

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi polttoainemaksusta annetun lain 6 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Polttoainemaksusta annetusta laista poistetaisiin vaatimukset, joiden mukaan maksusta vapaiden kaasukäyttöisten ajoneuvojen on täytettävä seuraavaksi voimaan tulevat, vähintään EURO 4 -tason pakokaasupäästönormit. Lakiin lisättäisiin säännös puu- ja turveperusteista polttoainetta käyttävien ajoneuvo-

jen maksuvapautuksesta.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan sen jälkeen kun ajoneuvosäännöksiin sisällytettävät ajoneuvojen kaasulaitteita ja niiden asennusta koskevat turvallisuusvaatimukset tulevat voimaan.

PERUSTELUT

1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

Metaani- ja nestekaasukäyttöiset ajoneuvot

Ajoneuvojen vuotuista verotusta koskeva kokonaisuudistus tuli voimaan vuoden 2004 alusta. Uudistuksen yhteydessä ajoneuvojen polttoaineiden käyttöön liittyvät säännökset koottiin polttoainemaksulakiin (1280/2003). Sen mukaan polttoainemaksua kannetaan ajoneuvoista, joissa käytetään moottoribensiiniä tai dieselöljyä lievemmin verotettua tai kokonaan verotonta polttoainetta. Polttoainemaksu on ajoneuvon käyttäjään kohdistuva sanktioluonteinen veroseuraamus sellaisen polttoaineen käyttämisestä, jota ei ole verotuksellisesti tarkoitettu käytettäväksi ajoneuvoissa.

Polttoainemaksua on lähtökohtaisesti suoritettava, kun ajoneuvossa käytetään polttoaineena nestekaasua, metaania tai muuta niihin rinnastettavaa kaasumaista polttoainetta, kuten maakaasua tai biokaasua, jota syntyy biologisen mädätysprosessin tuloksena hapettomassa tilassa ja joka puhdistettuna koostuu pääosin metaanista maakaasun tavoin. Nestekaasusta ja biokaasusta ei kanneta polttoaineveroa. Maakaasusta kannetaan polttoaineveroa, joka on määrältään huomattavasti vähäisempi kuin muiden fossiilisten liikennepolttoaineiden. Energiasisällön mukaan laskettuna maakaasun vero on 1,9 euroa mega-

wattitunnilta, kun taas esimerkiksi rikittömän moottoribensiinin vero on 64,8 euroa megawattitunnilta.

Polttoainemaksulain säätämisen yhteydessä metaania polttoaineena käyttävät henkilö- ja pakettiautot kuitenkin vapautettiin polttoainemaksusta edellyttäen, että ajoneuvo täyttää tietyt pakokaasujen päästövaatimukset. Polttoainemaksulain 6 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan polttoainemaksusta ovat vapaat metaanista koostuvaa polttoainetta käyttävät henkilö- ja pakettiautot, joiden päästötaso on ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana vastannut seuraavaksi voimaan tulevaksi hyväksytyjen päästömääräysten mukaista tasoa, kuitenkin vähintään EURO 4 -tasoa.

Samassa yhteydessä lievennettiin kaasukäyttöisten kuorma- ja linja-autojen vastaavan maksuvapauden edellytyksiä. Polttoainemaksulain 6 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan nestekaasua, maakaasua tai muuta näihin rinnastettavaa kaasumaista polttoainetta käyttävät kuorma- ja linja-autot ovat polttoainemaksusta vapaita, jos niiden hiukkas- tai typenoksidien päästötaso on ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana vastannut seuraavaksi voimaan tulevaksi hyväksytyjen päästömääräysten mukaista tasoa, kuitenkin vähintään EURO 4 -tasoa. Kuorma- ja linja-autojen vaatimus koskee joko hiukkas- tai typenoksidipäästöjä ja on siten hieman

lievempi kuin olisi seuraavaksi voimaan tulevan päästötason täyttäminen kokonaisuudessaan.

