

Opinnäytetyö (AMK)

Liiketalous

Taloushallinto

2016

Marika Koivula

KÄYTETTYJEN AUTOJEN MAAHANTUONTI

– Prosessi ja verotus



Marika Koivula

KÄYTETTYJEN AUTOJEN MAAHANTUONTI

- Prosessi ja verotus

Tässä opinnäytetyössä perehdyttiin siihen, mitä käytetyn auton maahantuontiprosessiin sisältyy ja miten käytettynä maahantuotua autoa verotetaan Suomessa. Opinnäytetyössä selvitettiin onko käytetyn auton maahantuonti taloudellisesti kannattavaa autoliikkeen asiakkaan näkökulmasta ja miten autoliikkeen maahantuontiprosessin hinnoittelu toimii.

Työn teoriaosassa tarkasteltiin käytetyn auton maahantuonnin tapahtumaketju alusta loppuun auton valitsemisesta internetin välityksellä Euroopan talousalueen automarkkinoilta aina suomalaisten viranomaisten vaatimuksiin auton käyttöön saamiseksi. Teoriaosan toisessa puoliskossa käsiteltiin käytetyn auton maahantuontiin liittyvää verotusta. Ensisijaisesti tarkasteltiin käytettyinä EU-alueelta maahantuotavien autojen autoveron ja arvonnäisäveron määräytymistä maahantuonnin yhteydessä. Lisäksi selvitettiin miten auton maahantuonti eroaa, jos maahantuotavan auton alkuperämaa on EU:n ulkopuolella. Verotukseen liittyen perehdyttiin myös autoverotuksen muutoksiin, muutoksien aiheuttajiin sekä muutosten oikeuttamiin maksettujen veroeurojen takaisin hakemiseen.

Opinnäytetyön empiirisessä osassa käsiteltiin käytetyn auton maahantuontia toimeksiantajayritys Seafield Oy:n avulla. Esimerkkinä käytettiin toimeksiantajan asiakkaalle Saksasta maahantuomaa autoa. Kyseisen auton avulla tarkasteltiin käytetyn auton maahantuonnin kannattavuutta. Tutkimuksessa vertailtiin toimeksiantajalle esimerkkiauton maahantuonnista aiheutuneita kuluja suomalaisesta autoliikkeestä ostettavaan esimerkkiautoa vastaavan auton myyntihintaan. Kannattavuuden laskemisen lisäksi empiirisessä osassa perehdyttiin toimeksiantajan hinnoittelukäytäntöön koskien käytettyjen autojen maahantuontia. Tämän myötä toimeksiantajalle kehitettiin hinnoittelutyökalu helpottamaan ja johdonmukaistamaan maahantuontiprosesseista perittävän hinnan muodostumista.

Kannattavuuslaskelmasta kävi ilmi, että toimeksiantajan maahantuoman esimerkkiauton tapauksessa käytetyn auton maahantuonti on erittäin kannattavaa. Kyseisessä tapauksessa toimeksiantajan asiakas hyötyi käytetyn auton maahantuonnilla tuhansia euroa ja sai huomattavasti paremmin varustellun auton suomalaisesta autoliikkeestä ostettavan auton sijaan. Kyseinen tapaus ei kuitenkaan edusta käytetyn auton maahantuonnista saatavaa taloudellista hyötyä yleisesti, vaan jokainen onnistunut maahantuontitapaus on monen asian summa. Kannattavuuslaskelman ja hinnoittelutyökalun myötä toimeksiantaja sai uuden hinnoittelukäytännön maahantuontiprosesseille sekä suosituksen uudelleenarvioida palkkion muodostamisperiaatteitaan.

ASIASANAT:

käytetyt autot, maahantuonti, autovero, arvonnäisävero

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Business Administration/Financial Management

2016 | 46

Instructor: Jari Leppihalme

Marika Koivula

IMPORTATION OF USED CARS

- Process and taxation

The objective of this thesis was to study the process of importing a used car to Finland and also to get acquainted with the Finnish taxation of imported used cars. In the thesis, the profitability of the importation of used cars was clarified from the point of view of a car dealer's client. The car dealer's pricing policy in the importation process was also examined. The study of the process of importing a used car and its taxation is based on importing from the area of the European Union.

The theory section of the thesis consists of two chapters of which the first one deals with the chain of events that take place in the process of importation of used cars. The whole process from selecting the right car to import via internet to dealing with the Finnish authorities in the latter part of the process is considered. In the second chapter of the theory, the taxation mainly considering the Finnish car tax and the value added tax was examined. The difference in taxation of an imported car's country of origin, EU or non-EU, was also studied. Changes in the Finnish car tax legislation and the right to file back car taxes paid on false premises were introduced in the taxation chapter.

The commissioner of the thesis is a car dealership called Seafield Oy. The empirical section of the thesis is based on a case of a used car imported from Germany by the commissioner to its client. By comparing the costs of the imported car and a corresponding car on the Finnish car market it was possible to examine if the importation of a used car is profitable and to which extent. Furthermore, the commissioner's pricing methods in the importation process were examined. As a result, the commissioner was given an Excel-based pricing tool to regularize and clarify the price formation of the importation process.

By comparing the costs of the two cars, it proved to be very profitable to import a used car from Central Europe to Finland. In this case the commissioner's client saved thousands of euros and got a car with a higher level of equipment compared to a car from the Finnish market. However, worth noticing is that the case in question represents only one case: each process is different also in terms of profitability. By the calculation of profitability and the pricing tool the commissioner is able to price the importation processes more effectively and also to re-evaluate the commission collected from the clients.

KEYWORDS:

Used cars, importation, car tax, value added tax

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	5
2 KÄYTETTYJEN AUTOJEN MAAHANTUONNIN PROSESSI	7
2.1 Maahantuontia edeltävät toimet	8
2.2 Auton ostaminen ja toimenpiteet auton poisviemiseksi ostomaasta	10
2.3 Auton maahantuonti Suomeen	17
3 KÄYTETTYJEN AUTOJEN MAAHANTUONNIN VEROTUS	20
3.1 Arvonlisäverotus	22
3.2 Käytetyn auton maahantuonti EU:n ulkopuolelta	24
3.3 Muutokset verotuksessa ja verotuksen oikaisu	26
4 KÄYTETYN AUTON MAAHANTUONTIPROSESSI KÄYTÄNNÖSSÄ	31
4.1 Seafield Oy ja Mercedes-Benz C 180 CDI	31
4.2 Kannattavuus	34
4.3 Hinnoittelu	37
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	40
LÄHTEET	44

LIITTEET

Liite 1. Teemahaastattelurunko.

KUVAT

Kuva 1. Maahantuonnin prosessi.	7
Kuva 2. Autoveron määräytyminen.	20
Kuva 3. Tullimaksun määräytyminen.	26
Kuva 4. Arvonlisäveron määräytyminen.	26
Kuva 5. Varustetaso.	35
Kuva 6. Hintavertailu.	36
Kuva 7. Kululaskuri.	38
Kuva 8. Palkkiolaskuri.	39
Kuva 9. Hinnoittelulaskurin yhteenveto.	39

1 JOHDANTO

Suomen liittyminen Euroopan unioniin on mahdollistanut ihmisten ja tavaroiden vapaan liikkumisen Suomen rajojen yli. Maailman laajin yhteismarkkina Euroopan talousalue yhdessä internetin kanssa avaa mahdollisuuksia niin yksityisten ihmisten kuin yritystenkin tavara- ja palveluhankinnan laajentamiseen myös Suomen rajojen ulkopuolelle. Autojen maahantuonti toimii esimerkkinä siitä, että pienellä vaivannäöllä saattaa saavuttaa taloudellista hyötyä yhteisö- ja maahantuontikauppaa hyödyntämällä. Suomessa vallitseva verrattain korkea hintataso korkean verotuksen lisäksi saa monet tutkimaan vaihtoehtoja Suomen markkinoiden rajojen ulkopuolella.

Tämä opinnäytetyö käsittelee käytettyjen autojen maahantuontia niin autoliikkeen kuin yksityishenkilön näkökulmasta. Tavoitteena on selvittää, miten maahantuotuja autoja verotetaan sekä arvonlisäverotuksessa että muussa verotuksessa. Lisäksi huomiota kiinnitetään muihin aiheutuviin maksuihin ja viranomaiskäytäntöihin, kuten rekisteröintiin ja katsastukseen. Huomionarvoinen ja kiinnostava on myös kysymys auton alkuperämaasta: onko kyseessä Euroopan talousalueella sijaitseva maa vai kokonaan Euroopan ulkopuolinen maa ja miten se vaikuttaa verotukseen ja muihin käytäntöihin? Selvitetään myös miten maahantuonnin prosessi ja verotus eroavat arvonlisäverovelvollisten ja arvonlisäverovelvollisten piiriin kuulumattomien tahojen välillä.

Käytettyjen autojen kauppaan tunnetusti liittyy useita riskejä ja ne nousevat aivan uudelle tasolle, kun autokauppaa tehdään kahden maan välillä. Osana tätä opinnäytetyötä on selvitys käytettyjen autojen maahantuonnin riskeistä ja siitä, miten niitä olisi mahdollista välttää. Arvokasta on myös tieto siitä, mitä tehdä, kun riski käy toteen ja vastoinkäymisiä tapahtuu. Selvityksen alla on, mitä tulee tehdä ja ottaa huomioon ennen maahantuontia, maahantuonnin yhteydessä ja sen jälkeen.

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii salolainen autoliike Seafiel Oy, jonka toiminta perustuu käytettyjen autojen maahantuontiin erityisesti Euroopan saksankielisiltä alueilta sekä Virossa ja Ruotsista. Pääsääntöisesti käytetyn auton maahantuonnin prosessiin lähdetään yhdessä valmiin ostajan kanssa, jolloin auto on asiakkaalle varta vasten valittu. Vain harvoissa tapauksissa auto maahantuodaan autoliikkeeseen seisotettavaksi myyntiautoksi.

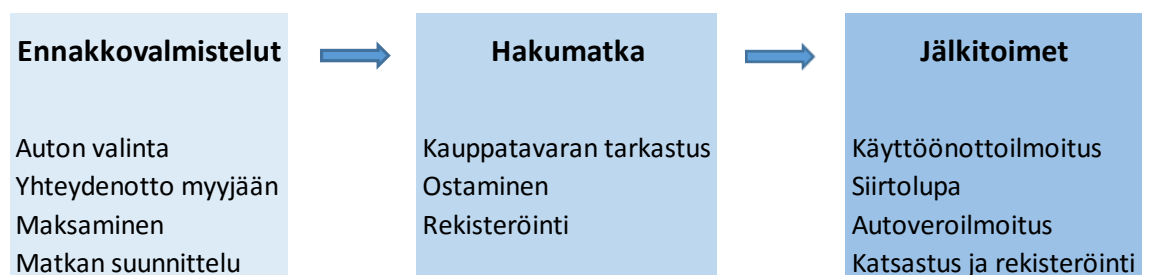
Opinnäytetyön kaksiosaisessa teoriaosuudessa käsitellään maahantuontiprosessi perusteellisesti alusta loppuun ottaen huomioon toimet ennen hakumatkalle lähtöä, vaiheet varsinaisella hakumatkalla ja viranomaiskäytännöt Suomessa auton lopullisesti käyttöön saamiseksi. Teoriaosan toisessa puolikkaassa perehdytään käytettynä maahantuodun auton verotukseen autoveron ja arvonlisäveron osalta. Verotuksen osassa käsitellään myös käytetyn auton maahantuominen EU:n ulkopuolelta sekä perehdytään suomalaisen autoveron muutoksiin ja oikeuteen hakea aiempien autoveropäätösten mukaisia maksuja takaisin. Lähteinä käytetään pääosin Tullin ja Liikenteen turvallisuusvirasto Traficfin internetsivuja sekä muutamia kirjallisuuslähteitä. Molempia teoriaosuuden aiheita käsitellään sekä arvonlisävelvollisen autoliikkeen kuin yksityisen ostajankin näkökulmasta.

Opinnäytetyön empiirisessä osassa perehdytään kysymykseen siitä, onko kannattavampaa tuoda käytetty auto esimerkiksi Saksasta kuin ostaa Suomesta ja onko maahantuonti riskin ja vaivan arvoista. Tätä kysymystä tutkitaan käytännössä toimeksiantajan esimerkkitapauksen kautta. Casena toimii loppuvuodesta 2015 Saksasta haettu 2013 vuosimallin Mercedes-Benz-merkkinen farmariauto. Auton maahantuonnista laaditaan laskelma, jossa verrataan maahantuonnin kokonaiskuluja samanlaisen auton hankkimiseen Suomen markkinoilta. Kannattavuutta arvioidaan yksityisen ostajan näkökulmasta. Kannattavuuden laskemisen lisäksi empiirisessä osassa perehdytään toimeksiantajan maahantuontiprosessien hinnoittelukäytäntöön. Tavoitteena on helpottaa ja johdonmukaistaa toimeksiantajan maahantuontiprosesseista pyytämää hintaa. Empiirinen osa rakentuu Seafiel Oy:n yrittäjän kanssa käytyyn teemahaastatteluun sekä caseauton maahantuontiasiakirjoihin. Suomalaisen verrokiauton kulut perustuvat internetissä suomalaisilla vaihtoautosivustolla opinnäytetyön kirjoitushetkellä myynnissä olevaan todelliseen autoon.

2 KÄYTETTYJEN AUTOJEN MAAHANTUONNIN PROSESSI

Autojen maahantuontiprosessiin lähdetään monista eri syistä, muistakin kuin vain taloudellisista. Syynä on esimerkiksi Suomen markkinoiden ulkopuolella lisääntyvä markkinoiden monipuolisuus, niin laadullisesti kuin merkkien valikoimankin puolesta. Esimerkiksi Saksasta on todennäköisempää löytää tietty harvinainen merkki tai malli, koska markkinat ovat huomattavasti suuremmat ja monipuolisemmat. Kun ei haeta aivan uutta autoa, on kysymys ajoneuvon kunnosta ajankohtainen. Keski-Euroopassa on leudommat talvet eikä teitä suolata, jolloin Suomessa yleisen korroosion esiintyminen autojen pinnoissa jää vähäisemmäksi. Hyväkuntoisen vanhan auton löytäminen on todennäköisempää Saksasta ja muulta Keski-Euroopasta kuin Suomessa, vaikka hintaluokka olisi-kin sama. (Savolainen & Savolainen 2011, 9.)

Suomen autovero nostaa autojen hintoja 10–40 % verrattuna siihen mitä ne maksavat Suomen markkinoiden ulkopuolella. Lisäksi Suomessa hinnat pysyvät korkeammalla pidempään. Saksassa tilanne on päinvastainen: autoveroa ei ole lainkaan ja autojen hinnat laskevat nopeasti. Saksassa autoista maksetaan vain arvonlisävero, joka sekkin on pienempi kuin Suomessa, vain 19 %. Uudehkoista, noin kaksi vuotta vanhoista käytetyistä autoista saa todennäköisimmin suurimman taloudellisen hyödyn löytäessä edullisen yksilön. Parhaimmassa tapauksessa autolla on vielä valmistajan takuu voimassa. Takuun voimassaolon vielä maahantuonnin jälkeen Suomessa voi varmistaa merkin suomalaiselta maahantuojalta. (Savolainen & Savolainen 2011, 8-9.) Maahantuontiprosessi on jaettavissa kolmeen vaiheeseen kuvan 1 mukaisesti.



