

# ONGELMAT AJONEUVON TUONTIPROSESSISSA

Ein Audi, bitte!

Sanna Matsi  
Jenni Meriläinen

Opinnäytetyö  
Tammikuu 2010

Liiketalous  
Yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja hallinnon ala





Tekijä(t) MATSI, Sanna MERILÄINEN, Jenni	Julkaisun laji Opinnäytetyö	Päivämäärä 11.01.2010
	Sivumäärä 63	Julkaisun kieli Suomi
	Luottamuksellisuus ( )	Verkkojulkaisulupa myönnetty (X)
Työn nimi ONGELMAT AJONEUVON TUONTIPROSESSISSA Ein Audi, bitte!		
Koulutusohjelma Liiketalous		
Työn ohjaaja(t) KANANEN, Jorma		
Toimeksiantaja(t) Jyväskylän ammattikorkeakoulu		
Tiivistelmä Ajoneuvoja tuodaan ulkomailta päivittäin niiden edullisuuden vuoksi. Pääasiassa tuonti keskittyy Euroopan Unionin maihin, mutta jonkin verran tuodaan myös EU:n ulkopuolelta. Tuonnin on huomattu aiheuttavan monenlaisia ongelmia ajoneuvojen tuojille sekä viranomaisille. Tässä tutkimuksessa keskityttiin selvittämään tuojille syntyviä ongelmia.  Tutkimuksen viitekehysessä keskityttiin autoveron historiaan, nykyiseen lainsäädäntöön sekä tulevaisuuden näkymiin. Autoverotuksen vaikutus ympäristön suojelemiseksi huomioitiin ja perehdyttiin myös muiden EU-maiden autoverotukseen. Lisäksi työssä esitettiin laskelmia autoveron määräytymisestä. Tutkimuksen tavoitteena oli luoda kattava kokonaisuus tuontiprosessin vaiheista avuksi tuojille. Tutkimuksen tulokset pyrkivät antamaan neuvoja tuontiprosessin läpikäymiseen sekä keinoja ongelmien välttämiseksi. Aina ongelmilta ei voida välttyä, mutta tämän tutkimuksen avulla ne pystytään tiedostamaan helpommin.  Tutkimus toteutettiin käyttämällä kvantitatiivista tutkimusotetta. Tutkimustulokset kerättiin Jyväskylän, Tampereen ja Turun tulleissa asioivilta ajoneuvojen tuojilta. Tuloksista selvisi, että suurin osa ajoneuvojen tuojista on alle keski-ikäisiä miehiä. Ajoneuvoja tuotiin eniten Saksasta ja tuonnin suurimmaksi syyksi osoittautui ajoneuvon hinta suhteessa kuntoon ja varustetasoon. Eniten ongelmia tuojille esiintyi ajoneuvon ostomaassa. Ongelmilta ei välttytty, vaikka tuonti oli ennestään tuttua tai siihen olisi tutustuttu etukäteen.		
Avainsanat (asiasanat) autovero, tulli, tuonti		
Muut tiedot		



Author(s) MATSI, Sanna MERILÄINEN, Jenni	Type of publication Bachelor´s Thesis	Date 11012010
	Pages 63	Language Finnish
	Confidential ( ) Until	Permission for web publication ( X )
Title PROBLEMS IN IMPORTING A VEHICLE Ein Audi, bitte!		
Degree Programme Business Administration		
Tutor(s) KANANEN, Jorma		
Assigned by Jyväskylä University of Applied Sciences		
Abstract Vehicles are being imported daily. Vehicles are mainly imported from the EU countries, but to some extent also from countries outside the European Union. Importing is known to cause various problems for the importers of vehicles and the authorities involved. This research focused on problems faced by the importers.  The frame of reference focused on historical issues related to car taxation, the current legislation as well as with future prospects in the field. The role of car taxation in protecting the environment and taxation in other EU countries were also taken into consideration. In addition, calculations on the formation of the car tax were also presented. The aim of this study was to give a comprehensive picture of the different stages of the importing process in order to help importers. Therefore the results of the study aim to give advice on how to go through the process and how to avoid problems. Problems cannot always be avoided, but with the help of this research the problems can be recognized more easily.  This research was conducted with a quantitative approach. The results were gathered from vehicle importers in the customs in Jyväskylä, Tampere and Turku. The results indicated that most of the importers are under middle-aged males. Vehicles were mostly imported from Germany and the main reason for importing turned out to be the price level of the vehicle in relation to its condition and level of accessories. Most problems were encountered in the country of purchase. Problems could not be avoided even in cases when the importer had previous experience of importing or had acquired information about importing in advance.		
Keywords car tax, customs, import		
Miscellaneous		

# SISÄLTÖ

1 JOHDANTO .....	4
2 TUTKIMUKSEN TAUSTAA .....	5
2.1 Aiheen valinta .....	5
2.2 Tutkimusongelma ja tutkimusmenetelmät .....	5
3 AUTOVEROTUS .....	7
3.1 Autovero .....	7
3.2 Autoverotuksen historia .....	8
3.3 Nykyinen lainsäädäntö .....	10
3.4 Autoverotus EU:ssa .....	11
3.5 Ympäristövaikutus .....	12
3.6 Autoverotuksen merkitys Suomen taloudelle ja sen tulevaisuus .....	14
4 AUTOVERON MÄÄRÄYTYMINEN TUOTAESSA ULKOMAILTA .....	16
4.1 Käytetyt ajoneuvot .....	17
4.2 Uudet ajoneuvot .....	19
4.3 Moottoripyörät .....	20
4.4 Muuttoajoneuvot .....	20
4.5 Verottomat ajoneuvot .....	22
4.6 Ajoneuvojen tuonti EU:n ulkopuolelta .....	22
5 AJONEUVON TUONTIPROSESSI .....	24
5.1 Valmistelevat toimenpiteet .....	24
5.2 Toiminta ostomaassa .....	25
5.3 Paluu Suomeen .....	26
5.4 Case: Auto Saksasta .....	27
6 AJONEUVOJEN TUONTI JYVÄSKYLÄSSÄ, TAMPEREELLA JA TURUSSA .....	30
6.1 Tietoja tuojista .....	30

	2
6.2 Ajoneuvon hankinta.....	32
6.3 Tuonnin syyt .....	36
6.4 Tuoerien tiedon hankinta.....	37
6.5 Ongelmat.....	42
7 POHDINTA.....	47
LÄHTEET.....	50
LIITTEET.....	52
Liite 1. Verotaulukko 1 .....	52
Liite 2. Verotaulukko 2.....	56
Liite 3. Ilmoitus ajoneuvon käyttöönnotosta.....	57
Liite 4. Autoveroilmoitus.....	58
Liite 5. Käytetyn auton yksilöintilomake.....	59
Liite 6. Luovutuskirja.....	60
Liite 7. Taulukoita sovelletuista verotusarvoista.....	61
Liite 8. Kyselylomake .....	62

## KUVIOT

KUVIO 1. Euroopan Unionin jäsenvaltiot .....	23
KUVIO 2. Sukupuolten erot tuontiin vaikuttavissa syissä .....	37

## TAULUKOT

TAULUKKO 1. Talousarvion verotulot vuosina 2005–2008 .....	15
TAULUKKO 2. Vastaajien sukupuoli .....	30
TAULUKKO 3. Vastaajien ikä .....	31
TAULUKKO 4. Vastaajien ammatti .....	31

TAULUKKO 5. Tuodut ajoneuvot.....	32
TAULUKKO 6. Tuontimaa.....	33
TAULUKKO 7. Tuontimaat paikkakunnittain .....	34
TAULUKKO 8. Ajoneuvon hankintapaikka .....	35
TAULUKKO 9. Tietolähde ajoneuvon hankintapaikasta .....	35
TAULUKKO 10. Tuontiin tutustuminen .....	38
TAULUKKO 11. Tuontiin tutustuminen ikäluokittain .....	39
TAULUKKO 12. Sukupuolen vaikutus tietoisuuteen autoveron määräytymisestä.....	40
TAULUKKO 13. Tutustumisen vaikutus tietoisuuteen autoveron määräytymisestä...	41
TAULUKKO 14. Ongelmien esiintymispaikka .....	42
TAULUKKO 15. Ongelmien esiintyminen ikäluokittain .....	44
TAULUKKO 16. Ongelmien esiintyminen maittain.....	45
TAULUKKO 17. Tutustumisen vaikutus ongelmien määrään .....	46

# 1 JOHDANTO

Suomalaiset hakevat ajoneuvoja ulkomailta, koska sen oletetaan tuovan säästöä kukkarolle. Yleisesti Saksan on oletettu olevan pääasiallinen tuontimaa, mutta tuonti on laajentunut ajan mittaan myös muihin maihin. Nykyään ei ole suurta väliä, mistä ajoneuvonsa hakee, kunhan saadaan haluttu vastine rahoille. Aina tuonti ei suju kuitenkaan suunnitelmien mukaan. Ajoneuvon osto Suomestakaan ei ole välttämättä kaikista yksinkertaisin prosessi, joten ulkomailta hankinnan kanssa kannattaa olla erityisen tarkkana.

Ajoneuvon tuojien joukosta löytyy niin ammattilaisia kuin kokemattomiakin. Kokemattomille tuonnin riskit ovat suuremmat, mutta myöskään ammattilaiset eivät aina vältty ongelmilta. Ongelmien aiheuttajina saattavat olla kulttuurierot, kielimuuri tai esimerkiksi erilaiset käytännöt viranomaisten kanssakäynnissä. Huonon tuurin sattuessa kohdalle voi myyjä paljastua huijariksi.

Autojen tuonti ja etenkin autoveron muutokset ovat puhuttaneet suomalaisia viime aikoina. Tällä tutkimuksella halutaan pureutua tähän ajankohtaiseen aiheeseen nimenomaan tuojien näkökulmasta. Tutkimuksen tarkoituksena on päästä sisälle ajoneuvon tuonnin ongelmiin ja selvittää syyt niiden takana. Tavoitteena on myös ottaa selvää, ketkä ylipäänsä hakevat ajoneuvoja ulkomailta.

## 2 TUTKIMUKSEN TAUSTAA

### 2.1 Aiheen valinta

Tutkimuksen aihe muodostui tekijöille harjoittelun yhteydessä Jyväskylän tullissa. Ajoneuvojen tuontiin liittyvät toimenpiteet olivat keskeinen osa tullin työtehtäviä. Harjoittelun aikana sai huomata niistä aiheutuvan monenlaisia ongelmia tuojille. Tarve tutkimukselle syntyi halusta selvittää, mitä nämä ongelmat ovat ja mitkä ovat motiiveja tuoda ajoneuvo ulkomailta. Aiheen valinta on ajankohtainen, koska autoveroa on jälleen uudistettu keväällä 2009. Ajankohtaisuutta lisää maailmanlaajuinen ilmastonmuutoksen hidastaminen, johon myös autoverotus pystyy osaltaan vaikuttamaan.

Lähtökohtaisesti tutkimuksen tekijöillä oli jonkin verran aiempia oletuksia tuojista, tuonnin syistä sekä ongelmista. Tutkimuksessa pyritään selvittämään näiden oletusten todenperäisyyttä. Tutkimuksella on yhteiskunnallista arvoa siinä mielessä, että se pyrkii selvittämään, kuinka kannattavaa ulkomailta tuonti on.

Aiheesta ei ole juurikaan tehty aiempia tutkimuksia lähiseudulla. Tutkimuksia maahantuonnista löytyy, mutta juuri ajoneuvon tuonnista on tehty vain muutamia. Ainoa autojen tuonnista tehty tutkimus toisessa ammattikorkeakoulussa löytyi vuodelta 2003 ja autoverotuksesta vuodelta 2004. Autoverotus on uudistunut paljon tämän jälkeen, joten tuntui ajankohtaiselta keskittyä nykyisiin ongelmiin.

### 2.2 Tutkimusongelma ja tutkimusmenetelmät

Tutkimusongelmana oli selvittää ajoneuvon tuontiprosessiin liittyviä ongelmia sekä niiden syntyperää. Tutkimuksen avulla haluttiin saada kuva siitä, millainen on tyypillinen ajoneuvon tuoja. Lisäksi perehdyttiin tuonnin syihin sekä pohdittiin



autoveron määräytymistä ja sen tulevaisuutta. Selvitettävänä oli myös se, miten hyvin ajoneuvon tuojat ottivat selvää tuontiprosessista ennen tuontia.

Ajoneuvojen tuonti ulkomailta on viime vuosina ollut kohtalaisen runsasta. Pääasiallinen syy ulkomailta tuontiin on yleensä ollut alhaisempi hinta verrattuna Suomen hintaan. Ongelmana lähinnä on ollut autoveron jatkuva uudistuminen, joka on vaikuttanut ihmisten käyttäytymiseen ajoneuvojen tuonnin suhteen. Autoveron sekä tuonnin ongelmakohtiin pyrittiin perehtymään tutkimuksessa.

Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvantitatiivista tutkimusotetta. Kvantitatiivisen tutkimuksen tavoitteena on saada luotettavaa ja yleistettävää tietoa tilastollisten menetelmien avulla (Kananen 2008, 10). Tämä tutkimusote valittiin, koska pyrittiin saamaan laaja-alainen kuva tuojista sekä ongelmista. Menetelmä mahdollistaa sen, että tutkimus voidaan yleistää koskemaan koko perusjoukkoa eli kaikkia ajoneuvon tuojia Suomessa. Toisenlaisen näkökulman saamiseksi tutkimukseen otettiin mukaan myös autoverotuksen kanssa läheisesti tekemisissä olevan tulliylitarkastajan haastattelu.

Tutkimus toteutettiin kolmessa Läntisen tullipiirin toimipisteessä: Jyväskylässä, Tampereella ja Turussa. Tutkimus suoritettiin laatimalla ajoneuvon tuojille kyselylomake, joka jaettiin toimipisteisiin täytettäväksi. Ajoneuvon tuojat vastasivat kyselylomakkeeseen vapaaehtoisesti kahden kuukauden ajan kesällä 2009.

Kyselylomakkeessa esiin tulevien vastausten avulla selvitettiin tutkimusongelmia. Kysymyksiä ei esitetty johdattelevasti vaan siten, että tuojat saivat kuvailla omin sanoin vastauksiaan. Kysymykset laadittiin siten, että ne olisivat sovellettavissa missä päin Suomea tahansa. Kysely voitaisiin näin ollen toteuttaa minä ajankohtana tahansa ja tulokset olisivat lähes samat. Kyselylomake toteutettiin yhdessä tullin henkilökunnan kanssa.

Jyväskylässä kyselyyn vastanneita oli vajaa 60. Tampereen ja Turun tulleissa vastanneita oli yhteensä noin 80. Tarkkaa vastausprosenttia ei ollut saatavilla, mutta esimerkiksi Jyväskylässä noin joka kolmas ajoneuvon tuoja vastasi kyselyyn.

Tavoitteena oli hankkia aineistoa riittävältä ajalta siten, että saataisiin tarpeeksi luotettava otanta. Perusjoukkona toimivat ajoneuvon tuojat kyseisissä toimipaikoissa. Tulokset pyrittiin saamaan valtakunnallisesti yleistettäviksi.

## 3 AUTOVEROTUS

### 3.1 Autovero

Suomessa valtiovarainministeriö vastaa autoveron valmistelusta ja kehittämisestä, kun taas tullilaitos vastaa käytännön toimeenpanosta. Jokaisesta Suomessa ensimmäistä kertaa rekisteröitävästä tai käyttöön otettavasta henkilö- tai pakettiautoista sekä moottoripyörästä kannetaan autovero Suomen valtiolle. Osa ajoneuvoista on joko kokonaan tai osittain vapautettu verosta. (Autoverotus 2009, 11–12.) Verovapaista ajoneuvoista kerrotaan tarkemmin luvussa 4.5.

Autovero tulee maksaa ennen rekisteröintiä sekä käyttöönottoa Suomessa. Suomen autoverolain 1 §:n mukaan autoveroa tulee maksaa seuraavista ajoneuvoista:

- henkilöauto (M<sub>1</sub>-luokka)
- pakettiauto (N<sub>1</sub>-luokka)
- linja-auto, jonka oma massa alle 1875 kg
- moottoripyörä (L<sub>3e</sub>- ja L<sub>4e</sub>-luokka)
- kolmipyörä ja nelipyörä (L<sub>5e</sub> ja L<sub>7e</sub>) (Käytetyn ajoneuvon verotus Suomessa 2009, 1).

Suomen ajoneuvorekisteriin tuleva merkintä määrittelee sen, kuka on verovelvollinen. Yleensä ajoneuvon omistaja merkitään ajoneuvorekisteriin, jolloin hän luonnollisesti hoitaa veron maksun. Osamaksulla maksettaessa rekisteriin merkitty ajoneuvon haltija on verovelvollinen. Autoveron voi kuitenkin maksaa myös autoverotuksen rekisteröity asiamies, jos hän on tuonut ajoneuvon maahan. Jos

verovastuu halutaan siirtää toiselle henkilölle, on siitä tehtävä kirjallinen sopimus ja ilmoitettava Tullille. Jos näin ei toimita, molemmat osapuolet vastaavat verosta yhdessä. (Mts. 1–2.)

Ennen kuin autovero on suoritettu, Suomessa vakituisesti asuva henkilö ei saa käyttää liikenteessä ulkomaille rekisteröityä ajoneuvoa edes tilapäisesti. Tullin käyttöönottoilmoituksella ajoneuvoa saa kuitenkin käyttää poikkeuksellisesti enintään kolmen kuukauden ajan ennen autoverotuspäätöstä.

Käyttöönottoilmoituksen lisäksi tarvitaan Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus, jotta ajoneuvoa on lupa käyttää. Myös siirtolupa on tarpeen, jos ajoneuvolla ei ole voimassa olevaa Eta-alueen (Norja, Islanti ja Liechtenstein) rekisteröintiä.

Käyttöoikeus säilyy voimassa, kun ajoneuvosta jätetään veroilmoitus viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksen vahvistamisesta. (Mts. 3.)

