

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 40/2006 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 24 oktober 2006 en proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen (RP 210/2006 rd) till finansutskottet för beredning.

Åtgärdsmotion

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande åtgärdsmotion:

— AM 62/2005 rd — Sari Essayah /kd: Reformering av bilbeskattning (remitterad 8.9.2005)

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- äldre regeringssekreterare Heikki Kuitunen, finansministeriet
- tullskattechef Marko Koski och tullöverinspektör Juha Kenraali, Tullstyrelsen
- enhetschef Markku Kärkkäinen, Fordonsförvaltningscentralen
- direktör Martti Virtanen, Konkurrensverket
- verkställande direktör Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.
- forskare Santtu Turunen, Helsingfors universitet
- professor Esko Linnakangas, Lapplands universitet
- ordförande Runo K. Kurko, Suomen Vastuulliset Ajoneuvotoujat (SVAT) ry.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- finansministeriet
- Tullstyrelsen
- Företagarna i Finland.

PROPOSITIONEN OCH ÅTGÄRDSMOTIONEN

Regeringens proposition

I propositionen föreslås en ändring av bilskattelagen. Det föreslås att skattesatsen för skatt på paketbilar som inte är nedsatt justeras och att vissa mindre ändringar införs i villkoren för ned-

satt skatt. Bestämmelserna om fastställande av beskattningsvärdet för begagnade bilar föreslås bli kompletterade. I lagen föreslås bestämmelser om skattefrihet för tjänstebilar som används i arbete över gränserna.

Därutöver föreslås att tidpunkten för när de ändringar som fastställs i tullens statistik över beskattningsvärdena träder i kraft ändras så att ändringarna träder i kraft den dag de publiceras. Bestämmelsen om återtagande av en skattedeclaration föreslås bli ändrad så att det inte tas ut någon separat avgift av den skattskyldige på grund av en återtagen skattedeclaration, om det inte har fattats något beskattningsbeslut. Dessutom föreslås några mindre ändringar i betalning av skatt.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt. Paragrafen som gäller förfallodagen för skatt träder dock i kraft separat vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Åtgärdsmotion

AM 62/2005 rd. I åtgärdsmotionen föreslås att regeringen vidtar åtgärder för reformering av bilskattelagen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet förordar propositionen utan ändringar.

Propositionen innebär förslag till relativt små ändringar i bilskattelagen. Regeringen har försökt beakta de största missförhållandena i beskattningen av paketbilar och lösa frågan om beskattningsvärdet på begagnade bilar när tillförlitliga iakttagelser på fordonsmarknaden om det allmänna värdet i detaljhandeln för den bil som är föremål för beskattning saknas. Dessutom är det meningen att genom en lagändring göra det möjligt att använda tjänstebilar vid arbete över gränserna. Avsikten med propositionen är alltså inte att genomföra principiella ändringar exempelvis i beskattningen av paketbilar som omfattas av den importbaserade beskattningen eller att på något annat sätt ändra beskattningens struktur.

Utskottet anser att det trots allt är viktigt att så snabbt som möjligt sätta i kraft förslagen i propositionen, eftersom behovet att ändra beskattningen av paketbilar och utvidga möjligheterna att använda tjänstebilar vid arbete över gränserna är uppenbart. Utskottet anser vidare att man nu på ett långsiktigt sätt och genom en bestående lagbestämmelse kunnat lösa problemet med den s.k. sexmånadersregeln, som hittills gällt vid fastställande av beskattningsvärdet av begagnade bilar. Med tanke på möjligheten att förutse beskattningsavgöranden samt på rättssäkerheten är det synnerligen viktigt att förslaget godkänns.

Utskottet behandlar nedan de ovan nämnda tre skattefrågorna. Utskottet har ingenting att an-

märka när det gäller ikraftträdandet av bestämmelserna om tullens statistik över beskattningsvärdena eller beträffande andra tekniska eller smärre ändringsförslag som underlättar beskattningspraxis.