Kuva 1. Maahantuonnin prosessi.

2.1 Maahantuontia edeltävät toimet

Vaiheista ensimmäinen pitää sisällään ne toimet ja asiat, jotka on tehtävä ja otettava huomioon ennen ajoneuvon hakuun lähtöä. Maahantuotava ajoneuvo on kannattavinta valita etukäteen internetin kautta, jossa tarjonnan selailu on ilmaista ja sitä voi tutkia pidemmällä aikavälillä harkiten. Internetin kautta on myös mahdollista tutustua myyjään ja tämän luotettavuuteen ennen varsinaista yhteydenottoa. (Euroopan kuluttajakeskus Suomessa 2014b). Auton etsimisen aloittaminen vieraassa maassa on ajan ja rahan tuhlausta. Aikataulu on usein rajallinen ja taloudellisen voiton todennäköisyys jää todella pieneksi.

Jo etukäteen kannattaa ottaa selvää ajoneuvon tiedoista, kuten valmistenumeroista, ajokilometreistä, päästötiedoista, auton vaatimuksenmukaisuudesta Suomessa sekä mikäli mahdollista, myyvän tahon omistusoikeudesta autoon. Ajoneuvon päästötietojen selvittäminen on tärkeää, sillä ajoneuvon verotus pääosin pohjautuu sen hiilidioksidipäästöihin. Internetin kautta tehtävän etsinnän hyötynä on, että kokonaisuus on helpompi hahmottaa, kun laskelmia voi tehdä ennen varsinaista prosessiin ryhtymistä. Tullilta ei saa autoverosta laskelmia ennakkoon, mutta sen Mahti-järjestelmästä saa suuntaa antavan arvion verojen suuruudesta ja näin myös koko hankinnan loppusummasta. (Tulli 2014a.)

Kun haluttu auto on löytynyt, yhteydenotto sähköpostilla myyjään on varmin tapa välttää väärinkäsitykset. Jos kielitaito ja autosanasto ovat hallussa, ei soittaminenkaan ole pois suljettu vaihtoehto. Soittamalla asia usein etenee nopeasti, mutta asioiden prosessointiin ei puhelinvuorovaikutuksessa jää aikaa, kun reagoitava on heti. Sähköpostilla tapahtuvassa kommunikoinnissa vastaaminen ei ole välitöntä, mutta vastausta voi joutua odottamaan päiviä tai jopa viikkoja. Sähköpostista jää kuitenkin kirjallinen todiste sovitusta. Aikataulusta etukäteen sopiminen on kannattavaa, jolloin ajoneuvon hakureissu ei veny turhaan ja mahdollisten yöpymis- ja muiden järjestelyjen tekeminen Suomesta käsin ennakkoon on helpompaa. Myös raha-asioista on järkevää sopia etukäteen.

Maksutapoja on monia erilaisia ja myyjän kanssa kannattaa sopia ennen matkaan lähtöä, miten maksu suoritetaan ja miten maksutavasta mahdollisesti aiheutuvat kulut kateetaan. Riittävän käteisvarannon varaaminen mukaan olisi molemmille osapuolille helppoa rahan vaihtaessa konkreettisesti omistajaa reaaliajassa, mutta suuren käteismäärän kuljettamisessa on omat riskinsä, kuten ryöstetyksi tuleminen. Pankkien tarjoamat vaihto-

ehdot, kuten perittävät ja remburssit ovat turvallisia, mutta yksittäiskaupoissa käytännössä turhan vaativia. Kyseiset maksutavat perustuvat kauppasiakirjojen ja rahan vaihtumisen ehtoihin, jossa pankki eri maiden pankit toimivat välikäsinä. (Yrittäjät 2014.) Käytännössä perinteinen lasku ja auton hinnan maksaminen tilisiirrolla on kaupan molemmille osapuolille helppo ratkaisu, etenkin kun osapuolina toimivat autoliikkeet. Kaupan tapahtuessa euroalueella maksaminen ei eroa kotimaisesta maksamisesta, sillä kaikki euroalueen tilisiirrot tapahtuvat SEPA-maksuina (Nordea 2016). Kalliita, mutta nopeita ja turvallisia maksutapoja ovat Western Unionin kaltaiset rahansiirtopalvelut, joiden toimipisteistä rahat ovat nostettavissa lähes välittömästi niiden lähettämisestä. Ennen kaikkea maksutavan valinta on ostajan ja myyjän välinen luottamuskysymys.

Auton lisäksi on tärkeää kiinnittää huomiota sen myyjään. Käytettyjä autoja myyvät Saksassa, kuten Suomessakin sekä yksityiset myyjät että autoliikkeet. Autoliikkeet tarjoavat asiantuntemuksensa lisäksi Euroopan unionin kuluttajansuojalainsäädännön turvaa yksityisille asiakkaille ja velvollisuuden tiedonantoon myymästään tuotteesta. EU-kuluttajansuojalain vaatimusten takia saksalaiset autoliikkeet suosivat muutaman vuoden vanhoja käytettyjä autoja, joihin todennäköisimmin ei ole kehittynyt vikoja. Yli kymmenen vuotta vanha auto ei ole autoliikkeissä tarjolla juuri lainkaan. Saksassa poikkeuksellisesti myös ammattia harjoittavat yksityishenkilöt, jotka myyvät ammattikäytössä ollutta ajoneuvoaan, ovat lain edessä samassa asemassa kuin autoliikkeet. (Savolainen & Savolainen 2011, 13, 17-18.) Unionin kuluttajalainsäädännön mukaisesti kuluttajansuojalain minimitaso on sama kaikissa jäsenvaltioissa. Esimerkiksi Saksassa virhevastuu on rajattu käytettyjen autojen osalta vain vuoteen. (Euroopan kuluttajakeskus Suomessa 2014a). Suomessa virhevastuu on voimassa auton oletettavan kestoian mukaan, johon vaikuttaa ajokilometrit, käyttöolosuhteet ja auton huoltokäytännöt (Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2015).

Yksityisistä myyjiä on monenlaisia. Osa yksityisistä myyjistä toimii yksityishenkilöinä, mutta myyvät useita autoja samanaikaisesti tai jatkuvasti. Myyjän tunnistaa esimerkiksi siitä, että hänellä on internetin vaihtoautosivustoilla saman käyttäjänimen takana enemmän autoja kuin yksi. Tällaisilta myyjiltä ostaessa on tärkeää ottaa selvää ostettavan auton tiedoista perusteellisesti ja varmistaa ne oikeiksi. Suurinta osaa yksityisistä myyjistä edustavat omaa autoaan myyvät tavalliset kansalaiset. Auton pitkä omistus, myyminen kotipihalta ja vikojen avoin kertominen ovat positiivisia merkkejä myyjän luotetta-

vuotta arvioitaessa. Luotettava myyjä lähtee mukaan huoltoliikkeeseen toteamaan huoltokirjan merkinnät oikeiksi ja hoitamaan rekisteröintiä ostajan kanssa. (Savolainen & Savolainen 2011, 17-18.)

Matkustamiseen kuuluu auton maahantuonnissa eniten aikaa. Menomatkaan vaihtoehtoja on lentokoneesta laivaan ja junasta bussiin. Käytävissä olevan ajan ja rahan määrä pääsääntöisesti määrittää kulkuneuvon. Lentokone on nopein ja parhaimmassa tapauksessa halvin, riippuen lentoyhtiöstä sekä tarjousten sopivuudesta matkan aikatauluun. Myös ostettavan auton sijainti Saksassa kannattaa ottaa huomioon matkustusvälineen valinnassa. Paluumatkalle on käytännössä kaksi vaihtoehtoa: laivamatkustaminen auton kanssa tai itse ajaminen. Laivalla pääsee suoraan Saksan rannikolta Helsinkiin muutamalla sadalla eurolla. Meren ylitys kestää 20–36 tuntia riippuen laivayhtiöstä ja lähtö- ja paluusatamista. Haetun auton ajaminenkaan ei ole poissuljettu vaihtoehto tottuneelle ajajalle. Esimerkiksi Saksasta Tanskan kautta Tukholmaan ajaminen ja laivalla tai lautalla Suomeen matkustaminen on yleinen tapa. Itse ajaminen saattaa tulla hieman halvemmaksi kuin laivamatkustaminen. Ajamisen kustannukset määräytyvät rekisterikilpi-, yöpymis-, lautta- ja polttoainemaksuista perusteella. (Savolainen & Savolainen 2011, 13.) Matkustaminen laivalla on huomattavasti helpompi ja huolettomampi vaihtoehto, kun taas itse ajaen on huolehdittava eri maiden rekisteri- ja siirtokilpissäännöksistä, yöpymispaikkojen löytämisestä sekä lautan aikataulusta, jonka lähtemistä voi joutua odottamaan pahimmillaan vuorokaudenkin verran. Ajallisesti molemmat tavat ovat samaa luokkaa.

Paluumatkalle on myös kolmas vaihtoehto: rahtaaminen, eli auton lähettäminen Saksasta Suomeen laivalla tai rekka-autolla ilman kuskia. Laivalla rahdattaessa laivayhtiö hoitaa auton ajamisen laivaan ja laivasta pois. Molemmissa tapauksissa kuljetuksen hinta nousee jopa yli tuhannen euron, jolloin koko maahantuonnista haettu taloudellinen hyöty saattaa kyseenalaistua. (Savolainen & Savolainen 2011, 13.) Jos maahantuonnin lähtökohtana on esimerkiksi harvinaisen auton ostaminen ja budjetissa on liikkumavaraa, on rahtaaminen helpoin ja ostajalle vaivattomin vaihtoehto auton maahantuontiin.

2.2 Auton ostaminen ja toimenpiteet auton poisviemiseksi ostomaasta

Prosessin toinen vaihe keskittyy ostotoimiin hakumaassa. Ennen ostopäätöksen tekemistä on suositeltavaa perusteellisesti tarkastaa auton kunto ja sen asiakirjojen vastaa-

vuus aiemmin sovittuun. Järkevintä on jo ennen matkaan lähtöä katsoa useampi potentiaalinen ostokohde. (Euroopan kuluttajakeskus Suomessa 2014b.) Jos ainoa auto osoitautuu joksikin muuksi kuin mitä oli luvattu, ei koko matka osoittaudukaan turhaksi. Toisaalta etenkin autoliikkeet saattavat vaatia sopimukset siitä, että auto tullaan hakemaan, jos he ovat pidättäytyneet myymästä sitä muille ostajille. Autoliikkeiden kanssa asioidessa auto usein maksetaan jo Suomesta käsin ennen hakuun lähtöä.

Ostaessa yksityiseltä myyjältä auton kunnosta todellisimman kuvan saa myyjän lisäksi huoltokirjan avulla. Suositeltavaa on käydä yhdessä myyjän kanssa merkkihuoltamossa vertaamassa auton huoltokirjaa sen huoltohistoriaan ja tarkistamassa huoltokirjan merkintöjen aitous. Samalla saa tietoa myös auton vaatimista korjaustoimenpiteistä. Myös todelliset ajokilometrit selviävät varmimmin vertaamalla huoltokirjaa auton huoltohistoriaan. (Savolainen & Savolainen 2011, 19.)

Yksityishenkilön ostaessa autoliikkeestä, tätä suojaa kuluttajansuojalaki, jonka noudattamiseen autoliikkeet ovat erittäin sitoutuneita, mutta petoksen riski on silti olemassa. Autoliikkeestä ostetun auton huoltokirjan todenmukaisuuden varmistaminen on vaikeaa. Saksan tietosuojalaki kieltää huoltoliikkeitä antamasta auton huoltoon liittyviä tietoja muulle henkilölle kuin sille, joka oli auton omistaja huoltohetkellä (Suomen Tuontipalvelu 2016). Huoltokirjamerkintöjen tarkistaminen merkkihuollossa onnistuu vain hankkimalla valtakirja edelliseltä omistajalta, jonka tiedot löytyvät rekisteriotteesta. Sekään ei ole poissuljettua, etteikö yksityinen myyjä olisi muunnellut auton kilometrejä ennen auton myyntiä autoliikkeeseen. (Savolainen & Savolainen 2011, 19–21.)

Erityisesti saksalaisten autojen todellisista ajokilometreistä ja mittareiden peukaloinnista on käyty keskustelua Suomessa vuosia. Saksan viranomaiset hakivat asiaan muutosta vasta vuonna 2005, kun mittareiden säätäminen kiellettiin Saksassa lailla. Ajokilometrien manipuloinnin kriminalisointi ei kuitenkaan tuonut merkittävää muutosta, sillä vielä vuonna 2011 lähes kahden miljoonan ostetun käytetyn auton ajokilometrejä oli peukaloitu Saksan poliisin tilastojen mukaan. Mittareiden manipulointi on Saksassa miljardien eurojen bisnes omine rikollisliigoineen. Saksan autoliitto ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) tarjoaa myös suomalaisille käytettyjen autojen ostajille auton kuntotestiä, joka antaa viitettä auton todellisista ajokilometreistä. Tarkkaa kilometrimäärää kuntotestikään ei pysty määrittämään. Auton nykyaikaisuudella ja manipuloinnin hankaloitumisella ei ole mitään tekemistä toistensa kanssa, sillä uusimpiakin mittaristoja voidaan manipuloida työkaluina ainoastaan tietokone ja oikea johto tai vaihtoehtoisesti jopa jää-

dyttämällä mittaristo tarpeeksi kylmäksi, jolloin sen tiedot nollaantuvat. Vanhempien autojen mittarien säätöön vaadittiin ainoastaan porakone. Manipuloinnin kohteena ovat useimmiten suosittu saksalaiset merkit, kuten Audi, BMW:t ja Mercedes-Benzit sekä erimerkkiset katumaasturityyppiset autot. (Ziemann 2011.)

Ajokilometrien lisäksi auton kunnossa huomioonotettavaa ovat sen varusteet. Suomessa on laissa määrätty auton pakolliset varusteet (Ajoneuvolaki 12.12.2014/1042). Auton ensirekisteröintipäivästä riippuen siltä vaaditaan varusteita, jotka ovat olleet pakollisia ensirekisteröintihetkellä Suomessa (Trafi 2016h). Nämä pakolliset varusteet ovat maakohdaisia, joten Suomessa pakolliset varusteet eivät ole välttämättä olleet pakollisia Saksassa ja näin ollen puuttuvat saksalaisesta autosta. Vuosituhannen vaihteesta lähtien eurooppalaisissa autoissa on yleistynyt EY-tyyppihyväksyntämerkintä, joka on yhtenäistänyt varustevaatimuksia. Mikäli auton rekisteriotteesta tai valmistajankilvestä löytyy kyseinen merkki, on auto mitä todennäköisemmin liikennekelpoinen myös Suomessa. (Euroopan komissio 2011.) Auton varustetaso tarkastetaan rekisteröintikatsastuksen yhteydessä (Trafi 2016e).