### 3.2 Autoverotuksen historia

Suomen autoverotus juontaa juurensa 1950-luvulta. Autokuljetus oli tuolloin kasvanut huomattavasti ja sitä alettiin pitää ylellisyytenä. Käytössä olivat lähes yksinomaan ulkomaiset ajoneuvot sekä polttoaine, mikä kulutti niukkoja ulkomaisia valuuttoja. Tämän johdosta hallitus esitti eduskunnalle 27.4.1951 autoverolain asettamista valtion verotulojen lisäämiseksi. Valtiovarainvaliokunta ei hyväksynyt esitystä suoraan vaan halusi muutoksia erikoisajoneuvoja koskevaan verotukseen. Hallitus joutui tekemään vielä useita esityksiä ennen lopullisen autoverolain voimaantulusta 1.1.1958. (Linnakangas 2007, 43–45.)

Henkilöautojen autoveron määräksi muodostui 30 % verotusarvosta ja moottoripyörien osalta 25 %. Ajoneuvot, jotka olivat rekisteröity ammattimaiseen liikenteeseen, saivat vapautuksen autoverosta. Autoverolain oli määrä olla tilapäinen ja voimassa yhden vuoden. Tavoitteena oli luopua siitä heti, kun valtion talous tasaantuisi etenkin halvemman hintaluokan ajoneuvojen osalta. (Mts. 46–47.)

Autoverolakia muutettiin lähes vuosittain sen voimaan astuttua. Vuonna 1962 autoveroa korotettiin huomattavasti ja vero säädettiin progressiiviseksi. Seuraava merkittävä muutos astui voimaan vuonna 1966 Suomen kärsiessä maksutaseongelmista. Veroa korotettiin niin, että se oli aina vähintään 50 % verotusarvosta. (Mts. 48–50.)

Päälinjat määrittelevä autoverolaki tuli voimaan 15.11.1967, jolloin autoveroa alennettiin ja käytetyn maahantuodun auton veroksi tuli 90 % vastaavan uuden auton verosta. Liikenneturvallisuuteen alettiin kiinnittää enemmän huomiota 1970-luvun alussa, minkä johdosta esimerkiksi moottoripyörien verotusta korotettiin. Yksi autoverotuksen suurimmista muutoksista koettiin vuonna 1971, jolloin pakettiautojen verovapaus tuli koskemaan vain vähimmäismitat täyttäviä pakettiautoja. Sen seurauksena uusien pakettiautojen tuonti laski rajusti. (Mts. 51.)

Autojen ja moottoripyörien maahantuonti kasvoi voimakkaasti 1970-luvun puolivälissä, minkä seurauksena niiden tuonnista määrättiin suoritettavaksi erityismaksu. Maksua pienennettiin asteittain ja lopulta se poistettiin kokonaan. Samoihin aikoihin autoverotus vakaantui ja 1980-luvulla keskityttiin lähinnä yksinkertaistamaan sekä selkeyttämään autoverotusta. Ympäristöasioihin alettiin kiinnittää huomiota 1980-luvun lopulla. Tällöin astui voimaan bensiinikäyttöisten henkilöautojen katalysaattorivähennys. Siihen olivat oikeutettuja autot, joissa päästöt olivat vähäiset. Autoveroa alennettiin 1990-luvun alussa ja otettiin käyttöön auton käyttömaksu. (Mts. 52–54.)

Suomen liityttyä Euroopan Unioniin vuonna 1995 tuli uuden autoverolain säätäminen ajankohtaiseksi, jotta pystyttäisiin täyttämään EU:n vaatimukset. Kyseinen laki (29.12.1994/1482) on voimassa edelleen. Lain astuttua voimaan verovelvollisuus, verotusarvon määräytyminen sekä veron maksuunpanon ajankohta kokivat suurimmat muutokset. Rajamuodollisuuksien yhteydessä tapahtuvasta verotuksesta luovuttiin. Täydellinen verovapaus poistui muuttoautojen osalta sekä oikeus muuttoautoalennukseen joutui tarkastuksen kohteeksi. (Mts. 54–55.)

Euroopan Yhteisön komissio vaikutti moniin muutoksiin 2000-luvulla, joista yksi merkittävimmistä oli vuoden 2003 uudistus, joka koski käytettynä maahantuotavan ajoneuvon veron määräytymistä. Uudistuksella pyrittiin yhtenäistämään käytettynä maahantuodun ja jo maassa rekisteröidyn auton verotusta. (Mts. 56.)

Autoveron perimisen taustalla on sen historian aikana ollut monia tekijöitä. Fiskaalisten tavoitteiden lisäksi on pyritty tasapainottamaan vaihtotasetta sekä lisäämään liikenneturvallisuutta. Viime vuosien kehitys on suuntautunut yhä enemmän ympäristön suojelun suuntaan. (Autoverotus 2009, 13.)

### 3.3 Nykyinen lainsäädäntö

Suomen nykyinen autoverolaki perustuu vuonna 1994 säädettyyn autoverolakiin (29.12.1994/1482). Sitä on jouduttu muuttamaan useaan otteeseen, jotta se vastaisi EU:n vaatimuksia. EU:n jäsenmailla on mahdollisuus itse päättää autoveron määrästä ja perusteista noudattaen kuitenkin EY:n perustamissopimusta. (Autoverotus 2009, 7, 19.)

Autovero muuttui merkittävästi vuonna 2008, kun se säädettiin perustumaan CO<sub>2</sub>-päästöihin. Tällä muutoksella pyrittiin noudattamaan EU:n asettamia tavoitteita hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tieliikenteestä. Uusille ja käytetyille tuontiajoneuvoille määrättiin samat veroprosentit perustuen hiilidioksidipäästöihin. Suomelle tämä on tehokas keino saavuttaa asetetut ilmastotavoitteet. Suomi onkin ollut edelläkävijä tavoitteiden saavuttamiseksi verrattuna muihin jäsenvaltioihin. (Mts. 23.)

EY:n komissio nosti Suomea vastaan kanteen vuonna 2008, koska autoverotukselle kannettavaa arvonlisäveroa (elv) pidettiin syrjivänä. Veroa on kutsuttu elv:ksi, jotta se erotettaisiin samansuuruisesta arvonlisäverosta. Arvonlisäverovelvollisten maahantuojien ei käytännössä ole tarvinnut maksaa elv:ä, koska se on voitu vähentää verotuksessa. Näin ollen vero on ollut syrjivä, koska yksityinen tuojia on

joutunut maksamaan sekä alv:n että elv:n. Lopputuloksena oli uusi muutos lainsäädäntöön, joka tuli voimaan 1.4.2009. Autoveron yhteydessä perittävästä elv:stä luovuttiin ja autovero nostettiin samantasoiseksi. Tämä tulee aiheuttamaan mittavia veronpalautuksia ajoneuvon maahantuojille, joiden veropäätös on tehty vuosina 2006–2009. Samaan aikaan toteutettiin myös muutoksia pakettiautojen osalta. Pakettiautojen mittavaatimuksista luovuttiin veron alennuksen perusteena ja verotus muutettiin hiilidioksidipäästöihin perustuvaksi. (Mts. 12, 19–22.)

Jatkuvat muutokset lainsäädännössä ovat johtaneet kansalaisten luottamuspulaan verotusjärjestelmää kohtaan. Autoverotusta on pyritty yhtenäistämään Tullihallituksen vuonna 2003 perustamalla markkina-arvo-ryhmällä. Sen tehtävänä on kehittää tilastointimenetelmiä sekä seurata uusien ja käytettyjen autojen markkinoita yleisten vähittäismyyntiarvojen muodostamiseksi. Näin varmistetaan verotuksen oikeellisuus, yhdenmukaisuus ja nopeus riippumatta tullitoimipaikasta. (Mts. 7, 15.)

Valtiovarainministeri Jyrki Kataisen mukaan autoverotuksen muuttaminen päästöperusteiseksi on osoittautunut onnistuneeksi. Uudistuksen tavoitteena oli saada autoilijat hankkimaan vähemmän saastuttavia ajoneuvoja. Esimerkiksi uusien autojen keskipäästö on pudonnut 10 prosenttia. Lähitulevaisuuden tavoite on uudistaa sekä ajoneuvoverotusta että polttoaineverotusta ympäristöystävällisempään suuntaan. Veronmäärä on suoraan verrannollinen auton saastuttamiseen. Tämä lisää osaltaan kysyntää kotimaisille biopolttoaineille. (Katainen 2009.)

### 3.4 Autoverotus EU:ssa

Autovero EU:ssa voidaan jakaa valtioihin, joissa on:

- 1) erittäin ankara vero
- 2) melko ankara vero
- 3) alhainen vero

#### 4) nimellinen vero tai ei ollenkaan veroa.

Erittäin ankaraa veroa kannetaan ainoastaan Tanskassa, jossa vero voi olla jopa 180 prosenttia auton verottomasta arvosta. Melko ankaraa veroa kannetaan Suomen ohella esimerkiksi Unkarissa, Alankomaissa ja Irlannissa. Verotaso näissä maissa on 50–80 % verottomasta arvosta. Alhaisen veron maista esimerkiksi Espanjassa ja Sloveniassa vero on arvopohjainen, kun taas Itävallassa veron perusteena on ajoneuvon polttoaineen kulutus. Maita, joilla ei ole ollenkaan autoveroa käytössä, ovat muun muassa Saksa, Iso-Britannia, Ruotsi ja Viro. Italialla ja Latvialla on vain vaatimaton autovero. (Linnakangas 2007, 706–707.)

Euroopassa on käytössä yhteensä 25 erilaista henkilöautojen verotusjärjestelmää. Eri verotusjärjestelmien käyttö häiritsee sisämarkkinoiden sujuvaa toimintaa aiheuttaen kaksinkertaista verotusta sekä verosyistä johtuvaa rajojen ylitystä. Tämä tuo lisähaittoja kansalaisille aiheuttaen ylimääräistä ajanhukkaa ja kustannuksia sekä raskaita hallinnollisia menettelyjä. Se vaikeuttaa etenkin pienituloisten mahdollisuuksia vaihtaa vanha auto uudempaan. EY:n komissio pyrki helpottamaan ongelmaa direktiiviehdotuksella henkilöautojen verotuksesta. Ehdotuksen tavoite oli parantaa sisämarkkinoiden toimintaa sekä vähentää hiilidioksidipäästöjä. (Proposal for a Council Directive on passenger car related taxes 2005, 2.)

Tällä hetkellä 16:ssa EU:n jäsenvaltiossa on käytössä joko kokonaan tai osittain CO<sub>2</sub>-päästöihin tai polttoaineen kulutukseen perustuva verotusjärjestelmä. Vuonna 2006 valtioita oli vain yhdeksän. Päästöjen kulutusta yritetään vähentää erilaisilla houkuttimilla 15 eri jäsenvaltiossa. Esimerkiksi sähköautojen käyttöä on pyritty lisäämään verohelpotusten avulla. (CO<sub>2</sub>-related taxation is a must 2009.)

### 3.5 Ympäristövaikutus

Tällä hetkellä autoteollisuus on yksi tärkeimmistä ilmastonmuutokseen vaikuttavista tekijöistä. Se pystyy toiminnallaan pienentämään CO<sub>2</sub>-päästöjä merkittävästi. Kaikkiaan maapallon hiilidioksidipäästöistä 24 % aiheutuu kuljetuksesta, josta 7 % on

peräisin henkilöautoista. Luvun pienentämiseksi autoteollisuus on ottanut vastuun, ei pelkästään ajoneuvojen käytön, vaan myös tuotannon, logistiikan ja kuljetuksen osalta. EU:ssa hyväksyttiin joulukuussa 2008 uusi vaativampi, rangaistuskäytännön alainen lainsäädäntö päästöjen vähentämiseksi henkilöautojen osalta. Tämän mukaan uusien autojen CO<sub>2</sub>-päästöjen tulisi olla 130 g/km vuoteen 2015 mennessä. (Reducing CO<sub>2</sub> emission: Progress and constraints – The Industry's commitment to this global challenge 2009.)

Muutoksia on saatu aikaan ajoneuvon valmistajien, polttoaineyhtiöiden, hallituksen, kuljetusyhtiöiden ja kuluttajien toimiessa yhteistyössä. Esimerkiksi uusien autojen CO<sub>2</sub>-päästöjä on saatu pudotettua. Kuluttajien asenne on muuttunut ulkoisten ominaisuuksien arvostamisesta ympäristöystävällisempien asioiden arvostamiseen. Myös EU:n valtiot ovat tehneet osansa muuttaessaan verotusta CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistä suosivaksi. (Mt.)

Eri Euroopan maiden kesken hiilidioksidipäästöihin perustuva autoverotus eroaa paljon toisistaan. Joissain valtioissa CO<sub>2</sub>-päästöt huomioidaan vain ajoneuvon ostovaiheessa. Näin on esimerkiksi Italiassa. Ranskassa ja Isossa-Britanniassa päästöt ovat verotuksen ainoa tekijä. Suomi hyödyntää verotuksessaan päästöjen ohella esimerkiksi auton hintaa ja moottorin kokoa. (CO<sub>2</sub> tax on cars widespread in West-European member states 2008.)

Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö on mukana kansallisessa ilmastopoliittikan toteuttamisohjelmassa. Tavoitteisiin kuuluvat hiilidioksidipäästöjen vähentäminen, yksilöiden vastuun lisääminen sekä toimenpiteisiin käytettävien kustannusten arviointi. Tavoitteisiin pääsemiseksi tarvitaan yhteispanosta kansalaisilta, hallinnolta sekä elinkeinoelämältä. Ministeriö pyrkii vähentämään hiilidioksidipäästöjä yli kaksi miljoonaa tonnia vuoteen 2020 mennessä. Tämän toteuttamiseksi pyritään muun muassa parantamaan liikenteen energiatehokkuutta sekä uudistamaan henkilöautokantaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö mukaan kansallisiin ilmastotalkoisiin 2009.)



### 3.6 Autoverotuksen merkitys Suomen taloudelle ja sen tulevaisuus

Autovero, vuosittainen ajoneuvovero sekä liikennepolttoaineista perittävä energiavero muodostavat yhdessä liikenneverotuksen. Tällä on suuri merkitys valtion talouteen. Vuonna 2007 liikenneveron osuus valtion kokonaisverokertymästä oli 12 % eli noin 3,8 miljardia euroa. Autoverosta valtiolle kertyy vuosittain tuloa reilut miljardi euroa. Luvusta noin 90 % on peräisin uusista autoista. Vuoden 2003 jälkeen käytettyjen autojen tuonti ja verotus on lisääntynyt merkittävästi, mutta hallinnollinen tehokkuus niiden osalta ei toimi yhtä hyvin kuin esimerkiksi uusien autojen kohdalla. (Autoverotus 2009, 7, 12.)

Seuraavassa taulukossa on esitetty valtion verotulot vuosina 2005–2008. Vuonna 2008 veroja kertyi yhteensä 37 211 miljoonaa euroa, josta 1 016 miljoonaa euroa kertyi autoverosta. Autoveron osuus valtion verotuloista on viime vuosina ollut reilut 3 %, mutta vuonna 2008 se laski 2,73 %:iin. Vuodesta 2007 autoveron osuus väheni 16,5 %, johtuen vuonna 2008 käyttöön otetusta CO<sub>2</sub>-perusteisesta autoverosta. Muutoksen myötä uusien autojen vero aleni noin neljänneksen. (Valtion tilinpäätöskertomus 2008, Osa I-II 2009, 30–31.)

TAULUKKO 1. Talousarvion verotulot vuosina 2005–2008 (Valtion tilinpäätöskertomus 2008, 30)

	2005 milj. euroa	2006 milj. euroa	2007 milj. euroa	2008 milj. euroa	Muutos 2008/ 2007 %
Tulovero	12 715,3	12 900,6	14 360,5	13 998,0	-2,5
— josta yhteisövero	3 977,9	4 250,8	5 288,0	4 910,1	-7,1
Korkotulojen lähdevero	163,7	175,4	253,6	431,9	70,1
Perintö- ja lahjavero	486,1	505,4	458,8	651,4	41,9
Arvonlisävero	11 280,5	13 149,6	13 521,4	14 048,9	3,9
Eräistä vakuutusmaksuista suoritettava vero	464,5	486,8	508,6	535,9	5,3
Apteekkimaksut	116,0	120,2	111,5	119,4	6,6
Tupakkavero	607,2	624,8	624,1	629,5	0,9
Alkoholijuomavero	973,0	991,8	1 014,8	1 091,5	7,5
Virvoitusjuomavero	35,3	35,3	35,1	34,7	-1,0
Energiaverot	2 885,2	2 946,1	2 937,5	3 191,7	8,6
Eräiden juomapakkausten valmistevero	21,7	30,6	40,8	15,1	-63,1
Autovero	1 277,1	1 304,3	1 217,0	1 016,0	-16,5
Varainsiirtovero	541,9	551,3	699,6	503,0	-28,1
Arpajaisvero	125,6	129,6	135,2	137,6	1,9
Ajoneuvovero	536,3	567,2	612,0	636,8	4,0
Jätevero	53,3	55,4	56,2	52,2	-6,8
Rästimaksut	0,6	0,7	0,8	0,9	10,9
Ratavero	15,5	17,6	17,9	20,5	14,1
Viestintämarkkinamaksu, teleurakointimaksu ja tietomaksu	3,7	4,5	4,0	4,5	10,4
Lentoliikenteen valvontamaksu	-	-	7,0	6,6	-6,1
Väylämaksut	-	-	86,1	79,8	-7,2
Öljyjätämaksu	3,2	3,2	4,3	4,4	11,5
Muut verotulot	5,0	3,1	3,8	3,2	-20,7
<b>VEROTULOT YHTEENSÄ</b>	<b>32 310,6</b>	<b>34 691,7</b>	<b>36 710,5</b>	<b>37 211,0</b>	<b>1,4</b>
Autoveron osuus valtion verotuloista (%)	3,95	3,76	3,32	2,73	

Tullihallituksen pääjohtaja Tapani Erling toteaa, että nykyinen autoverolainsäädäntö on erittäin raskas hallinnollisesti ja vaikea toimittaa käytäntöön. Käytettyjen autojen tuonnista aiheutuneet pitkät käsittelyajat ovat tuoneet lisätyötä tullille ja tyytymättömyyttä asiakkaille. Tullihallituksen pääjohtajan mukaan autoverosta tulisi luopua kokonaan ja suorittaa veronkeruu sen sijaan auton käyttömaksuilla sekä polttonesteiden verotuksella. (Erling 2009.)