Beskattning av paketbilar

Regeringen föreslår tre handgripliga ändringar i beskattningen av paketbilar. Den första ändringen gäller s.k. paketbilar med full skatt, där skatteprocenten föreslås bli sänkt från nuvarande 85 % till 72 %. Enligt propositionen motsvarar den nya skattesatsen i stort sett den som gäller vid beskattningen av personbilar, dvs. som om samma bil skulle beskattas i ett konsumentprisbaserat skattesystem med de skattesatser som gäller för personbilar.

Den andra ändringen gäller paketbilar för vilken nedsatt skatt tillämpas. Beträffande dessa bilar föreslås att minimilängden på öppna flak kortas från 1,85 meter till 1,75 meter. Alternativt ska det öppna flaket ha en yta på minst 2,25 kvadratmeter.

Det tredje ändringsförslaget gäller paketbilar med täckt lastutrymme. Enligt propositionen kan dessa bilar i fortsättningen mätas med den utrustning som fordonet hade när tillverkaren levererade det, innan skydd för lastutrymmet, värmeisolering eller annan motsvarande isolering installerats i fordonet.

Utöver dessa ändringsförslag föreslår regeringen också närmast i preventivt syfte en justering av 10 a § i bilskattelagen. Bakgrunden till

ändringsförslaget är att bilar med samma karosserimodell för närvarande i ett flertal fall kan klassificeras och registreras enligt vägtrafikbestämmelserna antingen som personbil eller paketbil. Eftersom beskattningen av dessa bilklasser avviker från varandra är avsikten att verkställa beskattningen utifrån en bils faktiska egenskaper. Personbilar som klassificerats som paketbilar ska enligt förslaget beskattas som personbilar om motsvarande fordon beskattats som personbilar utifrån det allmänna värdet i detaljhandeln.

Utskottet ställer sig bakom alla dessa ändringsförslag.

Skattesänkningen är motiverad för det första med tanke på likabehandlingen av de skattskyldiga. Det var aldrig lagens syfte att skattenivån för paketbilar skulle vara högre än den som gäller personbilar och det uppkomna missförhållandet bör avhjälpas. Ändringen beräknas ha positiva effekter på varutransporten i tätorterna, eftersom skattesänkningen sannolikt minskar behovet att av skattemässiga skäl införskaffa överstora paketbilar. Även om detta inte var orsaken till ändringsförslaget är en sådan utveckling önskvärd både med tanke på miljön och trafiksäkerheten i tätorter.

Propositionen är i viss mån problematisk så tillvida att skattesänkningens effekter inte kan kontrolleras eftersom det saknas tillförlitliga och tillräckliga uppgifter om beskattning baserad på anskaffningsvärdet. Men alla sakkunniga har förordat propositionens utgångspunkt och ansett den rättvis och motiverad. Utifrån expertutfrågningen och propositionsmotiven anser utskottet att förslagen är genomförbara.

De ändringsförslag som gäller minimimåtten på öppna flak innebär i praktiken att alla s.k. pick up-fordon i framtiden kan säljas i fabrikskick utan att flaken behöver förlängas på grund av beskattningsbestämmelserna i Finland. Dessa onödiga och kostsamma ändringsarbeten behöver inte längre göras.

Ändringarna av måttbestämmelserna på paketbilar är också de lämpliga och motiverade från praktisk synpunkt. I framtiden kommer beskattningsbestämmelserna inte att vara något

hinder för att installera exempelvis fasta värme- och kylanordningar i paketbilar. På så sätt underlättas bl.a. distributionen av mat i den kommunala äldreomsorgen. Också från allmän synpunkt är ändringarna viktiga.

Kompletteringen av 10 a § förhindrar onödig taktikering med skattegrunder och har en preventiv effekt som förtydligar beskattningspraxis.

Beskattningsvärdet på begagnade bilar

Propositionen gäller också fastställande av beskattningsvärdet på begagnade bilar, när det saknas tillförlitliga uppgifter om bilens allmänna värde i detaljhandeln. Denna situation uppkommer närmast när det rör sig om en relativt ny begagnad bil eller en ovanlig sådan. Eftersom bilbeskattningen alltid och i alla situationer uttryckligen baserar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln, tar propositionen upp en sista-handsanvisning för värderingen i speciellsituationer. Anvisningen utgår från det allmänna värdet i detaljhandeln på ett motsvarande nytt fordon. Värdet ska sedan nedsättas med en procent per månad av det restvärde som beräknas till slutet av den föregående månaden. Det har ansetts att en procent motsvarar den allmänna värdeminskningen i sådana situationer.

