



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Henrik Hokkanen

KÄYTETYN AUTON MAAHANTUON-
NIN KANNATTAVUUS VERRATTUNA
VASTAAVAAN SUOMIAUTOON

Case AutoPalin

Liiketalous
2019

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Henrik Hokkanen
Opinnäytetyön nimi	Käytetyn auton maahantuonnin kannattavuus verrattuna vastaavaan suomiautoon
Vuosi	2019
Kieli	suomi
Sivumäärä	54 + 2 liitettä
Ohjaaja	Timo Malin

Maahantuonnin lisääntymisestä on uutisoitu jatkuvasti enemmän eri medioissa, josta tutkimuksen idea sai alkunsa. Tutkimuksella haluttiin selvittää käytetyn auton maahantuontikustannuksia Saksasta ja Ruotsista, ja täten verrata niitä vastaavan suomiauton myyntihintaan. Täten aihe on myös erittäin ajankohtainen. Tutkimuksen toimeksiantajana toimi AutoPalin, joka on Satakunnassa toimiva autoalan yritys. Tutkimuskysymyksillä selvitettiin käytetyn auton maahantuontiprosessia: Millaisia autoja Suomeen tuodaan ja mistä maista, sekä kuinka paljon maahantuonnista kertyy kustannuksia ja mistä ne koostuvat?

Teoriaosassa selvitettiin automarkkinoita Suomessa, sisältäen suomalaisten ostaja- ja kuluttajakäyttäytymistä sekä autojen maahantuonnin kehitystä viime vuosina. Taustaksi selvitettiin myös käytetyn auton maahantuontiprosessin vaiheita ja maahantuodun auton verotusta. Tutkimusmenetelmänä käytettiin laadullista tutkimusta. Opinnäytetyö sisältää hintavertailun ja kyselytutkimuksen. Hintavertailussa verrattiin teorian tiedon perusteella maahantuodun auton kokonaiskustannuksia samanlaiseen suomiautoon. Kyselylomaketutkimus kohdistettiin maahantuonnin ammattilaisille, jotta saatiin kerättyä varsinaista kokemusperäistä tietoa maahantuonnin kustannuksista tukemaan hintavertailua.

Kyselyn tuloksista ja teorian tiedon pohjalta voidaan todeta, että Ruotsi ja Saksa ovat suosituimmat tuontimaat. Suosituimpia automerkkejä ovat Mercedes-Benz, BMW ja Volvo. Selvisi myös, että erityisesti hybridi-autojen suosio on tällä hetkellä kasvussa. Suuria taloudellisia riskejä ei kyselyyn vastaajien mukaan autojen maahantuonnissa ilmennyt. Autojen ennakkotiedot eivät kuitenkaan kenenkään vastaajan mukaan pidä 100% paikkaansa. Opinnäytetyön perusteella voidaankin todeta, että käytetyn auton maahantuonti on halvempaa kuin vastaavan ostaminen suomiautona. Maahantuontia suunniteltaessa on kuitenkin arvioitava, onko se ajan ja vaivan arvoista. Yllättäviä korjauskustannuksia saattaa ilmetä, ja riskit kasvavat, jos ei ole tietoa eikä kokemusta maahantuonnista ja sen markkinoista.

ABSTRACT

Author	Henrik Hokkanen
Title	Profitability of Importing a Used Car Compared to a Similar Finnish Car
Year	2019
Language	Finnish
Pages	54 + 2 Appendices
Name of Supervisor	Timo Malin

The increased import of used cars has been reported in different media, which prompted this thesis. The study aimed to find out the overall import costs of used cars from Germany and Sweden and compare those costs to the sales price of a similar car in Finland. The client of this thesis is AutoPalin, which is an automotive company working in Satakunta area. Research questions were used to examine the import process for a used car as well as to study what cars are imported, from which countries, and where import costs are formed and how much they are.

The theoretical study examined the car market in Finland, including Finnish consumer behavior and the development of car importing in recent years. For the background it also investigated the import process of used cars to Finland and their taxation. The study was carried out as a qualitative research. The thesis includes a price comparison and a survey. In the price comparison, the overall costs of an imported car were compared to a similar car on the Finnish market, based on theoretical information. The survey was targeted to professionals of car importers, so that it was possible to get empirical information about import costs to the back up the price comparison.

From the results of the survey and based on the theoretical study, it can be said that Germany and Sweden are the most popular car import countries. Most popular cars imported are Mercedes-Benz, BMW and Volvo. Also, the demand for hybrid cars is on the rise. According to the survey there did not occur huge financial risk regarding import. However, advance information does not usually match the car with 100%. With this thesis, it can be stated that it is cheaper to import a car than to buy a similar one from Finland. However, it must be evaluated whether importing a car is worth the time and effort. In addition, there might be some surprising repair costs and when importing a car from abroad risk increases if the consumer does not have the needed information or experience on importing cars and car markets abroad.

Keywords	Car, import, car dealership, international business, profitability
----------	--

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	7
2	AUTOKAUPPA SUOMESSA.....	10
	2.1 Osto- ja kuluttajakäyttäytyminen.....	10
	2.2 Maahantuonnin kehitys viimevuosina	13
3	KÄYTETYN AUTON MAAHANTUONTI	16
	3.1 Autojen tuontimaat.....	16
	3.1.1 Ruotsi	16
	3.1.2 Saksa	17
	3.2 Ostoprosessi	17
	3.3 Maahantuontiprosessi	18
	3.3.1 Ruotsi	18
	3.3.2 Saksa	20
	3.4 Ilmoitukset ja dokumentit Suomessa	21
	3.5 Verotus Suomessa.....	22
4	HINTAVERTAILU.....	25
	4.1 Suomiautot	25
	4.2 Aiemmat tutkimukset.....	27
	4.3 Kustannusvertailu	27
	4.3.1 Tuontiautot Ruotsista	29
	4.3.2 Tuontiautot Saksasta	30
	4.4 Yhteenveto hintavertailusta	33
5	KYSELYTUTKIMUS.....	36
	5.1 Tutkimusmenetelmän selvitys - Laadullinen tutkimus	38
	5.2 Tutkimustulokset.....	40
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	45
	LÄHTEET.....	51
	LIITTEET	

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvio 1. Suosituimmat autojen maahantuontimaat vuonna 2017.	13
Kuvio 2. Kokonaiskustannukset	34
Kuvio 3. Kokonaiskustannukset, Ruotsi.....	35
Kuvio 4. Kokonaiskustannukset, Saksa.....	35
Kuvio 5. Etukäteistietojen paikkaansa pitävyys.	41
Kuvio 6. Mistä kokonaiskustannukset koostuvat?.....	42
Kuvio 7. Maahantuonnista aiheutuneet yllättävät lisäkustannukset.	43
Kuvio 8. Millaisen auton tuonti on kannattavinta?.....	44
Kuvio 9. Lopullisten kokonaiskustannusten vertailu.	46
Taulukko 1. Suomiauton kustannukset autokaupalle	26
Taulukko 2. Kustannusvertailuun valikoitujen autojen tiedot	28
Taulukko 3. Kustannukset Ruotsista tuodulle autolle	30
Taulukko 4. Kustannukset Saksasta tuodulle autolle.....	32
Taulukko 5. Kyselylomakkeen selvitys.	37

LIITELUETTELO

LIITE 1 Kyselylomake

LIITE 2 Kyselylomake sähköpostin saateviesti

1 JOHDANTO

Käytettyjen autojen maahantuonti lisääntyy jatkuvasti Suomeen päin. Tähän syyinä ovat muun muassa Suomen kasvava talous, sekä automarkkinoiden elpyminen. (Noponen 2016)

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää maahantuodun auton hintakustannuksia ja verrata kyseisen auton lopullista hintaa samanlaiseen *suomiautoon*. Suomi-autolla tarkoitetaan autoa, joka on alun perin ostettu uutena Suomesta. Tutkimuksessa avaan käytetyn auton maahantuontiprosessia Saksasta ja Ruotsista. Taustaksi on selvitetty, minkälaisia autoja Suomeen tuodaan. Muun muassa mitä merkkiä, ja minkä hintaisia autoja tuodaan eniten. Selvitetään myös, mistä käytetyn suomi-auton hinta koostuu. Esimerkiksi autokaupalle syntyvät myynti- ja välityskustannukset. Lisäksi avataan kuluttajan käyttäytymistä autokaupoilla ostoprosessiin liittyen.

Varsinaisena tutkimusongelmana on, mitkä ovat tuontiauton kokonaiskustannukset verrattuna suomiautoon. Tätä tuetaan tutkimuskysymyksillä, joita ovat:

1. Millainen käytetyn auton maahantuontiprosessi on?
2. Millaisia autoja Suomeen tuodaan?
3. Mistä maista tuodaan autoja Suomeen?
4. Mitkä ovat maahantuonnin kokonaiskustannukset?

Case-yrityksenä toimii *AutoPalin*, joka on Porissa toimiva autoliike. Porin lisäksi yrityksellä on 2 eri toimipistettä Raumalla. Porissa sijaitsee yksi toimipiste, osoitteessa Itäkeskuksenkaari 1, mutta Raumalla automyymälöitä on kaksi, Metallitiellä sekä Lukkovaheessa. AutoPalin on tällä hetkellä Satakunnan suurin ja vanhin autoalan yritys. Palin Oy koostuu nykyään AutoPalinista sekä *Karlamonimerkkihautoketjusta*. Vuosittain Palinilla myydään noin 2800 autoa. Palinin liikevaihto oli vuonna 2017 59 miljoonaa. Palinin omistaa Satakunnan Osuuskauppaa ja täten AutoPalin on osa S-Ryhmää. (AutoPalin (1) 2018.)

Opinnäytetyö sisältää tilastoja maahantuoduista autoista. Näitä tilastoja löytyy esimerkiksi Tullista, sekä Trafilta. Tutkimuksessa selvitetään maahantuonnin kustannuksia, kuten maksettavat verot maahantuodusta autosta sekä, mitä ilmoitusten tekeminen, rekisteröinti sekä muut toiminnot kustantavat. Näiden tietojen pohjalta on toteutettu hintavertailu.

Hintavertailussa tuontikohdemaat on rajattu Saksaan ja Ruotsiin, sillä kyseisistä maista tuodaan eniten autoja Suomeen. Ne vastaavat myös varustetasoltaan parhaiten suomiautoja. Kustannusvertailuun on valittu automerkkejä, joita AutoPalin jälleenmyy. Tällöin maahantuonnin tutkiminen tuo lisäarvoa työn tilaajalle. Auto-liikkeestä valitun auton kuuluu vastata tuontiautoa mahdollisimman hyvin malliltaan, kilometreiltään sekä varustetasoltaan. Kustannusvertailussa on selvitetty käytännön maahantuontiprosessia ja eritelty kustannuksia. Kummastakin kohdemaasta on valittuna 2 autoa. Vertailtavia autoja on 4 kappaletta. Siten saadaan kerättyä kattavasti ja monipuolisesti tietoa neljästä erilaisesta maahantuontiprosessista valitsemieni kohteiden osalta. Maahantuontiprosessi on melko vakiintunut, joten 4 eri tyyppistä autoa tuottaa tarpeeksi arvoa tutkimukselle.

Hintavertailun tueksi toteutetaan kysely, jolla selvitetään tuontiauton kokonaiskustannuksia maahantuontia harjoittavien toimihenkilöiden näkökulmasta. Kyselyllä kerätään kokemustietoa, jonka perusteella voidaan testata auton maahantuonnin kannattavuutta. Kyselyllä pyritään myös selvittämään piilevää tietoa, jota teoriaosuudessa ei pystytä selvittämään. Kyselyn kohteena ovat yrittäjät, sillä heiltä löytyy kokemusta ja esimerkiksi tarkkaa kirjanpitoa maahantuonnin kustannuksista prosessin eri vaiheissa. Haastateltavat on etsitty netistä googlen hakukoneen välityksellä. Kysely lähetettiin yhteensä 15 henkilölle, joista vastauksia saatiin kuudelta

Tutkimusmuotona käytetään *kvalitatiivista* eli laadullista tutkimusta. Tutkimustyyppi on *vertaileva tutkimus* ja aineistonkeruumenetelmiä ovat valmiiden tilastojen analysointi, verotietojen tarkastelu, hintavertailun tekeminen ja kyselytutkimus.

Aihe on tärkeä, sillä siten voidaan selvittää maahantuonnin kannattavuutta. Varsinkin, kun autojen tuonti muista maista on koko ajan lisääntymässä ja kasvattamassa suosiotaan. Tutkimus antaa lisätietoa toimeksiantajalle autojen maahantuonnin kuluista sekä auttaa arvioimaan jatkossa kyseisten autojen hintoja.

2 AUTOKAUPPA SUOMESSA

Suomalainen autoilu sai alkunsa jo vuonna 1900, kun ensimmäiset henkilöautot tuotiin Suomeen. Ajoneuvojen maahantuonti oli kuitenkin luvanvaraista aina vuoteen 1962 saakka, jolloin henkilöautokauppa vapautui. Miljoonan henkilöauton raja rikkoutui Suomessa jo vuonna 1976 ja kahden miljoonan auton raja vuonna 1998. Vuonna 2006 kyseinen määrä oli jo 2,5 miljoonaa ja nykyään liikenteessä on jo lähes 2,67 miljoonaa ajoneuvoa. (Tilastokeskus 2007; Ziemann, Tebest & Airikka 2018.)

2.1 Osto- ja kuluttajakäyttäytyminen

Kuluttajakäyttäytymisellä tarkoitetaan sitä kuluttajien käyttäytymistä, johon he ryhtyvät kartoittaakseen tarpeitaan. Tähän sisältyy oikeanlaisen tuotteen tai palvelun etsiminen, ostaminen, käyttö ja arvioiminen. Kuluttajakäyttäytyminen sisältää myös sen, mitä asioita kuluttaja ajattelee ja tuntee. Nämä johtavat hänen päätökseensä kuluttaa jotakin tuotetta tai palvelua. Kuluttajakäyttäytyminen kertoo, mitkä asiat johtavat kuluttajan kannalta esimerkiksi ostopäätökseen autokaupassa. (Schiffman, Bednall, O’Cass, Paladino, Ward & Kanuk 2008, 7.)

Kuluttamista voidaan kutsua prosessiksi ja siihen liittyy eri vaiheita, niin kuluttajan kuin markkinoiden perspektiivistä. Vaiheet on jaettu kolmeen eri alueeseen: *ongelmat ennen ostoa, ostoprosessin aikana ja oston jälkeen*. Ensimmäiseen vaiheeseen kuuluu kuluttajan pohdinta siitä, tarvitseeko hän kyseistä tuotetta ja mistä saada parasta tietoa oikean tuotteen valitsemiseen? Tämän jälkeen tulee varsinaisen ostoprosessi, joka voi olla joko mukava tai stressaava kokemus kuluttajasta riippuen. Viimeisessä vaiheessa, ostamisen jälkeen, kuluttaja pohtii seuraavia asioita: Tuottaako ostettu tuote/palvelu hänelle mielihyvää? Täyttääkö se tarkoituksensa? Miten tuotteen mahdollinen kierrätys onnistuu ja onko tuotteella vaikutuksia ympäristölle? (Solomon 2018, 29.)

Kuluttajan ostoprosessiin vaikuttaa myös moni yksilöllinen tekijä. Eri ikäisillä ihmisillä on erilaisia tarpeita. Sukupuoli vaikuttaa ostopäätökseen kuten myös henkilön perhetilanne. Suurena tekijänä vaikuttaa lisäksi kuluttajan tulot sekä

asuinpaikka, asuuko kuluttaja isossa kaupungissa vai esimerkiksi maaseudulla. (Solomon 2018, 30-33.)

Autokaupassa suomalaisen ostokäyttäytymiseen eniten vaikuttavia tekijöitä ovat tunteet, omat vanhat kokemukset ja muiden suositukset. Sen lisäksi suurimpana tekijänä on kuluttajan taloudellinen tilanne. Näiden tekijöiden johdosta kuluttaja tekee päätöksen, ostaako hän auton uutena, käytettynä vai leasingsopimuksella. (Saldo 2018.)