Polttoainemaksulain 6 §:n 2 momentin mukaan vapautus polttoainemaksusta määräytyy ajoneuvon ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaan, joten Suomessa jo rekisteröidyistä kaasukäyttöisistä ajoneuvoista ei tule suoritettavaksi polttoainemaksua, vaikka päästönormit myöhemmin kiristyvät. Pakokaasupäästöjen tasoa koskevaa vaatimusta ei myöskään sovelleta Suomessa tilapäisesti käytettäviin ajoneuvoihin.

Sen lisäksi, että kaasukäyttöiset ajoneuvot ovat edellä mainituin päästövaatimuksin vapautettu polttoainemaksusta, henkilö- ja pakettiautoille on myönnetty vastaavin ehdoin vapautus myös käyttövoimaverosta, jota muutoin kannetaan kaikilta moottoribensiiniä lievemmin verotettua polttoainetta käyttäviltä ajoneuvoilta. Verovapaudesta säädetään ajoneuvoverolain (1281/2003) 12 §:n 2 momentissa, johon sisältyy viittaus polttoainemaksulaissa säädettyihin edellytyksiin.

Kun ajoneuvoissa edellä sanotuin tavoin mahdollistettiin verottoman tai lievästi verotetun kaasumaisen polttoaineen käyttö, polttoainemaksulain valmistelun yhteydessä katsottiin perustelluksi varmistaa, että mahdollisuutta hyödyntävät pakokaasupäästöiltään kulloinkin mahdollisimman hyvät ja uusinta moottoritekniikkaa käyttävät ajoneuvot. Tämän vuoksi polttoainemaksusta ja vastaavasti myös käyttövoimaverosta vapautuksen edellytykseksi säädettiin, että ajoneuvon pakokaasupäästöjen on täytettävä seuraavaksi voimaantulevaksi hyväksytyt vaatimukset. Niin kauan kuin uusien päästömääräysten siirtymäkautta ei ole käynnissä, sovelletaan päästötasoa, joka vastaa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olevia määräyksiä, kuitenkin vähintään EURO 4 -tasoa. Polttoainemaksulain valmistelun yhteydessä katsottiin, ettei tämä vähimmäisvaatimus estä kaasuautojen markkinoille tuloa Suomessa. Selvitysten mukaan noin 90 prosenttia myynnissä olevista uusista, kaasumaisia polttoaineita käyttämään tarkoitettuista autoista oli jo tuolloin luokiteltu EURO 4 -tason mukaisiksi.

EURO 4 -taso on sittemmin tullut pakolliseksi kaikille uusille henkilöautomalleille vuoden 2005 alusta ja rekisteriin tuleville uu-

sille henkilöautoille mallivuodesta riippumatta vuoden 2006 alusta, jonka jälkeen uusia henkilöautoja ei enää ole saanut liikenteeseen rekisteröityäkään muuten kuin kyseiset päästövaatimukset täyttävinä. Uusia EURO 5 -tason vaatimuksia valmistellaan. Uusille kuorma- ja linja-autotyypeille EURO 4 -vaatimus on tullut voimaan 1 päivänä lokakuuta 2005. Kaikille uusille kuorma- ja linja-autoille se tulee voimaan 1 päivänä lokakuuta 2006. Raskaille ajoneuvoille on jo hyväksytty uudet EURO 5 -vaatimukset, joskin ne tulevat sovellettaviksi vasta 1 päivänä lokakuuta 2008 uusille tyypeille ja 1 päivänä lokakuuta 2009 kaikille uusille kuorma- ja linja-autoille.

Verolainsäädäntöön sisältyvien päästövaatimusten on katsottu hidastavan kaasukäyttöisten ajoneuvojen yleistymistä. Koska verovapaus koskee vain ympäristöominaisuuksiltaan hyviä, vähintään EURO 4 -tason ajoneuvoja, sen ulkopuolelle voi jäädä vanhempia tehdasvalmisteisia kaasuaajoneuvoja, samoin kuin sellaisia ajoneuvoja, joihin kaasulaitteet on asennettu jälkikäteen.