Propositionen griper inte in i avgränsningen i 10 § i bilskattelagen mellan nya och begagnade bilar. Utgångspunkten är sålunda den samma som vid reformen 2002 där begagnade bilar definierades så att fordonet har varit registrerat och i bruk. Med bruk avsågs då sådant faktiskt bruk som påverkar bilens värde och som leder till att bilen inte längre kan betraktas som ny (FiUB 46/2002 rd — RP 271/2002 rd)¹. Begränsningen ansågs uppfylla gemenskapsrättens krav på en icke diskriminerande beskattning, vilket även

¹ Med hänsyn till detta anser utskottet att regeringens ståndpunkt enligt motiven, dvs. att registrering och bruk under bara en dag är tillräcklig, inte är tillfredsställande. Det väsentliga är att bruket är faktiskt, så som påpekas ovan. Begränsningen utesluter konstgjorda arrangemang där en de facto ny bil kan ges status av begagnad bil. Lagstiftarens avsikt på denna punkt är klar.

var avsikten. Bestämmelsen har ännu inte tillämpats i praktiken utan man har genom övergångsarrangemang velat reservera tid för att ta i bruk ett nytt skattesystem som bygger på konsumentpriset. Den gällande övergångsbestämmelsen upphör att gälla vid årets slut. Syftet med propositionen är att ersätta den med en permanent värderingsbestämmelse.

Ändringen är välgrundad, anser utskottet. Även den föreslagna värdeminskningen, en procent per månad, motsvarar enligt utredning till utskottet *den allmänna värdeminskningen* på begagnade bilar. Under utskottsbehandlingen gjordes en särskild utredning om detta². Undersökningen visade att bilpriserna inte sjunker märkbart under de första månaderna. Samma resultat gav en annan, något snävare utredning.³

Viktigt i sammanhanget är att bedömningen sker uttryckligen utifrån den allmänna prisnivån och inte exempelvis utifrån den enskilda bilägarens personliga köpsituation vid ett visst tillfälle. Lika viktigt är det att notera att värderingen sker enligt huvudregeln alltid när det finns utredning om beskattningsobjektets allmänna vär-

² Tullstyrelsen: Ajoneuvojen arvon aleneminen, verotusosaston selvitys 27.11.2006.

Utredningen granskade den allmänna värdeminskningen på den finländska marknaden för mindre än ett år gamla fordon. Man undersökte särskilt hur väl en månatlig värdeminskning lämpar sig för den finländska bilmarknaden. Utredningen omfattade varken motorcyklar eller paketbilar utan utgick från personbilsmarknaden.

Undersökningen baserade sig på material som bestod av bilförsäljarnas prisanmälningar på den finländska marknaden 2006. Prisuppgifterna samlades in för tullens räkning av NetWheels Oy, vars huvudsakliga affärsverksamhet är att upprätthålla prisinsamlings- och annonsservice för bilförsäljare. Materialet granskade högst tolv månader gamla fordon. I materialet ingick uppgifter om över 20 000 sådana fordon.

I materialet ingick iakttagelser om begärda priser som lagts ut i offentligheten på olika internetportaler. Tullen strök i materialet anmälningar som innehöll felaktigt registrerade datum om ibruktage samt bilar som uppgavs kosta under 500 euro och över 500 000 euro. Ytterligare gallrade man bort bilar som enligt uppgift hade körts över 150 000 kilometer.

de i detaljhandeln. Detta innebär att om det går att konstatera att den genomsnittliga procenten inte i fråga om en viss bilmodell motsvarar den utredning som man fått om marknaden, verkställs beskattningen på basis av uppgifter om den ifrågavarande bilmodellen. Om några sådana uppgifter inte finns går det inte heller att visa eller på annat sätt försäkra sig om att det beskattningsvärde som på ovan beskrivet sätt fastställs utifrån den allmänna värdeminskningen skulle vara för stor eller för liten. Också i dessa fall skall beskattningen emellertid verkställas enligt de allmänna principer som framgår av lagen, dvs. på basis av det allmänna värdet i detaljhandeln. Detta är relevant framför allt med tanke på en jämlik behandling av de skattskyldiga. I samband med expertutfrågningen påpekades redan nu att begagnade bilar hos oss allmänt taget beskattas lindrigt och att besluten i sak har lett till en diskriminering av inhemska begagnade bilar.