Suomen autokaupassa kuluttajat suosivat nykyään muun muassa muutamia vuosia vanhoja käytettyjä autoja tai 60 000–100 000 kilometriä ajettuja vanhoja leasingsautoja. Tähän löytyy yksi syy siitä, että näissä autoissa on yleensä jo uudet vaihdetut kesärenkaat, sekä vanhat hyvät talvirenkaat. Kyseisistä autoista on myös suurin arvonalennus tippunut jo pois, ja arvo alenee tämän jälkeen tasaisemmin omassa käytössä. Kysyntää löytyy myös alle 150 000 kilometriä ajetuille autoille, jotka jäävät puolestaan alle 15 000 euron hintaluokan. (Ziemann 2018.) Keski-ikältään suomalaiset ajavat noin 12 vuotta vanhalla ajoneuvolla, mikä kertoo suomalaisen autokannan vanhuudesta. Autokanta on vanhentunut Suomessa vuosittain noin 2-3 kuukaudella. Kuitenkin esimerkiksi Uudellamaalla autokannan keski-ikä on vain noin 10 vuotta. 28 prosenttia uusista autoista on C-segmentin kokoluokkaa, eli alempaa keskiluokkaa. Tämän jälkeen suosituimpia ovat 17 prosentin osuudella keskikokoiset katumaasturit ja D-segmentin suuremmat, eli ylemmän keskiluokan ajoneuvot. (Ziemann ym. 2018; Liikkeellä 2017.)

Suomalaisten ostokäyttäytymisestä löytyy myös paljon eroja maakunnittain. Maan itäosissa suositaan enemmän bensiiniautoja kuin muussa maassa keskimäärin. Vanhin autokanta löytyy Pohjois-Karjalan alueelta, jossa auton keski-ikä on 14 vuodessa. Yleisesti kalliimmat ja arvokkaammat ajoneuvot löytyvät isoista kaupungeista ja maakuntien keskuskaupungeista. Samaan tapaan työsuhdeautot keskittyvät hyvin suuresti isoimpiin kaupunkeihin. Värimaailmaltaan suomalaiset suosivat varsinkin isoissa kaupungeissa nykyään hyvin paljon valkoista. Valkoinen väri on myös hyvin yleinen väri isoihin ajoneuvoihin. Seuraavaksi suosituin väri on musta. (Ziemann ym. 2018.)

Suomalaisten ostokäyttäytymisessä autojen suhteen on tapahtunut myös muutoksia viimeisimpien vuosien aikana. Suosiotaan ovat nostaneet esimerkiksi automaattivaihteiset autot, kun ennen suosittiin selvästi manuaalivaihteisia. Tämän lisäksi kysyntä on kasvanut pienimootorillisille ajoneuvoille. (Ziemann 2018.)

Kuluttajien ostokäyttäytyminen on muuttunut autokaupassa paljon jo useamman vuoden ajan. Suurimpana muutoksena viime vuosien ajalla on ollut digitalisaation tuleminen mukaan autokauppaan. Ennen asiakkaat saapuivat autokauppaan kartoittamaan tarjontaa, mutta nykyään autoa kartoitetaan huolella netissä jo ennen liikkeeseen saapumista. Digitalisaatio on myös lisännyt kilpailua, sillä nykyään on entistä helpompi selata autotarjontaa koko Suomesta.

Suuren muutoksen on tuonut myös yksityisleasing. Tämä mahdollistaa sen, ettei kuluttajan tarvitse varsinaisesti omistaa autoa, vaan hän maksaa pelkästään sen käytöstä tietyn ajan. Yksityisleasing on suosittu vaihtoehto varsinkin paljon vuodessa ajavien keskuudessa.

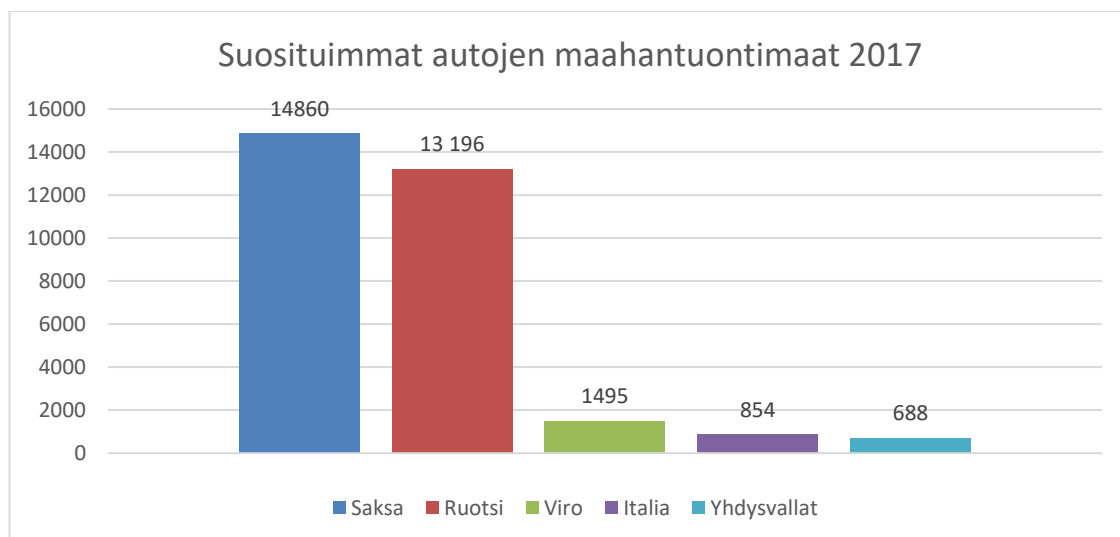
Vuonna 2017 Suomessa ensirekisteröitiin yhteensä 117 191 uutta autoa. Tämä oli 630 autoa vähemmän kuin vuonna 2016. Eniten vuonna 2017 ensirekisteröity auto oli *Toyota*, jota rekisteröitiin 14 759 kappaletta. Tämän jälkeen tuli *Volkswagen* (12 746 kpl), *Skoda* (11 505 kpl) ja *Volvo* (8 903 kpl). Toyota valtasi ykkössijan Volkswagenilta, joka oli vielä edellisvuonna suosituin merkki. Suurimpana nousijana vuoteen 2016 oli Volvo, jota myytiin vuonna 2017 21,18 prosenttia enemmän kuin edellisenä vuonna. (Autoalan tiedotuskeskus (3) 2018.)

Vuoden 2017 ensirekisteröidyin malli oli *Skoda Octavia*, jota rekisteröitiin 5 694 kappaletta. Seuraavana tuli *Nissan Qashqai*, jota myytiin 5 059 kappaletta. Octavia ja Qashqai olivat selvästi myydyimmät mallit. Kolmanneksi ylsi *Volkswagen Golf* 3 991 kappaleella. Samat mallit pitivät myös vuonna 2016 samoja sijoja. (Autoalan tiedotuskeskus (3) 2018.) Käytettynä Suomessa myydään noin 550 000–600 000 autoa joka vuosi (Autoalan tiedotuskeskus (1) 2018).

2.2 Maahantuonnin kehitys viimevuosina

Trafin tilastoista selviää, että tuontiautojen määrä on koko ajan kasvussa. Vuonna 2014 autoja maahantuotiin yhteensä 19 047 kappaletta, mutta vuonna 2017 määrä oli jo 29 368. Suurin kasvu on tapahtunut vuosien 2016 ja 2017 välillä, jolloin autojen maahantuonti on kasvanut peräti 4 659 kappaleella. Kasvua on kuitenkin tapahtunut tasaisesti vuodesta toiseen muutenkin. Vuoden 2018 luku ylittää 33 000 kappaletta. (*Trafi* (2) 2018.)

Saksa ja Ruotsi ovat olleet kaksi suosituinta tuontimaata jo monta vuotta. Saksasta maahantuotiin yhteensä 14 860 autoa vuonna 2017. Tuotujen autojen määrä Saksasta on kasvanut vähitellen, kun vielä vuonna 2014 määrä oli 12 635. Vuonna 2017 Ruotsista maahantuotiin 13 196 autoa. Vuonna 2018 Ruotsista on tuotu tois-
taiseksi enemmän autoja kuin Saksasta. Kolmanneksi suosituin tuontimaa vuonna 2017 oli Viro, josta tuotiin 1 495 autoa. Neljänneksi ylsi Italia 854 autolla ja viidenneksi Yhdysvallat 688 autolla. Tuontitilastoja on havainnollistettu maittain kuviossa 1. (*Trafi* (1) 2018.)



Kuvio 1. Suosituimmat autojen maahantuontimaat vuonna 2017 (*Trafi* (1) 2018)

Molempien, niin bensiini- kuin dieselkäyttöisten autojen maahantuonti on kasvanut koko ajan. Näistä bensiinin hieman hitaampaa. Kun vuonna 2014 maahantuotiin 8 568 bensiiniautoa, niin vastaava luku vuonna 2017 oli 10 261 autoa. Kasvua on ollut noin 500 autoa vuosittain. Diesel-autojen maahantuonti on taas kasvanut huomattavasti nopeampaa. Kun vuonna 2014 maahantuotiin 10 307 autoa, niin vastaava luku vuonna 2017 oli jo 17 054 autoa. Kasvua on ollut noin 2000 autoa per vuosi. Suomalaiset suosivat täten edelleen myös dieselautoja. (Trafi (1) 2018.)

Myös sähköautojen tuonti on kasvanut koko ajan, mutta pienemmässä mittakaavassa. Vuonna 2014 niitä tuotiin maahan vain 12 kappaletta. Vuonna 2016 vastaava luku oli 54 ja vuonna 2017 sähköautoja tuotiin 158 kappaletta. Hybridi-autojen maahantuonti on kuitenkin ollut hieman sähköautoja suositumpaa. Vielä vuonna 2016 niitä maahantuotiin vain 215 kappaletta, mutta 2017 luku oli jo 798 kappaletta. Vuoden 2017 luvusta 676 kappaletta on bensiinihybridejä, kun dieselhybridejä tuotiin vain 122 kappaletta. Hybridiautot ovat siis selvästi myös maahantuonnissa toistaiseksi sähköautoja suositumpia kohteita. Maakaasuautojen maahantuonti on lisääntynyt myös suhteessaan paljon, kun vielä 2016 niitä tuotiin 17 kappaletta, niin vastaava luku vuonna 2017 oli jo 128 kappaletta. (Trafi (1) 2018.)

Tutkimuksessa suuressa osassa olevan Volvon suhteen luvut ovat kasvaneet pitkälti samaa kaavaa noudattaen. Bensiini-Volvojen tuonti on yli tuplaantunut vuodesta 2014 vuoteen 2017. 2014 luku oli 446 ja vuonna 2017 vastaava luku 945 kappaletta. Diesel-Volvoissa kasvu on ollut vielä rajumpaa. 2014 autoja tuotiin 824 kappaletta, mutta vuonna 2017 luku oli jo 2 643. Täten voidaan todeta, että diesel-Volvo on erittäin suosittu maahantuontikohde kuluttajan näkökulmasta. Ladattavia hybridejä Volvolta maahantuotiin vuonna 2017 115 kappaletta. Vuoden 2016 luku oli 20 kappaletta, eikä tätä aikaisemmilta vuosilta löydy tilastoja Volvon hybridien maahantuonnista. Vuonna 2018 luku tulee ylittämään 300 kappaleen. (Trafi (1) 2018.)

Merkeittäin Volvoa enemmän suomalaiset suosivat maahantuonnissa saksalaisia Mercedes-Benziä ja BMW:tä. Vuoden 2017 maahantuoduin auto oli Mercedes-Benz, jota tuotiin yhteensä 6 911 kappaletta. Seuraavaksi ylsi BMW 4 613 kappaleella ja kolmanneksi Volvo 4 014 kappaleella. Mercedes-Benz on ollut suosituin maahantuontimerkki myös edellisvuosina. 2016 sitä maahantuotiin 6 478 kappaletta. Volvolla sen sijaan on ollut suurin nousu maahantuontitilastoissa, sillä vuonna 2014 sitä maahantuotiin vain 1 304 kappaletta. Täten sen tuonti on kasvanut pelkästään 4 vuodessa 2 720 kappaleella, ja sen odotetaan nousevan yhä vuonna 2018. Tutkimuksessa mukana olevaa Opelä maahantuotiin vuonna 2017 yhteensä 459 autoa. (Trafi (1) 2018.)

Käyttöönottovuoden mukaan suomalaiset suosivat maahantuonnissa eniten noin 3-5 vuotta vanhoja ajoneuvoja. Esimerkiksi vuonna 2017 maahantuotiin eniten vuonna 2013 käyttöönotettuja autoja. Näitä maahantuotiin 2 969. Vuonna 2016 maahantuotiin vastaavasti eniten vuoden 2012 ajoneuvoja 2 796 kappaleella. Suomalaiset siis maahantuovat keskimäärin eniten 4 vuotta vanhoja ajoneuvoja. (Trafi (1) 2018.)

3 KÄYTETYN AUTON MAAHANTUONTI

Tässä luvussa käsitellään auton maahantuontia ja siihen liittyviä käsitteitä. Ensimmäiseksi avataan autojen tuontimaita auton ostajan näkökulmasta, ja sitä miksi kyseiset maat ovat suosittuja tuontimaita. Tämän jälkeen käydään läpi varsinaista osto- ja maahantuontiprosessia. Luvun lopussa avataan autoilun verotusta Suomessa tuontiautojen suhteen.

3.1 Autojen tuontimaat

Suosituimpia käytettyjen autojen tuontimaita ovat selvällä erolla Ruotsi ja Saksa. Autoja tuodaan paljon myös Virosta, Italiasta ja Yhdysvalloista. (Trafi (1) 2018.)

Autoala on julkaissut tänä vuonna ennusteen, jonka mukaan se odottaa autojen maahantuonnin nousevan 37 000 autoon vuonna 2018. Tämä tarkoittaisi yli 7000 auton kasvua tuonnissa edelliseen vuoteen verrattuna. Näistä 52 prosenttia on autoliikkeiden tuomia autoja, ja 42 prosenttia yksityisten autoilijoiden. (Mtv 2018.)

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan auton maahantuontia nimenomaan Saksan ja Ruotsin näkökulmasta niiden suosiosta johtuen.

3.1.1 Ruotsi

Ruotsi on tällä hetkellä suosituin maa, josta autoja maahantuodaan. Suomeen maahantuoduista käytetyistä autoista noin puolet tuodaan Ruotsista. *Tieliikenteen tietokeskuksen* tietojen mukaan, Ruotsi meni Saksan ohi suosituimpana maana vuoden 2017 joulukuussa. Ruotsin suosioon on parikin ylivoimaista syytä. (Mtv 2018.) Ensimmäinen on sen sijainti. Ruotsista on nopeaa tuoda auto Suomeen, eikä matkakuluja tule niin paljoa. Toinen vaikuttava asia on ruotsin kruunun kurssin lasku, sillä se on laskenut viime aikoina tasaisesti verrattuna euroon. Vertailuna tällä hetkellä Ruotsin kurssi on 10,4438 (8.10.2018), kun vuosi sitten se oli 9,5665. (Rönkkö 2018; Valuutat 2018.)

Lisäksi Ruotsin suosioon vaikuttaa se, että Ruotsissa myynnissä olevat autot vastaavat varustetasoltaan Suomen autoja. Jos varusteissa on eroa, niin yleensä vas-

taavissa Ruotsin autoissa on enemmän varusteita. Ruotsissa ei yleensä edes myydä ns. karvalakki-versioita, joista olisi riisuttu kaikki lisävarusteet. Ruotsissa on myös selvästi ylitarjontaa käytetyistä autoista, sillä siellä on myyty edellisvuosina huomattava määrä normaalia enemmän uusia autoja. (Mtv 2018.)

Ruotsissa autoista pidetään myös yleisesti parempaa huolta, kuin Suomessa. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi auton huollattamista merkkiliikkeissä, mikä ylläpitää auton arvoa huomattavasti. (Rönkkö 2018.)

Suosituimpia tuontiautoja Ruotsista ovat saksalaiset Mercedes-Benz, Audi, BMW ja Volvo. Näitä myydään paljon uutena, joten käytetyistä autoista löytyy tarjontaa. (Mtv 2018.)

3.1.2 Saksa

Saksa on ollut jo pitkään suomalaisten suosikkimaa autonhaun suhteen, ja nykyäänkin se on suosituin heti Ruotsin jälkeen. Saksassa on erittäin paljon autokauppoja, noin 36 000 eri toimijaa, joka luo suuren tarjonnan myös käytettyjen autojen suhteen. *Autoalan* mukaan Saksassa myydään vuosittain yli 7 miljoonaa käytettyä autoa. (Autoliitto (1) 2018.)