Liikenneministeri Anu Vehviläinen kannattaa myös verotettavaksi auton käyttöä enemmän kuin hankintaa. Hänen mukaansa autoilijoita pitäisi verottaa ajettujen

kilometrien ja ajoneuvon päästöjen mukaan, jolloin autovero ja vuotuinen ajoneuvovero jäisivät pois. Toteuttamistavaksi hän ehdottaa satelliittipaikannusta, jota esimerkiksi ajoneuvohallintokeskus seuraisi. Kyseinen tekniikka ollaan ottamassa käyttöön Hollannissa. (Launonen 2009, 11.)

## 4 AUTOVERON MÄÄRÄYTYMINEN TUOTAESSA ULKOMAILTA

Ajoneuvojen verotusarvona käytetään yleistä vähittäismyyntiarvoa verotushetkellä. Tällä tarkoitetaan hintaa, joka saataisiin samanlaisesta ajoneuvosta myytäessä se verollisena Suomen markkinoilla sillä hetkellä, kun se on ilmoitettu verotettavaksi. Jos myyntihintoihin perustuvaa arvoa ei ole saatavilla, voidaan käyttää hintaa, joka on yleisesti ilmoitettu samanlaisen ajoneuvon pyyntihinnaksi. Laskennallinen myyntihintataso saadaan, kun yleisestä pyyntihinnasta vähennetään tavanomaisia alennuksia vastaava erä. Tavanomaisen alennuksen voi rinnastaa ajoneuvokaupassa myönnettäviin alennuksiin. (CO<sub>2</sub>-perusteinen autovero 2009, 3.)

Tavanomainen alennus uusissa ajoneuvoissa on tällä hetkellä 5,5 % pyyntihinnasta lisättynä 250 eurolla. Enintään alennus on 20 % arvonlisäverollisesta, kuitenkin autoverottomasta pyyntihinnasta. Käytetyissä ajoneuvoissa vastaava alennus on 5 % lisättynä 750 eurolla autoverollisesta pyyntihinnasta. Vähimmillään alennus on käytetyissä ajoneuvoissa 1500 euroa ja enimmillään 30 % pyyntihinnasta. (Mts. 3.)

Kaikki Suomessa ensi kertaa verotettavat henkilö- ja pakettiautot verotetaan 1.1.2008 alkaen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Päästötiedot löytyvät ajoneuvorekisteriin merkityistä auton teknisistä tiedoista. Jos tietoja ei ole saatavilla, ajoneuvo verotetaan laskennallisen CO<sub>2</sub>-päästön eli kokonaismassan ja käyttövoiman

perusteella verotaulukon mukaisesti. Veroprosentti on 12,2–48,8 % riippuen auton hiilidioksidipäästöjen määrästä. (Mts. 1–4.)

#### 4.1 Käytetyt ajoneuvot

Ajoneuvo on käytetty, jos se on ollut rekisteröitynä sekä käytössä (L 29.12.1994/1482). Käytettyjen ajoneuvojen veron määräytymiseen vaikuttavat sekä ajetut kilometrit että ajoneuvon kunto. Yleensä ajokilometrit saadaan selville ajoneuvon huoltokirjasta. Tämän puuttuessa tiedot tulevat edelliseltä omistajalta tai selvityksestä ajoneuvon ammattimaisesta käytöstä. Pelkästään matkamittarin lukema ei ole riittävä peruste ajokilometreistä. Ajoneuvon kunnan arvioinnissa verrataan ajoneuvon ikää ja ajokilometrejä normaalikäytössä tapahtuvaan kulumiseen. (Käytettyjen ajoneuvojen verotus 2009.)

Käytettyjen henkilöautojen verottaminen on osoittautunut haastavaksi, koska jokainen käytetty auto on yksilöllinen. Käyttöhistoria, kunto ja varusteet voivat vaihdella suuresti. Lisäksi Suomeen tuodaan ulkomailta myös harvinaisia käytettyjä ajoneuvoja. Näiden verotusarvon määrittely on vaikeaa, koska vastaavia ajoneuvoja ei ole uutena Suomen markkinoilla. (Autoverotus 2009, 25.)

##### Esimerkki 1. Henkilöauton autovero

1.3.2006 ulkomailla käyttöönotettu henkilöauto (benssiini)

EY-tyyppihyväksynnän mukainen CO<sub>2</sub>-päästö 135 g/km

Ajoneuvon yleinen pyyntihinta Suomessa	30 000,00 €
Tavanomaisten alennusten vähennys (5 % x 30 000 € + 750 €)	2 250,00 €
Ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo (verotusarvo)	27 750,00 €
Autovero (21,4 % x 27 750 €) (Vero- % liitteestä 1)	5 938,50 €
Auton lopullinen hinta = ostohinta + vero (5 938,50 €)	

## Esimerkki 2. Henkilöauton autovero

1.1.1994 ulkomailla käyttöön otettu henkilöauto (diesel)

Ei EY-tyyppihyväksynnän mukaista CO<sub>2</sub>-päästötietoa

Ajoneuvon kokonaismassa 2 650 kg

Ajoneuvon yleinen pyyntihinta Suomessa 12 000,00 €

Tavanomaisten alennusten vähennys (5 % x 12 000 € + 750 €) 1 350,00 €

Ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo (verotusarvo) 10 650,00 €

Autovero (34,6 % x 10 650 €) (Vero- % liitteestä 1) 3 684,90 €

Auton lopullinen hinta = ostohinta + vero (3 684,90 €)

Pakettiautojen veron alennukset määräytyvät seuraavin perustein:

- N<sub>1</sub>-luokka
- yksi penkkirivi
- kokonaismassa yli 2 500 kg
- kantavuus (kokonaismassa – omamassa) ja suhteellinen teho (teho kW / kokonaismassa kg):
  - kantavuus 680-1 000 kg ja suhteellinen teho enintään 0,05
  - tai
  - kantavuus vähintään 1 000 kg ja suhteellinen teho enintään 0,06.

Pakettiauton veroprosentista tehtävät vähennykset ovat 6,8–18,7 %. Veron määrä on kuitenkin vähintään 12,2 %. (CO<sub>2</sub>-perusteinen autovero 2009, 4.)

## Esimerkki 3. Pakettiauton autovero

4.7.2007 ulkomailla käyttöön otettu pakettiauto

EY-tyyppihyväksynnän mukainen CO<sub>2</sub>-päästö 213 g/km

Kokonaismassa 2852 kg, kantavuus 1051 kg, suhteellinen teho < 0,06

Ajoneuvo täyttää myös muut veronalennuksen edellytykset

Veroprosentti CO<sub>2</sub>-päästön mukaan 30,9 %, veroprosentista tehtävä vähennys 13,7 %

Ajoneuvon yleinen pyyntihinta Suomessa 23 000,00 €

Tavanomaisten alennusten vähennys (5 % x 23 000 € + 750 €) 1 900,00 €

Ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo (verotusarvo) 21 100,00 €

Autovero (17,2 % x 21 100 €) (Vero- % liitteestä 2) 3 629,20 €

Pakettiauton lopullinen hinta = ostohinta + vero (3 629,20 €)

## 4.2 Uudet ajoneuvot

Uudella ajoneuvolla tarkoitetaan moottorikäyttöistä maakuljetusvälinettä, jonka moottorin tilavuus on yli 48 cm<sup>3</sup> tai teho yli 7,2 kW. Ajoneuvoa pidetään uutena, kun auto on myyty enintään kuusi kuukautta ensimmäisestä käyttöönotosta tai sillä on ajettu enintään 6 000 kilometriä. Ajoneuvon ensimmäiseksi käyttöönottopäiväksi katsotaan se päivä, jolloin se on ensirekisteröity tai luovutettu ostajalle. Uusista ajoneuvoista on maksettava arvonlisävero siihen maahan, missä niitä käytetään. (Yksityishenkilö ostaa uuden kuljetusvälineen toisesta EU-maasta 2007, 1–2.)

Verotusarvo uusissa autoissa muodostuu kolmesta osasta:

- verotusarvon autoveroton perusosa
- verotusarvon lisäykset
- autovero.

Perusosa tarkoittaa autoverotonta hintaa, josta on vähennetty tavanomaisten alennusten määrä. Verotusarvon lisäyksiä ovat ajoneuvon autoverottomat varusteet sekä 600 euron ylittävät toimituskulut. Autovero lasketaan ajoneuvon arvosta, johon nämä on lisätty. Uusien ajoneuvojen verotusarvo lasketaan seuraavalla kaavalla:

(Uuden ajoneuvon verotusarvo 2009, 8–9.)

$$\text{Verotusarvo} = \frac{0,945 * (\text{Pyyntihinta}) - 250}{(1 - \text{VERO} \% / 100)}$$

Esimerkki 4. Henkilöauton autovero

Uusi henkilöauto

EY-tyyppihyväksynnän mukainen CO<sub>2</sub>-päästö 101 g/km

Ajoneuvon autoveroton pyyntihinta Suomessa (sis. alv)	37 000,00 €
Lisävarustelun autoveroton pyyntihinta (sis. alv)	5 000,00 €
Autoveroton pyyntihinta yhteensä (sis. alv)	42 000,00 €
Tavanomaisten alennusten vähennys (5,5 % x 42 000 € + 250 €)	2 560,00 €
Autoveroton yleinen pyyntihinta	39 440,00 €
Verotusarvo [39 440 € / (1 - 0,172)]	47 632,85 €
Autovero (17,2 % x 47 632,85 €) (Vero- % liitteestä 1)	8 192,85 €
Auton lopullinen hinta = ostohinta + vero (8 192,85 €)	

### 4.3 Moottoripyörät

Moottoripyörien ja muiden L-luokan ajoneuvojen vero määräytyy moottorin iskuutilavuuden tai käyttövoiman mukaan. Prosenttimäärät kokoluokittain ovat seuraavat (Käytetyn ajoneuvon verotus Suomessa 2009, 10):

kokoluokka	vero
enintään 130 cm <sup>3</sup>	9,8 %
131–255 cm <sup>3</sup>	12,2 %
256–355 cm <sup>3</sup>	15,9 %
356–505 cm <sup>3</sup>	19,5 %
506–755 cm <sup>3</sup>	22,0 %
vähintään 756 cm <sup>3</sup>	24,4 %
sähkökäyttöinen L-luokan ajoneuvo	12,2 %

Esimerkki 5. Moottoripyörän autovero

1.3.2007 ulkomailla käyttöön otettu moottoripyörä

Moottorin iskuutilavuus 345 cm<sup>3</sup>

Ajoneuvon yleinen pyyntihinta Suomessa	18 000,00 €
Tavanomaisten alennusten vähennys (5 % x 18 000 € + 750 €)	1 650,00 €
Ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo (verotusarvo)	16 350,00 €
Autovero iskuutilavuuden mukaan (15,9 % x 16 350 €)	2 599,65 €
Moottoripyörän lopullinen hinta = ostohinta + vero (2 599,65 €)	

### 4.4 Muuttoajoneuvot

Muuttotavarana Suomeen tuodut ajoneuvot saavat tietyin ehdoin verovapauden autoverosta. Maahanmuuttajan tulee täyttää seuraavat kriteerit saadakseen verovapauden (Muuttotavaroiden ja muuttoajoneuvojen tuonti Suomeen 2009, 5–6):

- ulkomailla oleskelu yhtäjaksoisesti vähintään vuoden ajan
- ajoneuvo ollut muuttajan tai aviopuolison käytössä vähintään kuuden kuukauden ajan

- aiemmin mahdollisen maahantuodun verottoman tai alennetun veron ajoneuvon luovutuskielto päättynyt ennen Suomeen muuttoa
- ajoneuvo tuotu muuton yhteydessä

Muuttaja voi saada veroalennuksen vain yhdestä yksityiskäyttöön tulevasta ajoneuvosta. Alennus on enimmillään 13 450 euroa. Poikkeuksen muodostavat opiskelijat, jotka saavat veronalennuksen vain jos ulkomailla opiskelu ei ole ollut päätoimista muuttoa edeltäneen vuoden aikana. Muuttajan on mahdollista oleskella Suomessa keskimäärin 72 päivää menettämättä oikeuttaan veronalennukseen. (Mts. 5–9.)

#### Esimerkki 6. Muuttoauton veronalennus

EY-tyyppihyväksynnän mukainen CO<sub>2</sub>-päästö 300 g/km

Ajoneuvon yleinen pyyntihinta Suomessa	65 000,00 €
Tavanomaisten alennusten vähennys (5 % x 65 000 € + 750 €)	4 000,00 €
Ajoneuvon yleinen vähittäismyyntiarvo (verotusarvo)	61 000,00 €
Autovero (41,5 % x 61 000 €)	25 315,00 €
Muuttoauton veronalennus	13 450,00 €
Maksettava autovero	11 865,00 €

Muuttoajoneuvon verottomuuteen oikeuttaa se, että ajoneuvo on muuttajan tai hänen aviopuolison omistuksessa yhteensä kolme vuotta. Tästä ajasta ajoneuvon on oltava Suomessa käytössä vähintään vuoden muuton jälkeen. Jos ehdot eivät täyty, muuttajan tulee suorittaa autovero kokonaisuudessaan. (Muuttotavaroiden ja muuttoajoneuvojen tuonti Suomeen 2009, 8.)



## 4.5 Verottomat ajoneuvot

Verottomia ajoneuvoja ovat kuorma-auto, pelastusauto, sairausauto, invataksi, eläinlääkintäauto sekä yksinomaan hautajaistoimintaan käytettävä ruumisauto. Myös matkailuauto, jonka oma massa on vähintään 1 875 kiloa sekä M<sub>1</sub>-luokkaan kuuluva auto, jonka oma massa on vähintään 6 000 kiloa, kuuluvat verovapaisiin ajoneuvoihin. L-luokan ajoneuvoista mopot ja kevyet nelipyörät saavat verovapauden. Tämän lisäksi tilausliikenteeseen tarkoitettut ajoneuvot saavat verohuojennusta enintään 9 600 euroa. Esittelyyn tai koeajoon tarkoitettua ajoneuvoa voi käyttää Suomessa tullin luvalla enintään yhdeksän kuukauden ajan ilman, että veroa tulee suorittaa (Käytetyn ajoneuvon verotus Suomessa 2009, 3–4). (L 29.12.1994/1482.)

Invalidi voi saada omaan käyttöön ensirekisteröidystä ajoneuvosta autoveron palautuksen joko kokonaan tai osittain. Palautuksen saaja on yleensä pysyvästi joko näkö- tai liikuntarajoitteinen. Autoveron palautusta voi hakea jo ennen ajoneuvon hankkimista tai viimeistään kuuden kuukauden sisällä rekisteröinnistä. (Invalidille myönnettävä autoveronpalautus 2008, 3–4.)

## 4.6 Ajoneuvojen tuonti EU:n ulkopuolelta

Autovero tulee suorittaa aina, kun tuodaan ajoneuvoa toisesta valtiosta Suomeen. Tuotaessa ajoneuvoa EU:n ulkopuolelta on autoveron lisäksi maksettava tulli ja maahantuonnin arvonlisävero. Tullin määrä henkilöautoissa oli 10 % vuonna 2009. Pakettiautojen tulli oli joko 10 % tai 22 % riippuen moottorin tilavuudesta. Moottoripyörillä samoin perustein joko 6 % tai 8 %. Tullausarvo on lähtökohtaisesti ajoneuvon kaupp-arvo. Maahantuonnin arvonlisävero on 22 %, joka maksetaan tullausarvosta ja tullista. (Käytetyn ajoneuvon verotus Suomessa 2009, 5.)

## Esimerkki 7. Tulli ja maahantuonnin arvonlisävero

1.2.2005 EU:n ulkopuolella käyttöön otettu henkilöauto (benssiini)

Ajoneuvon tullaesarvo	20 000,00 €
Ajoneuvon tulli 10 %	2 000,00 €
Maahantuonnin arvonlisäveron perusteena oleva arvo	22 000,00 €
Maahantuonnin alv 22 %	4 840,00 €
Tulli ja maahantuonnin alv yhteensä	6 840,00 €



KUVIO 1. Euroopan Unionin jäsenvaltiot (Member State of the European Union 2009)

EU-maat ovat Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Espanja, Irlanti, Iso-Britannia, Italia, Itävalta, Kreikka, Kypros, Latvia, Liettua, Luxemburg, Malta, Portugali, Puola, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tanska, Tšekki, Unkari ja Viro. (Käytetyn ajoneuvon verotus Suomessa 2009, 12.)

## 5 AJONEUVON TUONTIPROSESSI

### 5.1 Valmistelevat toimenpiteet

Yleensä ajoneuvon tuontiprosessi aloitetaan tutustumalla valikoimaan. Nykyään internet on helppo keino löytää sopiva ajoneuvo jo ennen hakureissulle lähtöä. Eri autokauppojen sivustoilla on sekä autoliikkeiden että yksityisten myynti-ilmoituksia, joita voi vertailla keskenään sopivan ajoneuvon löytämiseksi. Sivustot ovat yleensä luettavissa myös englanniksi. Esimerkiksi Saksasta käytettyjen autojen myyjä voi etsiä sivustoilta [www.mobile.de](http://www.mobile.de) tai [www.autoscout24.de](http://www.autoscout24.de). (Savolainen & Savolainen 2008, 11.)

Matkalle lähdettäessä on suotavaa varata mukaan käteistä ajoneuvon maksuun. Se on helpoin tapa varsinkin silloin, kun ostomaassa on käytössä sama valuutta. Toisaalta matkashekkien käyttö on turvallisempi maksutapa, koska ne ovat varkaille arvottomia. Muita maksuvaihtoehtoja ovat luottokortit, pankkisiirto tai rahansiirtopalvelu. (Mts. 12.)

Ennen ajoneuvon hakemista kannattaa laskea kokonaiskustannukset ja kannattavuus verrattuna kotimaasta ostoon. Matkustus- ja majoituskulujen lisäksi kustannusten laskussa tulee ottaa huomioon rekisteröinti- ja vakuutusmaksut molemmissa maissa. Ajoneuvon hintaa nostavat Suomen oloissa tarvittavista varusteista aiheutuvat kulut, kuten talvirenkaat, sekä ajoneuvosta maksettavat verot. Usein ajoneuvon hankinta yhdistetään lomamatkaan, jolloin matkakuluja ei lasketa ajoneuvon hankintakuluiksi. (Mts. 14–15.)