Lisäksi vaatimus seuraavaksi voimaan tulevien päästönormien täyttymisestä voi tulla ongelmalliseksi siinä vaiheessa, kun EURO 4 -tasoa tiukempien normien hyväksymisestä tehdään päätös, mutta normirajat tulevat pakollisiksi vasta tuonnempana. Sanotun siirtymäajan aikana eivät markkinoille tulevat uudestaan kaasukäyttöiset ajoneuvot välttämättä täytä tulevia päästönormeja, jolloin niille ei voida myöntää verovapautusta. Asia on muuttumassa ajankohtaiseksi raskaiden kuorma- ja linja-autojen osalta, joille on jo hyväksytty tulevat EURO 5 -tason vaatimukset. Käytännössä tätä ongelmaa kuitenkin lieventää se, että parhaimmat uudet kaasukäyttöiset ajoneuvot täyttävät kaikki näköpiirissä olevat pakokaasuvaatimukset.

Edellä mainittujen syiden vuoksi ehdoteaan, että polttoainemaksulain 6 §:stä poistetaan päästövaatimukset. Muutoksen jälkeen polttoainemaksuvapautuksen kannalta olisi riittävää, että kaasukäyttöisen ajoneuvon päästötaso täyttää ne vaatimukset, joista säädetään ajoneuvojen liikenteeseen hyväksymistä koskevassa ajoneuvolainsäädännössä. Ajoneuvoverolain 12 §:n 2 momenttiin sisältyvän viittaussäännöksen mukaan kaasun käyttämisestä tällaisen henkilö- tai pakettiau-

ton polttoaineena ei seuraisi myöskään vuotuisen käyttövoimaveron maksuunpanoa.

Koska markkinoilta ei tällä hetkellä juuri löydy uusia kaasukäyttöisiä ajoneuvoja alle EURO 4 -tason, ehdotus koskisi aluksi lähinnä käytettyjä ajoneuvoja. Niitä on saatavilla vanhojen päästötasojen mukaisina niiden maiden markkinoilta, joilla on jo pidemmän ajan ollut käytössä etenkin maakaasun käyttöön soveltuvia ajoneuvoja. Ehdotus koskisi myös markkinoilla olevia ajoneuvoja, jotka muutetaan jälkiasennuksilla kaasukäyttöisiksi. Näiden ajoneuvojen liikenteeseen hyväksymistä varten riittäisi, että ajoneuvo täyttää ne pakokaasuvaatimukset, joita siltä vaadittiin ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana. Ennen kuin ajoneuvo voitaisiin käyttövoimamuutoksen jälkeen hyväksyä liikenteeseen, ajoneuvon päästöjen vaatimustenmukaisuudesta olisi kuitenkin annettava selvitys tai päästöt olisi mittautettava ajoneuvosäännösten mukaan.

Päästövaatimusten lisäksi ajoneuvon kaasulaitteiden olisi täytettävä riittävät turvallisuusvaatimukset ennen kuin se voidaan hyväksyä liikenteeseen. Ajoneuvoja koskevissa Euroopan yhteisön säännöksissä ei toistaiseksi ole määritelty kattavasti kaasulaitteiden teknisiä vaatimuksia. Ajoneuvojen käyttöturvallisuuden varmistamiseksi kansallisia ajoneuvosäännöksiä on kuitenkin ehdotettu muutettavaksi siten, että Suomessa hyväksyttävien ja käyttöönotettavien kaasulaitteiden olisi täytettävä tietyt kansainvälisiin sopimuksiin perustuvat vaatimukset (E-säännöt 110 ja 115). Vaatimukset sisällytetään liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista, jota koskeva muutos on ehdotettu tulemaan voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2006. Jälkiasennettujen kaasulaitteiden rakenne ja asennus olisi hyväksyttävä muutoskatsastuksessa, jossa laitteiden ja asennustyön vaatimustenmukaisuus ja asianmukaiset asentajan valtuutukset tarkistettaisiin.