Autoalan mukaan suurimmat ongelmat ja riskit Saksan autoihin liittyen ovat mitarien väärennökset, vähätellyt jäljet sekä muiden virheellisten tietojen saaminen. Muun muassa Saksan poliisi on vuonna 2017 arvioinut, että joka kolmannesta Saksassa myydyistä ajoneuvosta on väärennetty kilometrejä. (Autoliitto (1) 2018.)

3.2 Ostoprosessi

Ennen varsinaista ostopäätöstä, on hyvä miettiä kunnolla, minkä auton ulkomailta ostaa. Osto kohteen kartoittaminen on hyvä aloittaa netistä, sillä nykyään sieltä löytyy lähes jokaisen autoliikkeen autot, niin Suomessa kuin ulkomaillakin. Esimerkiksi saksalaiselta nettisivustolta *mobile.de* löytyy tällä hetkellä yhteensä yli 1 550 000 myynnissä olevaa autoa, joista lähes 1 400 000 on saksalaisia. (Verohallinto 2016.)

Ennen ostoa kannattaa autosta varmistaa myyjältä muun muassa auton huoltohistoria sekä sen mahdolliset viat. Auton kuvat kannattaa käydä mahdollisimman huolellisesti läpi ja varmistaa myös niiden paikkansa pitävyys myyjältä. Ja varsinkin Saksassa myynnissä olevasta autosta on syytä varmistaa edellä mainittu kilometrien paikkansa pitävyys. Suositeltavaa on myös varmistaa myyntiliikkeen luotettavuus. (Verohallinto 2016.)

Ennen ostoa kannattaa myös selvittää kaikki mahdolliset vaadittavat dokumentit ja verotukseen liittyvät yksityiskohdat, jotka käydään läpi seuraavassa luvussa. Esimerkiksi *verohallinnolla* on oma listansa asioista, jotka kannattaa selvittää ennen auton ostoa ja maahantuontia auton teknisiin tietoihin liittyen. Näitä ovat mm. ”ajoneuvon edellinen omistaja, valmistenumero ja kilometrit, tyyppihyväksyntä rekisteröintitodistuksesta, CO₂-päästölukema rekisteröintitodistuksesta, siirtoajosäädökset ostomaassa, rekisteristä poisto ostomaassa, ulkomainen siirtorekisteröinti sekä lisäksi liikennevakuutus Suomessa”. (Verohallinto 2016.)

3.3 Maahantuontiprosessi

Tässä luvussa käsitellään tuontiprosessin vaiheet ja maahantuonnin erilaiset kustannukset. Ostoprosessin jälkeen tulevassa tuontiprosessissa on hieman eroja Ruotsin ja Saksan välillä. Ruotsin-matka ei esimerkiksi vaadi yhtä paljon suunnittelua sen läheisyyden takia. Saksan-matka taas vaatii vähintään yhden yöpymisen. Eniten eroja maiden välillä kuitenkin ilmenee auton rekisteröinnissä, varsinkin jos kyseisen vaiheen joutuu suorittamaan kokonaan itsenäisesti. Saksassa kyseinen vaihe sisältää huomattavasti enemmän byrokratiaa.

3.3.1 Ruotsi

Ruotsista autoa haettaessa *Motormännens*, eli Ruotsin autojärjestö, tarjoaa nettisivut, jonne on koottu vinkkejä Ruotsin autokaupasta. Siellä kerrotaan muun muassa ns. autokauppiaiden mustasta listasta. Lista on kirjattu Motormännensin toimesta kaikki autokaupat, joita he eivät suosittele käytettäväksi. Lista löytyy radron.se:n verkkosivuilta. Ruotsi on muuten melko turvallinen maa kuluttajan näkökulmasta, sillä liikkeestä ostettaessa on voimassa *kuluttajansuojamääräykset*. Jos

autolla on hintaa yli 30 000 kruunua, on autosta sääntöjen mukaan oltava aina esillä ”tuoteseloste”. (Råd&Rön 2018; Tori Blog 2018.)

Ruotsista auton hakuja helpottaa huomattavasti se, että ostaja pystyy ottamaan jo Suomesta käsin autolleen vakuutuksen. Tämän mahdollistaa se, että suomalainen ja ruotsalainen rekisterijärjestelmä toimii yhdessä. Myös vientikilvet pystyvät ostamaan jo etukäteen, ennen kuin omistaa uutta ruotsiautoa. Vientikilvet maksavat noin 18 euroa ja niitä Suomessa myy katsastusasemat. (Tori Blog 2018.)

Ostoprosessin jälkeen auton siirtämisessä Suomeen on muutamia eri vaihtoehtoja. Ensimmäinen on siirtää ostettu ajoneuvo laivasatamaan. Asiasta voi sopia kaupan yhteydessä myyjän kanssa, ja hinnan voi yleensä sisällyttää kauppahintaan. Autokauppiaille on yleensä omat tapansa kuljettaa auto satamaan. Täten ostajan ei tarvitse poistaa ajoneuvoa ruotsalaisesta ajoneuvorekisteristä sekä hakea ruotsalaista tilapäisrekisteröintiä. Myyjän kanssa pystyy myös neuvottelemaan auton ajamisesta satamaan itse, mutta tämä vaatii sen, että auto pidetään satamaan saakka ruotsalaisessa rekisterissä, ja siinä on täten voimassa vielä myyjän vakuutus. Kun auto on saapunut satamaan, voidaan se poistaa liikennekäytöstä *Transportstyrelsenin*, eli Ruotsin liikennehallituksen e-palvelun kautta. Tämä lopettaa myös ajoneuvoveron laskutuksen. (Autoliitto (3) 2018.)

Vaihtoehtona on myös auton hakeminen autonkuljetustrailerilla. Näitä pystyy vuokraamaan Ruotsissa helposti huoltoasemilta ja vuokraamoista. Autoliiton mukaan hintaa vuokraamiselle tulee noin 50-70 euroa vuorokaudessa. (Autoliitto (3) 2018.)

Jos autoa ei myyjäliikkeen toimesta saada satamaan tai kyseistä vaihtoehtoa ei muuten haluta käyttää, on mahdollista *ajoneuvon rekisteristä poisto tilapäisrekisteröinnillä*. Myyjä ilmoittaa ajoneuvon rekisteristä poistamisesta Ruotsin liikennehallitukselle, ja ostajan on samaan aikaan tehtävä tilapäisrekisteröinti hakemus. Hakemukseen on liitettävä todistus voimassa olevasta liikennevakuutuksesta. Jos ostajan pysyvä asuinpaikka ei ole ulkomailla, hän ei voi saada tilapäistä rekisteröintiä. Ostajan on kuitenkin ilmoitettava jokin ruotsalainen osoite, jonne väliaikaiset vientikilvet toimitetaan hakemuksen hyväksymisen jälkeen. Hakemuksen

käsittelyssä voi kestää useampi päivä tai jopa viikko. Väli aikaista rekisteröintiä ei myönnetä, jos ajoneuvosta on esimerkiksi veroja maksamatta tai jos on kulunut 12 kuukautta viimeisestä määräaikaikatsastuksesta. (Autoliitto (3) 2018.)

Jos ostaja viipyy Ruotsissa vain yhden päivän, on vastuu papereiden hoitamisesta enemmän myyjällä, sillä tällaisessa tilanteessa tapahtuma katsotaan myyjän näkökulmasta vientimenettelyksi. Myyjä lähettää täten Transportstyrelsenille tiedot seuraavista papereista ja kilvet:

- Vientitarkoitusta varten ilmoituksen rekisteristäpoistamisesta. Kyseinen ilmoitus tehdään rekisteröintitodistuksen II-osaan.
- Molemmat ajoneuvon rekisterikilvet.
- Todisteen siitä, että ajoneuvo on viety pois Ruotsista. Tähän käy esimerkiksi kopio rekisteröintitodistuksesta tai kopio ostajan vientimaan tullin asiakirja.

Näiden jälkeen ajoneuvo voidaan poistaa rekisteristä. (Autoliitto (3) 2018.)

3.3.2 Saksa

Varsinaisen kaupan jälkeen suurin työnsarka Saksassa tulee auton rekisteröinnistä, sillä se sisältää huomattavan paljon byrokratiaa ja eri toimistoissa juoksemista. Autokauppiat kuitenkin yleensä tekevät asiakkaan puolesta maahantuotavan auton vientirekisteröinnin, mutta tämä voi lisätä lopullista hintaa parilla sadalla eurolla. Asiakas voi halutessaan myös hoitaa prosessin myyjän kanssa yhdessä, mutta joissain tapauksissa auton voi joutua myös rekisteröimään itse. Asiasta on hyvä neuvotella jo ennen kaupan viimeistelyä. (Autoliitto (2) 2018; Tämä matka 2016.)

Saksasta ostettuun ja maasta pois vietävään autoon on hankittava *vientikilvet*, jota laki vaatii. Kyseisiä kilpiä myöntää ainoastaan paikallinen rekisteröintiviranomainen. Vientikilpiä ei Saksassa kuitenkaan myönnetä, jos auton katsastus ei ole voimassa. Autolle voidaan tehdä normaalia katsastusta suppeampi *vientikatsastus*, jos vietävän ajoneuvon katsastus on päättynyt tai päättymässä ennen vientipäivämäärää. Suppeampi katsastus tehdään paikallisella katsastusasemalla. Vientikilvet vaativat myös voimassa olevan liikennevakuutuksen. Liikennevakuutuksen voi

ostaa esimerkiksi ADAC:lta. Vakuutus on voimassa 15 päivää ja maksaa henkilöautolta 80 euroa. Auton pystyy rekisteröimään vasta, kun katsastus ja vakuutus on hoidettu. (Autoliitto (2) 2018.)

Rekisteröintitoimistossa vaaditaan ostajan virallinen henkilötodistus, esimerkiksi passi. Ajokortti ei käy henkilötodistuksesta. Yrityksen tapauksessa vaaditaan kaupparekisteriote toimitusjohtajan allekirjoituksella. Lisäksi mukana tarvitsee olla edellä mainitut *katsastus ja vakuutustodistukset sekä rekisteröintitodistuksen* osat I ja II. Uusille vientikilville sekä rekisteröinnille hintaa tulee yleensä noin 60-70 euroa autoliiton mukaan. (Autoliitto (2) 2018.)

Rekisteröintitodistuksen I-osa viedään tämän jälkeen kilpivalmistamoon, josta uudet kilvet saadaan. Kilvet otetaan mukaan, palataan rekisteröinti toimistoon, jossa viranomainen tarkastaa auton valmistenumeron ja kiinnittää punaiset, joissain tapauksissa keltaiset, tunnisteet juuri saatuihin kilpiin. Tämän jälkeen kilvet saa kiinnittää autoon ja rekisteröinti osuus on valmis. Punaisilla kilvillä saa ajaa auton huoletta Saksasta Suomeen saakka. (Autoliitto (2) 2018.)

Jos ajoneuvo viedään Saksasta pois, se merkitään Saksan vientirekisteriin viennin ajaksi ja siitä on maksettava Saksan ajoneuvoveroa. Veroa on maksettava vähintään kuukaudelta. Veron maksettuaan, ostaja saa autoonsa vientikilvet. Vero on kuukaudelta noin 24 euroa. (Autoliitto (2) 2018.)

3.4 Ilmoitukset ja dokumentit Suomessa

Ulkomailla rekisteröidyt maahantuontiautot ovat olleet aina erityisessä asemassa Suomessa verotuksen suhteen (Linnankangas 2007, 606). Jos Suomeen maahan tuotava auto on EU:n tulli- ja veroalueelta, sekä se on valmistettu kyseisessä maassa tai siellä tullattu, ei tällöin tarvitse tehdä tulli-ilmoitusta. Kyseiseen kategoriaan soveltuvat siis esimerkiksi Ruotisisissa valmistetut Volvot tai Saksassa valmistetut Volkswagenit, BMW:t tai Audit. Muissa tapauksissa on tehtävä tulli-ilmoitus. (Tulli (1) 2018.)

Jos toisesta EU-maasta tuotua autoa haluaa käyttää liikennekäytössä, on kyseisessä ajoneuvossa oltava voimassa tullin mukaan ”jonkin EU/ETA-maan rekisteröinti

tai katsastuskonttorin myöntämä siirtomerkki sekä liikennevakuutus”. Muussa tapauksessa ajoneuvoa saa liikuttaa vain ja ainoastaan trailerilla. (Tulli (1) 2018.)

Ajoneuvosta on myös tehtävä *käyttöönottoilmoitus* verohallinnolle. Tämä onnistuu nykyään sähköisesti verohallinnon sivuilta. Käyttöönottoilmoitus on tehtävä esimerkiksi maahantuontivaiheessa, jos ajoneuvoa käytetään Suomessa. Lisäksi se on tehtävä, jos tarkoituksena on ajoneuvon rekisteröinti Suomeen tai ajoneuvo on tarkoituksena ottaa käyttöön ennen rekisteröintiä myöhemmässä vaiheessa. Jos ajoneuvoa vain siirretään Suomessa, esimerkiksi edellä mainitulla trailerilla, ei tällöin käyttöönottoilmoitukselle ole tarvetta. (Verohallinto 2018.)

Sähköiseen käyttöönottoilmoitukseen vaaditaan sähköposti, joka on voimassa oleva. Lisäksi ajoneuvon mallitiedot, eli mm. valmistenumero, merkki ja malli. Tämän lisäksi vaaditaan yrityksen nimi, jos tarkoituksena on kyseinen ajoneuvo rekisteröidä yrityksen nimiin. (Verohallinto 2018.)

Katsastuskonttoreista ja joistakin rajanylityspaikoista pystyy myös ostamaan siirtomerkkejä etukäteen. Tämän jälkeen on tehtävä veroilmoitus, jota avataan seuraavassa väliluvussa. Kun autoveroilmoitus on tehty ja autovero on maksettu, on jäljellä enää ajoneuvon rekisteröinti. Ennen rekisteröintiä on varmistettava ajoneuvon tieliikennekelpoisuus, ja tämä tapahtuu ajoneuvoon teetettävällä rekisteröintikatsastuksella katsastusasemalla. Ajoneuvon käyttöönottoon vaaditaan liikennevakuutus, joka on oltava voimassa Suomessa. Rekisteröintikatsastuksen voi halutessaan suorittaa jo ennen autoveroilmoituksen tekovaihetta. (Verohallinto 2016.)

3.5 Verotus Suomessa

Suomessa autoilua verotetaan monella eri tapaa ja ajoneuvoista kertyy eri veroja hankintavaiheessa, käyttöönottovaiheessa sekä käyttövaiheessa (Linnakangas 2007, 35). Vuonna 2017 autoilijat maksoivat veroja yhteensä yli 8 miljardin euron edestä. Määrä on ollut kasvussa periaatteessa koko ajan vuodesta 2009 saakka, vuotta 2015 lukuun ottamatta. Autoveron osuus 8 miljardista oli vuonna 2017 noin 977 miljoonaa. Suurin osa edellä mainitusta 8 miljardista koostuu polttoaine-

verosta, jota kertyy tieliikenteen osalta. Tästä veroa kertyi vuonna 2017 jopa 2,9 miljardia euroa. 8 miljardiin sisältyy lisäksi muun muassa ajoneuvovero, vero liikenne- ja autovakuutusmaksuista, polttoaineiden alv, sekä alv uusista ajoneuvoista. Pelkän tieliikenteen verojen osuus vuonna 2017 oli 5,5 miljardia euroa. (Autoalan tiedotuskeskus (2) 2018; Liikennejärjestelmä 2018.)

Suomessa verohallinto vastaa maahantuotujen autojen verotuksesta ja neuvonnasta. Verohallinnon omilta nettisivuilta löytyy selkeät ohjeet verotukseen. Käyttöönottoilmoituksen jälkeen on maahantuodusta autosta tehtävä veroilmoitus. Tämä on tehtävä viimeistään viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksen tekemisestä. Kun käyttöönottoilmoitus on vahvistettu ja veroilmoitus tehty, saa tämän jälkeen ajoneuvoa käyttää liikennekäytössä enintään kolmen kuukauden ajan verotta. Eli veroa ei tarvitse maksaa ennen maahantuodun auton käyttöönottoa. (Verohallinto 2018; Verohallinto 2016.)