Hintavertailuja tehtäessä tulee ottaa huomioon eri maissa käytettävät hinnat ja se, mitä niihin sisältyy. Esimerkiksi Saksassa ilmoitetaan ns. export-hinnat ja nettohinnat. Export-hintoihin ei ole laskettu mukaan Saksan omaa arvonlisäveroa, jonka yksittäisen kuluttajan tulee maksaa ostomaahan. Yritys voi ostaa ajoneuvon ilman

arvonlisäveroa tai vaatia palautuksen arvonlisäverosta myöhemmin. (Taskutieto 2004, 48.)

## 5.2 Toiminta ostomaassa

Ennen kaupankäyntiä maahantuojan tulee selvittää, voiko ajoneuvon rekisteröidä Suomeen. Ostajan tulee myös selvittää, vaaditaanko EY-tyyppihyväksyntää sekä mitä pakollisia varusteita ajoneuvolla tulee olla Suomessa. (Käytetyn ajoneuvon verotus Suomessa 2009, 2.) Näistä vaatimuksista kerrotaan tarkemmin seuraavassa luvussa.

Kun käydään kauppaa EU:ssa, autoliikkeistä oston etuina ovat myyjän asiantuntemus sekä velvollisuus noudattaa EU:n kuluttajansuojalainsäädäntöä. Valtuutetulta jälleenmyyjältä ostaminen on myös turvallista, sillä he tekevät kaupankäyntiä kuluttajan edun mukaisesti. Ammattimaisen välittäjän kanssa toimittaessa on hyvä olla perillä siitä kenen lukuun tämä toimii ja minkä maan lakia noudatetaan. Yksityiseltä myyjältä ajoneuvon saa yleensä edullisemmin, mutta silloin on varmistettava tarkkaan myyjän luotettavuus. (Käytetty auto ulkomailta n.d.)

Ajoneuvo on syytä tarkastaa ja koeajaa ennen ostopäätöstä. Ajoneuvon valmistenumeron tulee vastata ajoneuvon papereissa olevaa valmistenumeroa ja ajokilometrit on hyvä suhteuttaa ajoneuvon ikään. Luotettava myyjä yleensä antaa luvan käyttää ajoneuvon ammattimaisessa kuntotestissä ostajan sitä halutessa. (Mt.)

Ennen kaupan solmimista sopimus- ja vastuusuhteiden tulee olla selvillä. Erimielisyyksien välttämiseksi sopimukset kannattaa tehdä kirjallisina ja sillä kielellä, jota molemmat osapuolet ymmärtävät. Tärkeimpiä papereita kaupanteon yhteydessä ovat alkuperäinen rekisteriote, huoltokirja ja kauppakirja. Ajoneuvosta tarvitaan myös vaatimustenmukaisuustodistus, jos sillä ei ole EU:n tyyppihyväksyntää. Myös katsastustodistus sekä pakokaasumittaustodistus ovat suositeltavia asiakirjoja. Asiakirjoista tulee tarkistaa, että myyjä on rekisteriotteeseen merkitty omistaja tai hänellä on oikeus ajoneuvon myyntiin. (Mt.)

Ostotapahtuman jälkeen ajoneuville on hankittava vakuutus ja rekisteröimätön ajoneuvo tulee rekisteröidä, jotta saa kilvet ajoneuvon maastavientiin. Tämän jälkeen ajoneuvo poistetaan ostomaan rekisteristä. Jos ostaja haluaa päästä helpommalla, voi hän korvausta vastaan pyytää myyjää hoitamaan kaikki muodollisuudet. (Savolainen & Savolainen 2008, 26–27.)

### 5.3 Paluu Suomeen

Suomen rajalla on ajoneuville heti ensimmäisenä otettava käyttöönottoilmoitus tullista. Tulli vahvistaa ilmoituksen ja antaa ajoneuville kolmen kuukauden käyttöluvan, joka on oltava ajoneuvossa ajon aikana. Jos ajoneuvossa ei ole voimassa olevia kilpiä, tulee siihen ottaa suomalaiset siirtokilvet. Ajoneuvolla on tämän lisäksi oltava Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus. Autoveroilmoitus tulee jättää tullille viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksen myöntämisestä.

Autoverotusta toimitetaan kymmenessä eri toimipaikassa, joita ovat Helsinki, Hanko, Lahti, Lappeenranta, Maarianhamina, Oulu, Tampere, Tornio, Turku ja Vaasa. (Savolainen & Savolainen 2008, 34, 50.)

Autoveroilmoituksen tekemiseen vaadittavia asiakirjoja ovat alkuperäinen rekisteriote, kauppakirja ja henkilöllisyystodistus. Tullin lomakkeista tulee täyttää vähintään autoveroilmoitus sekä ajoneuvon yksilöintilomake. Tulli voi tarvittaessa tarkistaa ajoneuvon, etenkin jos se on arvioitu huonokuntoiseksi. (Mts. 36.)

Ulkomailta tuodulle ajoneuville tulee suorittaa rekisteröintikatsastus. Katsastus on suositeltavaa tehdä ennen autoveroilmoitusta, jotta siitä käyvät ilmi mahdolliset veroilmoitukseen vaikuttavat seikat. Rekisteröintikatsastusta hoitavat lähes kaikki katsastuskonttorit. (Mts. 40–41.)

Jotta ajoneuvo saadaan rekisteröityä Suomeen, täytyy se ensirekisteröidä. Tähän edellytyksenä on, että (Ensirekisteröinti n.d.)

- autovero on suoritettu

- ajoneuvolla on voimassa oleva liikennevakuutus
- rekisteröintikatsastus on hyväksytty
- ajoneuvon omistusoikeudesta on esitetty selvitys
- ajoneuvo täyttää Suomen vaatimukset
- ajoneuvosta ei ole annettu romutustodistusta.

Autoveroilmoitus tai verotus voidaan peruuttaa ilmoituksen jättäjän toimesta, ellei ajoneuvoa ole merkitty Suomen rekisteriin tai otettu käyttöön Suomessa. Tämän voi tehdä maksutta ennen verotuspäätöksen tekemistä. (Käytetyn ajoneuvon verotus Suomessa 2009, 10.)

Mikäli autoveropäätös ei ole ilmoittajan mukaan oikeudenmukainen, voi siitä tehdä oikaisupyynnön päätöksen tehneeseen tullitoimipaikkaan. Vapaamuotoiseen oikaisuun tulee liittää autoveropäätöksessä mainitut lomakkeet. Oikaisua voi hakea seuraavan vuoden alusta lukien kolmen vuoden kuluessa. (Viiankorpi 2009.)

#### 5.4 Case: Auto Saksasta

Kiinnostus auton maahantuontiin lähti tuttavien haettua auto toisesta EU -maasta. Kokemus oli ollut positiivinen ja auton hinta veroineen oli tullut huomattavasti edullisemmaksi kuin vastaava auto Suomesta ostettuna. Ennen matkalle lähtöä autoa etsittiin internetistä useilta eri palvelimilta. Ensisijaisesti haun kohteena oli Audi A 4 -merkkinen auto. Tavoitteena oli löytää auto, joka olisi korkeintaan 5 vuotta vanha ja ajettuja kilometrejä enintään 150 000. Vartenotettavia vaihtoehtoja löytyi useilta eri sivustoilta. Autojen hintoja vertailtiin kotimaan hintoihin ja laskettiin, kuinka paljon autovero suunnilleen tulisi olemaan. Autoveron määrittelemisessä apuna toimivat tullin internet-sivuilta löytyvät taulukot tehdyistä verotuspäätöksistä. Itse tuontiprosessiin tutustuttiin tullin ja Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) internet-sivuilla. Tarpeellisista asiakirjoista otettiin selvää sekä siitä, mitä toimenpiteitä vaaditaan Suomeen saavuttaessa.

Autoa päätettiin lähteä hakemaan Frankfurtista Saksasta, koska tuttava oli suositellut kaupungin autoliikkeitä. Lennot Saksaan varattiin halpalentoyhtiö Ryanairilta hyvissä ajoin ennen matkan ajankohtaa. Lento kustansi 35 euroa henkeä kohti. Majoitus varattiin hostellista Frankfurtin keskustasta kolmeksi yöksi ja selvitettiin mahdollisuus yöpyä pidempään tarvittaessa. Majoituksen hinnaksi tuli henkeä kohti 20 euroa yöltä.

Aiemmin kuullun perusteella helpoin tapa kierrellä autokauppoja on vuokrata auto paikan päältä. Edullisin tarpeita vastaava auto löytyi Hertz-autovuokraamosta. Auto varattiin jo Suomesta internetin kautta ja toimitus saatiin suoraan lentokentälle. Normaali henkilöauto navigaattorilla kolmeksi vuorokaudeksi tuli kustantamaan 170 euroa.

Frankfurt Hahnin lentokentälle saavuttiin iltapäivällä ja lunastettiin vuokra-auto. Autokauppoihin lähdettiin kiertelemään seuraavana aamuna hyvissä ajoin. Suurena apuna toimi navigaattori, johon oli asennettu kaupungin autokauppojen osoitteita. Erästä pienestä autoliikkeestä löytyi sopiva auto heti ensimmäisenä päivänä. Keskustelun edetessä auton hintaan selvisi, että auton hinta olikin ns. export-hinta. Autosta olisi joutunut maksamaan vielä Saksan arvonlisäveron, joten kauppa ei olisi enää kannattanut. Ajoneuvon etsintä jatkui.

Toisen päivän kiertelyiden ja koeajojen jälkeen löytyi etsitty auto. Kyseessä oli vuoden 2006 Audi A4 turbodiesel, jolla oli ajettu 147 000 km. Alkuperäinen myyntihinta autolla oli 11 440 euroa. Auto tarkistettiin läpikotaisin ja koeajettiin toimivuuden varmistamiseksi. Auton rungossa olevan valmistenumeron yhteneväisyys auton papereiden kanssa tarkistettiin. Hinnasta saatiin tingittyä vielä pari sataa, koska auto maksettiin käteisellä. Myyjä myös lupasi hoitaa kaupan päälle myös muodollisuudet rekisteröinnin ja ajokilpien hankinnan suhteen Saksan päässä. Kaupan teko käytiin englannin kielellä. Asiakirjat tarkistettiin huolellisesti ja varmistettiin, että itselle jäivät alkuperäinen rekisteriote, kauppakirja ja huoltokirja. Pyynnöstä saatiin vielä pakokaasupäästö- sekä katsastustodistukset. Myyjä myönsi autolle Saksassa voimassa olevan kolmen päivän takuun. Auto haettiin seuraavan aamuna, kun myyjä oli saanut hoidettua oikeat kilvet auton maastavientiä varten.

Paluumatka suoritettiin ajamalla auto Puolan, Liettuan ja Latvian kautta Viroon, josta otettiin lautta Helsinkiin. Ajomatkan vuoksi jouduttiin ottamaan punaiset kilvet, koska keltaisilla kilvillä autoa ei olisi saanut ajaa Puolan eikä Ruotsin kautta Suomeen. Helsinkiin saavuttiin yöllä ja hoidettiin tullissa ajolupa saman tien kuntoon. Kun saavuttiin Jyväskylään, käytiin ensin katsastuskonttorilla hoitamassa rekisteröintikatsastus. Auto oli hyvässä kunnossa ja läpäisi katsastuksen. Seuraava määränpää oli Jyväskylän tulli, jonne autoveroilmoitus jätettiin tarvittavien papereiden kanssa. Punaisten kilpien vuoksi suomalainen vakuutus otettiin vasta hieman myöhemmin.

Kokonaisuudessaan vastaava auto Suomen autoliikkeessä olisi tullut maksamaan noin 20 000 euroa ja yksityiseltä olisi voinut saada auton pari tuhatta euroa halvemmalla. Kokonaisuudessaan auton hankinta Saksasta tuli maksamaan 16 943 euroa. Alla laskelma kuluista:

auton ostohinta Saksassa	11 240 €	
vero	4 825 €	(Veron määrä Liite 7.)
lennot	70 €	
majoitus	120 €	
auton vuokraus + bensa	220 €	
bensat Saksa-Viro	165 €	
lautta Viro-Suomi	50 €	
katsastus	257 €	
yhteensä	16 943 €	

Veron määrä katsottiin tullin jo aiemmin tehdyistä verotuspäätöksistä. Verrattuna Suomesta hankittuun autoon säästöä Saksasta tuotuna kertyi noin 3 000 euroa.



## 6 AJONEUVOJEN TUONTI JYVÄSKYLÄSSÄ, TAMPEREELLA JA TURUSSA

### 6.1 Tietoja tuojista

Tuloksissa käydään ensin läpi perustietoja ajoneuvon tuojista. Luvussa selviää kyselyyn vastanneiden sukupuoli- ja ikäjakauma sekä se, mihin ammattiluokkaan vastanneet kuuluvat.

TAULUKKO 2. Vastaajien sukupuoli

	n= 141
	%
Mies	91
Nainen	9
YHTEENSÄ	100

Kyselyn perusteella valtaosa (91 %) ajoneuvon tuojista oli miehiä. Vain noin yksi kymmenestä (9 %) tuojasta oli nainen. Tähän on oletettavasti syynä miesten suurempi kiinnostus ajoneuvoja kohtaan. Lisäksi miehet ovat todennäköisesti rohkeampia hakemaan ajoneuvoja ulkomailta. Naisille ajoneuvon erilaiset ominaisuudet ja erityisvarustelut eivät ole niin tärkeä kriteeri ajoneuvon hankinnassa. Kotimaan tarjonta riittää luultavasti paremmin heidän vaatimuksiinsa.

TAULUKKO 3. Vastaajien ikä

	n= 141 %
18–35	33
36–45	28
46–50	16
51–55	9
56–60	8
61-	6
YHTEENSÄ	100

Ajoneuvon tuojista kolmas-osa (33 %) kuului ikäluokkaan 18–35-vuotiaat. Lähes yhtä suuri osa (28 %) tuojista oli 36–45-vuotiaita. Vähiten ajoneuvoja toivat vanhemmat ikäluokat. Vain neljännes (23 %) ajoneuvonsa ulkomailta hakevista oli yli 51-vuotias. Kyselystä voidaan päätellä, että ajoneuvon tuonti ulkomailta on alle keski-ikäisten suosiossa. Tähän voisi olla syynä, että he jaksavat perehtyä ajoneuvon tuontiin ja ovat kiinnostuneita mahdollisuudesta saada ajoneuvonsa edullisemmin. Voisi olettaa vanhempien ajoneuvon hankkijoiden tyytyvän useammin kotimaan tarjontaan, joka on yksinkertaisempaa.

TAULUKKO 4. Vastaajien ammatti

	n = 139 %
Opiskelija	5
Yrittäjä	25
Työntekijä	25
Toimihenkilö	22
Johtava asema	13
Eläkeläinen	6
Työtön	4
YHTEENSÄ	100

Kyselyyn vastanneista puolet (50 %) oli joko yrittäjiä tai työntekijöitä. Reilu viides-osa (22 %) oli toimihenkilöitä. Yhteensä opiskelijoita, eläkeläisiä ja työttömiä oli vastaajista vain vajaa kuudennes (15 %). Työssä käyvillä ihmisillä on yleensä taloudellisesti paremmat mahdollisuudet hankkia ajoneuvo, mikä heijastuu myös ajoneuvojen tuontiin ulkomailta. Oletettavaa oli, että pienimmän ryhmän muodostivat työttömät sekä opiskelijat. Heille ajoneuvon hankinta ylipäänsä on epätodennäköistä. Johtavassa asemassa olevilla henkilöillä on todennäköisesti parempi varallisuus ostaa ajoneuvo Suomesta hieman kalliimmalla. Heillä ei välttämättä ole aikaa ajoneuvon tuontiprosessiin.

## 6.2 Ajoneuvon hankinta

Kyselyssä tiedusteltiin maahantuotua ajoneuvoa, tuontimaata sekä ajoneuvon ostopaikkaa. Tutkimuksessa haluttiin myös tarkastella, oliko paikkakunnalla merkitystä siihen, mistä ajoneuvo oli tuotu. Lisäksi kysyttiin, miten tuojat olivat päätyneet juuri valitsemaansa hankintapaikkaan.

TAULUKKO 5. Tuodut ajoneuvot

	n= 138 %
Auto	85
Moottoripyörä	15
YHTEENSÄ	100

Vastaajista suurin osa (85 %) toi ulkomailta auton. Moottoripyörän tuojia oli vain vajaa kuudes-osa (15 %). Näinkin suuriin moottoripyörien tuontilukemiin vaikutti varmasti tulosten kerääminen kesällä, jolloin moottoripyöräily on vilkkaimmillaan.

Jyväskylän tullin esimiehen mukaan ulkomailta tuodaan huomattavasti enemmän autoja kuin moottoripyöriä, minkä tuloskin osoittaa. Varsinkin tämänhetkinen

taantuma on vaikuttanut moottoripyörien tuontia laskevasti. Moottoripyörää ei koeta yhtä tarpeelliseksi ajoneuvoksi kuin autoa. (Viiankorpi 2009.)

TAULUKKO 6. Tuontimaa

	n= 139
	%
Saksa	41
Ruotsi	33
Viro	8
Muut	18
YHTEENSÄ	100

Vastaajista vajaa puolet (41 %) toi ajoneuvonsa Saksasta. Kolmas-osa (33 %) ajoneuvoista tuotiin Ruotsista. Virossa tuotiin kolmanneksi eniten, mutta kuitenkin vain vajaa kymmenes-osa (8 %). Muista Euroopan maista ajoneuvoja tuotiin Italiasta, Belgiasta, Espanjasta, Ranskasta, Isosta-Britanniasta, Bosnia-Hertsegovinasta sekä Makedoniasta. Euroopan ulkopuolisia tuontimaita olivat Yhdysvallat, Japani, Australia, Venäjä, Gambia ja Singapore.

