituksiin rajoitetun ajan vuodesta käytettäviin laitteisiin, joista peritään vain arvonlisävero.

Vertailukelpoisia ajoneuvoryhmiä ovat esimerkiksi matkailuautot, moottorikelkat ja moottoriveneet. Moottoripyörät ovat ainoa harrastus- ja matkailukäyttöön tarkoitettu ajoneuvoryhmä jota verotetaan erillisellä kulutusverolla. Korkea erillisverotus merkitsee moottoripyöräharrastajien asettamista perusteettomasti eriarvoiseen asemaan suhteessa muihin ajoneuvoharrastajaryhmiin. Moottoripyörien erillisverotus ei tässä suhteessa täytä verotuksen oikeudenmukaisuusvaatimusta.

2. Moottoripyöräveron alkuperäiset säätämisperusteet ja liikenneturvallisuus

Moottoripyörille säädettiin korkea vero vuonna 1973. Tavoitteena oli tuolloin liikenneturvallisuuden kohentaminen rajoittamalla korkealla verotuksella erityisesti suurten moottoripyörien tuontia ja käyttöä Suomessa.² Myöhemmin käytettyinä maahantuotavien moottoripyörien verojärjestelmää on puollettu myös ns. harmaatuonnin estämisellä ja kotimaisten maahantuojien suojaamisella.

Moottoripyöräilyn liikenneturvallisuustutkimus sekä kotimaassa että muissa EU:n jäsenvaltioissa osoittaa, että nykyaikaisten moottoripyörien verotusperusteella, moottorin kuutiotilavuudella, ei ole yhteyttä liikenneturvallisuuden heikkenemiseen, onnettomuustilastoista ei ole löydettävissä yhteyttä moottoripyörien kuutiotilavuuden ja onnettomuusalttiuden välillä. Sitä vastoin kuljettajan kokemus ja asenteet sekä

² HE 200/1973, HE 137/1974 ja HE 59/1975.

moottoripyörän ”luonne” vaikuttavat suorassa suhteessa onnettomuusalttiuteen. Kumpaankin tekijään on erittäin vaikea vaikuttaa verotuksen kautta. Suuret moottoripyörämaat kuten Saksa eivät ole katsoneet tarpeelliseksi rajoittaa moottoripyörien käyttöä verotuksellisesti. Edes Ruotsi, jota pidetään liikenneturvallisuuden edelläkävijämaana Euroopassa, ei näe erillistä korkeata moottoripyöräverotusta tarpeellisena.

Kuljettajien turvallisuustavoitteet on saavutettu ajokortti uudistuksen ja tiukemman kuljettajatutkinnon avulla. Lisäksi turvallisuutta ohjataan keskeisesti vakuutusjärjestelmän kautta. Kotimaisten maahantuojien suojaaminen verotuksellisin keinoin on puolestaan yhteisöjen tuomioistuimen yllä mainitussa ratkaisussa yksiselitteisesti todettu lainvastaiseksi. Näin ollen veron kantamisen alkuperäiset perusteet eivät ole enää voimassa eikä verotuksen ohjausvaikutusta liikenneturvallisuuteen ole osoitettavissa.

3. Verotuksen ympäristöohjaavuus

Moottoripyöräkannan ikäkehitys ei Suomessa toteudu järkevällä tavalla nykyisen verotusjärjestelmän puitteissa. Vähäpäästöiset ja turvallisemmat uudet moottoripyörämallit eivät nykyisen korkean verotuksen ansiosta pääse riittävästi korvaamaan vanhoja pyöriä. Vaikka uusien moottoripyörien rekisteröintimäärä on noussut verrattuna lamavuosiin, edustavat ne tällä hetkellä vain noin reilua kolmannesta Suomeen tuotavista moottoripyöristä. Muut Suomeen tuotavat moottoripyörät ovat käytettyjä, jonka takia moottoripyöräkantamme vanhenee normaalia nopeammin. Käytettyjen pyörien markkinaosuus näyttää entisestään kasvavan. Tämän epänormaalin markkinatilanteen aiheuttaa ensisijaisesti moottoripyöristä perittävä korkea autovero.