Utskottet omfattar sålunda inte den ståndpunkt som framförts av vissa sakkunniga om att den föreslagna minskningsprocenten skulle leda till en diskriminerande beskattning. Påståendet att en beskattning som baserar sig på genomsnittliga värden leder till diskriminerande slutresultat eftersom det förekommer enskilda fall som överskrider eller underskrider genomsnittet har inte enligt utskottet någon avgörande relevans. — Det råder inte principiell oenighet om det skäligen i att ha en schematisk bestämmelse. Sådana bestämmelser är fullt användbara förutsatt att de inte är diskriminerande.

När det gäller diskrimineringsförbudet är det i sista hand avgörande vad EG-domstolen avser med passusen att skatten *inte i något fall* får överstiga beloppet av den återstående skatt som ingår i värdet av en motsvarande bil som redan registrerats i medlemslandet.

³ Utredningen gjordes på basis av bilpriser i tidskriften Tuulilasi/Turbo nr 3/2006 och gällde begagnade bilar. I oktober fanns det 486 uppgifter om sådana fordon. Genomsnittsprocenten utifrån detta material låg något under 1 (0,988 %). Skillnaden mellan den övre och den nedre gränsen var i genomsnitt 0,35 procentenheter.

Finansministeriet har med hänvisning till bl.a. EG-domstolens avgörande C-387/01 (Weigel & Weigel) ansett att en värdebestämning som baserar sig på genomsnittlighet motsvarar faktisk värdeminskning i EG-rättsligt hänseende, förutsatt att fastställandet av värdet är välgrundat och tillämpas på ett objektivt och rättvist sätt. I domen konstateras att en medlemsstat kan fastställa ett schematiskt värde för begagnade fordon. När så sker kan myndigheterna i medlemsstaten stödja sig exempelvis på bilbranschens tidningar, ur vilka man kan läsa ut de genomsnittliga fordonspriserna på den inhemska marknaden eller på bilbranschens förteckningar över det genomsnittliga allmänna värdet. För dessa punkter i domen saknar det betydelse om ett kriterium för ickediskriminering skulle anses förutsätta att också marknads lägsta pris måste beaktas vid uträkning av värdeminskningen.

Ett färskt avgörande från EG-domstolen i de förenade målen C-290/05 och C-333/05 (Nádasdi & Németh) hänvisar till samma genomsnittsbegrepp. Även om dessa fall inte direkt handlar om bils katt kan man tolka det så att det är möjligt att ha en enda skattesats för importerade begagnade bilar, oberoende av om den så kallade historiska skatten skulle vara en annan. En sådan tolkning vore inte möjlig om villkoret "i något fall" skulle tolkas snävt och bokstavligt.

Tjänstebilar vid arbete över gränserna

I bils kattelagen beaktas ett flertal situationer där fordon bör kunna användas i trafik i Finland utan skyldighet att betala bils katt. Det handlar om små avvikelser från huvudregeln enligt vilken bils katt ska erläggas innan ett fordon registreras eller tas i bruk i Finland. Alla reglerade avvikelser är specialsituationer där en bil används tillfälligt på Finlands territorium.

Nu föreslår regeringen att tillfällig skattefri användning utsträcks till att i begränsad grad även gälla i Finland stadigvarande bosatta arbetstagares bruk av tjänstebil som är registrerad utomlands och i arbetstagarens besittning. En förutsättning för skattefri användning är att bilen används mindre i Finland än utomlands. Bedömningen av detta föreslås ske genom mätning

i tid utifrån antalet dagar som bilen används i Finland, oberoende av syftet med körningen. Om en bil under en och samma dag används både i Finland och utomlands skall det anses att bilen den dagen används i utlandet.