Pääosin ajoneuvoja tuodaan yleensä EU:sta, koska sieltä tuotaessa ajoneuvosta ei joudu maksamaan tullia. Tuonti on suosittua etenkin naapurivaltioista ja valtioista, joihin kulkuyhteydet ovat hyvät. Matkustamisen helppous ja tuttu kulttuuri helpottavat tuontia. Ruotsista tuonnin suosioon vaikuttaa todennäköisesti myös se, että siellä talvivarusteet kuuluvat ajoneuvon hintaan. Tällä hetkellä Ruotsin kruunu on alhainen, joka varmasti lisää tuontia ennestään. EU:n ulkopuolelta tuodaan yleensä joko harvinaisempia ajoneuvoja tai muuttoajoneuvoja.

TAULUKKO 7. Tuontimaat paikkakunnittain

	Jyväskylä n= 58 %	Tampere 43 %	Turku 38 %	Kaikki (N) 139 %
Saksa	38	56	29	41
Ruotsi	31	21	50	33
Viro	10	12	0	8
Muut	21	11	21	18
YHTEENSÄ	100	100	100	100

Dependence is significant. Chi2 = 14,65, df = 6, 1-p = 97,68%.

Warning: 3 (25.0%) cases have an estimated value of less than 5 hence the rules of Chi2 are not really applicable.

Tampereelle yli puolet (56 %) tuontiajoneuvoista tuotiin Saksasta. Vain joka viides (21 %) ajoneuvo tuli Ruotsista. Turkuun tulleista ajoneuvoista jopa puolet (50 %) oli peräisin Ruotsista ja Jyväskylässäkin lähes joka kolmas (31 %). Vastaavasti Turkuun ei yllättäen päätyneet ollenkaan (0 %) ajoneuvoja Virosta. Tampereelle tuoduista ajoneuvoista vain reilu kymmenes (11 %) tuotiin muualta kuin kyseisistä maista. Vastaavasti Jyväskylään ja Turkuun muualta tuotiin noin joka viides (21 %) ajoneuvo.

Tutkimuksen mukaan paikkakunnalla oli suuri merkitys siihen, mistä maasta ajoneuvo tuotiin. Ruotsista tuonnin suosio Turussa selittyy varmasti sillä, että kulkuyhteydet maiden välillä ovat ideaaliset. Tampereelta taas on varsin hyvät ja edulliset lentoyhteydet Saksaan, mikä voi selittää suhteellisen suuren eron muihin toimipaikkoihin nähden. Muuten tuontimaat ovat jakautuneet melko tasaisesti paikkakunnittain.

TAULUKKO 8. Ajoneuvon hankintapaikka

	n= 141 %
Yksityiseltä henkilöltä tuontimaasta	40
Ulkomaalaisesta autoliikkeestä	45
Ajoneuvojen maahantuojalta	6
Yksityishenkilöltä Suomesta	3
Jotenkin muuten, miten?	6
YHTEENSÄ	100

Ulkomaalaisesta autoliikkeestä ajoneuvonsa osti melkein puolet (45 %) vastanneista. Lähes yhtä moni (40 %) hankki ajoneuvonsa yksityiseltä henkilöltä tuontimaasta. Lisäksi ajoneuvoja hankittiin ajoneuvojen maahantuojalta (6 %) sekä yksityishenkilöltä Suomesta (3 %). Kaksi vastaajaa oli ostanut ajoneuvonsa huutokaupasta ja eräs vastaaja sai ajoneuvonsa perintönä ulkomailta.

Kuten olettaa saattoi, eniten ajoneuvoja hankittiin suoraan ulkomaalaisesta autoliikkeestä sekä yksityishenkilöltä tuontimaasta. Autoliikkeisiin luotetaan, koska niillä on velvollisuus toimia oikeudenmukaisesti. Yksityishenkilöltä ajoneuvon saa todennäköisesti edullisemmin, mutta myyjän luotettavuus on punnittava huolellisesti.

TAULUKKO 9. Tietolähde ajoneuvon hankintapaikasta

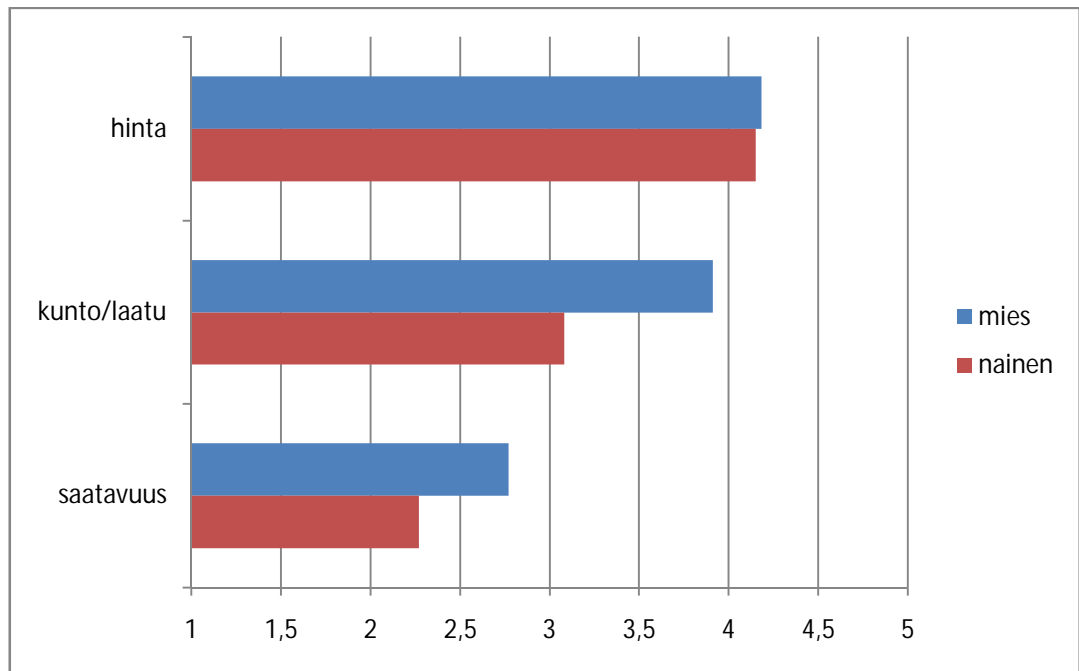
	n= 127 %
Internet	73
Tuttava	21
Muu	6
YHTEENSÄ	100

Ylivoimaisesti suosituimmaksi väyläksi löytää ajoneuvon hankintapaikka osoittautui internet, josta lähes kolme neljästä (73 %) ajoneuvon tuojasta löysi myyjäehdokkaan. Suosituksen tuttavalta hankintapaikasta oli saanut viides-osa (21 %). Lopuille vastaajista hankintapaikka oli ennestään tuttu tai tiedonlähteenä toimi lehti.

Nykyään internet on helppo ja vaivaton keino tutustua tarjontaan sekä ajoneuvojen myyjiin. Internet lisää varmasti ajoneuvojen maahantuontia, koska se tarjoaa parhaat mahdollisuudet vertailla ajoneuvojen hintoja sekä saatavuutta. Maahantuonnin suosio on kasvanut viime vuosina, mikä myös rohkaisee tuomaan ajoneuvon ulkomailta. Tämä yhdessä tuttavan suosituksen kanssa alentaa kynnystä ajoneuvon tuontiin.

### 6.3 Tuonnin syyt

Kyselyssä tiedusteltiin tuojien syitä ajoneuvon tuontiin asteikolla 1–5, jossa 1 merkitsi erittäin vähäistä vaikutusta ja 5 erittäin suurta vaikutusta. Kuviossa on laskettu tuontiin vaikuttavien syiden keskiarvot sukupuolen mukaan.



KUVIO 2. Sukupuolten erot tuontiin vaikuttavissa syissä

Kyselyn mukaan sekä miehillä että naisilla oli lähes yhtäläiset syyt hakea ajoneuvo ulkomailta. Suurin vaikuttaja molemmilla oli hinta. Miesten ajoneuvon tuontiin vaikuttivat lähes yhtä paljon ajoneuvon kunto sekä laatu, kun taas naisilla näiden vaikutus oli keskitasoa. Ajoneuvon saatavuudella oli miehille hieman enemmän merkitystä, mutta kuitenkin vaikutus molemmille oli melko vähäistä. Muita tuontiin vaikuttavia syitä olivat muun muassa laajempi tarjonta ja parempi varustustaso Suomeen verrattuna. Harvinaisempia ajoneuvoja oli joidenkin mielestä paremmin saatavilla ulkomailta. Muutamalle ajoneuvon osto yhdistyi lomamatkaan ja osa lähti tuontiprosessiin pelkästään kokeilumielessä.

#### 6.4 Tuojien tiedon hankinta

Tutkimuksessa haluttiin saada selvyys, kuinka hyvin ja mitä kautta ajoneuvon tuojat tutustuivat tuontiin. Tuloksissa tuojien ikää verrattiin tutustumisväyliin. Lisäksi tarkasteltiin, oliko sukupuolten välillä eroja siihen, miten hyvin autoveron määräytyminen tunnettiin.



TAULUKKO 10. Tuontiin tutustuminen

	n= 160 %
Tullin kautta (internet, asiakaspalvelu)	36
Tuonti entuudestaan tuttua	33
Sain neuvoa tuttavalta	24
En tutustunut juuri mitenkään	7
YHTEENSÄ	100

Kyselyn perusteella lähes kaikki (93 %) tutustuivat tuontiin jollain tavalla ennen tuontia. Reilu kolmannes (36 %) tutustui tuontiin tullin kautta joko hankkimalla tietoa tullin internet-sivuilta tai asiakaspalvelusta. Lähes yhtä monelle (33 %) tuonti oli ennestään tuttua. Tuttavalta neuvoa sai lähes neljännes (24 %) vastaajista. Alle kymmenes (7 %) vastaajista ei tutustunut tuontiin etukäteen juuri lainkaan.

Tuontiin lähdetään usein melko hätäisesti tutustumatta kunnolla. Tuttava on saattanut tuoda ajoneuvon ja luotetaan siihen, että se sujuu itseltäkin ilman suurempaa vaivannäköä. Tuttavien neuvoihin ei kuitenkaan tule aina täysin luottaa. Ajankohtainen tieto olisi syytä tarkistaa vielä viranomaisilta.

Suhteellisen vähän tietoa haetaan tullista, vaikka se olisi yksi luotettavimmista lähteistä. Tullin internet-sivuilta löytyy hyvin tietoa veroilmoitukseen vaadittavista asiakirjoista ja toimenpiteistä, joita tulee suorittaa Suomeen saavuttaessa. Sivuilta on saatavilla myös tilastoja jo tehdyistä ajoneuvojen veropäätöksistä. (Viiankorpi 2009.)

TAULUKKO 11. Tuontiin tutustuminen ikäluokittain

	18–45 v yli 46 v Kaikki (N)		
	n= 102 %	58 %	160 %
Tullin kautta	40	27	36
Tuonti tuttua	29	38	33
Sain neuvoa tuttavalta	27	21	24
En juuri mitenkään	4	1	7
YHTEENSÄ	100	100	100

Dependence is slightly significant. Chi2 = 7,79, df = 3, 1-p = 94,94%.

Chi2 is calculated on the table of citations (marginal frequencies equal to the sum of row/column frequencies).

Suurin osa (96 %) 18–45-vuotiaista tutustui tuontiprosessiin ennen ajoneuvon hakemista. Tästä ikäryhmästä tullin kautta tutustuneita oli vajaa puolet (40 %) ja lähes kolmannekselle (29 %) tuonti oli ennestään tuttua. Yli 46-vuotiaat eivät olleet tutustuneet aivan yhtä hyvin tuontiin etukäteen. Reilu kolmas-osa (38 %) oli itse tuonut ajoneuvon aikaisemmin. Neljännes (27 %) otti tuonnista selvää tullista ja viides-osa (21 %) käytti tuttavalta saatua tietoa.

Tulokset osoittivat iällä olevan jonkin verran merkitystä siihen, mitä kautta tuontiin tutustuttiin. Eri ikäluokat tutustuvat hieman eri tavalla tuontiin. Nuoremmat ovat tottuneet päivittäiseen internetin käyttöön ja siitä on muodostunut tiedonhaun tärkein väline. Tämä vaikuttaa varmasti myös siihen, että näinkin suuri osa alle 46-vuotiasta on tutustunut tuontiin tullin kautta, oletettavasti etenkin internetissä.

TAULUKKO 12. Sukupuolen vaikutus tietoisuuteen autoveron määräytymisestä

	Mies n= 126 %	Nainen 9 %	Kaikki (N) 135 %
Tiedän, miten autovero määräytyy	67	33	64
En tiedä	9	11	9
En ole varma	24	56	27
YHTEENSÄ	100	100	100

Dependence is slightly significant. Chi2 = 4,52 , df = 2, 1-p = 89,56%.

Warning: 2 (33.3%) cases have an estimated value of less than 5 hence the rules of Chi2 are not really applicable.

Vajaa kaksi kolmesta (64 %) ajoneuvon tuojasta oli tietoinen autoveron määräytymisestä. Joka kymmenes (9 %) ei tiennyt, kuinka autovero muodostuu. Loput (27 %) eivät olleet varmoja sen määräytymisestä. Miehistä suurin osa (67 %) oli perillä siitä, miten autovero määräytyy. Naisista taas vain joka kolmas (33 %) oli perehtynyt asiaan.

Sukupuoli näyttäisi hieman vaikuttavan siihen, kuinka hyvin autoveron määräytymisestä ollaan perillä. Miesten suurempi tietoisuus autoveron määräytymisestä voisi johtua siitä, että miehet ovat yleisesti kiinnostuneempia ajoneuvon hankintaan liittyvistä asioista. Voi olla, että he ovat jopa hieman tarkempia rahankäytöstään ja haluavat saada ajoneuvonsa mahdollisemman edullisesti.

Yllättävää oli havaita, että jopa joka kolmas tuoja ei ollut ottanut selvää autoverosta ennen tuontia. Todennäköisesti suuri syy ulkomailta tuontiin on saada ajoneuvo mahdollisemman edullisesti, joten luulisi tuojien laskevan kustannukset ennen tuontia. Autoveron määrään pystyy nykyään vaikuttamaan esimerkiksi sillä, että valitsee ajoneuvon CO<sub>2</sub>-päästöjen mukaan.

TAULUKKO 13. Tutustumisen vaikutus tietoisuuteen autoveron määräytymisestä

	Tutustuin tullin kautta n= 53 %	Tuonti tuttua 52 %	Sain neuvoa tuttavalta 38 %	En tutustunut juuri mitenkään 11 %	Kaikki (N) 154 %
Tiedän, miten autovero määräytyy	66	85	55	36	67
En tiedä	4	2	11	46	8
En ole varma	30	13	34	18	25
YHTEENSÄ	100	100	100	100	100

Dependence is highly significant. Chi2 = 33,37, df = 6, 1-p = >99,99%.

Warning: 5 (41.7%) cases have an estimated value of less than 5 hence the rules of Chi2 are not really applicable.

Autoveron määräytyminen oli lähes kaikille (85 %) ajoneuvon aikaisemmin tuoneille selvä. Kuitenkin jopa lähes kuudes-osa (15 %) heistä ei ollut vielääkään täysin selvillä sen määräytymisestä. Tullin kautta autovero oli tullut tutuksi kahdelle kolmesta (66 %), mutta lähes joka kolmannelle (30 %) määräytymisperusteet olivat jääneet epäselviksi. Tuttavalta neuvoa saaneista reilu puolet (55 %) tiesi autoveron muodostumisesta. Vaikka tuontiin ei ollut tutustunut juuri lainkaan, reilu kolmas-osa (36 %) tiesi silti, kuinka autovero määräytyy. Tutkimuksen mukaan tutustumisella on suuri merkitys siihen, miten autoveron määräytyminen tunnetaan.

Vaikka tuonti olisi ennestään tuttua, on suositeltavaa päivittää tiedot ennen tuontia. Autovero on muuttunut lyhyen ajan sisällä useasti, mikä vaikuttaa tuojien epätietoisuuteen. Tuttavien neuvoja saatetaan osittain kyseenalaistaa tai tiedot ovat puutteellisia, mikä näkyy epävarmuutena autoveron muodostumisesta.

## 6.5 Ongelmat

Lopuksi selvitettiin tuonnista aiheutuvia ongelmia ja niiden esiintymispaikkoja. Ongelmia tarkasteltiin iän ja ostomaan perusteella. Tutkimuksessa verrattiin tutustumisen vaikutusta ongelmien määrään.

TAULUKKO 14. Ongelmien esiintymispaikka

	n= 141 %
Ostomaassa	18
Rajalla	2
Katsastuskonttorilla	14
Tullissa	8
Muulla	5
Ei ole ollut ongelmia	53
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>100</b>

Noin puolet (47 %) tuojista kokivat jonkinlaisia ongelmia tuonnin yhteydessä. Vajaa viides-osa (18 %) kohtasi ongelmia ostomaassa. Katsastuskonttorilla asioidessa ongelmia esiintyi kuudes-osalla (14 %). Yhteensä joka kymmenes (10 %) koki ongelmia joko rajalla tai tullissa asiainnin yhteydessä.

Tarkemmin ongelmien syitä kysyttäessä ilmeni, että vastaajien ongelmat ostomaassa johtuivat pääosin asiakirjojen puutteellisuuksista. Osassa tapauksista kaikkia tarpeellisia asiakirjoja ei ollut saatavilla tai asiakirjat eivät vastanneet toisiaan. Muita ongelmia ostomaassa olivat ajoneuvon löytäminen, kieliongelmat, myyjän luotettavuus, rekisteröinti, kilpien saanti sekä vakuutuksen hankinta. Ajoneuvon suhteen ongelmia aiheutti se, ettei ajoneuvo vastannut odotuksia tai ei ollut tieliikennekelpoinen Suomessa. Eräässä tapauksessa valittu ajoneuvo jouduttiin vaihtamaan toiseen merkkiin, koska kyseisen ajoneuvon takuu ei ulottunut Suomeen asti.