Ympäristön kannalta huomattava epäkohta on myös se, että veroa ei palauteta vietäessä moottoripyörä Suomesta toiseen EU-maahan. Kuten edellä on esitetty, moottoripyörän hintaan sisältyvä autovero nostaa hinnan niin korkeaksi, että sen myyminen kilpailukykyisesti toiseen maahan on mahdotonta. Tämä merkitsee Suomen asemoitumista vanhojen moottoripyörien loppusijoituspaikaksi.

4. Moottoripyörien rakentelu, verovalvonta ja uudelleenverotusta koskeva sääntely

Korkea moottoripyörien erillisvero vaatii monimutkaisen sääntelyn veron kiertämisen estämiseksi. Sääntelyyn sisältyy mm. niin kutsuttu 50 %:n sääntö, joka lyhyesti esitettynä merkitsee moottoripyörän uudelleen verotusta silloin, kun osia on vaihdettu 50 % tai enemmän. Mainittu säännös on laadittu yksinomaan tarkoituksin estää veron kiertäminen. Säännöksen soveltaminen saattaa kuitenkin johtaa verovelvollisen kannalta kohtuuttomiin tilanteisiin.

Ensinnäkin säännökseltä puuttuu teoreettinen pohja siinä mielessä, että moottoripyörä ei muutu uudeksi, kun sen osista vaihdetaan 50 %. Tästä huolimatta veroa kannetaan kuten uusista moottoripyöristä.

Muutosprosenttien toteamiseksi laadittu ns. jyvitysäännöstö saattaa merkitä moottoripyörän uudelleen verottamista myös vahinkokunnostuksen ja tavanomaisten kuluvien osien kunnossapitotoimien johdosta. Sääntely ei tee eroa osavaihdojen syiden tai osien käyttötarkoituksen perusteella.

Sääntely ei myöskään huomioi sitä, ovatko vaihdetut osat lähtöisin jo kertaalleen verotetusta vanhasta moottoripyörästä. Näin ollen saattaa syntyä tilanne, jossa rakentelija kunnostaa vanhoja moottoripyöriä käytöstä poistetuilla mutta jo kertaalleen verotetuilla kierrätysosilla. Uudelleenverotus merkitsee tässä tilanteessa verotusta kolmanteen kertaan.

Prosenttisääntely merkitsee myös tosiasiallista estettä moottoripyörien rakenteluharrastuksen kehittämiseksi. Rakenteluharrastajat joutuvat laskemaan eri osamuutosten osuuksia prosenttijyvitysjärjestelmässä. Pahimmassa tapauksessa sääntely on

johtanut siihen, että moottoripyöräilyn turvallisuudelle ensiarvoisen tärkeitä osia, kuten jarruja ja renkaita ei ole voitu vaihtaa, sillä katsastusasemalla tehty ja vahvistettu prosenttilaskelma ylittyisi ja vero lankeaisi maksettavaksi.

Sääntelyn laatiminen sellaiseksi, joka takaisi kansalaisille oikeusturvan ja mahdollistaisi alan harrastuksen kehittymisen samalla turvaten valtion veronkannon on osoittautunut mahdottomaksi. Mikäli korkea erillisvero poistetaan, voidaan moottoripyöriä koskevaa sääntelyä yksinkertaistaa merkittävästi.