Autovero määräytyy maahantuodun auton hiilidioksidipäästöjen perusteella, joka pitäisi löytyä ajoneuvon teknisistä tiedoista. Veroprosentti voi joissain tapauksissa määräytyä myös ajoneuvon käyttövoiman ja kokonaismassan perusteella, jos kyseisen ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä ei ole tietoa. Henkilöauton kohdalla maahantuodun ajoneuvon vero voi vaihdella 3,6 prosentin ja 50 prosentin välillä. Maahantuotu ajoneuvo verotetaan käytettynä, jos se on ollut ennen Suomeen tuomista rekisteröitynä jossakin toisessa maassa. Määrittäessä autoveroa ajoneuvolle, on viranomaisten varmistettava, etteivät he määrää isompaa veroa, kuin samanlaisella jo Suomessa myynnissä olevalla autolla veroa on jäljellä. Verotusarvon pitäisi alustavasti olla sama, kuin vähittäismyyntiarvo samaisella autolla, joka on myynnissä Suomessa. (Veronmaksajat 2017.)

Autoveron viimeiseen eräpäivään päättyy viimeistään veroton käyttöoikeus. Tämän lisäksi oikeuden verottomaan käyttöön päättää se, jos autoveroilmoitus peruutetaan. Verohallinto suosittelee mm. vahvistetun käyttöönottoilmoituksen tulostamista, sillä se on oltava aina ajoneuvossa mukana. (Verohallinto 2018.)

Jos ajoneuvo tuotaisiin EU-alueen ulkopuolelta, tulisi siitä maksaa myös autoveron lisäksi *tullin- ja maahantuonnin arvonlisävero*. Suurin merkitys verolle tässä

vaiheessa on se, onko tuotu auto käytetty vai uusi. Tässä tutkimuksessa kyseessä on nimenomaan käytetty auto. Auto täyttää käytetyn auton tunnusmerkin, jos sillä on ajettu vähintään 6000 kilometriä ja se on ollut rekisteröitynä ulkomailla vähintään 6 kuukauden ajan. Molempien kyseisten ehtojen on täytyttävä. (Veronmaksajat 2017.)

4 HINTAVERTAILU

Tässä osassa suoritetaan hintavertailu, jossa ensin selvitetään tuontiautojen kokonaiskustannukset, ja näitä verrataan tämän jälkeen samanlaisen olemassa olevan suomiauton samanhetkiseen myyntihintaan. Olen rajannut maahantuontimaiksi Ruotsin ja Saksan, koska ne ovat selvästi kaksi suosituinta tuontimaata tällä hetkellä. Molemmista maista löytyy erittäin laajat vaihtoautojen markkinat, mikä helpottaa yhteensopivien autojen löytämistä. Saksan ja Ruotsin varustetasot vastaavat lisäksi parhaiten Suomea.

Hintavertailussa tuontiauton suhteen otetaan huomioon kaikki autoon liittyvät kustannukset hakumatkaa myöden. Ainoastaan ateria kustannukset on jätetty huomioimatta, sillä niitä koituisi myös, jos hakija ei lähtisi reissuun. Tuontiauton kokonaiskustannuksesta suurin osa koostuu ajoneuvon myyntihinnasta. Tähän lisätään järjestyksessä ulkomailla syntyvät rekisteröinti ja vakuutusmaksut. Suomeen tuonnin jälkeen hintaan lisätään rekisteröinti ja katsastusmaksut, sekä verot. Lopullista hintaa verrataan Suomessa myynnissä olevan auton kokonaishintaan, eli myyntihintaan ja mahdollisiin rekisteröinti- ja toimitusmaksuihin. Nämä kuitenkin tässä tapauksessa sisältyvät jo auton lopulliseen myyntihintaan.

Nämä tiedot ovat tärkeitä opinnäytetyön yhteistyökumppani AutoPalinille, koska tutkimuksen avulla pystytään selvittämään, kuinka paljon halvempaa mahdollisesti auton hankkiminen ulkomailta on. Tutkimuksen avulla pystytään keräämään tärkeää tietoa, minkä takia autojen maahantuonti on kasvattanut suosiotaan jatkuvasti. Tutkimus auttaa myös selvittämään maahantuodun auton hintaeroja suomiautoihin verrattuna, joka voi auttaa AutoPalinia omien autojensa hinnoittelussa ja kilpailemaan auton maahantuontia vastaan.

4.1 Suomiautot

Suomiautoiksi kutsutaan autoja, jotka on rekisteröity alun perin Suomessa. Suomiautojen maahantulo-prosessi on loppujen lopuksi melko yksinkertainen. Esimerkiksi Volvolla on oma tietojärjestelmä, josta asiakkaalle tilataan uusi auto suoraan

tehtaalta. Riippuen auton mallista, auto kuljetetaan Suomeen joko laivalla tai junalla.

Tässä luvussa käsitellään suomiautojen kustannukset autokaupalle ja niistä on koottu yhteenveto taulukkoon 1. Tähän sisältyy muun muassa ALV, myynnin kustannukset, pesut, huolto ja toimistokulut.

Ennen myyntiin asettamista, vaihtoon otetusta tai uudesta suomiautostakin syntyy ylimääräisiä kustannuksia autoliikkeelle. Ensimmäisenä vaihdossa otetulle autolle tehdään huoltotarkastus huollon puolella. Täten varmistetaan, että vaihdossa otetussa autossa on kaikki kunnossa, ja se voidaan asettaa myyntiin. Ennen myyntiin asettamista auto menee pesuihin, jossa se pestään niin sisältä kuin ulkoakin, jonka lisäksi myyntiin tullut auto kuvataan, joka sekin lisää myös sen kustannuksia. (Söderdahl 2018.)

Taulukko 1. Suomiauton kustannukset autokaupalle (Söderdahl 2018)

Sisäänostohinta	12500e
Myyntihinta	16900e
Pesut	200e
Tarkastus	90e
Kunnostus	300e
Provisio	8 %
Varastokust./päivä	13e
ALV	650e
Takuu	851,61e

Autosta syntyy myös kuluja toimiston puolelta. Muun muassa auton laskutus ja rekisteröinti vie aikaa ja resursseja. Lisäksi kustannuksia syntyy koko ajan, kun auto seisoo rivissä. Jos juuri tullutta autoa ei heti saada myytyä, ja se seisoo varastossa useamman kuukauden, alkaa auton arvo laskemaan ja sitä myöten sen kustannukset kasvavat vähitellen. Pitkään varastossa olleet autot voidaan joutua myös pesemään useammat kerran, ja pisimpään varastossa olleita huoltamaan ja katsastamaan uudelleen. Myydystä autosta menee myös aina automyyjän provisio.

Uuden juuri tehtaalta tulleen suomiauton kustannukset ovat hieman pienemmät, mutta niitäkin löytyy. Jos uusi auto on myyty, sille tehdään luovutustarkastus ja siitä syntyy toimistokuluja.

4.2 Aiemmat tutkimukset

Tässä opinnäytetyössä tutkitusta aiheesta ei löydy kokonaan vastaavaa opinnäytetyötä verkosta. Autojen maahantuontiin liittyen löytyy jonkin verran aiempia opinnäytetöitä. Kyseisissä töissä on käsitelty yleisesti auton maahantuontiprosessia niin EU-alueelta kuin ETA-alueen ulkopuolelta. Lisäksi löytyy esimerkiksi tutkimus maahantuontiprosessin kustannuksista, joka sivuaa lähimmin tätä opinnäytetyötä.

Tämän opinnäytetyön kaltaisia hintavertailuja on kuitenkin löydettävissä uutisiviulilta. Vuoden 2018 puolella asiaa on alettu uutisoimaan ja tutkimaan enemmän median toimesta. Syynä tähän on autojen tuonnin runsas kasvu Ruotsista.

4.3 Kustannusvertailu

Tässä osassa tehdään selkeä kustannusvertailu Ruotsista ja Saksasta tuotujen autojen osto- ja tuontikustannuksista samanlaisiin suomiautoihin. Ulkomailta tuotujen autojen kustannuksia verrataan autokaupasta ostettuun, käytettyyn suomiautoon.

Olen valinnut tutkimukseen 8 autoa, joiden yksityiskohtaiset tiedot on esitetty taulukossa 2. Näistä 2 ajoneuvoa on Ruotsista ja 2 ajoneuvoa on Saksasta. Loput 4 ovat Suomessa myynnissä olevia suomiautoja, jotka vastaavat valittuja tuontiautoja. Tuontiautot on valittu siten, että molemmista tuontimaista on valittuna yksi bensa- ja yksi dieselmootorilla varustettu ajoneuvo. Saksasta on valittu tuontiautoiksi Volvon XC60 ja Volvon V40, ja Ruotsista vertailuun valikoitui Volvon V70 ja Opelin Astra Sports Tourer. Autoiksi valikoitui nimenomaan Volvoja ja Opel siksi, koska kyseisiä merkkejä myydään AutoPalinilla ja siten työ palvelee heitä paremmin. Valitut suomiautot vastaavat malliltaan ja moottoriltaan täysin tuontiautoja. Varustetasot ovat myös samat, mutta autoissa voi olla yksittäisiä eri lisävarusteita toisiinsa verrattuna. Autot on pyritty valitsemaan niin, että ne vas-

taavat toisiaan myös ajokilometreiltään mahdollisimman hyvin. (AutoPalin (2) 2018; Nettiauto 2018; Mobil.de 2018; Bytbil 2018.)

Taulukko 2. Kustannusvertailuun valikoitujen autojen tiedot (AutoPalin (2) 2018; Nettiauto 2018; Mobil.de 2018; Bytbil 2018)

MERKKI/ MAA	MALLI	VUOSI- MALLI	MOOTTORI	KILOMETRIT	VARUSTETASO/ VAIHTEISTO	HINTA
VOLVO SAKSA	XC60	2015	D4 AWD	72 900	Summum AUT.	24 990 EUR
VOLVO SUOMI	XC60	2015	D4 AWD	73 000	Summum AUT.	43 900 EUR
VOLVO SAKSA	V40	2016	T2	19 500	Kinetic man.	19 950 EUR
VOLVO SUOMI	V40	2016	T2	20 000	Kinetic man.	25 900 EUR
VOLVO RUOTSI	V70	2015	D4	74 000	Momentum AUT.	19 929,85 EUR (204 000 kr)
VOLVO SUOMI	V70	2015	D4	80 000	Momentum AUT.	30 930 EUR
OPEL RUOTSI	ASTRA	2016	1.0 ecoFLEX	31 120	Enjoy man.	12 827 EUR (133 900 kr)
OPEL SUOMI	ASTRA	2016	1,0 Turbo ecoFLEX	27 000	Enjoy man.	19 400 EUR

4.3.1 Tuontiautot Ruotsista

Ruotsista tuontiautoiksi valikoitui Volvon V70 D4 ja Opel Astra Sport Tourer. Näistä Volvo on polttoainetyypiltään diesel ja Opel bensiinimoottorinen. Volvon ostohinta Ruotsissa on euroissa 19 929,85 ja Opelin 12 827. (Bytbil 2018.) Molempien autojen haussa käytetään samaa hakureittiä. Laskelmat ovat yhden aikuisen henkilön osalta. Näiden autojen maahantuontikustannukset on esitelty taulukossa 3.

Kuljutavaksi Ruotsiin on valittuna tässä tutkimuksessa laiva, *Viking Line*, ja matkakuluja tästä koituu yhdeltä henkilöltä Ruotsiin 64 euroa. Hinnat voivat vaihdella riippuen ajankohdasta ja hytistä, mutta tutkimukseen on laskettu ns. normaali hinta. Reittinä toimii Helsinki-Tukholma. Tämän jälkeen kustannuksia syntyy noin 19 euroa taksilla autoliikkeeseen Tukholmassa, kun tutkimuksessa matkan oletetaan olevan noin 10 kilometriä. (Vikingline 2018; Lomalista 2018.)

Siirtokilvet Ruotsissa maksavat 17 euroa, jotka mahdollistavat ajoneuvon ajamisen takaisin satamaan. Tutkimus vaiheessa ei ole otettu huomioon ajoneuvon kuljettamista satamaan autoliikkeen toimesta. Ajoneuvon kanssa laivamatka kustantaa keskimäärin 90 euroa. Molemmat autot ovat pituuksiltaan alle 5 metriä ja korkeudeltaan alle 2 metriä, joten ne kuuluvat samaan hintaluokkaan laivalla kuljettamisen kannalta. Suomessa väliaikaiset kilvet maksavat 13 euroa ja ovat myös samanhintaiset molemmille ajoneuvoille. Tämän jälkeen tehtävä rekisteröintikatsastus kustantaa 150 euroa. Autoveroa Volvolle tulee Trafín laskurin mukaan 6605,78 euroa ja Opelille 2466 euroa. (Vikingline 2018; Autoliitto (3) 2018; A-Katsastus 2018; Tulli (2) 2018.)

Täten Volvon lopullinen hinta hakukustannuksineen on 26 888,63 euroa. Vastavan Volvon hinta Suomessa on ollut tutkimuksen teko hetkellä 30 930 euroa, joten haetun ajoneuvon lopulliset kustannukset Ruotsista on 4041,37 euroa pienemmät. Opelin lopulliset tuontikustannukset ovat 15 646 euroa. Suomessa vastaavan myynnissä olevan Opelin myyntihinta on 19 400 euroa, joten tuontiauton lopulliset kustannukset ovat 3 754 euroa pienemmät suomiautoon verrattuna.

Taulukko 3. Kustannukset Ruotsista tuodulle autolle (Vikingline 2018; Antinon-toxic 2011; Autoliitto (3) 2018; Bytbil 2018; Lomalista 2018; A-Katsastus 2018; Tulli (2) 2018)

Kustannukset, kun auto tuodaan Ruotsista	VOLVO V70 D4	OPEL SPORT ENJOY 1.0	ASTRA TOURER
Auton ostohinta	19 929,85 EUR	12 827 EUR	
Matkakulut Ruotsiin/Laiva	64 EUR	64 EUR	
Matkakulut autoliikkeeseen	19 EUR	19 EUR	
Mahdolliset siirtokilvet Ruotsissa	17 EUR	17 EUR	
Matkakulut Ruotsista/Rahti	90 EUR	90 EUR	
Siirtolupa Suomessa	13 EUR	13 EUR	
Rekisteröintikatsastus Suomessa	150 EUR	150 EUR	
Autovero Suomessa	6605,78 EUR	2466 EUR	
YHTEENSÄ	26 888,63 EUR	15 646 EUR	
VASTAAVAN SUOMIAUTON HINTA	30 930 EUR	19 400 EUR	

4.3.2 Tuontiautot Saksasta

Saksan tuontiautoiksi valikoitui Volvon XC60 D4 ja Volvon V40 T2. Näistä XC60 on moottoritypiltään diesel ja V40 bensiini. Volvo XC60:n ostohinta on

28 450 euroa ja Volvo V40:n ostohinta on 19 950 euroa. Henkilökustannukset matkalta on laskettu yhden aikuisen henkilön osalta. Näiden autojen maahantuontikustannukset on esitelty taulukossa 4.

Menotavaksi Saksaan on tutkimuksessa valikoitu lento Berliiniin Helsinki-Vantaan lentokentältä, sillä se on nopein tapa. Lentojen hinnat voivat vaihdella laidasta laitaan, aina esimerkiksi 50 eurosta 400 euroon riippuen lentoyhtiöstä, välilaskujen määrästä ja varausajankohdasta. Tutkimukseen valikoitui Finnairin lento *travellinkin* kautta, josta hintaa koostuu 125 euroa. Lentokentältä siirtyminen maksaa taksilla noin 20 euroa, jos oletetaan autoliikkeen sijaitsevan lentokentästä 10 kilometrin säteellä.

Ostetun ajoneuvon vakuutus maasta viemiseen maksaa noin 80 euroa, rekisteröinti 35-45 euroa ja rekisterikilpien teettäminen 20-40 euroa. Jos ostaja päättää tässä vaiheessa yöpyä Saksassa, niin 60 eurolla saa hyväkuntoisesta hotellista Saksassa huoneen. Tutkimuksessa on käytetty *Trivagon* kautta varattua Ibis Hotellin hintaa.