Katsastuskonttorilla ongelmia aiheuttivat rekisteröintiin vaadittavien asiakirjojen puutteellisuus tai epäselvyys niiden suhteen. Etenkin vaatimuksenmukaisuustodistuksen puuttuminen oli yleistä. Myös henkilökunnan pätevyys koettiin kyseenalaiseksi. Erään tuojan mielestä katsastuskonttorin henkilökunnan asiakirjavaatimukset erosivat toisistaan.

Tullissa suurimmat ongelmat johtuivat ristiriitaisista toimintaohjeista sekä tarvittavien asiakirjojen epäselvyydestä. Kuten katsastuskonttorilla, myös tullissa annetut ohjeet saattoivat vaihdella virkailijoittain. Joissain tullin toimipaikoissa koettiin olevan liian vähän henkilökuntaa. Joidenkin mielestä taas veron määräytyminen oli epäloogista.

Eniten ongelmaa tuojalle syntyi silloin, kun tuontiprosessiin ei oltu tutustuttu kunnolla ennen tuontia. Tuojusta itsestään aiheutuvia ongelmia olivat myös huolimattomuus asiakirjojen suhteen sekä aikataulut. Muutamalla tuojalla oli ongelmia ajoneuvon kuljetuksen suhteen. Veron määrän arviointi etukäteen tuotti pääin-vaivaa osalle tuojista. Osa taas ei ollut perillä siitä, että eri maiden tulleilla on eri käytäntöohjeet. Kaiken kaikkiaan tuonti osoittautui suhteellisen helpoksi, kun siihen tutustui etukäteen.

TAULUKKO 15. Ongelmien esiintyminen ikäluokittain

	18–45 v yli 46 v Kaikki (N)		
	n= 89 %	52 %	141 %
Ostomaassa	19	17	18
Rajalla	1	4	2
Katsastuskonttorilla	17	8	14
Tullissa	9	6	8
Muualla	8	0	5
Ei ole ollut ongelmia	46	65	53
YHTEENSÄ	100	100	100

Dependence is slightly significant. Chi2 = 10,07, df = 5, 1-p = 92,68%.

Warning: 5 (41.7%) cases have an estimated value of less than 5 hence the rules of Chi2 are not really applicable.

Yli puolet (54 %) 18–45-vuotiaista oli kokenut ongelmia tuonnissa, kun taas vanhemmista vain noin joka kolmas (35 %). Ostomaa tai katsastuskonttori aiheutti yli kolmanneksen (36 %) alle 46-vuotiaiden ongelmista. Vanhemmilla eniten ongelmia oli ostomaassa (17 %), mutta muuten ongelmien esiintymispaikat jakaantuivat tasaisemmin. Tullissa melkein joka kymmenes (9 %) alle 46-vuotiaista kohtasi ongelmia.

län merkitys ongelmien esiintymispaikkaan oli jokseenkin merkitsevä. Yli 46-vuotiailla oli havaittavissa selkeästi vähemmän ongelmia kuin tätä nuoremmilla henkilöillä. Etenkin katsastuskonttorilla asiointi näytti aiheuttaneen huomattavasti enemmän pään-vaivaa nuoremmille. Ongelmien määrään voi vaikuttaa se, että vanhemmilla ihmisillä on yleensä enemmän kokemusta ajoneuvojen hankinnasta. He ovat huolellisempia toimissaan eivätkä välttämättä tee hätäkohtia päätöksiä niin usein kuin nuoremmat.

TAULUKKO 16. Ongelmien esiintyminen maittain

	Saksa n= 52 %	Ruotsi 50 %	Viro 11 %	Muut 26 %	Kaikki (N) 139 %
Ostomaassa	10	30	9	15	18
Rajalla	0	6	0	0	2
Katsastuskonttorilla	8	12	36	19	14
Tullissa	9	6	0	12	8
Muualla	0	4	0	19	5
Ei ole ollut ongelmia	73	42	55	35	53
YHTEENSÄ	100	100	100	100	100

Dependence is highly significant. Chi2 = 40,29, df = 15, 1-p = 99,96%.

Warning: 16 (66.7%) cases have an estimated value of less than 5 hence the rules of Chi2 are not really applicable.

Verrattaessa ongelmien esiintymistä maittain huomattavissa oli, että Saksasta tuotaessa vain reilu neljäs-osa (27 %) kohtasi jonkinasteisia ongelmia. Nämä ongelmat jakaantuivat lähes yhtäläisesti ostomaan, katsastuskonttorin ja tullin kesken. Ruotsista tuojilla ongelmia esiintyi yli puolella (58 %), joista suurin osa (30 %) syntyi ostomaassa. Ruotsista tuodut ajoneuvot olivat ainoita, jotka aiheuttivat ongelmia rajalla. Lähes puolet (45 %) Virossa ajoneuvonsa hakeneista kokivat ongelmia. Yli kolmas-osa (36 %) näistä ongelmista aiheutui katsastuskonttorilla asioinnin yhteydessä. Muista maista tuotaessa vain reilu kolmannes (35 %) välttyi kokonaan ongelmilta. Ongelmia syntyi muualta tuotaessa tasaisesti ostomaassa, katsastuskonttorilla sekä tullissa.

Ajoneuvon tuontimaalla oli suurta merkitystä siihen, missä vaiheessa ongelmia esiintyi. Saksasta tuonnin ongelmattomuuteen vaikuttaa todennäköisesti se, että ulkomaalaiset ovat jo pitkään hakeneet ajoneuvonsa sieltä. Ajoneuvon myyjät ovat kokeneita toimimaan ulkomaisten ostajien kanssa. Yleinen oletus saksalaisista on, että he ovat sitoutuneita hoitamaan asiansa parhaalla mahdollisella tavalla.

Suomalaisille Saksa on myös melko tuttu kulttuuri kaupankäynnin suhteen. Ruotsista tuoneiden ongelmat sijoittuivat pääosin ostomaahan sekä katsastuskonttorille. Tämä



aiheutui useimmiten epäselvyyksistä rekisteriotteen ja kilpien kanssa, mikä johtuu Ruotsin poikkeavasta käytännöstä verrattuna Suomeen. Ruotsissa ajoneuvon poistaminen rekisteristä edellyttää samoja asiakirjoja, joita tarvitaan ajoneuvon rekisteröimiseksi Suomeen (Viiankorpi 2009). Virosta ajoneuvonsa tuojat kohtasivat useimmiten ongelmia joko katsastuskonttorilla tai ostomaassa. Yleisimmin tämä johtuu asiakirjojen puutteellisuudesta tai ajoneuvon kunnosta.

TAULUKKO 17. Tutustumisen vaikutus ongelmien määrään

	Tutustuin tullin kautta n= 56 %	Tuonti tuttua 52 %	Sain neuvoa tuttavalta 39 %	En tutustunut juuri mitenkään 12 %	Kaikki (N) 159 %
Paljon ongelmia	4	4	0	0	3
Jonkin verran	37	19	49	50	35
Ei lainkaan	59	77	51	50	62
YHTEENSÄ	100	100	100	100	100

Dependence is slightly significant. Chi2 = 11,46, df = 6, 1-p = 92,47%.

Warning: 5 (41.7%) cases have an estimated value of less than 5 hence the rules of Chi2 are not really applicable.

Tuojista suurimmalla osalla (62 %) ei ollut lainkaan ongelmia. Paljon ongelmia kohtasi vain muutama prosentti (3 %). Vähiten (23 %) ongelmia oli silloin, kun tuonti oli ennestään tuttua. Tullin kautta tuontiin tutustuneista reilu puolet (59 %) ei kokenut ongelmia. Jonkin verran ongelmia kohtasi puolet (49 %) tuojista silloin, kun neuvoa oli saatu tuttavalta. Tutustumisella näytti olevan vain vähäinen vaikutus ongelmien esiintymiseen. Jopa puolet (50 %) tuojista välttyi ongelmilta, vaikka ei ollut tutustunut prosessiin etukäteen ja loppuillakin oli vain jonkin verran ongelmia. Aiempi tuontikokemus näyttäisi opettavan ongelmien välttämistä. Tuttavien neuvot eivät välttämättä ole luotettavin tiedonlähde, joten olisi syytä vielä varmistaa tiedon todenperäisyys (Viiankorpi 2009).

## 7 POHDINTA

Ajoneuvojen tuonnista aiheutuvat ongelmat ovat puhuttaneet paljon viime aikoina, mikä herätti mielenkiinnon aihetta kohtaan. Autoveron tilasta kertoo jotain jo se, että parhaillaan maksetaan merkittäviä palautuksia ajoneuvon tuoneille. Kaikki, jotka ovat autoverotuksen kanssa tekemisissä, tietävät sen aiheuttavan ongelmia. Aiheen laajuuden vuoksi työssä päätettiin keskittyä tuonnin ongelmiin nimenomaan kuluttajan näkökulmasta.

Tutkimus mittasi ajoneuvon tuontia Suomeen ja etenkin siitä syntyviä ongelmia. Kvantitatiivinen tutkimusote valittiin, koska sillä oli mahdollista saada laaja-alainen kuva tutkittavasta joukosta. Itse tutkimusongelma ratkaistiin laatimalla kysely ajoneuvon tuojille. Kyselyn perusteella tyypiteltiin ajoneuvon tuojat sekä selvitettiin suosituimmat hankintaväylät. Ongelmia lähdettiin tutkimaan niiden määrän ja syntyperän mukaan. Tuloksissa vertailtiin tuojien ominaisuuksien vaikutusta ongelmien syntyyn. Lisäksi haluttiin tietää, kuinka paljon eri mailla oli vaikutusta ongelmien ilmenemiseen. Tutustumisen vaikutus ongelmien määrään otettiin osaksi tuloksia.

Tutkimuksessa selvisi odotetusti, että suurin osa ajoneuvon tuojista oli työssäkäyviä miehiä. Yllätyksenä tuli, että tuojien joukossa oli jonkin verran myös työttömiä ja opiskelijoita. Käytännön kokemuksen perusteella eläkeläiset tuovat ajoneuvoja lähes poikkeuksetta muuttoajoneuvona. He muuttavat ulkomailta takaisin Suomeen viettämään eläkepäiviään, jolloin ajoneuvosta ei edes joudu maksamaan autoveroa.

Valtaosa ulkomailta tuotavista ajoneuvoista oli autoja, mutta myös moottoripyörien tuonti osoittautui yllättävän suosituksi. Tähän vaikutti varmasti se, että vastaukset kerättiin kesällä, joka on moottoripyöräilylle otollista aikaa. Saksa on edelleen suosituin tuontimaa, mutta etenkin Ruotsi on noussut varteenotettavaksi haastajaksi.

Odotettu tulos oli myös, että ajoneuvoja haetaan lähinnä taloudellisuutta tavoitellen. Tutkimukseen vastanneiden mukaan ulkomailta ajoneuvojen hinta suhteessa laatuun on parempi ja tarjonta on laajempaa kuin kotimaassa. Miehillä ja naisilla oli melko samansuuntaiset motiivit ajoneuvon hankintaan ulkomailta.

Ajoneuvojen kaupankäynti hoidetaan tänä päivänä yhä enemmän internetissä, mikä helpottaa myös ajoneuvon hankintaa ulkomailta. Tieto ajoneuvon tuonnista sekä hankintapaikoista saadaan pääosin internetin kautta. Varsinkin nuoret ovat tottuneita internetin käyttäjiä. Tämä voi olla syynä siihen, että he myös tuovat ajoneuvoja enemmän.

Tulokset osoittivat, että tuojat eivät kokeneet suurempia ongelmia tuontivaiheessa. Eniten ongelmia aiheutui silloin, kun tuontiin ei ollut tutustuttu. Tuontiongelmat eivät kuitenkaan koskaan kokonaan poistu. Ongelmat on hyvä tiedostaa, jotta niihin osaa varautua. Tämä tutkimus helpottaa tuontiprosessiin valmistautumista.

Tutkimuksen edetessä huomattiin, että kyselylomakkeiden olisi pitänyt olla huolellisemmin suunniteltuja. Osa kysymyksistä oli tarpeettomia tutkimuksen kannalta, eikä niitä näin ollen voitu käyttää tutkimuksessa hyväksi. Joissain kysymyksissä kysymysmuoto olisi voinut olla täsmällisempi tai eri tavalla muotoiltu. Kyselystä ei voitu tehdä kovin laajaa, koska kysely toteutettiin autoveroilmoituksen täyttämisen yhteydessä. Autoverotuksen asiakirjojen täyttäminen vie itsessään jo paljon aikaa. Laajan kyselylomakkeen vastausprosentti olisi jäänyt varmasti melko alhaiseksi.

Kvantitatiivinen menetelmä osoittautui oikeaksi, sillä esimerkiksi haastatteluiden avulla ei olisi saatu tarvittavaa kokonaiskuvaa. Täysin luotettavien tutkimustulosten saamiseksi otanta olisi saanut olla hieman suurempi sekä tulokset olisi ollut hyvä kerätä eri puolilta Suomea. Tutkimusta olisi myös voitu laajentaa tekemällä kysely jo autoveropäätöksen saaneille tuojille. Aiheen rajauksen vuoksi tätä ei kuitenkaan voitu tässä tutkimuksessa toteuttaa. Tutkimuksen tekijöiden käytettävissä oleva aika oli myös rajallinen.

Ihmisillä on erilaisia mielipiteitä autoveron tulevaisuuden suhteen. Autovero on saanut osakseen niin paljon kritiikkiä, ettei sillä nähdä tulevaisuutta nykyisellään. Parempaan suuntaan on kuitenkin viime vuosina menty etenkin ympäristöä ajatellen. Verrattuna muista EU -maista tuotaviin hyödykkeisiin, ajoneuvot eivät ainakaan vielä ole yhtäläisessä asemassa. Melko varmaa on se, että autovero ei ole vielä saavuttanut lopullista muotoaan.

## LÄHTEET

- Autoverotus. 2009. Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus 195/2009. Viitattu 4.11.2009. [Http://www.vtv.fi/files/1843/1952009\\_Autoverotus\\_NETTI.pdf](http://www.vtv.fi/files/1843/1952009_Autoverotus_NETTI.pdf)
- CO<sub>2</sub>-perusteinen autovero. 2009. Tullihallituksen asiakasohje nro 25.
- CO<sub>2</sub>-related taxation is a must. 2009. European Automobile Manufacturers' Association. Viitattu 3.11.2009. [Http://www.acea.be](http://www.acea.be), taxation, background.
- CO<sub>2</sub> tax on cars widespread in West-European member states. 2008. European Automobile Manufacturers' Association. Viitattu 3.11.2009. [Http://www.acea.be](http://www.acea.be), CO2 emissions, news ticker, 27/03/2008.
- Ensirekisteröinti. n.d. Ajoneuvohallintokeskuksen internet-sivut. Viitattu 19.11.2009. [Http://www.ake.fi](http://www.ake.fi), rekisteröinti.
- Erling, T. Tullihallituksen pääjohtaja: Autoverosta luovuttava. 2009. Huomenta Suomen haastattelu. Televisio-ohjelma. MTV3. Esitetty MTV3:n televisiokanavalla, julk. MTV3 Katsomossa 11.5.2009.
- Invalidille myönnettävä autoveronpalautus. 2008. Tullihallituksen ohje nro. 1. Viitattu 13.11.2009. . [Http://www.tulli.fi](http://www.tulli.fi), yksityisille, autoverotus, autoveronpalautus invalideille.
- Kananen, J. 2008. Kvantti. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 89.
- Katainen, J. 2009. Verotuksen suuret haasteet - ekologinen verouudistus ja hyvinvointiyhteiskunnan pelastaminen. Valtiovarainministerin puhe 23.9.2009 Keskuskauppakamarille. Viitattu 4.11.2009. [Http://www.valtioneuvosto.fi](http://www.valtioneuvosto.fi), ajankohtaista, puheet.
- Käytetty auto ulkomailta. n.d. Euroopan kuluttajakeskuksen ohjeet käytetyn auton tuonnille ulkomailta. Viitattu 18.11.2009. [Http://www.ecc.fi/fi-FI/autot](http://www.ecc.fi/fi-FI/autot).
- Käytettyjen ajoneuvojen verotus. 2009. Tullin internet-sivut. Viitattu 18.11.2009. [Http://www.tulli.fi](http://www.tulli.fi), yksityisille, autoverotus, käytetyt ajoneuvot.
- Käytetyn ajoneuvon verotus Suomessa. 2009. Tullihallituksen asiakasohje nro 20.
- L 29.12.1994/1482. Autoverolaki. Viitattu 10.11.2009. Valtion säädöstietopankki Finlex. [Http://www.finlex.fi](http://www.finlex.fi), ajantasainen lainsäädäntö.
- Launonen, P. 2009. Autot verolle kilometrien mukaan. Energia 24, 4, 10–13.

Liikenne- ja viestintäministeriö mukaan kansallisiin ilmastotalkoisiin. 2009. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 17.3.2009. Viitattu 6.11.2009. [Http://www.lvm.fi](http://www.lvm.fi), ajankohtaista, tiedotteet, 2009.

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

Member State of the European Union. 2009. Wikipedia. Viitattu 16.12.2009. [http://en.wikipedia.org/wiki/Member\\_State\\_of\\_the\\_European\\_Union](http://en.wikipedia.org/wiki/Member_State_of_the_European_Union).

Muuttotavaroiden ja muuttoajoneuvojen tuonti Suomeen. 2009. Tullihallituksen asiakasohje nro 8.

Proposal for a Council Directive on passenger car related taxes. 2005. Gateway to the European Union. Viitattu 30.10.2009. [Http://europa.eu](http://europa.eu), Policies and activities, policy areas, taxation, legislation, indirect taxation, passenger car related taxes.

Reducing CO2 emission: Progress and constraints – The Industry’s commitment to this global challenge. 2009. European Automobile Manufacturers’ Association. Viitattu 3.11.2009. [Http://www.acea.be](http://www.acea.be), CO2 emissions, background.

Savolainen, P. & Savolainen, T. 2008. Auto Saksasta – Opas käytetyn auton hakumatkalle Saksaan. 3. täyd. p. Vantaa: Sompsa.

Taskutieto: Ajoneuvoverotus. 2004. Kuopio: UNIpress.

Uuden ajoneuvon verotusarvo. 2009. Tullihallituksen verotusosaston ohje 260/340/08. Viitattu 11.11.2009. [Http://www.tulli.fi](http://www.tulli.fi), yksityisille, autoverotus, uudet ajoneuvot.