Bakgrunden till ändringsförslaget är en dom mot Finland C-232/02, där EG-domstolen tog ställning till bils kattelagens bestämmelser i förhållande till arbetskraftens fria rörlighet. Propositionen följer nu noggrant den i domen definierade tillåtna gränsen och kan därför anses klanderfri med avseende på EG-rätten.

Tillståndsförfarandet. Det föreslås att skattefri användning av ett fordon ska förenas med tillstånd av tullmyndigheten. Ansökan om tillstånd ska inlämnas innan den skattefria användningen inleds. I propositionen anses detta nödvändigt både med tanke på övervakningen och bilanvändarens rättsliga ställning. Enligt finansministeriet kan tillståndsförfarandet i praktiken ligga nära det anmälningsförfarande som för närvarande tillämpas när det gäller att ta i bruk ett utomlands registrerat företagsfordon i Finland. För att få tillståndet måste användaren anmäla bilen hos tullmyndigheterna samt lämna uppgifter om användningen och ägaren. När tullen beviljar tillståndet har den inte möjlighet till annan prövning än den som nämns i lagrummet. Bilanvändaren ska emellertid ges ett överklagbart beslut.

De diskussioner som har förts mellan finansministeriet och kommissionen har inte gett vid handen att det föreslagna tillståndsförfarandet skulle vara för tungt eller på ett oskäligt sätt försvåra användningen av bil. Inte heller några andra väsentliga ändrings- eller utvecklingsbehov har framförts under diskussionerna.

Konkurrensverket har konstaterat att både rättssäkerheten och tydligheten i myndighetsövervakningen kan anses som tillräckliga grunder för ett tillståndsförfarande, även om det i en marknadsekonomi måste anses lämpligt att ta i bruk olika tillstånd endast av mycket tunga skäl. Konkurrensverket understryker också att tillståndsförfarandet måste vara klart och enkelt i praktiken.

Utifrån utredning till utskottet anser det att det föreslagna tillståndsförfarandet är godtagbart och tillräckligt smidigt. Förfarandet är motiverat också med avseende på bilanvändarens rättssäkerhet när man beaktar de stränga påföljderna för användning av skattefri bil i strid med bestämmelserna. Det finns anledning att i praktiken understryka Konkurrensverkets synpunkter på att förfarande bör vara enkelt och klart. När det gäller ringa och oäktsamma fall av underlåtelse bör även proportionalitetsprincipens begränsningar beaktas och vid risk för ett oskäligt avgörande bör lindringsbestämmelsen i 50 § i bilskattelagen kunna tillämpas.

Revidering av beskattningen

Den gällande bilskattelagen är mycket komplicerad eftersom den kommit till genom ett flertal delreformer. Beskattningsgrunderna är inte heller till alla delar helt genomskinliga. Bil- och fordonsskattningen saknar dessutom miljöaspekter. Behovet av genomgripande lagstiftningsförbättringar är uppenbar. Även sakkunniga som utskottet har hört har gått på denna linje.

Utskottet påpekar att bil- och fordonsskattningen måste utvecklas i en enklare och mer genomskinlig riktning. Men en sådan reform förutsätter både omfattande och grundlig beredning samt tillräckligt tydliga politiska beslut om utvecklingens mål och tidsplan.

Därförinnan måste emellertid de aktuella problemen lösas. Regeringens förslag bör därför godkännas och lagarna sättas i kraft så snabbt som möjligt.

Åtgärdsmotion

Utskottet har behandlat åtgärdsmotionen och avstyrker den.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår finansutskottet

att lagförslaget godkänns utan ändringar och

att åtgärdsmotion AM 62/2005 rd förkastas.