Paluumatkaksi tutkimuksessa käytetään ajoa Tanskan ja Ruotsin kautta laivalla takaisin satamaan Helsinkiin. Ajomatkaa tulee Tukholman satamaan Berliinistä noin 1000 kilometriä. Täten polttoainetta kuluu XC60:lla, jonka kulutus maantiejossa on 5,3l/100 km, noin 53 litraa. XC60 on polttoaine tyypiltään diesel, ja dieselin litrahinta tutkimuksen tekohetkellä 22.10.2018 on noin 1,32 euroa. Täten polttoainekustannuksia syntyy matkalta noin 70 euroa. V40:n keskikulutus on 4,5l/100 km maantiejossa, joten v40 kuluttaa arviolta noin 45 litraa. V40 on moottorityypiltään T2 eli bensiini, ja bensiinin litrahinta 22.10.2018 on Saksassa ollut 1,52 eur/litra. Täten polttoainekustannuksia syntyy noin 69 euroa. (Google Maps 2018; Global Petrol Prices (1) 2018; Global Petrol Prices (2) 2018.)

Lisäksi matka sisältää lyhyemmän lauttaosuuden ennen Tukholmaa. Saksan Rostockista Tanskan Gedseriin lautta kustantaa 33 euroa keskihinnaltaan. Laivamatka Tukholmasta Suomeen kustantaa noin 90 euroa yhdeltä henkilöltä ja ajoneuvolta. Molemmat autot ovat pituuksiltaan alle 5 metriä ja korkeudeltaan alle 2 metriä, joten ne kuuluvat samaan hintaluokkaan laivalla kuljettamisen kannalta. Tämän jälkeen Suomessa väliaikaiset kilvet maksavat 13 euroa ja ovat myös samanhintai-

set molemmille ajoneuvoille. Tämän jälkeen tehtävä rekisteröintikatsastus kustantaa 150 euroa. Volvo XC60:n autovero Suomessa olisi Trafín laskurin mukaan 9615 euroa ja V40:n autovero puolestaan 4080 euroa. (Scandlines 2018; A-Katsastus 2018; Tulli (2) 2018.)

Tämän jälkeen voidaan laskea kokonaiskustannukset yhteen ja verrata niitä suomauton kokonaishintaan. Volvon XC60:lle kokonaishintaa autovero huomioiden olisi noin 38 743 euroa. Vastaavan suomauton hinta on 43 900 euroa, joten tuontiauton kustannukset jäävät lopulta 5 157 euroa pienemmiksi. Volvon V40:lle kokonaishintaa autovero huomioiden olisi noin 24 725 euroa. Vastaavan suomauton hinta on 25 900 euroa, joten tuontiauton kustannukset jäävät lopulta 1 175 euroa pienemmiksi.

Taulukko 4. Kustannukset Saksasta tuodulle autolle (Finnair 2018; Mobile.de 2018; Google Maps 2018; Global Petrol Prices (1) 2018; Global Petrol Prices (2) 2018; Scandlines 2018; Trivago 2018; Lomalista 2018; A-Katsastus 2018; Tämä matka 2016; Tulli (2) 2018)

Kustannukset, kun auto tuodaan Saksasta	Volvo XC60 D4 AWD SUMMUM	Volvo V40 T2 KINETIC
Auton ostohinta	28 450 EUR	19 950 EUR
Lento Saksaan	125 EUR	125 EUR
Siirtyminen autoliikkeeseen	20 EUR	20 EUR
Vakuutus maasta viemiseen	80 EUR	80 EUR
Rekisteröinti Saksassa	35 – 45 EUR	35 – 45 EUR
Rekisterikilpien teettäminen	20 – 40 EUR	20 – 40 EUR
Polttoaine Saksasta	70 EUR	69 EUR

Rahti/laivamaksut Saksa-Ruotsi	33 EUR	33 EUR
Rahti Tukholma-Suomi	90 EUR	90 EUR
Yöpyminen	60 EUR	60 EUR
Rekisteröintikatsastus Suomessa	150 EUR	150 EUR
Autovero Suomessa	9615 EUR	4080 EUR
Siirtolupa Suomessa	13 EUR	13 EUR
YHTEENSÄ	39 018 -39 048 EUR	24 983 – 25 013 EUR
VASTAAVAN SUOMIAUTON HINTA	43 900 EUR	25 900 EUR

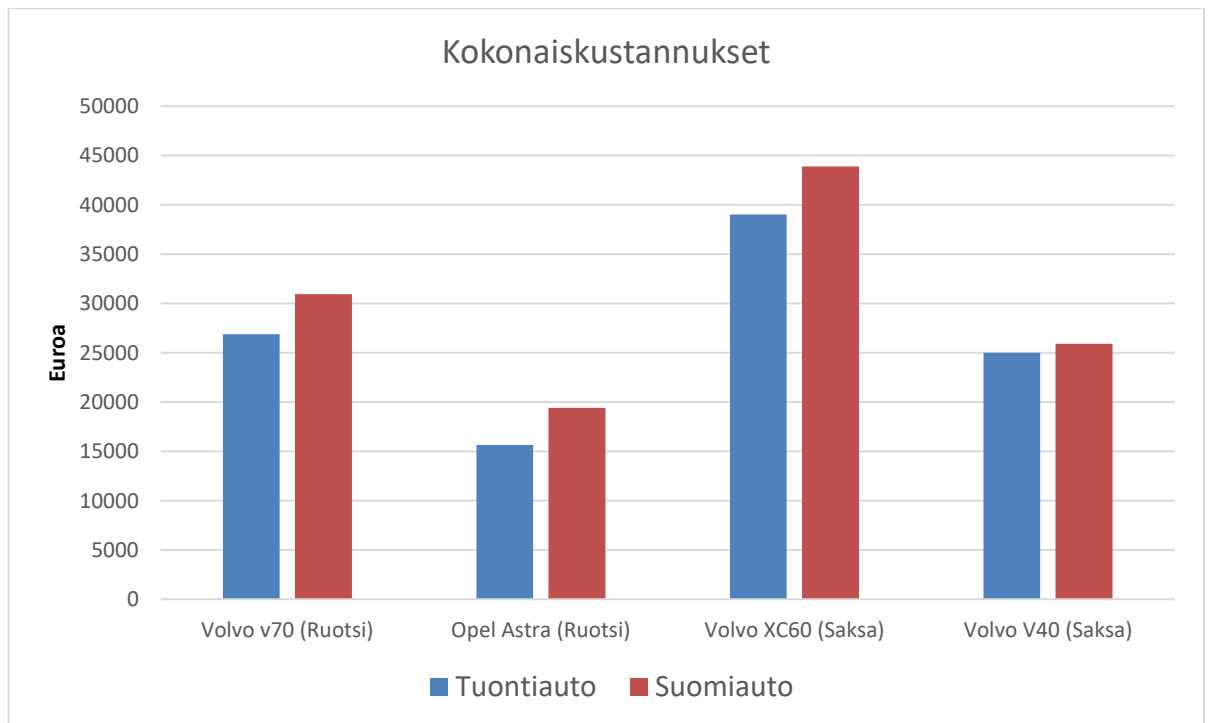
4.4 Yhteenveto hintavertailusta

Kuten hintavertailussa on todettu (kuvio 2), niin kaikki vertailun autot olivat kokonaiskustannuksiltaan edullisempia kuin vastaava suomiauto. Mutta kustannussäästö vaihteli eri autojen kohdalla. Syitä tähän löytyy muutama. Eniten maahantuonnin kokonaiskustannukseen vaikutti autoveron määrä. Autovero nostaa selvästi eniten tuontikustannuksia, ja se määrittelee eniten sitä, kuinka paljon edullisempaa maahantuonti vaihtoehtona oli. Kokonaiskustannukset olivat huomattavasti vastaavaa suomiautoa pienemmät varsinkin tuotaessa autoa, jossa on isompi diesel moottori. Pienemmän bensamoottorin omaavissa autoissa lopulliset tuonti kustannukset eivät omanneet yhtä suurta eroa suomiautoihin, mutta lopulliset tuonti kustannukset olivat siitä huolimatta pienemmät.

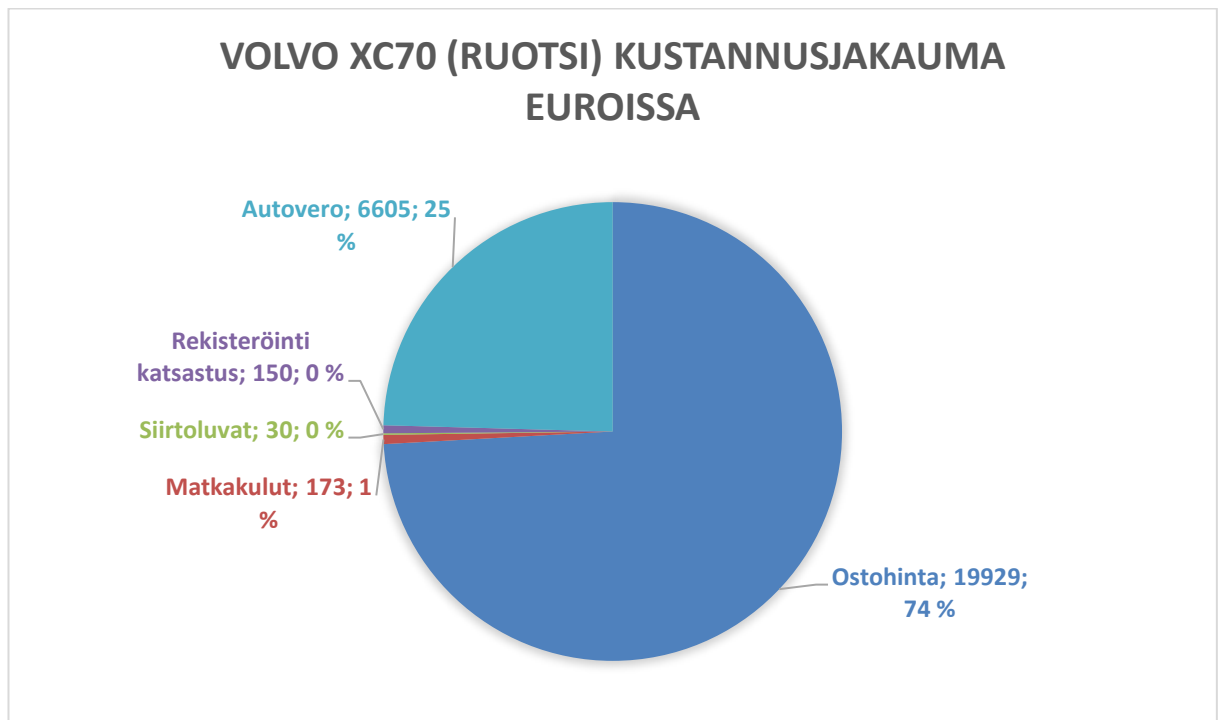
Vertailtaessa tuontikustannuksia Ruotsista ja Saksasta, suurimmat erot ilmenevät matkakuluissa (kuvio 2 ja 3). Saksasta tuotaessa ylimääräisiä kustannuksia syntyy esimerkiksi mahdollisessa yöpymisessä matkalla sekä polttoaineesta. Kun Saksas-

ta haettaessa kiinteät kulut voivat pyöriä noin 500 eurossa, niin Ruotsista haettaessa ne jäävät helposti alle 200 euron.

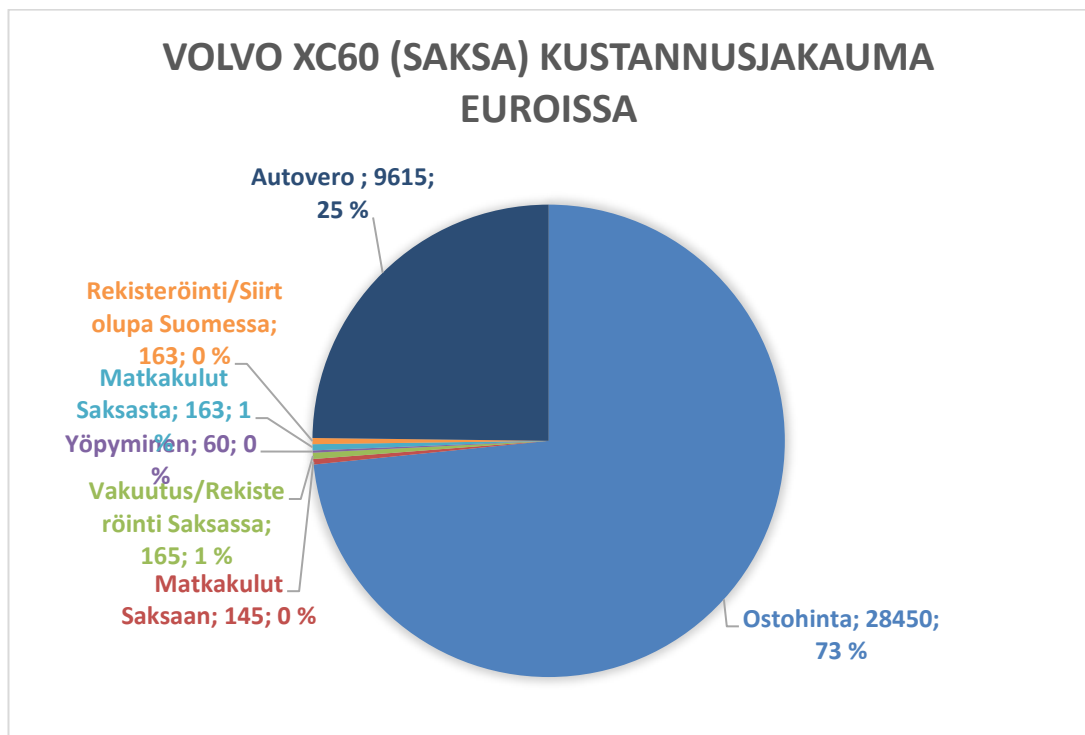
Hintavertailussa pyrittiin selvittämään niin sanotut kiinteät ja pakolliset kustannukset, joita maahantuonnissa esiintyy. Hintavertailussa ei kuitenkaan pystytty selvittämään, mitä yllättäviä kustannuksia maahantuonnissa voi esiintyä, vaan tätä pyritään selvittämään myöhemmin tehdyssä kyselyssä ammattilaisille. Kokonaiskustannuksia ja niiden koostumuksia havainnollistetaan kuvioissa 2-4.



Kuvio 2. Kokonaiskustannukset



Kuvio 3. Kokonaiskustannukset, Ruotsi.



Kuvio 4. Kokonaiskustannukset, Saksa.

5 KYSELYTUTKIMUS

Hintavertailun tueksi toteutetaan kyselylomaketutkimus. Tutkimus suoritetaan laadullisena tutkimuksena. Sen *hypoteesina* eli oletuksena on, että käytetyn auton maahantuonti Suomeen on kannattavaa. Tätä hypoteesia testataan selvittämällä, mistä maahantuontikustannukset koostuvat, ja kuinka paljon erilaisia riskitekijöitä maahantuontiin liittyy. Kyselyn kohteena ovat maahantuontia säännöllisesti toteuttavat yrittäjät/toimihenkilöt, jotka omaavat arvokasta kokemusta alalta.

Empiria osalla pystytään hankkimaan maahantuodun auton kokonaiskustannuksista sellaista tietoa, joka ei välttämättä pelkällä teorian tutkimisella ilmene. Selvittämällä maahantuojien omakohtaisia kokemuksia voidaan saada paljon piilevää tietoa. Tätä pyritään selvittämään esimerkiksi kysymyksellä: onko maahantuojille itselleen ilmennyt joitakin kustannuksia yllätyksenä? Kyselyn toteuttamisella pystytään selvittämään myös maahantuonnin riskejä, jotka eivät hintavertailussa selviä.

Tutkimuksen kyselyosuus suoritetaan tukemaan hintavertailua. Kyselyn kohteena ovat maahantuontia säännöllisesti tekevät toimihenkilöt. Kyselyiden tarkoituksena on selvittää, onko autojen maahantuonti toimihenkilöiden näkökulmasta kannattavaa. Lisäksi kysymyksillä pyritään selvittämään maahantuonnin mahdollisia yllättäviä kustannuksia, joita opinnäytetyössä suoritettulla hintavertailulla pystytään selvittämään. Kysymyksillä pyritään myös saamaan tukevaa tietoa suomalaisten kuluttajakäyttäytymiseen. (Tuomi & Sarajärvi, 73.)