5. Valvontajärjestelmä

Autoveron kantamisen valvomiseksi on ylläpidettävä kallista sekä rinnakkaista sääntely- ja valvontajärjestelmää. Tämä on johtanut tilanteeseen, jossa harrastajien lisäksi asiaa hoitavat tulli-, poliisi- ja katsastusviranomaiset. Järjestelmää on useissa yhteyksissä kritisoitu monimutkaiseksi ja raskaaksi. Myös nyt käsillä olevan lakiehdotuksen perusteluissa selostetaan nykyisen verojärjestelmän ylläpidon ja seurannan vaikeutta. Tähän johtopäätökseen voidaan päätyä myös tarkastelemalla moottoripyörien verotusta koskevaa oikeustapaustaineistoa. Käsitellyt tapaukset on tietävästi poikkeuksetta ratkaistu verovelvollisen eduksi.³

Veron valvomiseksi luotu järjestelmä ei myöskään palvele liikenneturvallisuutta vaan saattaa osien vaihtamisesta johtuvan veroseuraamusuhan takia johtaa jopa päinvastaiseen lopputulokseen. Nykyinen järjestelmä on valtiolle myös kallis ylläpitää, moottoripyörien erityisveron perinnän ja valvonnan kustannukset ovat erittäin korkeat suhteessa veron tuottoon.

6. Verotuksen vaikutukset moottoripyöräalan markkinatilanteeseen ja toimivuuteen

Moottoripyörien hintojen nostaminen voimakkaalla erityisverotuksella vääristää markkinoita, jolloin EU:n vapaan kilpailun periaatteet tavaroiden, palveluiden ja työvoiman osalta eivät toteudu. Kun merkittävä vapaa-ajan kulutushyödyke on verotuksellisesti syistä huomattavasti kalliimpi kuin kilpailevissa EU-maissa, syrjii käytäntö suomalaisia yrityksiä EU:n vapailla työvoimamarkkinoilla.

Korkea erillisvero nostaa moottoripyörien hintoja kohtuuttomasti ja tekee alasta suhdanneherkän. Joinakin vuosina saattaa verotettavia pyöriä tulla rekisteröitäväksi vain muutamia satoja mikä romahduttaa sekä arvonlisäveron että moottoripyöristä kannettavan autoveron tuoton. Pelkällä arvonlisäverolla verotettuna eivät myyntimäärän reagoisi suhdanteisiin niin voimakkaasti. Lisäksi arvonlisäveron tuotto moottoripyöräkaupasta olisi tasaista ja ennakoitavissa paremmin.

Suomessa on pohjoiseen sijaintiinsa ja väestömääräänsä nähden merkittävän suuri moottoripyöräkanta mutta lähes olematon pienteollisuus. Tämä johtuu ensisijaisesti verotuksen monimutkaisesta sääntelystä, joka edellä kuvatuin tavoin rajoittaa muun muassa moottoripyörien rakenteluharrastusta. Moottoripyöristä perittävä erillisvero toimii alan liiketoiminnan kannalta erityisenä esteenä ja haittana.

Esittämämme muutos mahdollistaisi uusien työpaikkojen syntyminen ja pienteollisuuden kehittymisen, jota on verraten runsaasti mm. Ruotsissa ja Saksassa. Näissä valtioissa moottoripyöriä ei veroteta vastaavalla tavalla kuin Suomessa. Esimerkiksi Ruotsissa on n. 200 moottoripyöriä myyvää liikettä, joista ns. valtuutettuja kauppiaita on 78. Lisäksi Ruotsissa toimii muita lähinnä korjaamis- ja rakentelutoimintaan keskittyneitä pienyrityksiä. Ala työllistää n. 2500–3000 henkilöä.⁴ Erityisesti tarvikkeosa- ja rakentelutoiminnassa eräät ruotsalaiset yritykset ovat saavuttaneet myös kansainvälistä menestystä.

³ Lähde: Modified Motorcycle Association of Finland ry; <http://www.mmaf.fi>.

⁴ Lähde: Sveriges Motorcyklister Centralorganisation; <http://www.motorcyklisterna.org/>

Korkea vero ja siitä johtuva valvonta- ja sääntelyjärjestelmä tekee pienyrityksen moottoripyöräalalla kalliiksi ja vaikeaksi. Moottoripyörien verottaminen pelkällä arvonlisäverolla mahdollistaisi uusien työpaikkojen ja pienteollisuuden syntyminen alalle, kuten on tapahtunut esimerkiksi Ruotsissa ja Saksassa.