Helsingfors den 7 december 2006

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Koski /cent
medl. Christina Gestrin /sv
Kyösti Karjula /cent
Jari Koskinen /saml
Pekka Kuosmanen /saml
Reijo Laitinen /sd
Maija-Liisa Lindqvist /cent
Mika Lintilä /cent (delvis)
Pekka Nousiainen /cent
Tuija Nurmi /saml
Pirkko Peltomäki /sd
Iivo Polvi /vänst (delvis)

Virpa Puisto /sd (delvis)
Markku Rossi /cent
Matti Saarinen /sd
Kimmo Sasi /saml (delvis)
Anni Sinnemäki /gröna (delvis)
Irja Tulonen /saml
Kari Uotila /vänst
ers. Eva Biaudet /sv (delvis)
Bjarne Kallis /kd (delvis)
Aulis Ranta-Muotio /cent (delvis)
Maija Rask /sd
Jaana Ylä-Mononen /cent (delvis).

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION

Motivering

I regeringens proposition (RP 210/2006 rd) föreslås tre ändringar i den gällande bilskattelagen. Enligt min uppfattning är den viktigaste den ändring som gäller beskattningsvärdet på mindre än sex månader gamla begagnade bilar. När bilskattelagen reviderades 2003 tog man in den så kallade sexmånadersregeln som innebär att bilar som var under sex månader gamla beskattades som nya bilar. I praktiken omöjliggjorde bestämmelsen import av begagnade bilar under sex månader eftersom den skatt som uppbars på den bar lika stor som skatten på nya bilar.

Eftersom bestämmelsen helt klart stred mot gemenskapsrätten lindrades den 2004, så att bilar under tre månader fortsättningsvis skulle beskattas som nya men bilar över tre månader men under sex månader skulle ges ett beskattningsvärde som fastställdes så att från beskattningsvärdet på en ny bil avdrogs 0,8 procent per bruksmånad.

Nu föreslår regeringen igen att sexmånadersregeln ska ruckas. Regeringen föreslår att om beskattningsvärdet på ett fordon, dvs. det allmänna värdet i detaljhandeln, inte kan bestämmas på grund av bristfälliga marknadsuppgifter ska beskattningsvärdet fastställas utifrån en schematisk kalkyl. Enligt denna kalkyl är skatteminskningen en procent per månad av skattens restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden. Enkelt uttryckt är således beskattningsvärdet på en tre månader gammal bil något under tre procent lägre än värdet på en ny bil.

Eftersom beskattningsvärdet på en begagnad bil under inga omständigheter får överstiga dess allmänna värde i detaljhandeln, borde minskningsprocenten vara tillräckligt stor.

En månatlig minskning på en procent innebär nämligen att en bils genomsnittliga skrotningsålder skulle vara ungefär 38 år. Enligt Bilbranschens informationscentral är den genom-

snittliga skrotningsåldern 18 år och därför borde den månatliga minskningsprocenten vara något över två procent.

Förslag

Med stöd av det ovan anförda föreslår vi

att lagförslaget godkänns i övrigt enligt utskottets betänkande men 11 b § med ändringar:

Reservationens ändringsförslag

11 b §

Om beskattningsvärdet för ett begagnat fordon inte kan fastställas på det sätt som avses i 2 mom. på grund av bristfälliga marknadsuppgifter, kan värdet i detaljhandeln i andra hand fastställas på basis av det värde som fastställs utifrån det allmänna värdet i detaljhandeln på ett motsvarande nytt fordon, på så sätt att värdet minskas enligt fordonets ålder med *två* procent per månad av restvärdet som beräknats till slutet av den föregående månaden. Beroende på modell, kan även ett kalkylerat belopp för värdeminskningen som avviker från detta tillämpas, om det utifrån det statistiska materialet vad gäller marknadsuppgifter finns grund för att avvika från den förmodade värdeminskningen, och om det utifrån de uppgifter som finns till förfogande ändå inte på ett lämpligt sätt kan fastställas ett allmänt värde i detaljhandeln för ett fordon som motsvarar det fordon som skall beskattas. Vid tillämpningen av denna paragraf fastställs ett fordons ålder i hela månader utifrån den tid under vilken fordonet har varit både registrerat och i användning.

FiUB 40/2006 rd — RP 210/2006 rd

Helsingfors den 7 december 2006

Bjarne Kallis /kd
Jari Koskinen /saml
Pekka Kuosmanen /saml
Tuija Nurmi /saml

Irja Tulonen /saml
Iivo Polvi /vänst
Kari Uotila /vänst