Kuorma- ja linja-autoja koskeva polttoainemaksuvapaus koskisi edelleen myös nestekaasua käyttäviä ajoneuvoja, joita on ajoneuvorekisterissä muutamia. Nestekaasukäyttöisten ajoneuvojen päästö- ja turvallisuusvaatimuksista säädettäisiin muiden kaasujoneuvojen tapaan ajoneuvosäännöksissä.

Puu- ja turveperusteista polttoainetta käyttävät ajoneuvot

Ajoneuvoverolain 12 §:n 1 momentin 11 kohdan mukaan ajoneuvoverosta ovat vapaat moottoriajoneuvot, joissa käytetään pääasiallisesti puu- tai turveperusteista polttoainetta. Säännös koskee lähinnä puukaasukäyttöisiä ajoneuvoja. Ajoneuvoteknisten säännösten mukaan puukaasukäyttöisiksi voidaan muuttaa käytännössä ennen vuotta 1987 valmistettuja ajoneuvoja. Vuosittain puukaasukäyttöisiksi muutetaan ja rekisteröidään muutamia ajoneuvoja. Kaikkiaan ajoneuvorekisterissä näitä ajoneuvoja on noin 40. Puukaasun käyttö perustuu harrastukseen eikä käytön vähäisyyden takia näiden ajoneuvojen verottamista ole pidetty tarkoituksenmukaisena.

Vuoden 2004 alusta voimaan tullessa polttoainemaksulaissa ei ole säännöstä, jonka mukaan puu- tai turveperusteista polttoainetta käyttävät ajoneuvot olisivat vapaita polttoainemaksusta. Koska nämä ajoneuvot ovat jo vapautettu ajoneuvoveron käyttövoimaverosta, verottoman polttoaineen käyttämisestä ei ole tarkoituksenmukaista kantaa myöskään polttoainemaksua. Käytännössä Ajoneuvohallintokeskus on vapauttanut ajoneuvot maksusta polttoainemaksulain 31 §:ssä säädetyn huojennustoimivallan nojalla. Erillisten huojennuspäätösten välttämiseksi polttoainemaksulain 6 §:ään ehdotetaan lisättäväksi säännös puu- ja turveperusteista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen maksuvapaudesta.

2. Esityksen vaikutukset

Ehdotus lieventäisi metaanikäyttöisten ajoneuvojen polttoainemaksu- ja käyttövoimaverovapauden edellytyksiä, jolloin verovapauden piiriin kuuluvien ajoneuvojen määrä lähtökohtaisesti laajenisi ja vaihtoehtopolttoaineita käyttävien ajoneuvojen käyttöönotto helpottuisi. Sellaisten muiden maiden markkinoilla olevien tehdasvalmisteisten kaasujoneuvojen, jotka eivät täytä nykyisin vaadittavaa EURO 4 -päästötasoa, tuonti todennäköisesti jonkin verran kasvaisi. Kiinnostusta on myös ollut kaasusäiliöiden jälkiasennuksiin Suomessa. Ajoneuvojen tekniset määräykset täyttävien kaasujoneuvojen saatavuus on kuitenkin rajallista. Markkinoilla olevissa kaasukäyttöön soveltuvissa henkilö-

autoissa on yleensä kaksoispolttoainejärjestelmä bensiinille ja metaanille (maa- tai biokaasu), kun taas raskaissa ajoneuvoissa, lähinnä busseissa, on pelkästään kaasujärjestelmä.

Nestekaasua käyttävien ajoneuvojen määrä jäänee jatkossakin vähäiseksi, sillä nestekaasun sijasta ajoneuvojen valmistajien pääasiallinen mielenkiinto kohdistuu muihin polttoainevaihtoehtoihin. Uusia kuorma- tai linja-autoihin tarkoitettuja nestekaasumoottoreita ei ole tullut markkinoille, vaan painopiste on siirtynyt maakaasutekniikkaan.