7. Ehdotuksen valtiontaloudelliset vaikutukset

Lakiehdotuksen perusteluissakin mainittu moottoripyörämarkkinoiden pienuus merkitsee, että esittämällämme veron muutoksella ei ole kansantaloudellisesti merkittävää vaikutusta. Moottoripyöristä kannettava verokertymä on SMOTO:n arvioiden mukaan ollut viime vuosina noin 20–30 miljoonaa euroa. Suhteessa valtion kokonaisverokertymään moottoripyöristä saatava verotuotto ei siten ole sellaisenaan merkittävässä asemassa.

Nykyinen järjestelmä on valtiolle kallis ylläpitää, moottoripyörien erityisveron perinnän ja valvonnan kustannukset ovat erittäin korkeat suhteessa veron tuottoon. Moottoripyörien verojärjestelmän EU:n vaatimusten mukaisena vaatii käytännössä kalliin, rinnakkaisen sääntely- ja valvontajärjestelmän ylläpidon. Tätä taustaa vasten voidaan arvioida moottoripyöristä kannettavan veron nettotuoton olevan suhteettoman vähäinen verrattuna järjestelmän ylläpitämisestä valtiolle kertyviin kustannuksiin. Vastaavasti järjestelmän ylläpitäminen merkitsee ennen muuta viranomaisten, erityisesti poliisin, tullin ja katsastusviranomaisten resurssien hukkaamista tärkeimpien tehtävien ja tavoitteiden kustannuksella.

Kuten edellä on esitetty, verotuksen seurannaisvaikutukset ovat sitä vastoin huomattavia. Korkea erillisvero toimii tehokkaasti koko moottoripyöräalan jarruna. Tämä merkitsee alaan sisältyvän pienteollisuus- ja työllisyyspotentialin käyttämättä jäämistä ja sitä kautta tappioita paitsi harrastuskulttuurille, myös valtiolle. Ottaen huomioon moottoripyöräharrastuksen suosion Suomessa, moottoripyörien poistaminen autoveroa koskevasta lakiehdotuksesta merkitsisi SMOTO:n arvioiden mukaan osaltaan valtiontalouden kohentumista moottoripyörien kasvavan myyntivolyymien sekä lisääntyneen yrittäjyyden ja työpaikkojen muodossa.

Lopuksi

Suomen Motoristit ry esittää moottoripyöristä perittävästä autoverosta luopumista. Tällä varmistettaisiin ensinnäkin, että moottoripyörien verotus ei missään tapauksessa muodostu EU:n sisämarkkinoilla syrjiväksi. Lisäksi moottoripyöristä perittävän autoveron poistaminen edesauttaisi verotuksen harmonisoimista EU:ssa. Moottoripyöristä perittäisiin edelleen arvonlisäveroa, jonka tuotto nousisi alan pienen volyymin noustessa hintojen pudotuksen myötä. SMOTO uskoo, että erillisen moottoripyöräveron poistuminen lisäisi alan liiketoiminnan volyyymiä, parantaisi alan työllisyyttä ja sitä kautta tulo- ja arvonlisäverokertymää merkittävästi.

Edustajamme ovat valmiita yksityiskohtaisempiin keskusteluihin valtiovarain- sekä liikenne- ja viestintäministeriön asianomaisten virkamiesten kanssa esitettyjen näkökohtien selvittämiseksi tarkemmin.

Kohteliaimmin:

Suomen motoristit Ry

Pirkko Heiäng

LISÄTIETOJA

SMOTO, Matti Tahlo, puheenjohtaja@smoto.fi, 0400-737123
SMOTO, Pirkko Heiäng, toiminnanjohtaja@smoto.fi, 040-7312911
SMOTO, Hannu Virta, hannu.virta@smoto.fi, 0400-956355

Liitteet:

Liite: Moottoripyöriä koskevia säännöksiä koskeva yksityiskohtainen lausunto autoverolakiehdotuksesta