Valtion tilinpäätöskertomus 2008, Osa I-II. 2009. Valtiovarainministeriön tilinpäätöskertomus 23a/2009. Viitattu 10.11.2009. [Http://www.vm.fi](http://www.vm.fi), valtiontalous, raportointi ja valvonta.

Viiankorpi, T. 2009. Tulliylitarkastaja, Jyväskylän tulli. Haastattelu 23.9.2009.

Yksityishenkilö ostaa uuden kuljetusvälineen toisesta EU-maasta. 2007. Verohallituksen julkaisu 180.07 1.6.2007. Viitattu 11.11.2009. [Http://www.vero.fi](http://www.vero.fi), vero-ohjeet, arvonlisäverotus/ohjeita yksityishenkilöille.

## LIITTEET

## Liite 1. Verotaulukko 1

## Verotaulukko I

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO <sub>2</sub> -päästöt (g/km)	Vero-pro-sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO <sub>2</sub> -päästöt (g/km)	Vero-pro-sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
<b>enintään 591</b>	<b>enintään 994</b>	<b>enintään 60</b>	<b>12,2</b>	1007-1015	1410-1418	107	17,9
592-600	995-1003	61	12,3	1016-1024	1419-1427	108	18,1
601-609	1004-1012	62	12,4	1025-1033	1428-1436	109	18,2
610-618	1013-1021	63	12,6	1034-1042	1437-1445	110	18,3
619-627	1022-1030	64	12,7	1043-1051	1446-1454	111	18,4
628-636	1031-1039	65	12,8	1052-1060	1455-1463	112	18,5
637-645	1040-1048	66	12,9	1061-1069	1464-1472	113	18,7
646-654	1049-1057	67	13,1	1070-1078	1473-1481	114	18,8
655-663	1058-1066	68	13,2	1079-1087	1482-1490	115	18,9
664-672	1067-1075	69	13,3	1088-1096	1491-1499	116	19,0
673-681	1076-1084	70	13,4	1097-1105	1500-1508	117	19,2
682-690	1085-1093	71	13,5	1106-1114	1509-1517	118	19,3
691-699	1094-1102	72	13,7	1115-1123	1518-1526	119	19,4
700-708	1103-1111	73	13,8	1124-1132	1527-1535	120	19,5
709-717	1112-1120	74	13,9	1133-1141	1536-1544	121	19,6
718-726	1121-1129	75	14,0	1142-1150	1545-1553	122	19,8
727-735	1130-1138	76	14,2	1151-1159	1554-1562	123	19,9
736-744	1139-1147	77	14,3	1160-1168	1563-1571	124	20,0
745-753	1148-1156	78	14,4	1169-1177	1572-1580	125	20,1
754-762	1157-1165	79	14,5	1178-1186	1581-1589	126	20,3
763-772	1166-1174	80	14,6	1187-1195	1590-1598	127	20,4
773-781	1175-1183	81	14,8	1196-1204	1599-1607	128	20,5
782-790	1184-1192	82	14,9	1205-1213	1608-1616	129	20,6
791-799	1193-1202	83	15,0	1214-1222	1617-1625	130	20,7
800-808	1203-1211	84	15,1	1223-1231	1626-1634	131	20,9
809-817	1212-1220	85	15,3	1232-1240	1635-1643	132	21,0
818-826	1221-1229	86	15,4	1241-1249	1644-1652	133	21,1
827-835	1230-1238	87	15,5	1250-1258	1653-1661	134	21,2
836-844	1239-1247	88	15,6	1259-1267	1662-1670	135	21,4
845-853	1248-1256	89	15,7	1268-1276	1671-1679	136	21,5
854-862	1257-1265	90	15,9	1277-1285	1680-1688	137	21,6
863-871	1266-1274	91	16,0	1286-1295	1689-1697	138	21,7
872-880	1275-1283	92	16,1	1296-1304	1698-1706	139	21,8
881-889	1284-1292	93	16,2	1305-1313	1707-1715	140	22,0
890-898	1293-1301	94	16,3	1314-1322	1716-1725	141	22,1
899-907	1302-1310	95	16,5	1323-1331	1726-1734	142	22,2
908-916	1311-1319	96	16,6	1332-1340	1735-1743	143	22,3
917-925	1320-1328	97	16,7	1341-1349	1744-1752	144	22,4
926-934	1329-1337	98	16,8	1350-1358	1753-1761	145	22,6
935-943	1338-1346	99	17,0	1359-1367	1762-1770	146	22,7
944-952	1347-1355	100	17,1	1368-1376	1771-1779	147	22,8
953-961	1356-1364	101	17,2	1377-1385	1780-1788	148	22,9
962-970	1365-1373	102	17,3	1386-1394	1789-1797	149	23,1
971-979	1374-1382	103	17,4	1395-1403	1798-1806	150	23,2
980-988	1383-1391	104	17,6	1404-1412	1807-1815	151	23,3
989-997	1392-1400	105	17,7	1413-1421	1816-1824	152	23,4
998-1006	1401-1409	106	17,8	1422-1430	1825-1833	153	23,5

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO <sub>2</sub> -päästöt (g/km)	Vero-pro-sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO <sub>2</sub> -päästöt (g/km)	Vero-pro-sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
1431-1439	1834-1842	154	23,7	1873-1881	2276-2284	203	29,6
1440-1448	1843-1851	155	23,8	1882-1890	2285-2293	204	29,8
1449-1457	1852-1860	156	23,9	1891-1899	2294-2302	205	29,9
1458-1466	1861-1869	157	24,0	1900-1908	2303-2311	206	30,0
1467-1475	1870-1878	158	24,2	1909-1917	2312-2320	207	30,1
1476-1484	1879-1887	159	24,3	1918-1926	2321-2329	208	30,3
1485-1493	1888-1896	160	24,4	1927-1935	2330-2338	209	30,4
1494-1502	1897-1905	161	24,5	1936-1944	2339-2347	210	30,5
1503-1511	1906-1914	162	24,6	1945-1953	2348-2356	211	30,6
1512-1520	1915-1923	163	24,8	1954-1962	2357-2365	212	30,7
1521-1529	1924-1932	164	24,9	1963-1971	2366-2374	213	30,9
1530-1538	1933-1941	165	25,0	1972-1980	2375-2383	214	31,0
1539-1547	1942-1950	166	25,1	1981-1989	2384-2392	215	31,1
1548-1556	1951-1959	167	25,3	1990-1998	2393-2401	216	31,2
1557-1565	1960-1968	168	25,4	1999-2007	2402-2410	217	31,4
1566-1574	1969-1977	169	25,5	2008-2016	2411-2419	218	31,5
1575-1583	1978-1986	170	25,6	2017-2025	2420-2428	219	31,6
1584-1592	1987-1995	171	25,7	2026-2034	2429-2437	220	31,7
1593-1601	1996-2004	172	25,9	2035-2043	2438-2446	221	31,8
1602-1610	2005-2013	173	26,0	2044-2052	2447-2455	222	32,0
1611-1619	2014-2022	174	26,1	2053-2061	2456-2464	223	32,1
1620-1628	2023-2031	175	26,2	2062-2070	2465-2473	224	32,2
1629-1637	2032-2040	176	26,4	2071-2079	2474-2482	225	32,3
1638-1646	2041-2049	177	26,5	2080-2088	2483-2491	226	32,5
1647-1655	2050-2058	178	26,6	2089-2097	2492-2500	227	32,6
1656-1664	2059-2067	179	26,7	2098-2106	2501-2509	228	32,7
1665-1673	2068-2076	180	26,8	2107-2115	2510-2518	229	32,8
1674-1682	2077-2085	181	27,0	2116-2124	2519-2527	230	32,9
1683-1691	2086-2094	182	27,1	2125-2133	2528-2536	231	33,1
1692-1700	2095-2103	183	27,2	2134-2142	2537-2545	232	33,2
1701-1709	2104-2112	184	27,3	2143-2151	2546-2554	233	33,3
1710-1718	2113-2121	185	27,5	2152-2160	2555-2563	234	33,4
1719-1727	2122-2130	186	27,6	2161-2169	2564-2572	235	33,6
1728-1736	2131-2139	187	27,7	2170-2178	2573-2581	236	33,7
1737-1745	2140-2148	188	27,8	2179-2187	2582-2590	237	33,8
1746-1754	2149-2157	189	27,9	2188-2196	2591-2599	238	33,9
1755-1763	2158-2166	190	28,1	2197-2205	2600-2608	239	34,0
1764-1772	2167-2175	191	28,2	2206-2214	2609-2617	240	34,2
1773-1781	2176-2184	192	28,3	2215-2223	2618-2626	241	34,3
1782-1790	2185-2193	193	28,4	2224-2232	2627-2635	242	34,4
1791-1799	2194-2202	194	28,5	2233-2241	2636-2644	243	34,5
1800-1808	2203-2211	195	28,7	2242-2250	2645-2653	244	34,6
1809-1818	2212-2220	196	28,8	2251-2259	2654-2662	245	34,8
1819-1827	2221-2229	197	28,9	2260-2268	2663-2671	246	34,9
1828-1836	2230-2238	198	29,0	2269-2277	2672-2680	247	35,0
1837-1845	2239-2247	199	29,2	2278-2286	2681-2689	248	35,1
1846-1854	2248-2257	200	29,3	2287-2295	2690-2698	249	35,3
1855-1863	2258-2266	201	29,4	2296-2304	2699-2707	250	35,4
1864-1872	2267-2275	202	29,5	2305-2313	2708-2716	251	35,5



Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO <sub>2</sub> - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti	Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO <sub>2</sub> - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy			käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
2314-2322	2717-2725	252	35,6	2756-2764	3159-3167	301	41,6
2323-2331	2726-2734	253	35,7	2765-2773	3168-3176	302	41,7
2332-2340	2735-2743	254	35,9	2774-2782	3177-3185	303	41,8
2341-2350	2744-2752	255	36,0	2783-2791	3186-3194	304	42,0
2351-2359	2753-2761	256	36,1	2792-2800	3195-3203	305	42,1
2360-2368	2762-2770	257	36,2	2801-2809	3204-3212	306	42,2
2369-2377	2771-2780	258	36,4	2810-2818	3213-3221	307	42,3
2378-2386	2781-2789	259	36,5	2819-2827	3222-3230	308	42,5
2387-2395	2790-2798	260	36,6	2828-2836	3231-3239	309	42,6
2396-2404	2799-2807	261	36,7	2837-2845	3240-3248	310	42,7
2405-2413	2808-2816	262	36,8	2846-2854	3249-3257	311	42,8
2414-2422	2817-2825	263	37,0	2855-2863	3258-3266	312	42,9
2423-2431	2826-2834	264	37,1	2864-2873	3267-3275	313	43,1
2432-2440	2835-2843	265	37,2	2874-2882	3276-3284	314	43,2
2441-2449	2844-2852	266	37,3	2883-2891	3285-3293	315	43,3
2450-2458	2853-2861	267	37,5	2892-2900	3294-3302	316	43,4
2459-2467	2862-2870	268	37,6	2901-2909	3303-3312	317	43,6
2468-2476	2871-2879	269	37,7	2910-2918	3313-3321	318	43,7
2477-2485	2880-2888	270	37,8	2919-2927	3322-3330	319	43,8
2486-2494	2889-2897	271	37,9	2928-2936	3331-3339	320	43,9
2495-2503	2898-2906	272	38,1	2937-2945	3340-3348	321	44,0
2504-2512	2907-2915	273	38,2	2946-2954	3349-3357	322	44,2
2513-2521	2916-2924	274	38,3	2955-2963	3358-3366	323	44,3
2522-2530	2925-2933	275	38,4	2964-2972	3367-3375	324	44,4
2531-2539	2934-2942	276	38,6	2973-2981	3376-3384	325	44,5
2540-2548	2943-2951	277	38,7	2982-2990	3385-3393	326	44,7
2549-2557	2952-2960	278	38,8	2991-2999	3394-3402	327	44,8
2558-2566	2961-2969	279	38,9	3000-3008	3403-3411	328	44,9
2567-2575	2970-2978	280	39,0	3009-3017	3412-3420	329	45,0
2576-2584	2979-2987	281	39,2	3018-3026	3421-3429	330	45,1
2585-2593	2988-2996	282	39,3	3027-3035	3430-3438	331	45,3
2594-2602	2997-3005	283	39,4	3036-3044	3439-3447	332	45,4
2603-2611	3006-3014	284	39,5	3045-3053	3448-3456	333	45,5
2612-2620	3015-3023	285	39,7	3054-3062	3457-3465	334	45,6
2621-2629	3024-3032	286	39,8	3063-3071	3466-3474	335	45,8
2630-2638	3033-3041	287	39,9	3072-3080	3475-3483	336	45,9
2639-2647	3042-3050	288	40,0	3081-3089	3484-3492	337	46,0
2648-2656	3051-3059	289	40,1	3090-3098	3493-3501	338	46,1
2657-2665	3060-3068	290	40,3	3099-3107	3502-3510	339	46,2
2666-2674	3069-3077	291	40,4	3108-3116	3511-3519	340	46,4
2675-2683	3078-3086	292	40,5	3117-3125	3520-3528	341	46,5
2684-2692	3087-3095	293	40,6	3126-3134	3529-3537	342	46,6
2693-2701	3096-3104	294	40,7	3135-3143	3538-3546	343	46,7
2702-2710	3105-3113	295	40,9	3144-3152	3547-3555	344	46,8
2711-2719	3114-3122	296	41,0	3153-3161	3556-3564	345	47,0
2720-2728	3123-3131	297	41,1	3162-3170	3565-3573	346	47,1
2729-2737	3132-3140	298	41,2	3171-3179	3574-3582	347	47,2
2738-2746	3141-3149	299	41,4	3180-3188	3583-3591	348	47,3
2747-2755	3150-3158	300	41,5	3189-3197	3592-3600	349	47,5

Auton kokonaismassa (kg)		Auton CO <sub>2</sub> - päästöt (g/km)	Vero- pro- sentti
käyttövoima muu kuin dieselöljy	käyttövoima dieselöljy		
3198-3206	3601-3609	350	47,6
3207-3215	3610-3618	351	47,7
3216-3224	3619-3627	352	47,8
3225-3233	3628-3636	353	47,9
3234-3242	3637-3645	354	48,1
3243-3251	3646-3654	355	48,2
3252-3260	3655-3663	356	48,3
3261-3269	3664-3672	357	48,4
3270-3278	3673-3681	358	48,6
3279-3287	3682-3690	359	48,7
3288 tai enemmän	3691 tai enemmän	360 tai enemmän	48,8

## Liite 2. Verotaulukko 2

**Verotaulukko 2**

<b>Auton kokonaismassa (kg)</b>	<b>Veroprosentista tehtävä vähennys (prosenttiyksikköä)</b>
2501-2550	6,8
2551-2600	8,5
2601-2650	9,8
2651-2700	10,8
2701-2750	11,7
2751-2800	12,4
2801-2850	13,1
2851-2900	13,7
2901-2950	14,2
2951-3000	14,8
3001-3050	15,3
3051-3100	15,7
3101-3150	16,1
3151-3200	16,6
3201-3250	16,9
3251-3300	17,3
3301-3350	17,7
3351-3400	18,0
3401-3450	18,4
3451-3500	18,7

## Liite 3. Ilmoitus ajoneuvon käyttöönotosta



## ILMOITUS AJONEUVON KÄYTTÖÖNOTOSTA

Tyhjä lomake

Tulosta

<b>Ilmoittaja täyttää:</b>		
Nimi		Puhelinnumero
Osoite Suomessa	Postinumero	Postitoimipaikka
<b>AJONEUVO</b>		
Laji	Merkki	Malli
Valmistenumero (täydellinen)	Käyttöönottovuosi	Mootorin tilavuus
<b>ETA-REKISTERÖINTITIEDOT</b>		
Rekisteröintivaltio	Rekisteritunnus	Rekisteröinnin päättymispäivä
<b>ETA-REKISTERÖIDYN AJONEUVON VAKUUTUSTIEDOT</b>		
Vakuutusyhtiö	Vakuutuksen päättymispäivä	
Päiväys	Ilmoittajan allekirjoitus	
<b>Tiedot ajoneuvon luovutuksesta:</b>		
Luovutuksensaajan nimi ja luovutuspäivä		Puhelinnumero
Osoite Suomessa	Postinumero	Postitoimipaikka

<b>Tulliviranomainen täyttää:</b>		
<b>Ajoneuvoa saa käyttää väliaikaisesti verotta enintään ____ . ____ .20 ____ asti.</b>		
Ajoneuvon käyttöoikeus päättyy kuitenkin tätä aiemmin:		
- jos autoveroilmoitusta ei anneta Tullille viiden (5) päivän kuluessa tämän ilmoituksen vahvistamisesta		
- jos autoverotus peruutetaan		
- autoverotuspäätöksen eräpäivänä		
<b>Tullin vahvistama ilmoitus on pidettävä mukana ajoneuvossa. Ajoneuvon käyttö edellyttää voimassaolevaa rekisteröintiä tai siirtolupaa.</b>		
<input type="checkbox"/>	Kilpailukäyttö edellä sanotun estämättä	____ . ____ .20 ____ asti.
<input type="checkbox"/>	Autoverottoman ajoneuvon käyttö 30 pv edellä sanotun estämättä	____ . ____ .20 ____ asti.
Tulli vahvistaa tämän ilmoituksen vastaanotetuksi		
	_____	Tullitoimipaikka
(Leima)	_____	Päiväys
	_____	Allekirjoitus

Väliaikaisen verottoman käytön edellytyksiä ei tutkita ilmoituksen vahvistamisen yhteydessä.

Verovelvollisen antamat puutteelliset, erehdyttävät, väärät, vaillinaiset tai virheelliset tiedot voivat johtaa jälkiverotukseen tai veronkorotukseen. Mikäli henkilö jättää ilmoittamis- tai tietojenantovelvollisuuden asianmukaisesti täyttämättä, hänet voidaan tuomita autoveronrikkomuksesta sakkoon.