Kaasujen liikennekäyttö yleistyy varsin verkkaisesti. Ongelmana ovat polttoainejakelun logistiikka sekä vaadittavat investoinnit tankkausasemiin ja kaasujoneuvoihin. Pääkaupunkiseudulla on käytössä noin 90 maakaasubussia, joihin kaasun jakelu hoidetaan keskitetysti. Ensimmäinen julkinen maakaasun tankkausasema on avattu Helsingissä vuonna 2005. Pääkaupunkiseudulle ja muille maakaasuverkon ulottuvilla oleville kaupunkiseuduille suunnitellaan avattavan uusia kaasuasemia muutamia vuosittain. Kaatopaikkojen, jätevedenpuhdistamoiden ja maatilojen yksittäisissä biokaasureaktoreissa tuotettava puhdistettu ja paineistettu biokaasu soveltuu myös käytettäväksi kaasujoneuvoissa, mutta sen käyttö rajoittunee ainakin lyhyellä aikavälillä yksittäistapauksiin.

Ympäristön kannalta kaasujen käytöllä olisi sinänsä saavutettavissa hyötyjä. Käytettäessä maakaasua liikennepolttoaineena voidaan päästä kokonaisketjun tasolla tarkasteltuna jonkin verran parempaan hiilidioksidipäästöjen tasoon kuin mihin päästään tavanomaisilla liikennepolttonesteillä. Biokaasun käytöllä on se lisäetuna, että biologisessa prosessissa syntyvä metaani, joka sinällään on haitallinen kasvihuonekaasu, tulee ajoneuvojen polttoaineena käytetyksi fossiilista polttoainetta korvaavana polttoaineena. Metaanin puhtaan palamisen vuoksi voidaan saavuttaa

jonkin verran etua myös epätäydellisten palamistuotteiden kuten hiilimonoksidin osalta, samoin kuin hiukkas- ja rikkidioksidipäästöjen suhteen. Erityisesti raskaiden ajoneuvojen dieselmoottoreiden korvaaminen kaasumoottoreilla vähentäisi myrkyllisiä pakokaasupäästöjä. Lisäksi metaanikäyttöisten ajoneuvojen melutaso on bensiini- ja dieselkäyttöisiä ajoneuvoja alhaisempi.

Kaasukäyttöisen ajoneuvojen ja kaasumaisen polttoaineiden rajoitetun saatavuuden vuoksi ehdotuksen ei kuitenkaan arvioida merkittävästi lisäävän kaasujoneuvojen yleistymistä. Siten myös vaikutukset ympäristöön samoin kuin valtiontalouteen jäisivät vähäisiksi.

Ehdotuksen mukaan puu- ja turveperusteista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen polttoainemaksuvapaus perustuisi suoraan lakiin eikä erillistä Ajoneuvohallintokeskuksen myöntämää vapautuspäätöstä enää tarvittaisi. Näiden ajoneuvojen vähäisen määrän takia ehdotuksella ei tältä osin juuri olisi muita vaikutuksia.

3. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä. Asiasta on annettu lakialoite LA 42/2005 vp.

4. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan sen jälkeen kun ajoneuvojen kaasulaitteita ja niiden asennusta koskevat turvallisuusvaatimukset tulevat voimaan. Asiaa koskeva liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen muutos on ehdotettu tulemaan voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2006.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

polttoainemaksusta annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 30 päivänä joulukuuta 2003 polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 6 § seuraavasti:

6 §

Polttoainemaksusta vapaat ajoneuvot

Polttoainemaksusta ovat vapaat:

1) moottorityökoneet ja moottorityökoneiksi varustetut traktorit sekä auton alustalle rakennetut työkoneet, joissa ei ole muuta kuin välittömästi työkone tehtävään liittyvää lavaa, säiliötä tai muuta kuormatilaa, milloin niitä ei käytetä muihin kuljetuksiin kuin niiden käyttötarkoituksesta johtuviin kuljetuksiin itse työalueella tai niiden omien poltto- ja voiteluaineiden kuljetukseen tahi niiden siirtyessä työalueelta toiselle;

2) traktorit, kun niitä käytetään turvetyömaalla;

3) moottorireet;

4) nestekaasua, maakaasua tai muuta näihin rinnastettavaa kaasumaista polttoainetta käyttävät kuorma- ja linja-autot;

5) metaanista koostuvaa polttoainetta käyttävät henkilö- ja pakettiautot;

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

7) ajoneuvot, joita käytetään asianomaisen järjestön kilpailukalenteriin merkityssä kilpailutapahtumassa tai siihen valmistauduttaessa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 .