Kyselylomake (liite 1) sisältää yhteensä kahdeksan kysymystä ja niillä pyritään joko tukemaan teoriaa ja sen pohjalta toteutettua hintavertailua, tai saamaan uutta tietoa, jota ei teorian pohjalta pystytä selvittämään. Kysymyslomakkeen sisältö ja sen merkitys opinnäytetyön tutkimuskysymyksen, mitkä ovat tuontiauton kokonaiskustannukset verrattuna suomiautoon, kannalta on selvitetty taulukossa 5. Kyselylomake on laadittu yhteistyössä AutoPalinin, toimeksiantaja yrityksen kanssa.

Taulukko 5. Kyselylomakkeen selvitys.

<p>Mistä maasta tuot Suomeen käytettyjä autoja?</p> <p>Valitse vaihtoehtoista yksi tai useampi vaihtoehto</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Saksa b. Ruotsi c. Muu maa <p>_____</p>	<p>Varmistetaan, että vastaaja tuo autoja niistä kohdemaista, joita opinnäytetyössä tutkitaan.</p>
<p>Kuinka hyvin ostamiesi autojen myyjältä saadut etukäteistiedot auton varusteista, kunnosta ja ajomäärästä ovat pitäneet paikkansa?</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tiedot pitävät paikkaansa 100 prosenttisesti b) 75 % c) 50 % d) 25 % e) ei pidä ollenkaan paikkaansa 	<p>Selvitetään, miten suuren taloudellisen riskin ostaja ottaa, kun hän lähtee hakemaan autoa ulkomailta näkemättä sitä. Riskien suuruudella on vaikutusta maahantuonnin kannattavuuteen.</p>
<p>Mikäli tuot autoja Suomeen useammasta maasta, onko annettujen tietojen laadussa eroja eri maiden myyjien välillä?</p>	<p>Selvitetään kaupanteon maakohtaisia eroja? Jatkokysymys edelliseen.</p>
<p>Mitä pakollisia kustannuksia syntyy auton ostohinnan ja verojen lisäksi, ennen kuin auto asetetaan myyntiin Suomessa? Luettele kustannuksia ja oma arviosi niiden summasta per auto/yksikkö.</p>	<p>Selvitetään, mistä tuonnin kokonaiskustannukset koostuvat ja kuinka paljon nämä kustannukset ovat kokeneiden ammattilaisten näkökulmasta. Kysyttäessä asiaa useammalta ihmiseltä, nähdään myös paljonko eri kustannukset vaihtelevat auton tuojasta riippuen.</p>
<p>Mikäli tuot autoja Suomeen useammasta maasta, onko pakollisissa kustannuksissa eroja eri maista tuotujen autojen välillä? Luettele kustannuksia ja oma arviosi niiden summasta per auto/yksikkö.</p>	<p>Selvitetään maahantuontikustannusten maakohtaisia eroja. Jatkokysymys edelliseen.</p>
<p>Oletko kokenut joitakin maahantuonnista aiheutuvia kustannuksia yllätyksenä? Jos</p>	<p>Saadaan tietoa kustannuksista, joita ei todennäköisesti ole osattu ottaa huomioon teorian tietoon pohjautuvas-</p>

olet, niin millaisia?	sa hintavertailussa.
Mitkä asiat koet maahantuonnin suurimpina taloudellisina riskeinä tällä hetkellä?	Riskien suuruudella on vaikutusta maahantuonnin kannattavuuteen.
Minkälaisten automallien tai merkkien maahantuonti on mielestäsi kannattavinta?	Hintavertailu on toteutettu suppealla otannalla ja tieto ammattilaisten kokemuksista täydentää sitä.

5.1 Tutkimusmenetelmän selvitys - Laadullinen tutkimus

Laadullinen eli *kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä* sopii tähän työhön, sillä tutkimusongelma on luonteeltaan selvittävä. Näin ollen tarkkaan strukturoitu kysymyksenasettelu ja kokeelliseksi muodostettu tutkimustilanne, jotka kuvaavat määrällistä eli kvantitatiivista tutkimusta eivät sovellu tähän työhön. Kyselylomakkeessa käytetään paljon avoimia kysymyksiä, sillä halutaan selvittää tutkittavan maahantuonti-ilmiön kulkua ja erityisesti siihen sisältyviä kustannustekijöitä. Laadullinen tutkimus on omiaan tällaisten luonnollisten tilanteiden tutkimiseen ja uusien, mahdollisesti ennalta arvaamattomien tekijöiden löytämiseen. Tarkkaan strukturoiduilla kysymyksillä ei saada tätä haluttua tietoa. Ensisijaisesti selvitetään maahantuonnin ammattilaisten kokemuksia siitä, mitä erilaisia kustannuksia maahantuonti prosessiin sisältyy. Tämä tutkimus hyödyntää kuitenkin myös määrällisen tutkimuksen menetelmiä kysymällä kustannusten numeerista arvoa ja esimerkiksi kysymällä prosentuaalista arviota auton ennakkotietojen luotettavuudesta. Määrällisen tutkimuksen menetelmiä käytetäänkin siis täydentämään avointen kysymysten tuottamaa tietoa ja helpottamaan aineiston analyysiä. (Metsämuuronen 2008, 13-15.) Tutkimuksessa käytetään tiedonkeruumenetelminä muun muassa sähköpostin kautta tapahtuvaa kyselyä, sekä erilaisia dokumentteja ja tilastoja, jotka sopivat laadullisen tutkimuksen suorittamiseen (Tuomi & Sarajärvi, 73).

Kyselystä saadut tulokset kirjoitetaan auki ja näitä tuloksia voidaan verrata teoriatiedon pohjalta toteutettuun hintavertailuun. Ensin analysoidaan vastaukset ky-

symyksistä 4, 5 ja 6, jotka selvittävät maahantuonnin kustannuksia. Tätä tietoa voidaan suoraan verrata hintavertailussa eriteltyihin kustannuksiin. Maahantuontikustannusten lisäksi huomioidaan kysymyksissä 2,3 ja 7 selvitettyjä riskitekijöitä, joilla on oleellinen merkitys testattaessa hypoteesia: ”maahantuonti Suomeen on kannattavaa”. Vertailussa huomioidaan myös muuttuvat tekijät, kuten auton malli, merkki ja tuontimaa, joita on selvitetty kysymyksillä 1 ja 8.

Kysymyslomake lähetetään sähköpostin (liite 2) mukana 15 maahantuontia harjoittavalle yrittäjälle ja vastausta toivotaan kuudelta yrittäjältä. Vastausaikaa annetaan 5 vuorokautta. Kyselyn kohteena toimivat yrittäjät, säännöllisesti maahantuontia harjoittavat toimihenkilöt, sillä heillä on esimerkiksi tarkempaa kirjanpitoa maahantuonnista aiheutuvista kustannuksista, kuin yksityishenkilöillä. Täten voidaan olla varmempia vastausten tarkkuudesta. Yrittäjiltä löytyy myös enemmän kokemusta maahantuonnista ja useammista tuonti tapauksista. Yrittäjät valitaan satunnaisotannalla ympäri Suomea. Tutkimuksen perusjoukkoa ei pystytä määrittelemään, sillä autojen maahantuojista ei ole tarkkoja tilastoja. Haettaessa automyyntiä harjoittavia yrityksiä ja toimihenkilöitä, löytyy heitä yhteensä 1084 finderin yrityshausta (Finder 2019). Tämä ei kuitenkaan sovi perusjoukoksi, sillä kaikki heistä eivät harjoita autojen maahantuontia säännöllisesti tai ollenkaan. Kyselyn kohteena ovat niin pienet kuin suuremmatkin yritykset, tai yksityisiä toimihenkilöitä, jotka löytyvät Google haulla.

Tässä opinnäytetyössä *validiteetilla* tarkoitetaan käytettävän tutkimusmenetelmän eli laadullisen tutkimuksen/ kyselyn soveltuvuutta tutkimusongelman selvittämiseen. Kyselyn avulla saadaan alan ammattilaisilta monipuolista tietoa maahantuonnin kustannuksista. Kyselyn suorittaminen mahdollistaa useamman eri kohdehenkilön tutkimisen muihin tutkimusmenetelmiin verrattuna sen helppouden vuoksi. Kyselyn vahvuuksia on myös se, että kysely voidaan toteuttaa etänä ja aikatauluista riippumattomasti. Tutkimusongelma tässä työssä on sellainen, mihin tarvittava tieto on mahdollista saada kyselyn keinoin ja esimerkiksi kasvatusten toteutettava tutkimus tuskin toisi suurta lisäarvoa tälle työlle. Laadulliseen tutkimukseen kuuluvat avoimet kysymykset soveltuvat tähän työhön hyvin, sillä tut-

kimuksessa halutaan kerätä tutkijalle uutta ja jopa yllättävää tietoa, ja tätä seikkaa ei suljettuja kysymyksiä laadittaessa pystytä ottamaan huomioon (Hiltunen 2009).

Tämän tutkimuksen *reliabiliteetti* eli luotettavuus on kohtalainen. Kyselystä saatava tieto toimii hyvin suuntaa antavana, mutta se ei riitä tiedon yleistämiseksi. Kyselyn luotettavuutta lisää sen kattavuus, sillä siinä selvitetään maahantuonnin kustannuksiin vaikuttavia tekijöitä ja niiden euro määräistä summaa. Tutkijan tietämys tutkimusongelmasta ei juurikaan rajaa vastauksia, sillä suurin osa kysymyksistä on suunniteltu avoimiksi ja niiden luonne on selvittävä. Alan ammattilaisilla on käytössään kirjanpito, jolloin ammattilaisilta kerätyt vastaukset ovat yksityishenkilöiden kokemuksia luotettavampia. Tutkimuksen toistettavuuteen vaikuttaa pieni otanta, jolla pystytään keräämään riittävän johdonmukaista tietoa, mutta tiedon yleistäminen on vaikeaa. (Hiltunen 2009.)

5.2 Tutkimustulokset

Vastausajan sisällä kyselyyn saatiin 1 vastaus. Kun huomattiin että vastaukset jäävät vähäiseksi, niin vuorokausi ennen vastausajan loppua lähetettiin vielä muistutussähköposti otantajoukolle. Tästä huolimatta eräpäivään mennessä vastauksia oli tullut vain 3. Vastausaikaa jatkettiin 3:lla vuorokaudella, jolloin saatiin vielä 3 vastausta kyselyyn. Kyselyyn vastanneet vastasivat nimettöminä, sekä heille annettiin mahdollisuus vastata vain osaan kysymyksiin. Heille annettiin myös mahdollisuus antaa jonkun muun henkilön vastata kyselyyn heidän organisaatiossaan. 15 kohdehenkilöstä lopullisia vastauksia saatiin 6, jolloin vastausprosentiksi muodostui 40%.

Kyselyyn vastanneista jokainen oli maahantuonut autoja sekä Saksasta, että Ruotsista. Tämän lisäksi 3 vastaajista oli maahantuonut autoja myös muista maista. Muita maita olivat Yhdysvallat, Kanada, Viro ja Hollanti.

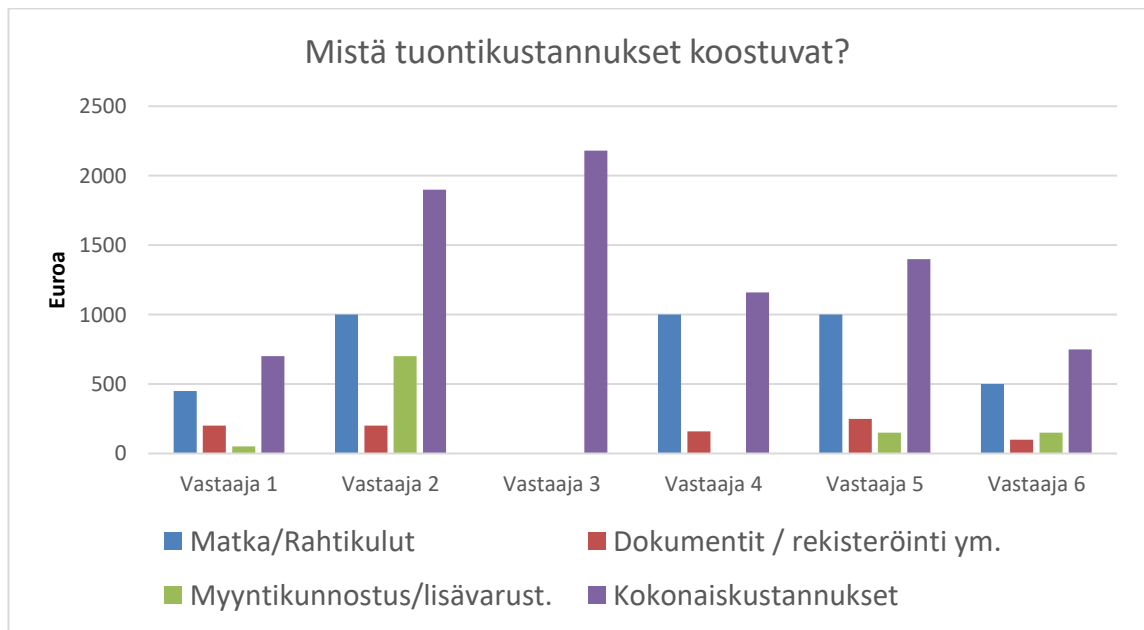
Puolet vastaajista oli sitä mieltä, että myyjien antamat etukäteistiedot pitävät 75 prosenttisesti paikkaansa. Yhden mukaan nämä tiedot pitävät vain 50% paikkaansa ja kahden mukaan prosenttimäärä on 90-100 prosentin välissä. Vastaajista kaikki sanovat, ettei annettuiden tietojen laadussa ole juurikaan eroja Saksan ja

Ruotsin välillä. 2 vastaajaa kuitenkin huomauttaa, että myyjien välillä samassa maassa voi olla huomattavia eroja. Yksi vastaajista kertoo, että Virossa annettujen tietojen laatu on kuitenkin paljon huonompi kuin Saksassa ja Ruotsissa. Vastauksia on havainnollistettu kuviossa 5.



Kuvio 5. Etukäteistietojen paikkaansa pitävyys.

Pakollisissa auton tuontikustannuksissa oli vastaajien kesken hieman isompia eroja. Kustannuksia syntyy vastausten perusteella yhteensä 700-2400 euroa riippuen tuontimaasta. Vastauksia on eritelty tarkemmin kuviossa 6. Siitä nähdään muun muassa mistä tuontikustannukset vastaajien mukaan koostuvat, vastaajakohtaisesti eriteltyt yhteenlasketut kokonaiskustannukset ja kuinka paljon vastaajien arviot vaihtelevat keskenään.



Kuvio 6. Mistä kokonaiskustannukset koostuvat?

Jokaisen vastaajan mukaan tuontikustannuksissa on eroja Ruotsin ja Saksan välillä. Kaikkien mukaan Ruotsi on niiden suhteen edullisempi. Kaksi vastaajista kuitenkin huomauttaa, että jos auto haetaan Ruotsista paljon kauempaa Tukholmasta, esimerkiksi Pohjois-Ruotsista, alkavat kulut nousta huomattavasti ja mahdollisesti lähennellä Saksan kuluja. Neljässä vastauksessa eritellään Ruotsin rahtikulujen edullisuus Saksaan verrattuna. Yhdessä vastauksista edullisuuden syyksi ilmenee ruotsalaisissa autoissa jo valmiina olevat talvivarusteet. Yhden vastaajan mukaan tuontikuluissa on eroja maihin verrattuna 250 euroa.

Neljän vastaajan mukaan maahantuonnista ei ole aiheutunut yllättäviä kustannuksia Ruotsista tai Saksasta autoa maahantuotaessa. Kahden vastaajan mukaan yllättäviä kustannuksia saattaa ilmetä lähinnä korjauskustannusten muodossa. Yksi vastaajista mainitsi erikseen, että EU:n ulkopuolelta autoa tuotaessa on ilmennyt paljon yllättäviä kustannuksia. Yllättäviä lisäkustannuksia on havainnollistettu Saksan ja Ruotsin osalta kuviossa 7.