## Liite 4. Autoveroilmoitus



## AUTOVEROILMOITUS

Tyhjennä lomake

Tulosta

1. Verovelvollisen nimi ja osoite		4. Asiamiehen nimi ja osoite	
2. Y- tai henkilötunnus	3. Asiakastunnuksen jatko-osa	5. Asiamiehen Y-tunnus	
6. Asiakkaan viite		7. Ajoneuvon edellisen omistajan nimi	
8. ALV-rekisteröity <input type="checkbox"/> Kyllä <input type="checkbox"/> Ei	9. Veropäivä	10. Veropäivän peruste <input type="checkbox"/> Veroilmoitus <input type="checkbox"/> Rekisteröinti	
11. Ajoneuvon hankinta-alue	12. Arvonmääräytymispäivä	13. Arvonmääräytymispäivän peruste <input type="checkbox"/> Veropäivä <input type="checkbox"/> Uuden ajoneuvon luovutussopimuksen päivä	

## AJONEUVON TIEDOT

14. Ajoneuvoluokka			
<input type="checkbox"/> Henkilöauto M1	<input type="checkbox"/> Pakettiauto N1	<input type="checkbox"/> Moottoripyörä L3	<input type="checkbox"/> Sivuvaunumootoripyörä L4
<input type="checkbox"/> Kolmipyörä L5	<input type="checkbox"/> Nelipyörä L7	<input type="checkbox"/> Linja-auto M2	<input type="checkbox"/> Muu (selvitys lisätiedoissa)
15. Ajoneuvo on <input type="checkbox"/> Uusi <input type="checkbox"/> Käytetty	16. ensimmäinen käyttöönottopäivä	17. Valmistenumero	
18. Merkki ja Malli		19. Oma massa (kg)	20. Kokonaismassa
22. CO <sub>2</sub> -päästö (g/km)		21. Kantavuus	
		23. <input type="checkbox"/> Vaadin, että verotus toimitetaan selvittämäni CO <sub>2</sub> -päästön perusteella (selvitys veroilmoituksen liitteenä)	

## UUDEN AJONEUVON TIEDOT

24. Tunniste	€
25. Oma autoveroton ovh	€
26. Uuden kuljetusvälineen arvonlisäveron peruste euroina	€
27. Tunnisteen arvo	€
28. Lisävarusteiden autoveroton ovh	€
YHTEENSÄ	€

## VERONALENNUS- TAI VAPAUTUSPERUSTE

29.			
<input type="checkbox"/> Alennetun veron pakettiauto (autoverolaki 8 §)	<input type="checkbox"/> Eläinlääkintäauto	<input type="checkbox"/> Pelastusauto	<input type="checkbox"/> Ruumisauto
<input type="checkbox"/> Muuttoajoneuvo	<input type="checkbox"/> EY-toimielin	<input type="checkbox"/> Matkailuauto	<input type="checkbox"/> Muu (selvitys lisätiedoissa)
<input type="checkbox"/> Diplomaattiajoneuvo	<input type="checkbox"/> Invataksi	<input type="checkbox"/> Taksiauto	30. Liikenneluvan numero
<input type="checkbox"/> Sairasauto			

31. Lisätietoja
-----------------

32. Päiväys	33. Allekirjoitus ja puhelinnumero
-------------	------------------------------------

Viranomaisen merkintöjä
sis ajolupapvm

## Liite 5. Käytetyn auton yksilöintilomake


**KÄYTETTY AUTO, YKSILÖINTI**  
**Autoveroilmoituksen liite**

Ajoneuvonne yksilöimiseksi pyydämme Teitä täyttämään huolellisesti tämän lomakkeen. Autoverolain mukaan verovelvollisen antamat puutteelliset, erehdyttävät, väärät, vaillinaiset tai virheelliset tiedot tai asiakirjat voivat johtaa jälkiverotukseen tai veronkorotukseen. Mikäli henkilö jättää ilmoittamis- tai tietojenantovelvollisuuden asianmukaisesti täyttämättä, hänet voidaan tuomita autoverorikkomuksesta sakkoon. Tässä lomakkeessa ilmoitetut tiedot voidaan tarkastaa. Voitte tämän lomakkeen lisäksi vedota ajoneuvonne yksilöllisiin ominaisuuksiin, joilla mielestänne on merkittävä vaikutus yleiseen vähittäismyyntiarvoon. Teidän tulee esittää vaatimus ja näyttö sen tueksi kirjallisesti ennen autoveropäätöksen vahvistamista. Tältä osin ajoneuvonne tarkastetaan erikseen.

VEROVELVOLLINEN TÄYTTÄÄ			
Merkki	Malli ja varustetaso (Suomessa käytössä oleva)		Ensirekisteröintipäivä
Valmistenumero		Matkamittarin lukema km	Todellinen ajomäärä km (kirjallinen selvitys)
			<input type="checkbox"/> Ei tiedossa
<b>Korimalli</b>	<input type="checkbox"/> Farmari	<input type="checkbox"/> Tila-auto	Moottorin tilavuus <input type="checkbox"/> teho <input type="checkbox"/> cm <sup>3</sup> kW
<input type="checkbox"/> Sedan	<input type="checkbox"/> Coupe	<input type="checkbox"/> Muu? _____	
<input type="checkbox"/> Viistoperä	<input type="checkbox"/> Avoauto		
<b>Käyttövoima</b>	<input type="checkbox"/> Maakaasu	<input type="checkbox"/> Etuveto	<b>Ahdin</b>
<input type="checkbox"/> Bensa	<input type="checkbox"/> Muu? _____	<input type="checkbox"/> Neliveto	<input type="checkbox"/> Kyllä
<input type="checkbox"/> Diesel		<input type="checkbox"/> Takaveto	<input type="checkbox"/> Ei
<input type="checkbox"/> Sähkö			
<b>Vaihteisto</b>			
<input type="checkbox"/> Automaattinen			
<input type="checkbox"/> Manuaalinen			
Vaihteiden lukumäärä _____			
Auton kunto <input type="checkbox"/> Hyvä <input type="checkbox"/> Normaali <input type="checkbox"/> Huono (kirjallinen selvitys)			
Ovien lukumäärä _____ kpl	Penkkirivit _____ kpl	Istumapaikkoja _____ kpl	
<b>Ajoneuvon lisävarusteet</b>			
<input type="checkbox"/> Metalliväri	<input type="checkbox"/> DVD-näyttö	<input type="checkbox"/> Kattoluukku	<input type="checkbox"/> man. <input type="checkbox"/> autom.
<input type="checkbox"/> Nahkaverhoilu	<input type="checkbox"/> TV-vastaanotin	<input type="checkbox"/> lasinen	<input type="checkbox"/> peltinen
<input type="checkbox"/> Turvatyyny _____ kpl	<input type="checkbox"/> Murtohälytyn	<input type="checkbox"/> Ilmastointilaite	<input type="checkbox"/> autom. <input type="checkbox"/> man.
<input type="checkbox"/> Xenon ajovalot	<input type="checkbox"/> Polttoainetoiminen lisälämmitin	<input type="checkbox"/> Pysäköintitutka	<input type="checkbox"/> edessä <input type="checkbox"/> takana
<input type="checkbox"/> Sähköisesti säädettävät istuimet	<input type="checkbox"/> Sähköinen ajovakausjärjestelmä	<input type="checkbox"/> Peruutuskamera	
<input type="checkbox"/> muistilla <input type="checkbox"/> ilman muistia	<input type="checkbox"/> Tasonsäätöautomaatti	<input type="checkbox"/> Pysäköintivastin	
<input type="checkbox"/> Navigointijärjestelmä		<input type="checkbox"/> Audiolaitteet	
Lisävarustepaketti ja muut lisävarusteet _____			
_____ Liitteet _____ sivua			
Päiväys	Verovelvollisen allekirjoitus, nimenselvitys ja puhelinnumero		

TULLIN MERKINTÖJÄ			
Lomakkeen tiedot	<input type="checkbox"/> On tarkastettu	Tarkastushavaintoja	Ajoneuvon kunto: hyvä / normaali / huono
	<input type="checkbox"/> Ei ole tarkastettu		Esitetty näyttöä arvosta kyllä / ei
Ajoneuvon tarkastus	<input type="checkbox"/> On tarkastettu	Päiväys ja leima	Tullivirkailijan allekirjoitus, nimenselvitys ja virkapaikka
	<input type="checkbox"/> Ei ole tarkastettu		
Ajoneuvon kuvaus	<input type="checkbox"/> On kuvattu		
	<input type="checkbox"/> Ei ole kuvattu		
	<input type="checkbox"/> Asiakkaan kuvat		

## Liite 6. Luovutuskirja



89

**Luovutuskirja**  
**omistusolkeuden sirtymisen todistamiseksi**

Pdf-ohje

Tyhjennä lomake

S

Rekisteröintitodistuksen ilmoitusosan täyttämisen lisäksi myyjän tai muun luovuttajan on syytä aina tehdä erillinen luovutuskirja. Luovutuskirjan avulla myyjä voi osoittaa myynnin tapahtuneen, vaikka ostaja laiminlöisi rekisteri-ilmoituksen tekemisen.

<b>Ajoneuvo</b>	Rekisteritunnus	Merkki	Jär.nro (käsitteilyä täyttää)
	Valmistenumero		
<b>Ostaja</b>	Sukunimi	Henkilö-/Y-tunnus	
	Etunimet		
	Lahiosoite	Postinumero ja -toimipaikka	
<b>Myyjä</b>	Sukunimi	Henkilö-/Y-tunnus	
	Etunimet		
	Lahiosoite	Postinumero ja -toimipaikka	
<b>Vakuutusyhtiö</b>	Myyjän vakuutusyhtiö	Ostajan vakuutusyhtiö	
<b>Luovutuspäivä</b>	Paikka ja luovutuspäivämäärä		
<b>Allekirjoitukset</b>	Myyjän allekirjoitus ja nimen selvitys		Ostajan allekirjoitus ja nimen selvitys
<b>Todistajien allekirjoitukset</b>			

Tällä luovutuskirjalla todistetaan täyden omistusolkeuden sirtyminen yllä mainittuun ajoneuvoon ja siinä luovutushetkellä oleviin varusteisiin yllä mainitusta päivästä lukien.

Uuden omistajan on tehtävä rekisteri-ilmoitus viimeistään **seitsemän (7) vuorokauden** kuluessa omistusolkeuden vaihtumisesta.

**Myyjän huomioitava:**

- Rekisteröintitodistuksen ilmoitusosa on täytettävä kaikilta osin (esim. uuden omistajan henkilö- ja osoitetiedot, luovutuspäivä sekä myyjän ja ostajan allekirjoitukset). Tämä luovutuskirja ei korvaa rekisteri-ilmoitusta.
- Täytyy tämä luovutuskirja tai ota kopio rekisteröintitodistuksen ilmoitusosasta, jotta voit tehdä luovutusilmoituksen katsastus-toimipaikalla tai ajoneuvon liikennevakuutusyhtiössä, jos uusi omistaja laiminlyö rekisteri-ilmoituksen tekemisen.

**Säilytä tämä luovutuskirja ajoneuvon rekisteröinti-todistuksen ilmoitusosan liitteenä.**

**Ostajan huomioitava:**

- Varmistu, että myyjä on rekisteriin merkitty omistaja.
- Vältä ostamasta ajoneuvoa henkilöltä, joka ei ole rekisteröinyt sitä nimiinsä, sillä tällaisissa tapauksissa saattaa olla puutteita esim. omistusoikeusselvityksessä, liikennevakuutuksessa ja ajoneuvoon kohdistuvissa veroissa.
- Jos myyjä ei ole rekisteriin merkitty omistaja, ostaja voi pyytää myyjää rekisteröimään ajoneuvon nimiinsä ennen luovutusta.
- Varmistu, että kaikki ajoneuvoon kohdistuvat verot on maksettu. Ajoneuvoveron osalta on myös syytä tarkistaa mahdolliset pian erääntyvät verot.

**Tämä luovutuskirja täytetään ajoneuvon luovutuksen yhteydessä ja se jää myyjälle.**

Liite 7. Taulukoita sovelletuista verotusarvoista

Aurolot - taulukoita sovelletuista verotusarvoista, Syyskuu 2009

Eljar, Tabeller över tillämpade beskattningsvärden, September 2009

Merkit	Malli	Wahlverfahren	Wahlverfahren	Wahlverfahren	Wahlverfahren	Wahlverfahren	Wahlverfahren	Wahlverfahren	Wahlverfahren	Wahlverfahren	Wahlverfahren
Model	Model	Model	Model	Model	Model	Model	Model	Model	Model	Model	Model
44	Miscel	2.00 50 8.7W 103KA	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514
45	A4	2.00 50 8.7W 103KA	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514
46	A4	2.00 50 8.7W 103KA	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514	20159514
47	A4	2.00 50 8.7W 4WD 103HWF	20159521	20159521	20159521	20159521	20159521	20159521	20159521	20159521	20159521
48	A4	2.00 50 8.7W 4WD 103HWF	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522
49	A4	2.00 50 8.7W 4WD 103HWF	20159510	20159510	20159510	20159510	20159510	20159510	20159510	20159510	20159510
50	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159516	20159516	20159516	20159516	20159516	20159516	20159516	20159516	20159516
51	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522
52	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159523	20159523	20159523	20159523	20159523	20159523	20159523	20159523	20159523
53	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159530	20159530	20159530	20159530	20159530	20159530	20159530	20159530	20159530
54	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509
55	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501
56	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509	20159509
57	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508
58	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159535	20159535	20159535	20159535	20159535	20159535	20159535	20159535	20159535
59	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159534	20159534	20159534	20159534	20159534	20159534	20159534	20159534	20159534
60	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508
61	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159526	20159526	20159526	20159526	20159526	20159526	20159526	20159526	20159526
62	A4	2.00 50 8.7W AWT 103KA	20159513	20159513	20159513	20159513	20159513	20159513	20159513	20159513	20159513
63	A4	2.4-4D 4WD 31KW	20159511	20159511	20159511	20159511	20159511	20159511	20159511	20159511	20159511
64	A4	2.5D 4D 4WD AWT 110KA	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503
65	A4	2.5D 5D 8.7W 4WD 133HWF	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522
66	A4	2.5D 5D 8.7W 4WD 133HWF	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517
67	A4	2.5D 5D 8.7W 4WD AWT 133HWF	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501	20159501
68	A4	2.5D 5D 8.7W AWT 103KA	20159518	20159518	20159518	20159518	20159518	20159518	20159518	20159518	20159518
69	A4	2.5D 5D 8.7W AWT 103KA	20159528	20159528	20159528	20159528	20159528	20159528	20159528	20159528	20159528
70	A4	2.5D 5D 8.7W AWT 103KA	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502
71	A4	2.5D 5D 8.7W AWT 103KA	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503
72	A4	2.7D 5D 8.7W 132KA	20159525	20159525	20159525	20159525	20159525	20159525	20159525	20159525	20159525
73	A4	2.7D 5D 8.7W 132KA	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522
74	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 162KW	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522	20159522
75	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 171KW	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507
76	A4	3.0 5D 8.7W 4WD 158HWF	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507	20159507
77	A4	3.0 5D 8.7W 4WD 171KW	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508	20159508
78	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 150KW	20159524	20159524	20159524	20159524	20159524	20159524	20159524	20159524	20159524
79	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 171KW	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503	20159503
80	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 171KW	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502
81	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 171KW	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517	20159517
82	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 171KW	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502
83	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 171KW	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502
84	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 171KW	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502
85	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 171KW	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502
86	A4	3.0 5D 8.7W 4WD AWT 171KW	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502	20159502



## Liite 8. Kyselylomake

Kysely Ajoneuvon tuonnista

Ympyröi oikea vaihtoehto

1. Sukupuoli

1. Mies                                      2. Nainen

2. Ikä

2. 18-35                                      4. 51–55  
3. 36-45                                      5. 56–60  
4. 46-50                                      6. 61-

3. Ammattiluokka

1. Opiskelija                                      5. Johtava asema  
2. Yrittäjä                                        6. Eläkeläinen  
3. Työntekijä                                      7. Työtön  
4. Toimihenkilö

4. Ajoneuvo, jonka toit? (auto/mp)

\_\_\_\_\_

5. Mistä maasta toit?

\_\_\_\_\_

6. Miten hankit ajoneuvon?

1. Yksityiseltä henkilöltä tuontimaasta  
2. Ulkomaalaisesta autoliikkeestä  
3. Ajoneuvojen maahantuojalta  
4. Yksityishenkilöltä Suomesta  
5. Jotenkin muuten, miten? \_\_\_\_\_

7. Mistä sait tiedon hankintalähteestä?

\_\_\_\_\_

8. Miksi hankit auton ulkomailta?

\_\_\_\_\_

9. Kuinka paljon seuraavat tekijät vaikuttivat ajoneuvon ostoon ulkomailta? (asteikolla 1-5, 1=erittäin vähän, 5=erittäin paljon)

Hinta	1	2	3	4	5
Kunto/laatu	1	2	3	4	5
Ajoneuvoa ei saatavilla Suomesta	1	2	3	4	5
Joku muu, mikä? _____	1	2	3	4	5

10. Miten tutustuit tuontiprosessiin etukäteen?

1. Tullin kautta (internet, asiakaspalvelu)  
2. Tuonti entuudestaan tuttua

3. Sain neuvoa tuttavalta
4. En juuri mitenkään

11. Tiedätkö, miten autovero määräytyy?

1. Kyllä
2. En
3. En ole varma

12. Otitko ajoneuvolle ajolupaa?

1. Siirtolupa (1-7 pv)
2. Ajolupa tarroille (3 kk)
3. Ajolupa ulkomaan kilville (3 kk)
4. Ei ajolupaa

13. Tuliko yllättäviä kuluja ennen verotuspäätöstä?

1. Kyllä, mitä? \_\_\_\_\_
2. Ei

14. Kuinka paljon syntyi ongelmia eri vaiheissa hankintaa?

1. Paljon
2. Jonkin verran
3. Ei lainkaan

15. Suurimmat ongelmat syntyivät?

1. Ostomaassa
2. Rajalla
3. Katsastuskonttorilla
4. Tullissa
5. Muualla, missä? \_\_\_\_\_
6. Ei ole ollut ongelmia

16. Jos ilmeni ongelmia, kerro niistä tarkemmin?

---

---

---

---

Kiitos vastauksistasi!