Helsingissä 17 päivänä maaliskuuta 2006

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Toinen valtiovarainministeri *Ulla-Maj Widenroos*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

Laki

polttoainemaksusta annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 30 päivänä joulukuuta 2003 polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 6 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

6 §

Polttoainemaksusta vapaat ajoneuvot

Polttoainemaksusta vapaat ajoneuvot

Polttoainemaksusta ovat vapaat:

1) moottorityökoneet ja moottorityökoneiksi varustetut traktorit sekä auton alustalle rakennetut työkoneet, joissa ei ole muuta kuin välittömästi työkone tehtävään liittyvää lavaa, säiliötä tai muuta kuormatilaa, milloin niitä ei käytetä muihin kuljetuksiin kuin niiden käyttötarkoituksesta johtuviin kuljetuksiin itse työalueella tai niiden omien poltto- ja voiteluaineiden kuljetukseen tahi niiden siirtyessä työalueelta toiselle;

2) traktorit, kun niitä käytetään turvetyömaalla;

3) moottorireet;

4) nestekaasua, maakaasua tai muuta näihin rinnastettavaa kaasumaista polttoainetta käyttävät kuorma- ja linja-autot, *joiden hiukkasten tai typen oksidien päästö taso on ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana vastannut seuraavaksi voimaan tulevaksi hyväksytyjen päästömääräysten mukaista tasoa, kuitenkin vähintään EURO-4-tasoa;*

5) metaanista koostuvaa polttoainetta käyttävät henkilö- ja pakettiautot, *joiden päästö taso on ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana vastannut seuraavaksi voimaan tulevaksi hyväksytyjen päästömääräysten mukaista tasoa, kuitenkin vähintään EURO-4-tasoa; ja*

Polttoainemaksusta ovat vapaat:

1) moottorityökoneet ja moottorityökoneiksi varustetut traktorit sekä auton alustalle rakennetut työkoneet, joissa ei ole muuta kuin välittömästi työkone tehtävään liittyvää lavaa, säiliötä tai muuta kuormatilaa, milloin niitä ei käytetä muihin kuljetuksiin kuin niiden käyttötarkoituksesta johtuviin kuljetuksiin itse työalueella tai niiden omien poltto- ja voiteluaineiden kuljetukseen tahi niiden siirtyessä työalueelta toiselle;

2) traktorit, kun niitä käytetään turvetyömaalla;

3) moottorireet;

4) nestekaasua, maakaasua tai muuta näihin rinnastettavaa kaasumaista polttoainetta käyttävät kuorma- ja linja-autot;

5) metaanista koostuvaa polttoainetta käyttävät henkilö- ja pakettiautot;

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

6) ajoneuvot, joita käytetään asianomaisen järjestön kilpailukalenteriin merkityssä kilpailutapahtumassa tai siihen valmistauttaessa.

Muualla kuin Suomessa rekisteröityihin, Suomessa tilapäisesti käytettäviin, 1 momentin 4 ja 5 kohdissa tarkoitettuihin ajoneuvoihin ei sovelleta pakokaasupäästöjen tasoa koskevia vaatimuksia. Suomessa rekisteröity kaasukäyttöinen ajoneuvo on vapaa polttoainemaksusta myös 1 momentin 4 ja 5 kohdissa tarkoitettujen pakokaasumääräysten muututtua, jos ajoneuvo on rekisteröinnin ajankohtana täyttänyt pakokaasupäästöjä koskevat vaatimukset.

7) ajoneuvot, joita käytetään asianomaisen järjestön kilpailukalenteriin merkityssä kilpailutapahtumassa tai siihen valmistauttaessa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .