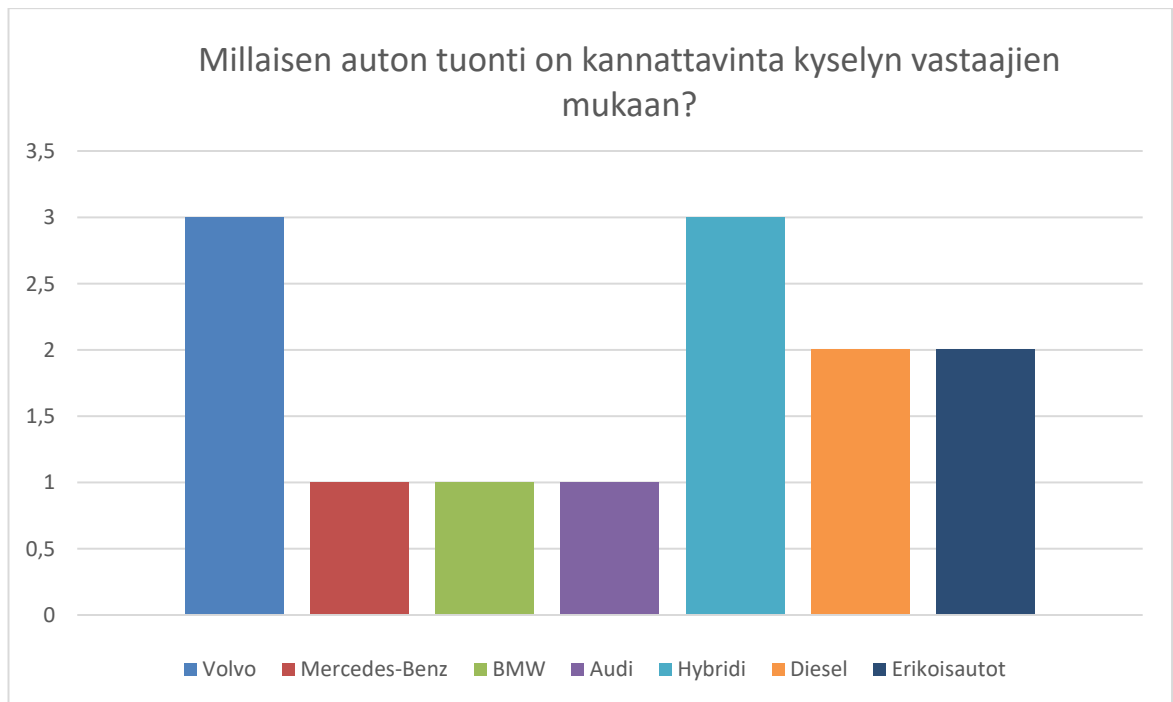


Kuvio 7. Maahantuonnista aiheutuneet yllättävät lisäkustannukset.

Kysyttäessä maahantuonnin suurimmista taloudellisista riskeistä, kaksi vastaajaa ei näe autojen maahantuonnissa isompia riskejä, sillä he tuovat autoja nimenomaan suoraan asiakkaille. Kaksi vastaajista tuo esille auto-alan suhdanteiden vaihtelun, esimerkiksi kalliiden dieselautojen kysynnän laskun. Yhden vastaajan mukaan suurimpana riskinä on, jos auto ei vastaa ilmoitusta ja aiheuttaa reiluja lisäkustannuksia. Yhden mukaan korkea lähtöhinta lähtömaassa on riski, sillä se laskee katetta huomattavasti.

Kysyttäessä, minkälaisen automallien tai merkkien maahantuonti on vastaajien mielestä kannattavinta, löytyy vastauksista hajontaa, mutta esille nousee kolmesta vastauksesta nimenomaan hybridautot. Yksi vastaajista painottaa varsinkin Volvon V60 diesel hybridin kysyntää. Tämän lisäksi kaksi muuta vastaajaa painottaa merkeistä Volvoa sekä Mercedestä, joista toinen painottaa kyseisten merkkien diesel autoja. Yhden vastaajan mukaan kiinnostusta löytyy nimenomaan vähemmän ajetuille autoille. Kaksi vastaajista mainitsee myös erikoisautojen olevan kysytyjä. Useampi vastaaja mainitsi enemmän kuin yhden merkin tai mallin. Yksi

vastaajista jätti kysymykseen vastaamatta. Vastauksia on havainnollistettu kuviossa 8.



Kuvio 8. Millaisen auton tuonti on kannattavinta?

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

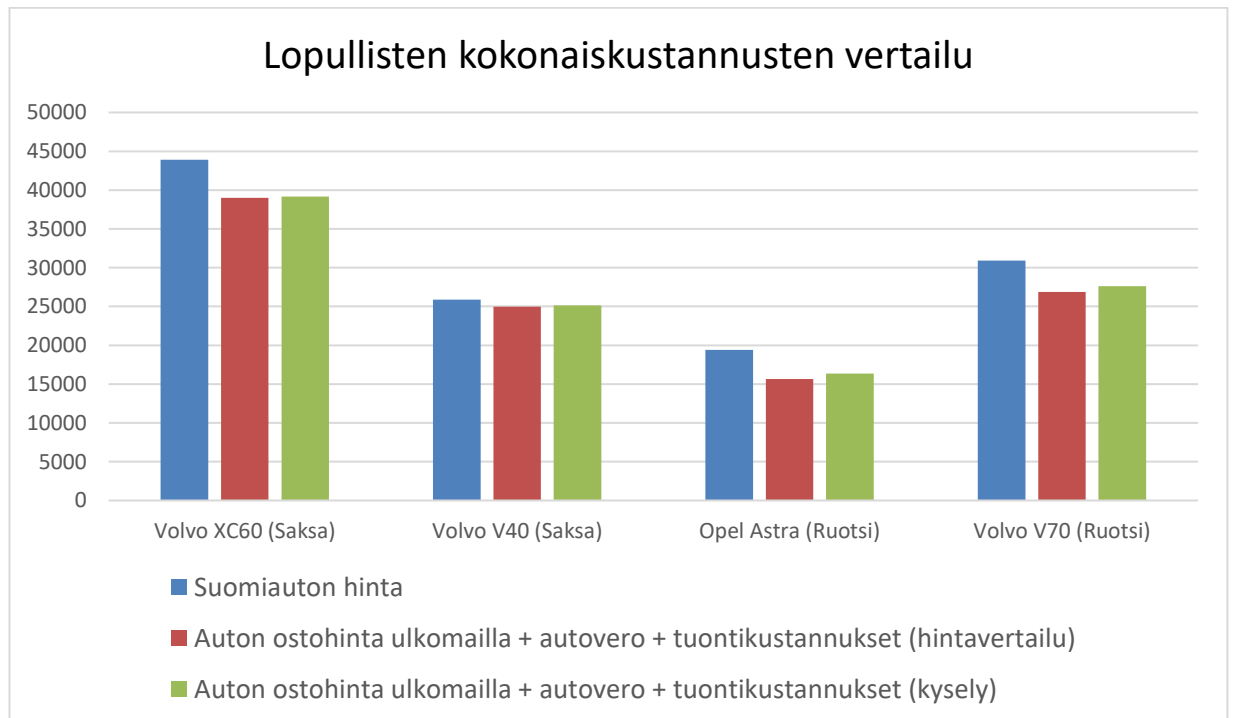
Vastaajien kustannuslaskelmia verrattaessa tutkimuksessa tehtyyn hintavertailuun voidaan todeta, että auton tuontikustannukset ovat todellisuudessa isompia niin Saksassa kuin Ruotsissa, mitä pelkällä teorialiedolla saadaan selvitettyä. Tähän voi vaikuttaa se, että teoriaosan hintavertailussa on käytetty esimerkkinä yksinkertaisinta mahdollista hakureittiä ja matkatapaa. Lisäksi hintavertailussa ei ole otettu huomioon mahdollisten talvivarusteiden tarvetta, eikä autoliikkeelle koituvia myyntiinlaitto kustannuksia.

Saksasta tuotaessa hintavertailussa on esimerkiksi arvioitu polttoainekustannuksiksi 80 euroa, kun vastausten perusteella ne ovat noin 100 euroa. Lentokustannuksiksi arvioitiin 125 euroa, kun vastausten perusteella ne ovat 150 euroa. Yöpyymisen kustannuksiksi on vertailussa arvioitu 60 euroa, kun vastausten perusteella ne ovat 100 eurossa. Maahantuontikatsastukseen menee vastausten perusteella noin 160-200 euroa, kun hintavertailuosassa tähän on arvioitu menevän 150 euroa. Nämä kaikki kustannukset olivat siis suurempia, mitä teoriassa ensin on selvitetty. Kuviossa 9 on vertailtu lopullisia kokonaiskustannuksia keskenään.

Johtopäätöksenä voidaan myös todeta, että autojen ennakkotiedoissa on todennäköisesti joitakin virheitä, sillä kenenkään vastaajan mukaan ennakkotiedot eivät pidä 100 prosenttisesti paikkaansa. Vastausten perusteella maahantuonnin riskeiksi voidaan todeta esimerkiksi mahdolliset korjauskustannukset, sillä 33% vastaajista piti korjauskustannuksia mahdollisena taloudellisena riskinä.

Vastaukset tukivat hyvin teoriassa selvitettyä maahantuontiprosessia ja ensimmäistä tutkimuskysymystä, millainen käytetyn auton maahantuontiprosessi on. Kyselyn vastauksista ei esimerkiksi selvinnyt enää uusia maahantuontiprosessin vaiheita. Maahantuonnin kustannukset koostuvat suurissa osin matka- ja rahtikustannuksista. Vastauksissa esitetty mielenkiinnon lisääntyminen hybridi autoja kohtaan tukee myös aiemmin teoriaosassa selvitettyä hybridiautojen tuonnin lisääntymistä. Vastaukset tukivat myös tutkimuskysymyksen: mistä maista tuodaan autoja Suomeen, teoriaosassa selvitettyä tietoa. Jokainen vastaajista oli tuonut sekä Ruotsista ja Saksasta autoja, jotka todettiin suosituimmiksi tuontimaiksi.

Kuviossa 9 verrataan suomiauton myyntihintaa vastaavanlaisen maahantuodun auton hintaan, kun on huomioitu tuonnin kokonaiskustannukset. Maahantuodun auton osalta on vielä eritelty hintavertailussa lasketut tuontikustannukset ja kyselyllä selvitetty tuontikustannukset eri kategorioihin. Kyselyn vastaukset on tässä analysoitu laskemalla yksittäisten vastausten mukaisista tuonti kustannuksista keskiarvo. Keskiarvo on laskettu erikseen Ruotsin ja Saksan tuontikustannuksista (Ruotsista 1071€ ja Saksasta 1089€). Kuviossa 9 nähdään myös, että suomiauton hinta on kaikkien autojen kohdalla kalliimpi kuin tuontiauton. Tämä oli tutkimuksen olettamuksena (hypoteesi), jotta autoa ylipäänsä kannattaa ulkomailta lähteä hakemana. Jos hintavertailussa tuodut autot maahantuotaisiin kyselystä saaduilla tuontikustannuksilla, olisivat ne siinäkin tapauksessa edullisempia kuin suomiautot. Hintavertailussa esiintyneen Volvon v70 auton kustannuksissa säästettäisiin noin 3300 euroa, Opel Astran kuluissa 3036 euroa, Volvon v40 kuluissa 781 euroa ja Volvo XC60:n kuluissa 4746 euroa.



Kuvio 9. Lopullisten kokonaiskustannusten vertailu.

Kyselystä saatiin kuitenkin selville, että laskennallisten kustannusten lisäksi saattaa tulla yllättäviä kustannuksia (talvivarusteet puuttuvat, auton ennakkotiedot eivät pidäkään paikkaansa, auto tarvitseekin korjausta). Voidaankin siis miettiä, että onko edellä mainittu voittosumma riskinoton ja vaivan arvoista? Auton hakeminen ulkomailta vie aina myös kuluttajan aikaa. Näissä laskelmissa ajalle ei ole erikseen asetettu hintaa, vaan se jää jokaisen itsensä pohdittavaksi. Minkä hintalapun kukin omalle ajankäytölleen asettaa? Kuka haluaa kulkea helppoa tietä lähimpään autokauppaan ja maksaa kalliimman hinnan, ja kuka taas näkee mieluummin aikaa ja vaivaa hakeakseen saman auton ulkomailta halvemmalla.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, onko käytetyn auton maahantuonti kannattavaa verraten sen lopullisia kokonaiskustannuksia samanlaiseen suomiautoon. Tässä onnistuttiin hyvin, sillä niin itse tehdyssä hintavertailussa kuin toimihenkilöille suunnatussa kyselyssä päädyttiin samaan tulokseen. Vaikka lopullisissa kustannuksissa oli hieman eroavaisuuksia, niin molemmissa osissa päädyttiin tulokseen, jossa maahantuodun auton kokonaiskustannukset jäivät suomiauton kokonaishinnasta. Kyselyn avulla saatiin myös paljon tätä tukevaa tietoa tarkkojen kokonaiskustannusten lisäksi, sillä moni vastaajista ei kokenut auton maahantuonnissa olevan suuria taloudellisia riskejä. Koko opinnäytetyön validiteetti oli hyvä, sillä tutkimusongelmaan saatiin perusteltu ja tutkittuun tietoon perustuva vastaus. Myös tutkimuskysymyksiin saatiin selvä vastaus. Tutkimuksessa käytetyt tutkimusmenetelmät soveltuivat hyvin tämän opinnäytetyön tarkoitukseen, sillä tarkoituksena oli selvittää maahantuontiprosessia ja sen kustannuksia.

Opinnäytetyössä kerätty tieto hyödyntää toimeksiantaja yritystä AutoPalinia monin tavoin. Työn avulla he saavat paljon tietoa muun muassa ihmisten ostokäyttäytymisestä maahantuotuja autoja kohtaan. Opinnäytetyöllä saatiin kerättyä lisäksi yleistä tietoa siitä, minkälaisille maahantuoduille autoille on tällä hetkellä eniten kysyntää. Tämä auttaa heitä esimerkiksi mahdollisten tuontiautojen hinnoittelussa, kun tiedetään etukäteen paremmin, millaisille autoille kysyntää tällä hetkellä löytyy.

Maahantuonnin vaiheet pystyttiin selvittämään opinnäytetyössä kattavasti. Tieto on melko luotettavaa, sillä se on kerätty useasta eri lähteestä hintavertailussa. Tämän lisäksi kyselytutkimus vahvisti kyseistä tietoa. Tutkimuksen reliabiliteetti on yleisesti hyvä, sillä opinnäytetyön tutkimusongelmaa testattiin monella eri tavalla. Teoriapohjalla, hintavertailulla, sekä kyselytutkimuksella saatiin paljon eri tyypistä tietoa ja lopputulosta arvioitiin kriittisesti. Tutkimuksessa on huomioitu myös paljon muitakin tekijöitä, kuin vain rahassa mitattavat pakolliset kustannukset, kuten esimerkiksi riskit, autojen ennakkotietojen paikkaansa pitävyys, sekä maahantuontiin liittyvä aika ja vaiva.

Suurimmiksi tuontikustannuksiksi nousivat autovero ja matka/rahtikulut, mikä ilmenee useasta eri lähteestä. Volvo osoittautui suosituimmaksi automerkiksi hintavertailussa sekä kyselytutkimuksessa. Samoin hybridi moottorien suosion nousu on melko selvää. Suosituimmiksi tuontimaiksi osoittautuivat Saksa ja Ruotsi, joka kävi ilmi niin ikään trafin tilastoista kuin myös kyselytutkimuksesta. Nämä ovat hyviä esimerkkejä siitä, miten kyselytutkimus vahvisti teorian tietoa ja hintavertailun tuloksia.

Tutkimuksen tekemisen haasteina olivat kyselyyn tarvittavien vastausten saaminen. Tämä saatiin kuitenkin ratkaistua soittamalla toimihenkilöitä etukäteen läpi ja lähettämällä kysely uudelleen niille, jotka eivät ensimmäisellä kerralla vastanneet. Tuontikustannuksia ei pystytty tarkalleen selvittämään, sillä otantaa oli vain 6 vastaajan verran ja heidän vastauksissaan oli eroja. Tämä heikentää tutkimuksen reliabiliteettia. Kyselyn kysymykset eivät olleet riittävän tarkkoja, jotta vastaajat olisivat osanneet eritellä, milloin kyseessä on Ruotsin ja milloin Saksan kustannukset. Laajemmalla otannalla ja lisäämällä ja tarkentamalla kysymyksiä, olisi varmasti saatu selvitettyä tarkemmat lopulliset kustannukset. Kyselyn validiteetti olisi siis voinut olla parempi. Nyt suositetussa kyselyssä vastaajat ymmärsivät kysymykset vaihtelevasti.

Tutkimuksessa onnistuttiin hyvin varsinkin löytämään vastaukset tutkimuskysymyksiin. Teoriaosuus olisi voinut olla laajempi, mutta ongelmana oli soveltuvan kirjallisuuden löytäminen tukemaan teorian tietoa. Hintavertailun suorittaminen on-

nistuin melko hyvin. Yleisiä hintatietoja löytyi netistä helposti ja trafin laskurilla saatiin tarkka tieto autoverosta. Kyselytutkimuksen tulokset eivät ole yleistettävissä pienen otannan vuoksi. Kyselyyn saatiin alkuperäinen tavoiteltu määrä vastauksia ja kysymyksiin oli vastattu tyydyttävästi. Tulokset toimivatkin suuntaa antavina ja kyselyllä saatiin kerättyä hyvää taustatietoa jatkotutkimuksia ajatellen. Kysely olisi ollut tarkempi, jos sitä olisi testattu etukäteen koejoukolla. Tämän jälkeen olisi ollut helppo muokata kysymyksiä vielä siten, että siitä olisi saatu kaikki hyöty irti. Koekyselyn avulla olisi tiedetty paremmin, miten vastaajat ymmärtävät kysymykset.

Teoriaosan haasteena oli aiheeseen liittyvän kirjallisuuden ja tieteellisten artikkeleiden löytäminen, mikä on vaikuttanut opinnäytetyön reliabiliteettiin. Tietoa löytyi netistä helposti, mutta sen luotettavuus voidaan aina kyseenalaistaa, sillä nettiin voi kirjoittaa kuka vain. Internetlähteiden luotettavuutta pyrittiin arvioimaan kriittisesti ja työssä käytettiin paljon valtakunnallisesti luotettavammaksi todettuja uutistoimituksia, sekä autoalalla yleisesti käytössä olevia internetin tietolähteitä, esimerkiksi autoliiton artikkelit. Luotettavia lähteitä löytyi huomattavasti, muun muassa virallisten tahojen tilastoista ja verotiedoista.

Opinnäytetyön luotettavuudesta voidaankin todeta, että osa selvitetystä tiedoista on hyvin luotettavaa ja osa on hatarammalla pohjalla. Kun arvioidaan validiteettia ja reliabiliteettia rinnakkain, on opinnäytetyö onnistunut tarkoituksessaan. Tutkimusongelman kannalta oleellisin tieto on luotettavaa ja sitä on selvitetty erilaisia menetelmiä sekä lähteitä hyödyntäen.

Kokonaisuudessaan opinnäytetyö tuo AutoPalinille tietoa maahantuonnista, jonka avulla muun muassa hinnoittelu kysynnän mukaan kehittyy. Työ auttaa yritystä myös ymmärtämään maahantuontia kuluttajan näkökulmasta. Lisäksi opinnäytetyö tuottaa tietoa tämän hetken automarkkinoista ja kysytyimmistä maahantuonti-autoista. Työssä on käsitelty kattavasti maahantuontiprosessia, jonka myötä on tuotettu tietopaketti auton maahantuontia harkitsevan luettavaksi. Työssä on kriittisesti arvioitu maahantuonnin kannattavuutta suomiautoihin verrattuna eri lähtökohdista, mikä onkin tämän opinnäytetyön tärkein tulos.

Lopulta voidaan sanoa, että maahantuonti on ja ei ole kannattavaa. Maahantuonti on taloudellisesti kannattavaa. Se vie kuitenkin paljon aikaa ja vaivaa ja siitä voi syntyä yllättäviä kustannuksia, jos prosessiin ei ole huolella tutustunut etukäteen.

LÄHTEET

Antinontoxic. 2011. Käytetyn auton ostaminen ja hakeminen Ruotsista. Viitattu 23.10.2018. <http://www.bmwforum.fi/viewtopic.php?t=2436>

A-Katsastus 2018. Yleisimmät hinnat. Viitattu 1.11.2018
<https://www.a-katsastus.fi/palvelut-ja-hinnat/yleisimmat-hinnat>

Autoalan tiedotuskeskus (1) 2018. Autoalan liikevaihto. Viitattu 3.1.2019.
http://www.aut.fi/autoala_suomessa/autoalan_liikevaihto

Autoalan tiedotuskeskus (2) 2018. Valtion verotulot tieliikenteestä. Viitattu 6.9.2018.
http://www.aut.fi/tilastot/verotus_ja_hintakehitys/valtion_verotulot_tieliikenteesta

Autoalan tiedotuskeskus (3) 2018. Henkilöautojen ensirekisteröinnit merkeittäin. Viitattu 10.12.2018.
http://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/henkiloautojen_vuosittaiset_merkki_ja_mallitilastot/2017/henkiloautojen_ensirekisteroinnit_merkeittain_2017

Autoliitto (1) 2018. Käytetyn auton osto Saksasta. Viitattu 29.8.2018.
<https://www.autoliitto.fi/tietoa-tienkayttajalle/auton-osto-ulkomailta/kaytetyn-auton-osto-saksasta>

Autoliitto (2) 2018. Miten Saksan vientikilvet hankitaan? Viitattu 10.9.2018.
<https://www.autoliitto.fi/tietoa-tienkayttajalle/auton-osto-ulkomailta/kaytetyn-auton-osto-saksasta/saksan-vientikilvet>

Autoliitto (3) 2018. Miten saan siirrettyä Ruotsista ostetun auton Suomeen? Viitattu 11.9.2018. <https://www.autoliitto.fi/tietoa-tienkayttajalle/auton-osto-ulkomailta/auton-siirto-ruotsissa-tulo-suomeen-ja-vakuutukset-0>

AutoPalin (1) 2018. Konserni. Viitattu 10.10.2018.
<https://www.autopalin.fi/konserni>

AutoPalin (2) 2018. Vaihtoautot. Viitattu 15.9.2018.
<https://www.autopalin.fi/vaihtoautot>

Bytbil 2018. Hae ajoneuvoja-hakutoiminto. Viitattu 20.9.2018.
<https://www.bytbil.com/>

Finder 2019. Internetsivuston hakutoiminto. Viitattu 20.2.2019.
<https://www.finder.fi/search?what=Automyynti>

Finnair 2018. Lentojen hakukone. Viitattu 22.10.2018.
<https://www.finnair.com/fi/fi/>

Global Petrol Prices (1) 2018. Bensiinin hinta Euroopassa. Viitattu 22.10.2018.
https://fi.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/Europe/

Global Petrol Prices (2) 2018. Dieselin hinta Euroopassa. Viitattu 22.10.2018
https://fi.globalpetrolprices.com/diesel_prices/Europe/

Google Maps 2018. Tukholma, Ruotsi – Berliini, Saksa. Viitattu 22.10.2018
<https://www.google.com/maps/dir/Tukholma,+Ruotsi/Berliini,+Saksa/@55.850112,10.4810312,6z/data=!3m1!4m1!4m13!1m5!1m1!1s0x465f763119640bc b:0xa80d27d3679d7766!2m2!1d18.0685808!2d59.3293235!1m5!1m1!1s0x47a84 e373f035901:0x42120465b5e3b70!2m2!1d13.404954!2d52.5200066!3e0>

Hiltunen, L. 2009. Validiteetti ja reliabiliteetti. Graduryhmän oppimateriaalit. Jyväskylän yliopisto. Viitattu 17.1.2019.
http://www.mit.jyu.fi/ope/kurssit/Graduryhma/PDFt/validius_ja_reliabiliteetti.pdf

Liikennejärjestelmä 2018. Tieliikenteen verot. Viitattu 5.9.2018.
<http://liikennejarjestelma.fi/talous-ja-tehokkuus/kustannukset/tieliikenteen-verot/>

Liikkeellä 2017. Minkä kokoinen työsuhdeauto sopii sinulle? Viitattu 2.1.2019.
<https://www.liikkeella.fi/artikkelit/autot-ja-liikenne/minka-kokoinen-tyosuhdeauto-sopii-sinulle.html>

Linnakangas, E. 2007. Helsinki. Autojen verotus. Talentum.

Lomalista 2018. Maahintavertailu-Taksit. Viitattu 10.10.2018.
<https://www.lomalista.fi/maahintavertailu/taksi>

Metsämuuronen, J. 2008. Jyväskylä. Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia -sarja 4. 3. uudistettu painos. Gummerus kirjapaino Oy

Mobil.de 2018. Mobil.de auton hakukone. Viitattu 20.9.2018.
<https://www.mobile.de/>

Mtv 2018. Räjähdysmäinen kasvu: Käytettyjä autoja tuodaan Suomeen nyt enemmän kuin koskaan – tästä se johtuu. Viitattu 28.8.2018.
https://www.mtv.fi/lifestyle/autot/artikkeli/rajahdysmainen-kasvu-kaytettyja-autoja-tuodaan-suomeen-nyt-enemman-kuin-koskaan-tasta-se-johtuu/7022306#gs.PC_dx2s

Nettiauto 2018. Nettiauton hakukone. Viitattu 20.9.2018.
<https://www.nettiauto.com/>

Noponen 2016. Autoja tuodaan yhä enemmän ulkomailta – "Autonvaihto useammalla mielessä". Viitattu 18.9.2018. <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000001922990.html>

Råd&Rön 2018. Musta lista. Viitattu 9.10.2018. www.radron.se/svarta-listan

Rönkkö, P. 2018. Paljonko maksaa: Kannattaako lähteä Ruotsiin autoa hakemaan? Artikkelit Iltalehden verkkosivuilla. Viitattu 29.8.2018.
https://www.iltalehti.fi/autouutiset/201808132201126138_oa-shtml

Saldo 2018. Kannattaako auto hankkia uutena vai käytettynä? Viitattu 12.12.2018.
<https://www.saldo.com/blog/auton-ostaminen>

Scandlines 2018. Scandlinesin lippu hinnat. Viitattu 25.9.2018
<https://www.scandlines.com/>

Schiffman, L. Bednall, D. O’Cass, A. Paladino, A. Ward, S & Kanuk, L. 2008.
Consumer Behavior. 4th edition. Pearson Education Australia. China.

Solomon, M. 2018. Consumer Behavior: Buying, having and being. Twelfth edition. Pearson. England.

Söderdahl, S. 2018. Myyntipäällikkö, Volvo ja Nissan. AutoPalin Pori. Haastattelu 13.10.2018.

Tilastokeskus 2007. Vuosisata suomalaista autoilua. Viitattu 12.12.2018.
<https://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>

Trafi (1) 2018. Käytettynä maahantuodut autot. Viitattu 7.12.2018.
http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi__Kaytettyna_maahantuodut/030_yksmaah_tau_103.px/?rxid=606c4252-1193-4732-bd6b-0e918bef0c47

Trafi (2) 2018. Käytettynä yksittäismaahantuodut ajoneuvot kuukausittain, tuontimittain. Viitattu 17.12.2018.
http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi__Kaytettyna_maahantuodut/020_yksmaah_tau_102.px/?rxid=606c4252-1193-4732-bd6b-0e918bef0c47

Tori Blog 2018. Ruotsi houkuttelee käytetyn auton ostajia. Viitattu 12.10.2018.
<http://blog.tori.fi/ruotsi-houkuttelee-kaytetyn-auton-ostajia/>

Trivago 2018. Trivagon hakukone. Viitattu 10.9.2018. <https://www.trivago.fi/>

Tulli (1) 2018. Ajoneuvon hankinta (osto) ulkomailta. Viitattu 10.9.2018.
<https://tulli.fi/henkiloasiakkaat/lisatietoa-tulliselvityksesta/ajoneuvon-osto-ulkomailta>

Tulli (2) 2018. Veron määrän laskenta. Viitattu 20.10.2018.
<https://asiointi.tulli.fi/mahtiinternet/>

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2002. Jyväskylä. Laadullinen tutkimus ja sisältöanalyysi. 1.-2. painos. Tammi.

Tämä matka 2016. Mitä maksaa auton tuonti Saksasta? Viitattu 11.10.2018.
<https://tamamatka.fi/mita-maksaa-auton-tuonti-saksasta/>

Valuuttamuunnin 2018. Ruotsin kruunu. Viitattu 8.10.2018.
<http://valuutat.fi/ekpn-noteeraamat-paivan-valuuttakurssit/ruotsin-kruunu/>

Verohallinto 2018. Ajoneuvon käyttöönottoilmoitus. Viitattu 3.9.2018.
<https://www.vero.fi/sahkoiset-asiointipalvelut/ajoneuvon-k%C3%A4ytt%C3%B6%C3%B6nottoilmoitus/>

Verohallinto 2016. Kun tuot käytetyn ajoneuvon Suomeen. Viitattu 13.9.2018.
https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/auto/autoverotus/kaytetyn_ajoneuvon_maahantuonti/

Veronmaksajat 2017. Käytetyn auton tuonti Suomeen. Viitattu 18.9.2018.
<https://www.veronmaksajat.fi/Asunto-ja-auto/Kaytetyn-auton-tuonti-Suomeen/>

Vikingline 2018. Matkan haku Tukholma-Helsinki. Viitattu 23.10.2018.
<https://www.vikingline.fi/>

Ziemann, M., Tebest, T. & Airikka, M. 2018. Lappilaisten Toyota, savolaisten Skoda, suomenruotsalaisten Volvo – Katso kartasta, mistä löytyvät Suomen suosituimmat automerkit. Artikkelit Yleisradion verkkosivuilta. Viitattu 12.12.2018.
<https://yle.fi/uutiset/3-10015086>

Ziemann, M. 2018. Kumpi vaikuttaa auton hintaan enemmän, vuosimalli vai ajokilometrit? Lue tästä milloin auto kannattaa ostaa ja milloin myydä. Viitattu 12.12.2018. <https://yle.fi/uutiset/3-10020613>

LIITE 1 Kyselylomake

1. Mistä maasta tuot Suomeen käytettyjä autoja?
Valitse vaihtoehdoista yksi tai useampi vaihtoehto
 - a. Saksa
 - b. Ruotsi
 - c. Muu maa _____

2. Kuinka hyvin ostamiesi autojen myyjältä saadut etukäteistiedot auton varusteista, kunnosta ja ajomäärästä ovat pitäneet paikkansa?
 - a. tiedot pitävät paikkaansa 100 prosenttisesti
 - a) 75 %
 - b) 50 %
 - c) 25 %
 - d) ei pidä ollenkaan paikkaansa

3. Mikäli tuot autoja Suomeen useammasta maasta, onko annettujen tietojen laadussa eroja eri maiden myyjien välillä?

4. Mitä pakollisia kustannuksia syntyy auton ostohinnan ja verojen lisäksi, ennen kuin auto asetetaan myyntiin Suomessa? Luettele kustannuksia ja oma arviosi niiden summasta per auto/yksikkö.

5. Mikäli tuot autoja Suomeen useammasta maasta, onko pakollisissa kustannuksissa eroja eri maista tuotujen autojen välillä?

6. Oletko kokenut joitakin maahantuonnista aiheutuvia kustannuksia yllätyksenä? Jos olet, niin millaisia?

7. Mitkä asiat koet maahantuonnin suurimpina taloudellisina riskeinä tällä hetkellä?

8. Minkälaisten automallien tai merkkien maahantuonti on mielestäsi kannattavinta?

LIITE 2 Kyselylomake sähköpostin saateviesti

Hei

Opiskelen tradenomiksi Vaasan ammattikorkeakoulussa ja teen opinnäytetyötäni käytettynä Suomeen maahantuoduista autoista. Tarvitsen nyt kipeästi apuanne työn loppuun saattamiseksi. Toivottavasti ehdit vastata lyhyeen kyselyyni tai antaa jonkun toisen henkilön organisaatiossa vastata siihen. Kysely löytyy tämän viestin perästä sekä erikseen liitteenä. Kyselyn täyttäminen vie aikaa vain pari minuuttia.

Kyselyn ja opinnäytetyöni aiheena on maahantuodun käytetyn auton kokonaiskustannusten hintavertailu samanlaiseen suomi autoon verrattuna. Toteutan tämän kyselyn hintavertailun tueksi. Kerään siis kyselyllä kokemusperäistä tietoa autojen maahantuonnista ja sen kustannuksista.

Kyselyyn vastanneiden tietoja ei julkaista opinnäytetyössä. Vastaathan 11. helmikuuta mennessä. Kiitoksia ajastanne!

Terveisin,

Henrik Hokkanen, VAMK