Rekisteriote on yksi auton ostajan tärkeimmistä asiakirjoista katsastus- ja päästömittaustodistusten lisäksi. Saksassa on käytössä kahdenlaisia rekisteriotteita, joita molempia tarvitaan käytettyjen autojen kaupassa. Rekisteriotteiden mallit ovat muuttuneet 2010-luvun vaihteessa. Ostaja saattaa saada vanhan tai uuden mallin mukaiset otteet tai molemmat, siis jopa neljä paperia. Suomalaisen rekisteriotteen ilmoitusosaa vastaavasta omistuskirjasta (Fahrzeugbrief) käy selville ajoneuvon omistaja ja vanhasta tai uudesta mallista riippuen kahdesta kuuteen edellistä omistajaa. Omistuskirjaa ei säilytetä autossa vaan esimerkiksi kassakaapissa varmassa tallessa. Toinen saksalainen rekisteriasiakirja (Fahrzeugschein) vastaa suomalaisen rekisteriotteen teknistä osaa. Se kertoo auton katsastus-, vero- ja vakuutusasioiden tilasta. Asiakirjan tilalle saa aina uuden version edellä mainittuihin tietoihin tullessa muutoksia. Tätä asiakirjaa tulee kuljettaa mukana ja sitä poliisikin tarvittaessa pyytää nähtäväksi. (Savolainen & Savolainen 2011, 18-19.)

Ajoneuvot yksilöidään valmistenumeroilla. Ostotilanteessa niin Suomessa kuin muuallakin tulee varmistaa, että sama numerojen ja kirjainten sarja löytyy sekä autosta että sen asiakirjoista. Pienellä vaivannäöllä vältetään esimerkiksi joutumisesta osalliseksi varastetun tavaran kauppa. Valmistenumeroista on luettavissa muun muassa auton merkki, malli, valmistusvuosi ja -maa sekä varustetaso. Se merkitään pysyvästi, esimerkiksi

stanssaamalla auton koriin tai runkoon, sen oikealle puolelle helposti nähtävään ja käsi- siksi päästävään paikkaan. Valmistenumeron ajoneuvolle antaa sen valmistaja tai viran- omainen. (Trafi 2004, 1.)

Ostaessa autoa sitten yksityiseltä tai autoliikkeeltä, on kaupasta tehtävä kirjallinen sopi- mus eli kauppakirja. Autoliikkeillä oletettavasti on omat vakioidut sopimuskaavakkeet, mutta yksityisillä myyjillä on vapaus olla noudattamatta standardeja. Maa- ja kielirajat ylittävässä autokaupassa on tärkeää varmistua sopimuksen sisällöstä, jolloin turvallinen valinta yhteiseksi kieleksi on englanti. On olemassa myös valmiita kauppakirjoja, joissa samat tekstit on käännetty esimerkiksi saksaksi ja suomeksi. Tällaisten kauppakirjojen käännöksistä ja tilanteeseen sopivuudesta on kuitenkin tärkeää varmistua etukäteen. Auton kauppakirjaan tulee vähintään yksilöidä kaupan osapuolet yhteystietoineen, kau- pan kohde, sen kunto ja hinta sekä maksuehdot ja mahdollinen takuu (Savolainen & Savolainen 2011, 22–23). Myös katsastuksen voimassaolo kannattaa merkitä kauppa- kirjaan, sillä katsastamatonta autoa ei maasta riippuen välttämättä saa myöhemmin re- kisteröityä maastavientiä varten (Alenius 2014).

Ostajan ollessa yksityishenkilö on kauppakirjassa suositeltavaa viitata EU:n kuluttajan- suojadirektiiviin. Direktiivissä autoliikkeet ja ammatinharjoittajat veloitetaan kertomaan ostajalle auton viat ja puutteet ja myyjä veloitetaan toimimaan kuluttajansuojadirektiivin mukaisesti virhevastuun osalta. Virheen tai vian ilmaantuessa myyjällä on velvollisuus ensisijaisesti korjata vika, mutta pahimmillaan kauppa voidaan jopa purkaa. Ostassa auton yksityiseltä henkilöltä tulee varmistaa, onko auto ollut ammatillisessa käytössä, jolloin kuluttajansuojadirektiivi velvoittaa myös yksityishenkilönä toimivaa myyjää. (Eu- roopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/44/EY).

Virheet tulee kirjata ylös osaksi kauppakirjaa ja järkevä myyjä pitääkin siitä huolen, sillä myyjä vapautuu vastuusta koskien kaupantekohetkellä tiedettyjä virheitä. Ostaja saattaa hyötyä vikojen kirjaamisesta myöhemmin autoveron suuruuden määrittymisen yhtey- dessä. Mikäli ostajana on yksityishenkilö ja myyjänä autoliike, tulee ostajan huolehtia sen mainitsemisesta kauppakirjassa. (Savolainen & Savolainen 2011, 23-24.) Kulutta- jansuojalaki perustuu aina vain yksityisen kuluttajan ja elinkeinonharjoittajan väliseen kauppaan. Jos kaupaa tehdään kahden autoliikkeen tai kahden yksityishenkilön välillä, ei kuluttajansuojalaki ole sovellettavissa. (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/44/EY).

Ostajan on kannattavaa muokata valmista kauppakirjaa esimerkiksi lisäämällä vakuutuksia tai muita hänen etujaan parantavia ehtoja, jotka myyjä allekirjoittamalla kauppakirjan hyväksyy. Liiallisuuksiin ei kuitenkaan pidä sortua, sillä myyjän ei ole järkevää suostua hänen omaa asemaansa kohtuuttomasti heikentäviin ehtoihin ja kaupat voivat jäädä syntymättä. Kohtuullista on kuitenkin edellyttää myyjältä vakuutusta auton todellisista ajokilometreistä, kunnosta sekä tietoa siitä, onko auto kolaroitu. Jos auton todellisia ajokilometrejä ei tiedetä, tulee sekin avoimesti kirjata kauppakirjaan. (Savolainen & Savolainen 2011, 23.)

Takuun antaminen on vapaaehtoista lisäarvon antamista tuotteelle ja siitä tulee sopia kirjallisesti. Takuun myöntäjä vastaa auton ominaisuuksien ja toiminnan vastaavuudesta sovittuun. Ainoastaan, jos myyjä pystyy näyttämään todeksi, että auton ostaja on toiminnallaan aiheuttanut virheen, myyjä vapautuu velvollisuudestaan korjata virhe. (Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2015.) Yksityinen myyjä voi antaa esimerkiksi kolmen päivän takuun, jonka aikana todennäköisesti huomataan nekin viat, jotka eivät kaupantekohetkellä käyneet ilmi. Kolmen päivän takuun taustalla on ajatus siitä, että muutaman päivän sisällä kaupanteosta ostaja autoineen saattaa olla vielä ostomaassa, jolloin mahdollisesti ilmenneistä vioista on vielä helppoa ottaa myyjään yhteyttä ja sopia jatkotoimista. Jos myyjä ei myönnä takuuta on syytä epäillä, että autossa mahdollisesti jotain, mitä myyjä jättää kertomatta. Takuuseen tai suojaavan lainsäädännön toteutumiseen ei pidä tuudittautua, vaan lähtökohtaisesti käytetyn auton ulkomaankauppaan kannattaa suhtautua kuin kumppaakaan ei olisi. (Savolainen & Savolainen 2011, 24–25.) Se mitä takuusta sovitaan, on myyjän ja ostajan sovittavissa. Lainsäädäntö luo pohjan, jota takuulla laajennetaan.

Jos mahdollista, kauppakirjan liitteiksi on suositeltavaa laittaa kopiot molempien kaupan osapuolien henkilöllisyystodistuksista. Näin pystytään mahdollisissa riitatilanteissa todentamaan kenen kanssa kauppa on tehty, molemmin puolin. Suuren autoliikkeen kanssa asioidessa tämä tuskin tulee kysymykseen, mutta yhdenmiehenliikkeiden ja yksityishenkilöiden kanssa asioidessa se on kannattavaa. Saksassa ainoana virallisena henkilöllisyystodistuksena toimii henkilökortti (Personalausweis), mutta myös passi toimii luotettavana todentamistapana yhdessä osoitetiedot kertovan virkatodistuksen kanssa. Kuten ei Suomessakaan, ajokortti ei ole Saksassa virallinen henkilöllisyystodistamisväline. (Savolainen & Savolainen 2011, 23.)

Kaupasta tehty kirjallinen sopimus toimii myös todistuksena maahantuojan oikeudesta hallita ajoneuvoa, mikäli ajoneuvoa ei ole rekisteröity tämän nimiin (Trafi 2016a). Ajo-

neuvon siirtäminen Suomeen vaatii perehtymistä eri maiden siirtolupiin ja rekisteröintikäytäntöihin, jotka poikkeavat toisistaan Euroopan talousalueellakin maakohtaisesti. Siirtolupien lisäksi useat maat vaativat ajoneuvon rekisteristä poistamista pysyvästi maasta pois vietäessä. (Tulli 2014a.)

Auton virallisesti vaihdettua omistajaa kauppakirjan molempien osapuolten versiot allekirjoitettuna, jäljelle jäävät ainoastaan mahdolliset rekisteröintitoimenpiteet maan viranomaisten kanssa. Rekisteröinti voidaan toimittaa yhdessä auton myyjän kanssa, autoliikkeen toimesta tai vaihtoehtoisesti ostaja voi hoitaa rekisteröinnin itse. Molemmiin puolin turvallisin vaihtoehto on hoitaa auton rekisteröinti yhdessä sen myyjän kanssa, oli kyseessä sitten autoliike tai yksityinen myyjä. Tällöin myyjä voi varmistua siitä, että asiat tulee hoidettua oikein eikä esimerkiksi ylimääräisiä veroseuraamuksia ilmene myöhemmin kummallekaan osapuolelle. Rekisteröintiviranomainen varmistaa myyjän omistussuhteen autoon, jolloin ostaja varmistuu myyjän oikeudesta myydä auto. (Savolainen & Savolainen 2011, 26-27.)

Esimerkiksi Saksassa sekä vakuutus että rekisterikilvet ovat henkilökohtaisia. Auton vaihtaessa omistajaa auto on vakuutukseton ja kilvetön, jolloin sen kanssa ei voi ajaa. Rekisteröinnin toimittamisessa myyjän kanssa etuna on siis myös se, että ostetulla autolla voidaan ajaa suoraan rekisteröintiin autoliikkeen koekilvillä tai yksityisen myyjän rekisterikilvillä. Itse rekisteröitäessä matkan rekisterivirastoon joutuisi taittamaan taksilla tai julkisella liikenteellä. Autoliikkeen hoitaessa rekisteröinnin auto jätetään vielä toistaiseksi liikkeeseen myyjän kanssa sovituksi ajaksi. Auton lisäksi liikkeeseen on jätettävä myös passi tai vähintään kopio siitä rekisteröintiä varten. Autoliike hoitaa rekisteröinnin, jonka jälkeen auton saa hakea liikkeestä ja se on valmis maasta poistamista varten. (Savolainen & Savolainen 2011, 26-27.)

Saksassa rekisteröinti kulminoituu rekisterikilpien väriin, joita on tähän tarkoitukseen kelta- ja punapäisiä. Keltaiset, niin sanotut lyhytaikaiset kilvet ovat voimassa vain viisi päivää ja ne ovat tarkoitettu pääsääntöisesti auton siirtämiseen Saksan sisällä. Niitä saa kaikista rekisteröintitoimistoista ja ne maksavat vain noin puolet punaisten kilpien hinnasta. Keltaisilla kilvillä saa ajaa vain Saksassa, mutta hankkimalla kilpiin lisävakauksen, saa kilvillä ajaa myös muissa EU-maissa muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Lähteestä riippuen muun muassa Tanska on yksi näistä poikkeuksista, joka saattaa hankaloittaa haetun auton ajamista Suomeen Tanskan ja Ruotsin kautta. Suomeen saavuttaessa Tullin käyttöönottoilmoituksella saa ajaa kilpien voimassaolon ajan. (Savolainen & Savolainen 2011, 27-28.)

Punaiset, maastavientikilviksi kutsutut rekisterikilvet ovat voimassa vähintään kaksi viikkoa tai jopa kolme kuukautta, ja niillä voi ajaa kaikissa EU-maissa. Maastavientikilvet ovat lyhytaikaisiin kilpiin verrattuna kalliimmat ja vaivalloisemmat saada, sillä niitä saa ainoastaan suurimmista katsastuskonttoreista, joita ei ole jokaisessa kaupungissa ja niiden aukioloajat ovat usein poikkeuksellisia. (Savolainen & Savolainen 2011, 28.)

Rekisteröitäessä auto punaisille kilville, se poistetaan saksalaisesta autorekisterissä heti auton vielä ollessa maassa. Keltaisilla kilvillä rekisterijärjestelmistä poistaminen tapahtuu vasta kun auto rekisteröidään Suomessa, jolloin suomalaiset viranomaiset välittävät tiedon rekisteröinnistä saksalaisille viranomaisille. Punaisten kilpien hankkija saa rekisteriviranomaiselta kansainvälisen rekisteröintitodistuksen, josta näkee, kauanko kyseisillä kilvillä saa ajaa. Todistuksen liitteenä olevasta vakuutustodistuksesta ilmenee, missä maissa kilpiin kuuluva liikennevakuutus on voimassa. (Savolainen & Savolainen 2011, 30.)

Kun päätös keltaisista tai punaisista kilvistä on tehty, on kilville hankittava vakuutus ennen varsinaista rekisteröintiä. Vakuutuksen saa useimmista saksalaisista vakuutusyhtiöistä tai ADAC:sta, joka vastaa suomalaista Autoliittoa. Käytännöllisintä on kuitenkin hankkia vakuutus suoraan kilpisevänliikkeestä, joita löytyy useita rekisteröintitoimistojen läheisyydestä. Vakuutusta varten tarvitaan auton rekisteriote ja siitä tehty kauppakirja. Vakuutuksen ottaminen suomalaisesta vakuutusyhtiöstä on myös mahdollista. (Savolainen & Savolainen 2011, 28-29.) Koko maahantuontiprosessia helpottaakseen on kannattavaa hankkia ajoneuvolle liikennevakuutus jo etukäteen suomalaisesta vakuutusyhtiöstä. Siitä tulee sopia jo ennen matkaan lähtöä ja vakuutus tulee voimaan, kun auton valmistusnumero ilmoitetaan vakuutusyhtiölle.

Vasta vakuutuksen ottamisen jälkeen on aika asioida rekisteröintitoimistossa. Rekisteröintiviranomainen vaatii auton molemmat rekisteriotteet, katsastus- ja pakokaasupäästötodistuksen, henkilökortin sekä todistuksen otetusta vakuutuksesta. Edellä mainitut asiakirjat jäävät rekisteriviranomaiselle ja vastineeksi saa lomakkeen, jolla voi teettää rekisterikilvet samaisessa kilpiliikkeessä, josta vakuutuskin jo mahdollisesti hankittiin. Lomakkeesta kilpiseppä näkee rekisterinumeron ja voimassaoloajan, joidenka perusteella valmistaa kilvet. Kilpien valmistuttua on mentävä uudelleen rekisteriviranomaiselle, joka kiinnittää tarran kilpiin, näin vahvistaen ne virallisesti rekisteröidyiksi ja valmiiksi kiinnitettäväksi autoon. (Savolainen & Savolainen 2011, 29-30.)

Tietyt autot vaativat myös vaatimuksenmukaisuustodistuksen niiden Suomeen maahantuontia varten. Vaatimuksenmukaisuustodistuksen tarve ilmenee viimeistään rekisteröintikatsastuksen yhteydessä Suomessa. (Trafi 2016e.) Erityesti tämä koskee autoja, joiden vuosimalli on ajalta ennen 2000-luvun vaihdetta. Tämän jälkeen useimmat autot yleistyvimmin ovat tyyppihyväksytyjä. Iän lisäksi myös merkki, malli ja auton alkuperämaa vaikuttavat vaatimuksenmukaisuustodistuksen tarvittavuuteen. Todistusta pyydetään erikseen valmistajalta ja sen hinta on sadasta eurosta ylöspäin. Todistuksesta ilmenee täyttääkö auto EU-tasolla vaaditut teknilliset standardit, jotka koskevat muun muassa pakokaasupäästöjä ja varusteita. (Veho Oy Ab 2015.)

2.3 Auton maahantuonti Suomeen

Prosessin viimeisessä vaiheessa auto tuodaan Suomen rajojen yli ja toimitaan suomalaisten viranomaisten kanssa. Mikäli ajoneuvo ajetaan alkuperämaasta Suomen rajan yli ja sitä käytetään Suomessa heti maahantuonnin jälkeen, on ajoneuvosta tehtävä käyttöönottoilmoitus. Ilmoitus tehdään Tullin internetsivuilla, josta saa automaattisen vahvistuksen ilmoituksessa annettuun sähköpostiosoitteeseen. Pdf-muotoinen asiakirja toimii todisteena käyttöönoton ilmoittamisesta ja sitä tulee säilyttää ajoneuvossa tulosteena tai sähköisessä muodossa. Jos ilmoitusta ei ole mahdollista tehdä sähköisesti, vaihtoehtona on täyttää käyttöönottolomake maahantulopisteen tullissa ja vahvistaa se Tullilla. Käyttöönottoilmoitusta ei tarvitse tehdä, jos ajoneuvo kuljetetaan Suomeen muulla välineellä rahdaten eikä ajoneuvoa käytetä ennen rekisteröintiä Suomessa. (Tulli 2014a.)

Auton laillisen käytön takaamiseksi sen tulee olla rekisteröity toisessa Eta-valtiossa tai ajoneuvolle on hankittava käyttöönottoilmoituksen lisäksi suomalainen siirtolupa. Kuten edellä mainittiin, jotkin valtiot vaativat ajoneuvon poistamista rekisteristä, kun ajoneuvo viedään pysyvästi pois maasta. Tällöin siirtoluvan hankkiminen on tarpeen. (Tulli 2014a.) Siirtoluvan tarkoitus ajoneuvon maahantuontiprosessissa on mahdollistaa siirtäminen tuontipisteestä muualle maahan tai maan läpi. Lupaa haetaan Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta (myöhemmin Trafi) ja se myönnetään normaalitapauksessa korkeintaan seitsemäksi päiväksi. Siirtoluvan saannin edellytyksenä on, että ajoneuvolla on voimassa oleva siirtovakuutus ja ajoneuvovero on maksettu. (Liikennevakuutuskeskus 2015.)

Lupaa haettaessa ajoneuvon valmistenumeron tulee olla tiedossa ja ajoneuvon tulee vastata rakenteeltaan, kunnoltaan ja varusteiltaan suomalaiseen turvallisuustasoon sekä

olla käyttötarkoitukseltaan liikennekäyttöön soveltuva (Trafi 2016c). Siirtoluvan myötä ajoneuvon saadaan siirtomerkit, jotka toimivat väliaikaisina rekisterikilpinä. Siirtomerkit ovat tarrat, jotka tulee liimata joko rekisterikilville varattuihin paikkoihin tai ajoneuvon tuulilasin ja takalasin sisä- tai ulkopuolelle. Siirtomerkkejä saa käyttää vain siirtoluvan voimassaoloajan, jonka jälkeen ne tulee poistaa ja hävittää. (Trafi 2016b.)

Siirtolupa on tietyin ehdoin mahdollista saada myös pidemmäksi aikaa kuin seitsemäksi päiväksi. Kolmen kuukauden siirtoluvan saa, jos esimerkiksi ajoneuvon veroasian käsittely on kesken Tullissa. Yritys, joka käyttää autoa myynti-, valmistus- tai maahantuonti-tarkoitukseen liittyvään koeajoon taikka esittelyyn, voi saada ajoneuvolle yhdeksän kuukautta voimassa olevan siirtoluvan. Pidemmät siirtoluvat myönnetään Tullin vahvistaman käyttöönottoilmoituksen perusteella. Pidemmän siirtoluvan sekä verottoman käyttöoikeuden takeeksi veroilmoitus on annettava viiden päivän sisällä siirtoluvan saamisesta. Luvan voimassaolo päättyy ajoneuvoveron eräpäivänä tai välittömästi, jos verotus peruutetaan. (Trafi 2016d.)

Liikenteessä käytettävää ajoneuvoa varten tulee olla liikennevakuutus (Liikennevakuutuslaki 16.4.1993/361). Aiemmin esimerkkinä käytetyn saksalaisen mallin mukaisiin siirtokilpiin sisältyvä vakuutus on voimassa vain kilpien voimassaoloajan. Saksalaisten kilpien voimassaoloajan loputtua suomalaista siirtolupaa varten on hankittava tilapäinen liikennevakuutus, jota Liikennevakuutuskeskuksen lukuun myöntää tullit ja katsastuspaiikat. Siirtovakuutuksen hinnat ovat 10–46 euron välillä riippuen siirtovakuutuspäivistä, kun kyseessä on normaali seitsemän päivän siirtolupa. Jatkuva liikennevakuutus, joka myöskin on liitettävissä siirtolupaan, on hankittava vakuutusyhtiöstä. (Liikennevakuutuskeskus 2015.) Mikäli liikennevakuutuksen lisäksi ajoneuvolla on myös voimassaoleva Eta-valtion rekisteröinti ja Tulliin tehtävään käyttöönottoilmoitukseen on saatu vahvistus sähköisessä muodossa, ei ajoneuvon maahantuonnin tässä vaiheessa ole tarpeen asioida tullissa lainkaan (Tulli 2014a).

Maahantuotavasta autosta on maksettava autovero. Euroopan unionin alueelta maahantuodusta ajoneuvosta maksetaan autoveroa, joka määräytyy muun muassa sen hiilidioksidipäästöjen, iän, mallin, ajettujen kilometrien ja käytettävän polttoaineen mukaan. Alueen ulkopuolelta tuodusta ajoneuvosta maksetaan lisäksi myös maahantuonnin arvonlisävero ja tullimaksut. Autovero lankeaa maksettavaksi sille, jonka nimiin ajoneuvo kirjataan Suomen ajoneuvoliikennerekisteriin. (Trafi 2016a.)

Ajoneuvoveroilmoitus tulee lähettää Tullille postitse liitteineen viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksen antamisesta. Vero raukeaa maksettavaksi 15 päivää verotuspäätöksen päiväyksestä, jolloin myös ajoneuvon käyttöoikeus käyttöönottoilmoituksella lakkaa olemasta voimassa. Ajoneuvon käyttö mahdollistuu uudestaan vain jos se rekisteröidään Suomessa. Tullilta ei ole mahdollista saada etukäteen laskelmia autoveron määrästä, mutta autoveron suuruutta voi arvioida Tullin internetsivuilla Mahti-järjestelmässä. (Tulli 2014a.) Autoverotusta ja maahantuonnin arvonlisäverotusta käsitellään tarkemmin myöhemmin tässä työssä luvussa kolme.

Prosessin viimeistelee ajoneuvon katsastaminen ja lopulta rekisteröinti Suomen ajoneuvorekisteriin. Rekisteröinti vaatii hyväksytyt rekisteröintikatsastuksen ja maksetun ajoneuvoveron. Verotuksen nopeuttamiseksi on mahdollista rekisteröintikatsastaa ajoneuvo heti maahantuonnin jälkeen jo ennen verotusta, jolloin hyväksytyt rekisteröintikatsastustodistuksen voi liittää ajoneuvoveroilmoitukseen. (Tulli 2014.) Rekisteröintikatsastus suoritetaan omavalintaisella katsastustoimipaikalla. Tällöin ajoneuvon säännönmukaisuus todetaan tarkastamalla sen rakenteet ja varusteet, sekä ennen kaikkea vaadittujen varusteiden olemassaolo. Myös ajoneuvon dokumenttien vastaavuus ajoneuvon tarkastetaan. Esitettävien dokumenttien tulee olla ajoneuvon valmistenumeroilla yksilöityjä. Rekisteröintikatsastuksen yhteydessä maahantuodusta ajoneuvosta on myös esitettävä todistus edellisestä ulkomaalaisesta rekisteröinnistä ja omistusoikeuden siirtymisestä edelliseltä omistajalta. Ulkomaalaisessa rekisteröintitodistuksessa ilmoitetun käyttöönotto- tai rekisteröintipäivän mukaan määritetään se tekninen vaatimustaso, jota ajoneuvolta Suomessa odotetaan. (Trafi 2016e.)

Kun ajoneuvo on katsastettu ja veron maksusta kulunut vähintään kolme päivää, on ajoneuvon rekisteröinti mahdollista. Rekisteröinnin yhteydessä ajoneuvon saadaan rekisterikilvet. Suomessa Trafi hallinnoi ajoneuvojen rekisteröintiä ylläpitäen myös ajoneuvo-liikennerekisteriä (Trafi 2016f). Rekisteröinti tapahtuu katsastustoimipaikalla, jonne tieto oikeudesta rekisteröidä ajoneuvo Suomeen kulkee Tullin ja Trafien järjestelmien kautta yhdestä kolmeen päivässä ajoneuvoveron maksusta (Tulli 2014a).

3 KÄYTETTYJEN AUTOJEN MAAHANTUONNIN VEROTUS

Jokaisesta Suomessa ensirekisteröitävästä tai ensimmäistä kertaa käyttöön otettavasta henkilö-, paketti- tai linja-autosta, jonka omamassa on alle 1 875 kilogrammaa, on maksettava vero (Tulli 2016). Autovero määräytyy auton hiilidioksidipäästöjen lisäksi sen yleisestä vähittäismyyntiarvosta Suomen markkinoilla (Kuva 2.). Auton hiilidioksidipäästöt määrittävät Tullin tuottamasta veroprosenttitaulukosta prosentinluvun, jolla veron määrä lasketaan yleisestä vähittäismyyntiarvosta (Tulli 2013). Yleisellä vähittäismyyntiarvolla eli verotusarvolla tarkoitetaan hintaa, jonka autosta saisi myydessä se Suomen markkinoilla kuluttajan asemassa olevalle ostajalle ajankohtana, jona auto ilmoitettiin verolle tai se olisi pitänyt ilmoittaa (Autoverolaki 4.4.2003/266). Kunkin auton yleisen vähittäismyyntiarvon ja autoveroprosentin saa myös Tullin Mahti-järjestelmästä rekisteriotteestakin löytyvillä hiilidioksidipäästöjen määrällä ja iskuilavuuden suuruudella.

CO ₂ -päästöt	140 g/km
Autovero-%	23,80
Yleinen vähittäismyyntiarvo	24 434,50 €
Autoveron määrä	5 815,41 €

Kuva 2. Autoveron määräytyminen.

Käytetyksi autoksi määritellään auto, joka on ollut käytössä tai rekisteröity (Autoverolaki 4.4.2003/266). Vuoden 2016 alusta voimaan tulleiden autoverolain uudistusten mukaisesti käytetystä autosta maksetaan autoveroa korkeintaan se määrä, joka on jäljellä vastaavassa Suomessa rekisteröidyssä autossa (Autoverolaki 11.12.2015/1481). Toisin sanoen maahantuotua käytettyä autoa ei saa enää verottaa korkeammin kuin Suomessa ensirekisteröityä vastaavaa autoa. Maahantuodun auton arvon katsotaan olevan se pienin arvo, joka on samanlaisena pidettävän Suomessa ensirekisteröidyn auton arvo (Tulli 2015d). Uudistusten myötä auton arvon laskiessa muun muassa sen iän johdosta, myös verotusprosentti laskee. Toisiaan vastaavina autoina voidaan pitää autoja, jotka ovat merkiltään, malliltaan ja varusteiltaan toistensa kaltaiset. Eri maissa tyypitettyjen autojen tulee lisäksi teknisesti vastata toisiaan. Vähäisten eroavaisuuksienkin kanssa autojen voidaan katsoa olevan samanlaiset, jos sillä ei ole suurta merkitystä auton arvon tai kuljettajan ajoneuvoon kohdistuvien tarpeiden kannalta. (Autoverolaki 4.4.2003/266.)

Autoverotusta Suomessa hoitaa Tulli ja se käsittelee maahantuontia harjoittavia autoliikkeitä joko käteisasiakkaina tai rekisteröityneinä asiamiehinä. Käteisasiakkaina toimivia autoliikkeitä koskevat verotuksen puitteissa samat ohjeistukset kuin yksityisiä maahantuojakin. Olennaisin ero näiden kahden välillä on veronmaksamisajankohdassa; käteisasiakkaan on maksettava vero ennen auton rekisteröintiä, toisin kuin rekisteröidyn asiamiehen. (Tulli 2009.)

Rekisteröityneeksi asiamieheksi on mahdollista hakea säännöllistä liiketoimintaa harjoittavan ajoneuvojen maahantuojan tai valmistajan, jonka Tulli katsoo asiantuntevaksi ja luotettavaksi. Lisäksi liikkeen on pystyttävä tuottamaan Tullille laissa vaaditut ilmoitukset konekielisinä. Rekisteröidyn asiamiehen on myös annettava Tullille sen asettama vakuus. Rekisteröinti voidaan perua Tullin toimesta asiamiestä kuulematta, mikäli edellä mainitut edellytykset eivät täyty tai rekisteröitynyt asiamies on laistanut verojen maksusta tai veroilmoitusten tekemisestä. (Autoverolaki 21.12.2012/971.)

Tullin hyväksymän rekisteröidyn asiamiehen on mahdollista maksaa autovero vasta rekisteröinnin jälkeen. Autoveroasimiesten maksuehdot ja -ajat ottavat huomioon useamman auton maahantuonnin kuukaudessa ja ovat näin joustavammat kuin yksityisasiakkailla. Liikkeiden on mahdollista antaa autoveroilmoitus koonteina kolme kertaa kuussa ilmoitusjaksoittain kymmenen päivää jakson päättymisen jälkeen. Käteis- ja yksityisasiakkaiden on annettava autoveroilmoitus viiden päivän kuluessa Suomen rajojen ylityksestä ja käyttöönottoilmoituksen tekemisestä. Rekisteröidyt asiamiehet saavat kolme kertaa kuussa autoveropäätöksen, joka toimii myös laskuna. Veron eräpäivä on aina 25 päivää ilmoitusjakson päättymisestä. Rekisteröidyksi asiamieheksi pääseminen autoverotuksessa maksoi vuonna 2014 1600 euroa. (Tulli 2015a.)

Autoverolain määräämä vakuus turvaa Tullin verosaatavia. Vakuuden suuruus määritetään vakuusluokkien perusteella, joissa otetaan huomioon yrityksen kannattavuus, maksuvalmius, vakavaraisuus, omavaraisuusaste sekä toiminnan volyymin riittävyys. Vakuusluokkia on viittä eri tasoa, joiden vakuusvaatimukset ovat kahdessa luotettavimmassa luokassa 0 % ja muissa 25 %, 50 % ja 100 %. Vakuuden määrä lasketaan keskimääräisen autoverovelan määrästä viimeisen viiden ilmoitusjakson aikana. Epäluotettavimmissa luokissa Tullin taloudellinen riski on huomioitu laajentamalla laskupohjaa jopa viimeisen 13 ilmoitusjakson laajuiseksi. Vakuus annetaan pankkitakauksena, tilipanttina, arvopaperipanttina tai kiinteistön panttauksena. (Tulli 2015b.)

Autoverolaissa mainitut konekieliset ilmoitukset tarkoittavat ilmoitusten antamista XML- tai EDIFACT-muotoisina sanomina. Pelkistettynä se on eräänlainen sähköisen tiedon siirron muoto määrämuotoisilla sanomilla. Sanomapohjainen asiointi on tarkoitettu Tullin kanssa paljon asioiville, palvelutarpeeltaan suurille toimijoille. Muun muassa autoveroilmoituksen toimitetaan rekisteröityjen asiamiesten toimesta tällä konekielisellä muodolla. Sanomapohjainen asiointi vaatii Tullin palvelukeskuksen luvan, jota on haettava erikseen. Kyseinen asiointin muoto vaatii toimiakseen tietynlaisen järjestelmäkohtaisen tullausohjelmiston. (Tulli 2015c.)

3.1 Arvonlisäverotus

Autoveron lisäksi maahantuonnin yhteydessä autosta maksetaan arvonlisävero. Ostajan ollessa arvonlisäverovelvollinen, käytetyn auton arvonlisävero maksetaan sen lopulliseen käyttömaahan. Jos käytetty auto tuodaan EU-alueen ulkopuolelta, ei ostajan arvonlisäverovelvollisuudella ole väliä, vaan arvonlisävero maksetaan aina Suomeen. Yksityishenkilö, joka ei ole arvonlisäverovelvollinen, maksaa arvonlisäveron auton ostomaahan auton hankintahinnassa eikä häntä velvoiteta maksamaan arvonlisäveroa uudelleen Suomessa. (Juanto & Saukko 2012, 271-272.)

Arvonlisäverotuksessa EU-maiden arvonlisäverollisten toimijoiden välistä kauppaa nimitetään yhteisökaupaksi. Tavarankäytön ostamista EU-alueen sisäpuolelta kutsutaan yhteisöhankinnaksi. Tavarankäytön myyntistä Suomesta EU-jäsenvaltioihin käytetään termiä yhteisömyynti. Maahantuonti arvonlisäverotuksessa käsittää tavaroiden tuontia niin sanotuista kolmansista maista Euroopan unionin rajojen sisäpuolelle ja vienti puolestaan myyntiä pois unionin ulkopuolelle. (Vero.fi 2011.) Tässä työssä käytetyllä maahantuonnin termillä tarkoitetaan kansankielelle vakiintunutta toimintaa, jolla tarkoitetaan myös EU:n sisältä ostettavan tavarankäytön tuontia Suomen rajojen sisäpuolelle. Ainoastaan tässä arvonlisäverotuksen alaluvussa siitä käytetään nimitystä yhteisöhankinta. EU:n ulkopuolelta tuotavien käytettyjen autojen kauppaan liittyvää verotusta ja muita maksuja käsitellään myöhemmin tässä työssä.

Arvonlisäverovelvollisen autoliikkeen ostaessa auton muusta EU:n jäsenvaltiosta, on kyseessä yhteisöhankinta. Tuotaessa auto Suomen rajan yli, siitä maksetaan arvonlisävero. Koska auto on hankittu tarkoituksena myydä se edelleen Suomessa, on siitä maksettu arvonlisävero vähennyskelpoista. Autoliike ilmoittaa kuukausittain annettavalla kausiveroilmoituksella tekemänsä yhteisöhankinnat. Kausiveroilmoituksella ilmoitetaan

kuukauden yhteisöhankintojen yhteismäärä euroina, niistä suoritettavien verojen yhteismäärä ja vähennyskelpoisen veron määrä. (Vero.fi 2010.) Arvonlisäveron vähennyskoikeuden myötä yhteisöhankinnat ovat autoliikkeelle käytännössä arvonlisäverottomia.

Yhteisöhankinnan katsotaan tapahtuneen, kun toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa toimiva arvonlisäverovelvollinen elinkeinonharjoittaja myy suomalaiselle arvonlisäverovelvolliselle irtaimen tavaran, esimerkiksi auton. Tavarahan tulee siirtyä maasta toiseen. Jäsenvaltio, johon siirtyminen päättyy osoittaa maan, jossa yhteisöhankinta on tehty ja johon myös arvonlisävero maksetaan. EU:n jäsenvaltiosta kauppaa tekevä myyjä tekee suomalaiselle elinkeinonharjoittajalle verottoman laskun, jonka tulee sisältää muun muassa molempien elinkeinonharjoittajien arvonlisäverotunnukset ja merkintä kaupan verottomuuden perusteesta. EU:n laskutusdirektiivi säätelee jäsenvaltioiden laskutuslainsäädäntöä. Ostaja laskee verottomaan hintaan Suomen verokannan mukaisesti arvonlisäveron, jonka ilmoittaa edellä mainitun mukaisesti kausiveroilmoituksen yhteydessä. (Tomperi 2013, 277-282, 298-301.) Yhteisöhankintana tuotu käytetty auto kuuluu Suomessa 24 %:n yleisen verokannan piiriin.

Arvonlisäverotunnusta käytetään yhteisökaupassa ja sen löytyminen kaupan molemmilta osapuolilta on myyjän lähettämän verottoman laskun edellytys. Arvonlisäverotunnus on kirjainten ja numeroiden sarja, jonka muoto vaihtelee jäsenvaltioittain. Suomalainen arvonlisäverotunnus muodostetaan yrityksen Y-tunnuksesta poistamalla kahden viimeisen numeron välinen viiva ja lisäämällä numerosarjan eteen maatunnus FI. Valtiosta riippumatta kaikissa tunnuksissa tulee olla kaksikirjaiminen maatunnus. Muiden merkien määrä maatunnuksen perässä vaihtelee viidestä kahteentoista. Kaupan vastapuolen kuulumisen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin voi tarkastaa Euroopan Komission nettisivuilta. Laskussa mainittavalla verottomuuden perusteella tarkoitetaan esimerkiksi merkintää, jossa todetaan seuraavasti: VAT 0 % (Intra-Community Supply). Merkintä kertoo verottomuuden perusteeksi yhteisökaupan. (Vero.fi 2010.)

Arvonlisäveron määrän perusteena on ostajan maksama veroton hinta, johon kuitenkin on sisällytetty kaikki ostajalta perityt hinnannlisät. Kuljettamisesta aiheutuneet kustannukset voidaan laskea arvonlisäveron perusteeseen ainoastaan, jos myyjä veloittaa niistä. (Vero.fi 2010.) Käytettyjen autojen maahantuonnin yhteydessä lähes poikkeuksetta ostaja huolehtii auton kuljetuksen Suomeen. Tällöin kuljetuskustannuksia ei lasketa auton arvonlisäveron perusteeseen.

Yksi Euroopan unionin kulmakivistä on tavarankuljetuksen ja rahan vapaa liikkuminen ilman tullailmoituksia tai muita rajamuodollisuuksia. Jotta verovelvollisten tekemien yhteisöhankeiden verotus toteutuu suunnitellusti ja kaikille tasapuolisesti, on kehitetty jäsenmaiden verottajien valvonnan avuksi unionitason järjestelmiä. Arvonlisäverotusta varten kehitetty järjestelmä VIES (Value added tax Information Exchange System) kerää tiedot kaikkien jäsenvaltioiden arvonlisäverovelvollisista ja näiden toisiin jäsenvaltioihin tehdystä kaupasta asiakaskohtaisesti. Jäsenvaltiot voivat verrata verovelvollistensa ilmoittamia yhteisökaupan tietoja muiden valtioiden verovelvollisten tietoihin. Tarkoituksena on varmistaa, ettei arvonlisäverovelvollinen laista verojen maksusta. Järjestelmän tiedot perustuvat arvonlisäverovelvollisten kausiveroilmoituksessa antamiin tietoihin. VIES-järjestelmästä on myös tarkistettavissa kaupan toisen osapuolen arvonlisäverotunnus yhteisökaupan verotonta laskua varten. (Tomperi 2013, 277-278.)

Verovelvollisuuksien toteutumisen lisäksi yhteisökauppaa valvotaan myös siinä liikkuvan tavarankuljetuksen osalta. Intrastat-tilastointijärjestelmään kootaan kuukausittaisen ilmoitusten perusteella EU-alueella liikkuneet tavarat. Järjestelmää varten yhteisökauppaa käyvien yritysten on annettava kausiveroilmoituksen lisäksi tilastointi-ilmoitus Tullille. Ilmoituksella korvataan niiden tietojen saatavuus, jotka ilman EU:n tullittomuutta saataisiin tavaroiden tullaamisen tulliasiakirjoista. Ilmoitusta ei tarvitse antaa, jos yhteisöhanke ja myynti eivät vuositasolla ylitä raja-arvoja. (Tomperi 2013, 279.) Vuonna 2015 raja-arvoina olivat 500 000 euroa sekä yhteisömyynnin että -hankintojen osalta (Tulli 2015e, 2).

3.2 Käytetyn auton maahantuonti EU:n ulkopuolelta

Euroopan unionin ulkopuolelta tuodusta käytetystä autosta maksetaan autoveron lisäksi myös Tullin perimä arvonlisävero ja erillinen tullimaksu. Maahantuonnin mahdollinen taloudellinen hyöty jää helposti näiden maksujen ansiosta olemattomaksi, ellei kyseessä ole todella edullinen löytö. Jos lähtökohtana on harvinaisen merkin tai mallin maahantuonti, ovat markkinat mahdollisuuksia täynnä. Unionin ulkopuolisista maista autoa tuottaessa on otettava erityisen tarkasti huomioon sekä Suomen että auton alkuperämaan lainsäädännön vaatimukset ja rajoitteet esimerkiksi liittyen auton kuntoon, varustetasoon sekä oikeuteen viedä auto pois maasta ja rekisteröidä se uudelleen Suomessa.

Euroopan unionin vero- ja tullialueet koostuvat osittain eri valtioista ja erityisesti jäsenvaltioiden erilliset saaret muodostavat poikkeuksia. Tullialueella tarkoitetaan aluetta, jossa unionin ulkopuolisia maita kohdellaan yhtenäisellä tulli- ja kauppapolitiikalla. Tämä

tarkoittaa muun muassa samoja tullimaksuja unionin ulkorajalla sekä yhtenäisiä tavaroiden kiintiöitä ja rajoituksia. Veroalueen jäsenvaltiot noudattavat välillisestä verotuksesta säädettyä yhtenäistä linjaa, johon muun muassa arvonlisäverotus kuuluu. Valtioilla saa kuitenkin olla EU:n määräysten lisäksi omia lakeja esimerkiksi arvonlisäverotukseen liittyen. Esimerkkeinä tällaisista saarista tai alueista ovat Suomen Ahvenanmaa ja Espanjan Kanariansaaret, joista molemmat kuuluvat EU:n tullialueeseen, mutta eivät veroalueeseen. (Tulli 2014c.)

Tuonnin yhteydessä on annettava tulli-ilmoitus ennen auton käyttöönottoa ja sen eteenpäin myymistä. Ilmoitus annetaan itse tai mahdollisesti käytetyn huolintaliikkeen toimesta Tullin Nettituonti-palvelussa Katso-tunnisteella, paperilomakkeena tai sähköisenä sanomana. Tulli-ilmoitusta varten on selvitettävä tuotavan tavaratullinimike. Jo ennen auton maahantuontia on selvitettävä mahdolliset tuontikiellot ja -rajoitukset ja hankittavat tarvittavat luvat. (Tulli 2014d.)

Tullinimike on etsittävässä Euroopan komission ylläpitämästä Taric-tietokannasta. Kunkin tullinimikkeen yhteydessä selviävät myös kyseisen tavaratullinimikkeen tuontia koskevat rajoitukset ja kiellot. Taric-tietokannassa muun muassa autot ovat luokiteltu lähtien käyttötarkoituksesta aina moottorityyppiin ja -tilavuuteen asti sekä käytettyjen että uusien autojen osalta. (Euroopan Komissio 2016.) Lisäksi Tulli on koonnut sivuilleen helppolukuiseman ja -käyttöisemmän listauksen yleisimpien tuontitavaroiden tullinimikkeistä. Lista on kuitenkin huomattavasti suppeampi kuin tullinimikkeiden määrässä kuin tietosisällöltäänkin. (Tulli 2014d.)

Tullimaksuja on kahdenlaisia; joko arvotulleja tai paljoustulleja. Arvotulleissa maksun määrä lasketaan prosenttimääräisenä tullausarvosta, kun taas paljoustullimaksu määräytyy tuodun tavaratullinimikkeen määrän tai painon mukaan. Se, kumpaa tullimaksua sovelletaan, riippuu tuodun tavaratullinimikkeen luokitukseltaan. Valtaosa tuoduista tavaroiden osalta kuuluu prosenttiperusteisen laskutavan piiriin, kuten myös käytettyjen autojen tuonti. (Tulli 2014b.) Arvotullin laskennassa käytettävä prosentti määräytyy tavaratullinimikkeen mukaan. Taric-tietokannasta löytyvän tullinimikkeen alta löytyvän tiedon mukaan riippumatta moottorin tyypistä ja tilavuudesta, käytetystä autosta maksetaan niin sanottua kolmansien maiden tullia 10 %. (Euroopan Komissio 2016.) Tullimaksun laskennan perusteena käytetään auton hinnan lisäksi sen tuomisesta aiheutuneita rahtikuluja (Kuva 3.).

Auton hinta	25 000,00 €
Rahtikulut	1 000,00 €
Tullimaksu-%	10
Tullimaksu	2 600,00 €

Kuva 3. Tullimaksun määräytyminen.

Unionin vero- tai tullialueen ulkopuolelta tuotavan auton arvonlisäverotuksesta vastaa Tulli. Arvonlisäveron suuruus määräytyy auton tullausarvon mukaan. Tullausarvo on autosta maksettu hinta, johon lisätään kaikki kuljetus-, lastaus-, purku-, vakuutus- sekä muut kustannukset, jotka ilmenevät kuljetussopimuksesta EU:n ulkopuolisesta alkuperämaasta ensimmäiseen EU-alueella sijaitsevaan määräpaikkaan. Tullausarvoon lisätään vielä tullauksen yhteydessä valtiolle tai yhteisölle maksettavat maksut, kuten verot, tullimaksut ja muut mahdolliset maksut, jolloin arvonlisäveron peruste on valmis. Arvonlisäveron määrä lasketaan veron perusteesta 24 %:n yleisen verokannan mukaan (Kuva 4.). (Tulli 2014b.)

Auton hinta	25 000,00 €
Rahtikulut	1 000,00 €
Tullimaksu	2 600,00 €
Arvonlisävero-%	24,00 €
Arvonlisäveron määrä	6 864,00 €

Kuva 4. Arvonlisäveron määräytyminen.

3.3 Muutokset verotuksessa ja verotuksen oikaisu

Autovero on kansallinen kulutusvero, jota ei määritellä EU-tasolla kaikille yhtenäiseksi ja jota vain harvoissa jäsenvaltioissa peritään. Suomen valtiolla on täysi päätösvalta sen suhteen. Ainoa ohjaava tekijä on kaikkia jäsenvaltioita velvoittava verosyrjintäkielto. Käytettyjen autojen maahantuontia käsiteltäessä verosyrjintäkielto tarkoittaa sitä, että kahta muutoin samanlaiseksi katsottavaa autoa, joista toinen on ensirekisteröity Suomessa ja toinen Suomeen käytettynä maahantuotu, on kohdeltava verotuksessa samalla tavalla. Suomen lainsäädännössä oli ollut pitkään syrjiviä elementtejä ennen kuin autoverolakia vuonna 2003 muutettiin ensimmäisen kerran EU:n painostuksen vuoksi. (Juanto & Saukko 2012, 271.)

Autoveron virheellinen määräytyminen

Ennen vuotta 2003 autovero määräytyi Suomessa kolmivaiheisesti. Lähtökohdaksi oli maahantuotavalle käytetylle autolle valittava vertailuauto ja sille määräytyvä verotusarvo sekä autoveron määrän selvittämiseksi tehtävät ikävähennykset. Autoverotusta kutsuttiin tuontihintaperusteiseksi. Vertailuautoksi valittiin vastaava uusi auto. Tapa oli toimiva käytännössä vain, jos tuodulla autolla ja vertailuautolla oli ikäeroa korkeintaan viisi vuotta. Vanhempia autoja tuodessa vertailuautoksi saatettiin joutua valitsemaan malliltaan kokonaan erilainen tai muuten huomattavasti tekniikaltaan kehittyneempi auto, joka antoi vääristyneen lähtökohdan autoverolaskelmalle. Vertailuauton verotusarvoksi määräytyi käytännössä se hinta, jonka vertailuautosta joutuisi maksamaan verottomana. Teoriassa verotusarvona olisi voitu käyttää samoihin aikoihin tapahtunutta vertailuauton tuonnin kauppaa-arvoa, mikäli tällainen olisi tiedossa. Ongelma olikin siinä, että harvalla maahantuojalla oli näyttää toteutuneita hintoja toteen. (Turunen 2005.)

Verotusarvon muodostumiseen liittyy myös niin sanottu kaupanporrasajattelu, jossa esimerkiksi kuluttajan ja tukkumaahantuojan asemat maahantuotavaa autoa verotettaessa poikkeavat toisistaan. Tilanteessa, jossa yksityishenkilö toimii käytetyn auton maahantuojana, tuotavaa autoa verotetaan vertailuauton verottoman hinnan perusteella. Vertailuauton verottomassa hinnassa on kuitenkin mukana muun muassa tukkumaahantuojan tai autoliikkeen kate, joka suurentaa maahantuotavasta autosta maksettavaa veroa ja näin asettaa käytetyn auton maahantuojan epäedullisempaan asemaan. Tukkumaahantuojana on maksanut vertailuautoa maahantuodessa vain niin sanotun CIF-hinnan, joka muodostuu varsinaisesta auton hinnasta, vakuutuksista ja rahdista (Cost, Insurance and Freight). Lisäksi autoliikkeiden ja tukkumaahantuojien verottomat hinnat ovat lähes poikkeuksetta vain nimellisiä lähtöhintoja myönnettäville alennuksille ja erilaisille tarjouksille. (Turunen 2005.)

Veron määräytymisen viimeinen vaihe oli ikävähennyksen suorittaminen vertailuauton verotusarvosta. Vertailuautosta saadusta verotusarvosta vähennettiin 0,6 prosentin ikälennus laskettuna jokaiselta maahantuodun auton käyttökuukaudelta sen ensimmäisestä käyttöönottopäivästä lähtien. Pelkästään ikälennuksen laskutapa on kritisoitu jyrkästi siitä, että todellisuudessa auton arvon lasku on huomattavasti suurempaa etenkin sen ensimmäisiltä käyttökuukausilta. Uusien autojen kaupassa ainoastaan käteisalennus voi olla jopa viiden prosentin luokkaa. Laskutapa oli jokaisella tasolla täysin mekaaninen eikä verotuspäätöstä suhteutettu vallitseviin markkinoihin. Maahantuotavan

käytetyn auton saama verotus oli siis monen vaiheen summana lähes poikkeuksetta yläkanttiin ja näin ollen myös syrjivää vastoin EU-lainsäädäntöä. (Turunen 2005.)

Autoverolakia on muokattu 2000-luvun alusta vuosittain, jopa useamminkin. Merkittävimpänä muutoksen ajajina ovat toimineet niin kutsuttu tapaus Siilin ja EU-tuomioistuin. Ensimmäisen kerran autoverolakiin tehtiin muutoksia EU:n painostuksesta jo vuonna 1999, kun Euroopan Komissio totesi Suomen autoverolain syrjivän käytettyjen autojen maahantuontia. Tällöin maahantuoduista käytetyistä autoista katsottiin perittävän huomattavasti enemmän veroa kuin mitä vastaavan auton arvossa Suomen markkinoilla olisi jäljellä. Samana vuonna eräeseen maahantuodun käytetyn auton autoverotuspäätöksestä tehtyyn valitukseen saatiin myönteinen päätös, josta Tulli valitti. Lopulta EU-tuomioistuimen kautta asiaan saatiin päätös (C-101/00 Siilin) vuonna 2002, jossa Suomen autoverolain katsotaan syrjivän käytetyn auton maahantuoja. (Autoliitto 2016.)

Siilinin tapauksessa kyseessä oli edellä mainittu tilanne, jossa maahantuodun auton autoveropäätös oli vääristynyt tuontihintaperusteisen autoveron laskentatavan vaikutuksesta. Vertailuautona oli käytetty autoa, joka ei vastannut Siilinin maahantuomaa autoa ja siten autoveron määräytyi suuremmaksi. (Rother & Turunen 2005.) Vuoden sisällä EU-tuomioistuimen päätöksestä autoverolakia muutettiin autoveron määräytymisperusteen osalta tuontihintaperusteisuudesta yleiseen vähittäismyyntihintaan perustuvaan autoveroon (Autoliitto 2016). Yleinen vähittäismyyntihinta tarkoittaa sitä hintaa, joka samanlaisesta autosta olisi saatavissa myytäessä se verollisena kuluttajan asemassa olevalle ostajalle ajankohtana, jona auto ilmoitetaan verottajalle (Autoverolaki 4.4.2003/266).

Vuoden 2016 lakimuutoksen myötä autoverolakiin kirjattiin, että käytettynä maahantuodusta autosta kannetaan veroa vain se pienin mahdollinen määrä, joka on Suomessa rekisterissä olevan vastaavan käytetyn auton arvossa jäljellä. Riippumatta siitä onko auto tuotu Euroopan talousalueelta vai sen ulkopuolelta, verotukseen sovelletaan samoja periaatteita. Ennen tätä lakimuutosta samanlaisia käytettyjä maahantuotavia autoja saatettiin verottaa eri veroprosenteilla. Muutoksen myötä selvitetään alin käytetty prosentti, jota aletaan soveltaa autoverotuksessa. Vuosina 2012-2015 maahantuotujen autojen verotuspäätöksiin voi hakea oikaisua 1.1.2016 voimaantulleen lain mukaiseksi. Oikaisun hakuun on aikaa kolme vuotta veron määräämisestä seuranneen kalenterivuoden alusta ja kuitenkin vähintään vuoden 2016 loppuun. (Tulli 2015f.)

Ei-arvonlisäveron periminen

Autoveron laskentatavan lisäksi Suomen autoverotuksessa on muitakin syrjiviä elementtejä. Varsinaisen arvonlisäveron lisäksi Suomessa perittiin maahantuotavista käytetyistä autoista erityistä arvonlisäveron suuruista veroa, joka laskettiin autoveron määrälle. Tätä veroa kutsuttiin ei-arvonlisäveroksi ja siitä käytettiin lyhennettä elv. Riippumatta siitä, kuuluiko autoveron maksaja arvonlisäverovelvollisten piiriin, oli hän velvollinen maksamaan kyseistä veroa maahantuonnin yhteydessä. Kyseessä olikin ensisijaisesti kuluttajia syrjivä tekijä, sillä arvonlisäverovelvollisille toimijoille, kuten autoliikkeille, ei-arvonlisävero oli verolliseen liiketoimintaan liittyvänä maksuna vähennyskelpoinen. (Juanto & Saukko 2012, 271-272.) Todellisuudessa ei-arvonlisävero jäi maksettavaksi vain yksityisille arvonlisäverottomille auton maahantuojille ja on täten syrjivä. Asia vietiin käsiteltäväksi Euroopan unionin tuomioistuimeen asti.

Siilin tapaus vaikutti ei-arvonlisäveroonkin siltä osin, että EU-tuomioistuin totesi sen olevan muu kuin EU:n arvonlisäverodirektiivissä ja Suomen arvonlisäverolaissa tarkoitettu arvonlisävero. Korkein hallinto-oikeus mukaili EU-tuomioistuimen päätöstä, eikä kieltänyt sen perimistä, mutta määräsi sen perimisessä on käytettävän samoja syrjimättömyyden periaatteita kuin autoveronkin kohdalla (KHO:2002:85). Tarkoittaen siis, että maahantuotavasta autosta ei saa periä veroa enempää kuin mitä vastaavan Suomessa jo rekisteröidyn auton arvossa on kyseistä veroa jäljellä. (Kankare 2009.)

Ei-arvonlisävero poistui Suomen autoverolaista vasta vuonna 2009, kun EU-tuomioistuin totesi ei-arvonlisäveron olevan syrjivä yksityisiä käytettyjen autojen maahantuojia kohtaan. Syrjivyyys perustuu arvonlisäverollisten ja yksityisten toimijoiden eroon arvonlisäveron vähennysoikeudessa. (Kankare 2009.) Samalla kun ei-arvonlisäverosta luovuttiin autoverolaissa, myös sen vähennysoikeus kumottiin arvonlisäverolaissa. Ei-arvonlisäveron perimisen lopettamisesta sekä muista autoverotukseen liittyvistä lakimuutoksista huolimatta autojen verotus ei kuitenkaan keventynyt, sillä autoveroa korotettiin lopulta ei-arvonlisäveroa vastaavalla määrällä. (Juanto & Saukko 2012.)

Vuoteen 2016 mennessä oikeudesta ei ole saatu lopullista päätöstä maksettujen ei-arvonlisäverojen takaisinmaksusta. Ainoastaan vuosina 2006–2009 tuoduista autoista maksettu ei-arvonlisävero on palautettu koskien autoverovelvollisia, joilla ei ollut oikeutta vähentää ei-arvonlisäveron määrää arvonlisäverotuksessa. Ennen vuotta 2006 maahan-

tuoduista ja veropäättöksen saaneista autoista on mahdollista jättää vahingonkorvausvaatimus maksetun ei-arvonlisäveron palauttamiseksi suoraan Tullille sen sijaan, että asiasta nostaisi kanteen käräjäoikeudessa. Molemmat tavat pysäyttävät kyseessä olevan velan vanhentumisen. Tulli ei kuitenkaan tule käsittelemään vaatimuksia ennen kuin asiaan liittyvään yksittäistapaukseen on saatu lainvoimainen ratkaisu. (Tulli 2014e.) Käynnissä olevan käsittelyn tapauksessa on kysymys siitä, onko vuonna 2003 tuodusta autosta tehty vahingonkorvausvaatimus vanhentunut kolmen vuoden aikarajan puitteissa ja mistä hetkestä kyseinen kolme vuotta katsotaan alkavaksi (Kerkelä 2014).

4 KÄYTETYN AUTON MAAHANTUONTIPROSESSI KÄYTÄNNÖSSÄ

Käytettyjen autojen maahantuonnin kannattavuudesta puhutaan kuin urbaanista legendasta. Monet ajatuksissaan haaveilevat ja suunnittelevat hakevansa itselleen paremman auton kuin naapurilla, mutta huomattavasti halvempaan hintaan kuin mitä autosta Suomessa joutuisi maksamaan. Pääsääntöisesti haaveilu ei koskaan pääse toteutukseen, sillä asia koetaan riskaabeliksi sekä vaivalloiseksi ja siihen liittyy monia kysymyksiä. Mistä aloittaa koko prosessi? Mistä tietää auton olevan hyvä? Miten välttää huijatuksi tuleminen? Ja kaikkein tärkein kysymys: voittaako käytetyn auton maahantuonnilla ylipäätään mitään? Tämän työn empiirisessä osassa perehdytään toimeksiantajan maahantuontitapauksen avulla siihen, mitä käytetyn auton maahantuominen EU-alueelta käytännössä tarkoittaa kustannuksineen ja miten mahdollisesti saatava taloudellinen hyöty muotoutuu. Empiirinen osa pohjautuu toimeksiantajayrityksen yrittäjän kanssa käytyyn teemahaastatteluun (liite 1) ja esimerkkiauton osto- ja maahantuontiasiakirjoihin.

4.1 Seafield Oy ja Mercedes-Benz C 180 CDI

Toimeksiantaja on salolainen autoliike Seafield Oy, jonka toiminta perustuu käytettyjen autojen maahantuontiin. Yrittäjällä on kolmenkymmenen vuoden kokemus autokaupasta ja noin sadan kerran kokemus autojen hakemisesta, niiden tuomisesta Suomen rajojen yli ja erimaiden viranomaiskäytännöistä. Hakumatkat suutautuvat pääsääntöisesti Saksaan, mutta myös Puola, Hollanti, Viro ja Ruotsi ovat vakiintuneita hakukohteita. Tavallisimmin maahantuotavat autot ovat vuodesta viiteen vuoteen vanhoja Mercedes-Benz-, BMW- ja Audi-merkkisiä henkilöautoja tai käytettyjä Volkswagen-, Mercedes-Benz- tai Ford-merkkisiä pakettiautoja. Maahantuotavat autot ovat lähes poikkeuksetta ostettu hakumaiden paikallisista merkkiliikkeistä.

Ostamalla merkkiliikkeestä toimeksiantaja pyrkii minimoimaan huijatuksi tulemisen ja myöhemmin ilmenevät virheet. Merkkiliikkeisiin ostetut käytetyt autot tarkastetaan, eikä liikkeisiin osteta viallisia autoja. Yksityisen ostajan liikkeestä ostamalle autolle on ostettavissa erityinen liikkeiden myöntämä takuu, joka antaa laajaa suojaa ja helpottaa kuluttajan asemaa vikatilanteessa. Takuu laajentaa kuluttajansuojaa. Noin 300 euroa maksavaa takuuta ei toimeksiantajan mukaan kuitenkaan ole tarpeellista ostaa vain vuoden tai

kaksi vanhoihin käytettyihin autoihin. Ostajan asemassa toimivat autoliikkeet saavat vähintään virhevastuun suojan, jolloin myyjäliike on vastuussa, mikäli auto ei vastaa sovitua. Myös aiempien omistajien määrä kertoo toimeksiantajalle käytetyn auton todennäköisestä laadusta. Yhdeltä aiemmalta omistajalta on helppo selvittää mahdolliset viat tai ongelmat.

Ensisijaisesti toimeksiantaja lähtee auton hakuun valmiille asiakkaalle, jolle on valittu Suomesta käsin internetin välityksellä tietty auto ja auton kohdemaassa sijaitsevaan myyjään on otettu yhteyttä. Hakumatkojen hinnoitteluun toimeksiantajalla ei ole tällä hetkellä mitään tiettyä käytäntöä, kuten esimerkiksi prosenttiperusteisesti määräytyvää kattia kokonaishinnalle. Yhdestä hakumatkasta toimeksiantaja on tähän asti ottanut palkkiota hakuprosessista riippuen 500-1 200 euroa muiden matkakulujen ja auton hinnan kattamisen lisäksi. Toimeksiantaja maksaa auton ensin itse ulkomaisen autoliikkeen lähettämän laskun perusteella, jonka jälkeen autoa lähdetään hakemaan. Asiakkaan todettua auton sovitun mukaiseksi ostaja maksaa toimeksiantajalle tämän määrittämän loppuhinnan, joka sisältää auton hinnan, matkan kulut ja toimeksiantajan palkkion. Palkkion osuutta ei erotella asiakkaalle loppusummasta.

Maksun toimeksiantaja saa pääsääntöisesti vasta loppusumman määräytyttyä prosessin päättymisen jälkeen. Riski sille, ettei Suomessa odottava asiakas ostakaan autoa on mahdollinen, mutta tilanne käytännössä harvinainen. Toimeksiantajalle näin on käynyt kerran, mutta maahantuotu auto tuli kuitenkin pian myytyä uudelle asiakkaalle. Ennakkomaksu haettavasta autosta pyydetään vain, jos auto on poikkeuksellinen tavalla, joka tekisi sen edelleenmyynistä epätodennäköistä tai vaikeaa. Tästä esimerkkinä on auto, jossa on oikeanpuoleinen ohjaus. Tapauksissa, jossa auto haetaan muusta syystä kuin valmiille ostajalle, toimeksiantaja määrittää voittonsa auton hinnassa, kun se myydään eteenpäin Suomessa.

Palkkion määrittämiseen toimeksiantaja mainitsee tällä hetkellä vaikuttavan muun muassa viranomaishaasteiden määrän ja laajuuden, haettavan auton sijainnin lentokenttään tai satamaan nähden, vaaditun ennakotyön määrän ja sen, maksaako asiakas auton itse suoraan ulkomaiselle autokaupalle vai toimiiko toimeksiantaja maksussa välikätenä. Tällä työllä on kannattavuuden selvittämisen lisäksi tavoitteena johdonmukaistaa ja helpottaa toimeksiantajan oman palkkion määrittämistä eri tekijöiden, matkaan kuluvan ajan, haasteellisuustason ja muiden tekijöiden perusteella.

Toimeksiantaja toi tässä työssä esimerkkinä käytetyn Mercedes-Benzin Saksasta loppuvuodesta 2015 valmiille ostajalle. Auto oli edellä mainitun mukaisesti valittu internetin avulla ja maksettu etukäteen saksalaiseen merkkiliikkeeseen, jonka jälkeen sitä lähdettiin hakemaan. Tässä tapauksessa asiakas toimitti itse maksun verkkopankin avulla saksalaiseen autoliikkeeseen, eikä toimeksiantaja toiminut välikätenä. Auto oli marginaaliverotuksen alainen, mutta koska ostajana oli yksityishenkilö, marginaaliverollisuus ei aiheuta tälle mitään toimenpiteitä.

Auto on saksalaislainsäädännön mukaan rekisteröitävä sen maasta pois vientiä varten, joten auto rekisteröitiin toimeksiantajan nimiin. Ainoastaan sillä henkilöllä, jonka nimiin auto on rekisteröity, on oikeus auton kuljettamiseen poisvientirekisteröinnin jälkeen. Auton ostokuittiin kirjattiin kuitenkin toimeksiantajan suomalaisen asiakkaan nimi, sillä myöhemmin tapahtuva tullaus Suomessa tapahtuu ostokuittiin kirjattujen tietojen perusteella. Tässä tapauksessa asiakas hoiti myös tullausmenettelyt, mutta toimeksiantajan olisi mahdollista hoitaa tullaus ja muut viranomaisasioinnit asiakkaan puolesta valtakirjan avulla. Jos ostokuitti ja sen myötä tullaus olisi tehty toimeksiantaja-autoliikkeen nimiin, lankeaisi tälle maksettavaksi autoveron lisäksi myös arvonlisävero auton maahantuonnista. Sen sijaan yksityinen ostaja maksoi saksalaisen arvonlisäveron 19 % auton hinnassa Saksassa eikä sitä peritä enää uudestaan Suomessa.

Toimeksiantaja lensi Helsingistä Kööpenhaminan kautta Düsseldorfiin, josta matkaa jatkettiin vielä taksilla noin 60 kilometriä Kölniin, jossa auto sijaitsi. Auto vastasi sovittua ja siitä tehtiin saman päivän aikana kaupat. Koneen vaihtaminen Kööpenhaminassa viivästytti viisi tuntia, jonka vuoksi toimeksiantaja ei enää saman päivän aikana ehtinyt asioimaan saksalaisen rekisteröintiviranomaisen kanssa ja joutui yöpymään Kölnissä ylimääräisen yön. Seuraavana päivänä autoon saatiin punaiset, maasta poisvientiin tarkoitetut kilvet. Kölnistä toimeksiantaja ajoi noin 500 kilometriä Travemünden satamaan, josta laiva seuraavan yön aikana lähti kohti Helsinkiä ja Vuosaaren satamaa. Paluumatka laivalla kesti kokonaisuudessaan kaksi yötä, kun laivaan pääsi jo lähtöyötä edeltävänä iltana.

Suomeen tultaessa Saksasta saaduilla punaisilla kilvillä saa ajaa niiden voimassaoloajan, tässä tapauksessa neljä viikkoa. Tämän jälkeen auto käytettiin asiakkaan puolesta Hangon tullissa, jossa toimitettiin tullaus eli autosta jätettiin käyttöön- ja autoveroilmoitukset. Toimeksiantaja haki veroasian käsittelyn ajaksi tarralliset siirtokilvet asiakkaan paikalliselta katsastusasemalta, jossa suoritettiin myös rekisteröintikatsastus ja päästömittaus. Saatuaan autoveropäätöksen asiakas maksoi sen ja sai autoon normaalit

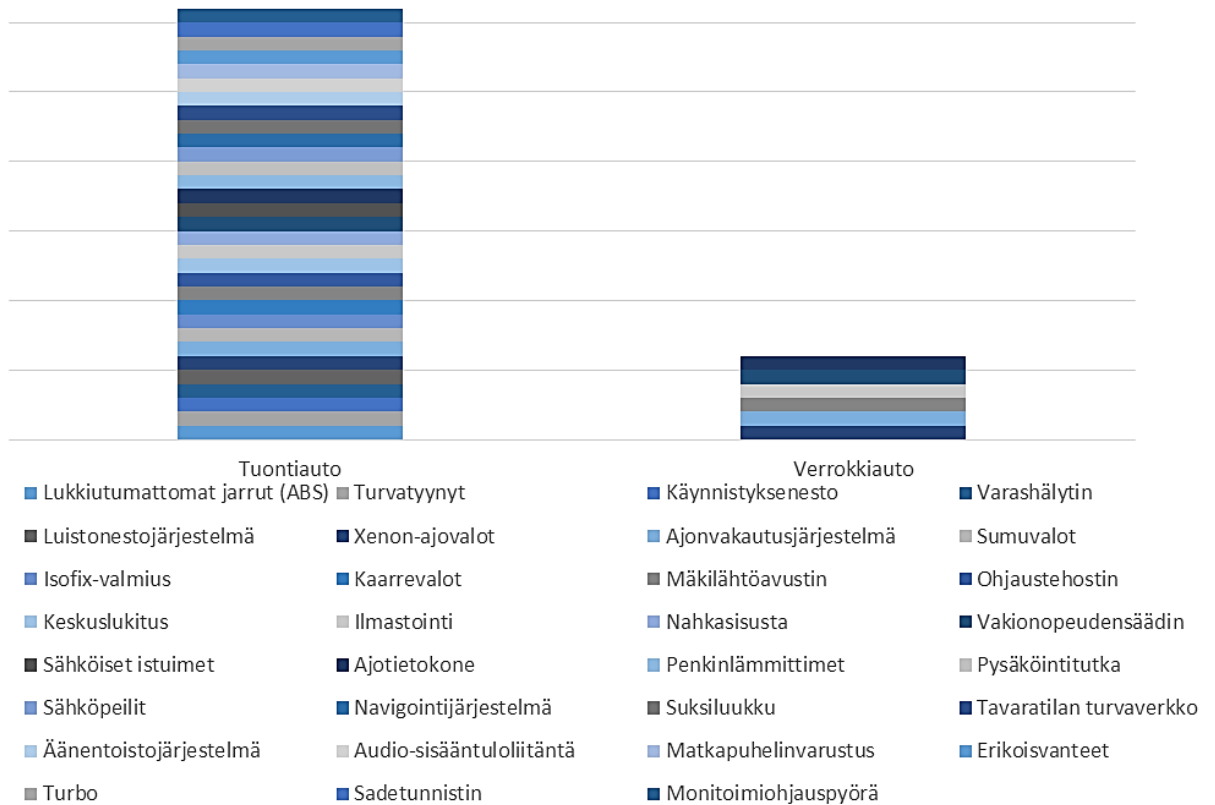
suomalaiset kilvet. Prosessin läpikäymisen Suomessa olisi voinut suorittaa nopeammin asioimalla heti maahantuonnin jälkeen tullissa, jolloin autoveropäätöksen ja sitä myöden suomalaiset kilvet olisi saanut nopeammin. Asiakkaan taloudellisten tilanteen vuoksi aika autoveron maksamiseen pyrittiin kuitenkin maksimoimaan.

4.2 Kannattavuus

Taloudellisen hyödyn selvittämiseksi verrataan kahta toisiaan mahdollisimman paljon vastaavaa autoa, joista toinen on toimeksiantajan loppuvuodesta 2015 Saksasta asiakkaalle tuoma vuoden 2013 Mercedes-Benz C 180 CDI BE T A Premium Business Avantgarde. Verrokkiautona käytetään Suomen markkinoilta lähinnä toimeksiantajan tuomaa autoa vastaavaa autoa. Täysin toimeksiantajan autoa ominaisuuksiltaan, varusteiltaan ja ajokilometreiltään vastaavaa autoa ei löytynyt Suomen markkinoilta. Verrokkiautona käytettävä auto on kuitenkin verrattavissa toimeksiantajan tuomaan autoon, sillä suurin ero autoilla on varustetasossa eikä niinkään mallissa tai iässä ja ajokilometreissäkkin vain 15 000 kilometriä. Verrokkiautona toimii niin ikään vuoden 2013 Mercedes-Benz C 180 CDI BE T A Premium Business (Classic) (Nettiauto.com 2016). Kyseinen auto oli myynnissä varsinais-suomalaisessa autoliikkeessä tämän opinnäytetyön teon aikaan keväällä 2016.

Nimen perusteella autot erottaa toisistaan ainoastaan sana avantgarde, joka kertoo auton varustetasosta. Verrokkiauton varustetason ilmoittaa sana classic, joka usein jätetään pois nimestä ja on siksi tässäkin tekstissä sulkeissa. Mercedes-Benzien varusteluokitus ilmoitetaan seuraavasti: classic, elegance tai avantgarde. Classicin tarkoittaessa heikointa ja avantgarden parhainta varustetasoa. Molempien autojen nimiin sisältyvät kirjaimet ja numerot kertovat autojen olevan C-sarjalaisia ja samankokoisen moottorin (180) omaavia diesel-autoja (CDI), jotka kuuluvat samaan päästöluokkaan BE. Lisäksi molemmat autot ovat korimalliltaan touring- eli farmarimallisia (T) ja vaihteistoltaan automaatteja (A).

Varustetaso



Kuva 5. Varustetaso.

Kuvasta 5 käy ilmi tuontiautoille ominainen lisävarusteiden määrä, joka on usein moninkertainen verrattuna Suomessa ensirekisteröityjen autojen lisävarusteiden määrään. Suomalaisten autojen heikomman varustetason selittää se, että ostettaessa autoa uutena Suomessa ostaja maksaa ensin auton hinnan lisäksi lisävarusteista, jonka jälkeen lisävarusteiden arvo vaikuttaa uudelle autolle määräytyvän autoveron suuruuteen. Tämän seurauksena monesti autoihin valitaan vain välttämättömimmät lisävarusteet. Muualla kuin Suomessa autosta ja siihen ostettavista lisävarusteista maksetaan vain niiden hinta eikä autoveroa kanneta. Autoverottomuus osaltaan kannustaa suurempaan lisävarusteiden hankintaan uuden auton oston yhteydessä. Tämän vuoksi siis muualta tuotavien käytettyjenkin autojen varustetaso on parempi. Korkeampi varustetaso oli taloudellisen hyödyn lisäksi osasyynä asiakkaan päätökseen auton maahantuonnista sen sijaan, että hän olisi ostanut vastaavan auton ensirekisteröitynä Suomessa. Kuvan 5 vertailun tiedot perustuvat käsiteltyjen autojen myynti-ilmoituksissa ilmoitettuihin tietoihin varusteista.

Tuontiauto		Verrokiauto	
Kulu	Hinta (€)	Kulu	Hinta (€)
Auto	18 900,00	Auto	31 900,00
Veroton	15 882,35	veroton	25 725,81
alv 19 %	3 017,65	alv 24 %	6 174,19
Hakumatka	700,00		
Kilvet Saksasta poisvientiin	270,00		
Siirtolupa (sis. tarrakilvet)	16,60		
Maahantuontikatsastus ja päästömittaus	191,20		
Lopulliset kilvet	12,00		
Huoltotoimet Suomessa	959,00		
Renkaan tasapainotus	30,00		
Aurauksen säätö	55,00		
Merkkihuolto	874,00		
Hinta yhteensä	21 048,80		31 900,00
Erotus			10 851,20 €

Kuva 6. Hintavertailu.

Kuvan 6 hintavertailu havainnollistaa oikeanlaisen auton tuomisella mahdollisesti saatavaa selkeää taloudellista hyötyä. Auton hinta on saksalaisen autoliikkeen hinta, johon sisältyy saksalainen arvonlisävero. Hakumatkan kustannuksiin on sisällytetty lento- ja laivamatkustamisen kulut sekä käytetyistä polttoaineista, majoituksesta ja ruokailuista aiheutuneet kustannukset. Muita varsinaiseen matkaan kuuluvia kuluja ovat poisvientirekisteröinnin ja siihen kuuluvien punaisten kilpien hinta, joka vaihtelee rekisteröintipaikoittain ja -kaupungeittain. Suomessa auton maahantuonnin kuluihin voidaan lukea maahantuontikatsastus ja sen yhteydessä toimitettava päästömittaus, siirtoluvan maksu sekä lopullisten kilpien hinta.

Toimeksiantajan maahantuomaan autoon tehtiin Suomessa lisäksi muutama säätötoimenpide ja kattava huolto merkkiliikkeessä. Kyseisen auton huollot oli saksassakin tehty merkkiliikkeessä, joten asiakkaan on järkevää pitää tätä jatkumoa yllä huoltokirjan sivuilla, ajatellen auton arvoa mahdollisessa edelleenmyyntitilanteessa. Laskelman huoltotyöt Suomessa olivat asiakkaan valinnainen kuluerä ja huoltotöiden tarve on täysin tapauskohtaista. Tässä tapauksessa, jossa autossa on täydellinen merkkihuoltamoissa täytetty huoltokirja, oli järkevää huollattaa auto merkkihuollossa pian oston jälkeen. Tällöin myös mahdolliset viat saattavat ilmetä huoltotoimien yhteydessä. Tähän laskelmaan

ei ole otettu huomioon sellaisia rekisteröinti-, vakuutus- tai muita maksuja, jotka tulevat maksettavaksi molempiin autoihin huolimatta auton ostomaasta tai -tavasta. Näin ollen verrokki-auton ostoon ei ole taulukossa katsottu liittyvän auton hinnan lisäksi muita kuluja. Laskelmassa ei ole myöskään huomioitu toimeksiantajan tuontiprosessista ottamaa palkkiota.

Oheisen laskelman mukaisesti toimeksiantajan asiakas säästi käytetyn auton maahantuonnilla 10 851,20 euroa, josta voidaan laskea pois 500-1 200 euroa toimeksiantajan palkkiota. Palkkion jälkeen säästöksi jäisi noin 9 650 – 10 350 euroa, jota voidaan pitää erityisen hyvänä taloudellisena hyötynä. Käytetyn auton maahantuonnin kannattavuutta tarkasteltaessa tulee lisäksi ottaa huomioon, että säästämällä noin 10 000 euroa asiakas sai rahalleen vastineeksi moninkertaisesti paremmin varustellun auton verrattuna esimerkiksi tässä työssä käytettyyn verrokki-autoon. Huomattavaa on myös se, että täyden merkkihuollon ja pienten säätöjen osuus säästöstä jää vain noin kymmeneen prosenttiin. Kyseinen kannattavuuslaskelma on ostajalle, joka ei kuulu arvonlisäverovelvollisuuden piiriin. Mikäli ostaja olisi arvonlisäverovelvollinen ja auto tulisi osaksi elinkeinotoimintaa, käsiteltäisiin auton maahantuontia Euroopan talousalueelta yhteisöhankintana, joka vaikuttaisi arvonlisäveron osuuteen laskelmassa. Tällöin autosta maksettaisiin myyjälle veroton hinta ja arvonlisävero maksettaisiin Suomeen suomalaisella 24 prosentin arvonlisäverolla.

4.3 Hinnoittelu

Käytettyjen autojen maahantuonnin kannattavuuden selvittämisen lisäksi tehtäväksi otettiin selkeyttää toimeksiantajan hinnoittelua hakuprosessille. Tarkoituksena ei ollut luoda toimeksiantajalle täysin mekaanista hinnoitteluvälinettä vaan sellainen työkalu, joka laskee yhteen prosessin todelliset kulut konkreettiseksi summaksi ja antaa osviittaa palkkion suuruusluokasta. Suuntaa antavan laskurin laskeman kulujen ja palkkion yhteenlaskettua summaa toimeksiantaja voisi verrata siihen, mitä velottaisi normaalikäytännöllä, niin sanotulla mututuntumalla. Tällä hetkellä toimeksiantajalla ei ole mitään työkalua esimerkiksi kulujen kirjaamiseen, vaan kaikki on tallennettu yrittäjän omaan päähän. Tällöin riski sille, että summat pyöristyvät päässä tai jopa unohtuvat, on suuri, mikä voi tuottaa tappiota kannattavuuteen pyrkivälle elinkeinotoiminnalle. Myös toimeksiantajan palkkion muodostumiseen kaivattiin selkeämpää linjaa, sillä tähän mennessä toimeksiantajan palkkiohaarukka 500-1 200 eurosta on ollut alakanttiin. Varsinkin tapauksissa,

joissa asiakkaan saama taloudellinen hyöty on jopa yli 10 000 euroa, on toimeksiantajankin mahdollista velottaa suurempaa palkkiota prosessista itselleen. Tavoitteena oli siis yksinkertaisen laskentatyökalun avulla yhtenäistää ja johdonmukaistaa toimeksiantajan hinnoittelukäytäntöä. Seuraukset saattavat näkyä positiivisina myös toimeksiantajan tuloksessa.

Excel-pohjainen laskuri muodostuu kahdesta osasta. Ensimmäisessä osassa lasketaan yhteen toimeksiantajan maahantuontiprosessin aiheuttamat kulut, jotka laskutetaan asiakkaalta (Kuva 2.). Toiminta-ajatus laskurin takana on yksinkertainen: Toimeksiantaja syöttää kulut ja laskuri laskee summan. Laskenta lähtee liikkeelle maahantuotavasta autosta maksetusta hinnasta, jonka jälkeen huomioidaan viranomaiskulut sekä ostomaassa että Suomessa, matkan kulut toimeksiantajan ruokailuista matkalippuihin ja muut mahdollisesti aiheutuvat kulut. Laskurin sisältö on muokattavissa tarpeen mukaan niin otsikoiden määrässä kuin nimissäkin. Ensimmäisessä tarkoituksena on vain koota kaikki aiheutuneet kulut yhteen ja saada niistä todenmukainen loppusumma, jonka toimeksiantaja laskuttaa eteenpäin. Oheisen laskurin luvut ovat viitteellisiä eivätkä liity aiemmin tässä työssä esiteltyyn käytettyyn auton maahantuonnin tapaukseen.

Kulut

Auton hinta	10 000,00 €
Viranomaiskulut matkalla	250,00 €
Kilvet	250,00 €
-	0,00 €
Muut matkan kulut	1 025,00 €
Polttoaineet	300,00 €
Yöpyminen	75,00 €
Lennot	50,00 €
Laiva	500,00 €
Ruokailut	100,00 €
-	0,00 €
Viranomaiskulut Suomessa	206,00 €
Maahantuontikatsastus	190,00 €
Siirtolupa	16,00 €
-	
Muut kulut	0,00 €
-	0,00 €
-	0,00 €
Laskutettavat kulut yhteensä	11 481,00 €

Kuva 7. Kululaskuri.

Laskurin toisessa osassa muodostuu toimeksiantajan hakuprosessista ottama palkkio (Kuva 8.). Palkkiolaskurissa päädyttiin malliin, jossa toimeksiantaja määrittää maahantuontiprosessikohtaisesti palkkiolleen lähtötason, jota korotetaan provisioperusteisesti asiakkaan maahantuonnin myötä saadun säästön mukaan. Provisio lasketaan toimeksiantajan määräämän prosentin mukaisesti. Laskurissa käytettävä asiakkaan saama taloudellinen hyöty perustuu kannattavuus-luvun kaltaiseen laskelmaan, jossa verrataan maahantuotavan auton aiheuttamia kuluja Suomessa myynnissä olevaan vastaavan auton hintaan. Taloudellinen hyöty on laskettavissa vertaamalla hinnoittelutyökalun kulu- laskuri-osaa vastaavan Suomessa myynnissä olevan auton hintaan.

Palkkio

Lähtöpalkkio	2 000,00 €
Asiakkaan saama taloudellinen	7 000,00 €
Provisio-%	10,00 €
Palkkio yhteensä	2 700,00 €

Kuva 8. Palkkiolaskuri.

Yhteenveto

Kulut	11 481,00 €
Palkkio	2 700,00 €
Yhteensä (sis. alv)	14 181,00 €
Veroton	11 436,29 €
Alv 24 %	2 744,71 €

Kuva 9. Hinnoittelulaskurin yhteenveto.

Molempien laskureiden tulokset summataan vielä erillisessä yhteenvetolaskelmassa, josta saadaan selville koko käytetyn auton maahantuonnin prosessille asiakkaalle koi- tunut hinta (Kuva 9.) Yhteenvetoon on lisäksi eritelty veroton osuus ja arvonlisäveron osuus loppusummasta.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Käytettyjen autojen maahantuontiin liittyy paljon kysymyksiä ja epävarmuutta. Prosessia pidetään monimutkaisena ja riskialttiina. Kuitenkin oikein toimin ja oikean tahon toteuttamana se mahdollistaa aivan erilaiset markkinat auton ostajalle. Monet autoliikkeet ovatkin ymmärtäneet markkinaraon ja alkaneet tuottamaan liiketoimintansa oheispalveluna käytettyjen autojen maahantuontia asiakkaiden toivomusten mukaan. Maahantuonnissa on helppo onnistua oikeilla tiedoilla, mutta koko prosessi voi myös kaatua yhteen huomioimattomaan asiaan. Useiden riskitekijöiden vuoksi käytetyn auton maahantuontiprosessiin ei kannata ryhtyä ottamatta asioista selvää tai ilman kokemusta edes suomalaisesta autokaupasta.

Työn teoriaosa toteutettiin suurimmilta osin internetistä löytyvän tiedon pohjalta aiheen vilkkaan muuttuvuuden ja jatkuvan kehityksen takia. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Tulli sääntelevät ja valvovat käytettyjen autojen maahantuontia, verotusta ja käyttöä Suomessa, joten teoriaosan pohjautuminen näiden tahojen tarjoamaan tietosisältöön oli luontevaa. Lisäksi näin pyrittiin varmistamaan käytetyn tiedon ajantasaisuus. Aiheeseen liittyvää täsmätietoa löytyi kirjallisuuslähteistä niukalti, joka osaltaan kannusti internetin tarjoaman tiedon hyödyntämiseen. Empiirinen osa työstä rakentui toimeksiantajayrittäjän kanssa käydyn teemahaastattelun pohjalta. Toimeksiantajayrittäjän vuosikymmeniä pitkään autoalan kokemukseen pohjautuvasta tiedosta olisi riittänyt sisältöä useampaankin opinnäytetyöhön. Haasteeksi tulikin rajata saatu tieto tätä opinnäytetyötä palvelevaksi ja työn rajausten mukaiseksi. Lisäksi työssä käytetyn esimerkkiauton maahantuontiprosessin asiakirjat saksalaisista rekisteriotteista suomalaiseen merkkihuoltolaskuun toimivat lähteinä osalle työn empiiristä puoliskoa.

Kynnyskysymyksenä käytettyjen autojen maahantuontiin liittyen on sen kannattavuus. Tämän työn tavoitteena oli selvittää voittaako käytetyn auton maahantuonnilla todella ja missä määrin. Toimeksiantajalla ei ollut esittää esimerkkilaskelmia, joista maahantuontin kannattavuus olisi selkeästi todettavissa. Esimerkkitapauksena käytettiin toimeksiantajayritys Seafeld Oy:n vuonna 2015 Saksasta Suomeen tuomaa Mercedes-Benz-merkistä autoa. Kyseinen auto valikoitui esimerkkiautoksi sillä perusteella, että toimeksiantajalla oli edelleen mahdollisuus päästä käsiksi auton maahantuontiprosessiin liittyviin asiakirjoihin, joita käytettiin muun muassa empiirisen osan laskelmien perustana. Lisäksi kyseinen auto edustaa niin merkiltään, malliltaan kuin iältäänkin sellaisia käytettyinä

maahantuotavia autoja, joita on kannattavaa maahantuoda, oli kyseessä sitten taloudellisen hyödyn hakeminen tai muutoin tasokkaamman auton hankinta.

Kannattavuuden selvittämiseksi valittiin Suomen käytettyjen autojen markkinoilta mahdollisimman paljon esimerkkiautoa vastaava auto. Verrokki-autoksi valikoitui merkiltään, malliltaan ja käyttöönottovuodeltaan esimerkkiautoa vastaava auto, jonka ajokilometrit olivat noin 15 000 kilometriä suuremmat ja varustetaso selvästi huonompi. Huolimatta yleisesti hintaa laskevista tekijöistä, kuten suuremmista ajokilometreistä ja huonommasta varustetasosta, Suomessa ensirekisteröity verrokki-auto maksoi 13 000 euroa enemmän veroineen kuin mitä esimerkkiauto maksoi Saksassa saksalaisella 19 %:n arvonlisäverolla. Matka-, viranomais- ja muiden kulujen jälkeen toimeksiantajan asiakas jäi 10 851 euroa voitolle siitä, mitä huonommin varustellusta, mutta muuten vastaavasta autosta Suomen markkinoilla olisi joutunut maksamaan. Toimeksiantajan palkkionkin jälkeen voittoa jäi vajaat 10 000 euroa. Tämän työn esimerkkiauton osalta käytetyn auton maahantuonnin kannattavuus on siis selkeää niin taloudellisesti kuin laadullisestikin.

Vaikka tämän opinnäytetyön esimerkkitapauksen hyödyt olivat asiakkaalle kymmenen tuhannen euron luokkaa, on otettava huomioon, että kyseessä on yksittäistapaus, jonka onnistuminen oli monen tekijän summa. Olennaisinta on kuitenkin haetun auton valinta, johon liittyy sekä auton merkki että toimeksiantajan tietotaito. Yhdestä kolmeen vuotta vanhojen Mercedes-Benz-merkkisten autojen tuonti Suomeen on lähtökohtaisesti kannattavaa, sillä merkki on Suomen markkinoilla ylihinnoiteltu verrattuna Keski-Euroopan markkinoihin. Toimeksiantajayrittäjän taito muodostaa käsityksen auton ostamisen kannattavuudesta pelkästä saksalaisen autoliikkeen internettiin lataamasta kuvasta ja saksaksi listaamista tiedoista puhumatta sanaakaan saksaa, on kyky, jota ei voi rahalla ostaa ja on syntynyt vuosien ja noin sadan tuodun auton kokemuksella. Tällä kyvyllä varusteltuna käytetyn auton maahantuontiprosessiin lähtee myös turvallisimmin mielin. Toimeksiantaja painottaakin, että ei missään nimessä kannusta ketä tahansa ryhtymään maahantuontiprosessiin. Tämän työn esimerkkiauton kannattavuuslaskelman lopputulos on todellinen, mutta kaikissa tapauksissa lopputulos ei ole näin optimistinen.

Kannattavuuden selvittämisen lisäksi tämän työn oheistuotteena oli tarkoitus tuottaa yksinkertainen laskuri selkeyttämään ja johdonmukaistamaan toimeksiantajan maahantuontiprosessin hinnoittelua. Sen tehtävänä oli helpottaa toimeksiantajan hinnanmäärittäystä antamalla aiheutuneiden kulujen ja määritetyn palkkion summan, jota toimeksiantaja voi käyttää suuntaa antavana viitoittajana loppuhinnan määrittämiseen. Työkalun

luomisessa otettiin etenkin toimeksiantajan tietoteknilliset taidot huomioon käytettävyyden mahdollistamiseksi. Toimeksiantaja oli tyytyväinen hinnoittelutyökaluun ja uskoi sen tuovan helpotusta maahantuontiprosessin eteen tekemänsä työn arvottamiseen. Helpokäyttöisyyden hän totesi olevan plussaa ja laskevan kynnystä laskurin hyödyntämiseen. Haasteeksi toimeksiantaja mainitsi hinnoittelulaskurin käytön ottamisen osaksi omaa rutiiniaan, sillä hinnan muodostamiseen ei ole tähän mennessä liittynyt erityisiä mekaanisia katelaskureita tai muita vastaavia ainakaan jatkuvassa käytössä, vaan kaikki laskenta on tapahtunut yrittäjän päässä.

Tämän opinnäytetyön kokoavana johtopäätöksenä voidaan todeta käytetyn auton maahantuonnin olevan tapauksittain erittäinkin kannattavaa sekä riskin ottamisen arvoista. Huomioon otettavia asioita on kuitenkin loputon määrä, joista osalle ei ole edes mitään tehtävissä, vaikka lähtökohdat prosessiin ryhtymiselle olisivatkin olleet kunnossa. Kunkin auton maahantuontiprosessi on erilainen. Ennen kaikkea onnistunut käytetyn auton maahantuonnin prosessi vaatii taustalle oikean henkilön tietoineen ja kontakteineen sekä ripauksen onnea ja hyvää tuuria. Kannattavuuslaskelman ja hinnoittelulaskurin myötä on myös selvää, että toimeksiantajan olisi suotavaa nostaa palkkiovaatimustaan. Muun muassa tämän työn esimerkkitapauksessa, jossa asiakas hyötyi noin 10 000 euroa, olisi toimeksiantajan ottama palkkio voinut olla huomattavasti enemmän kuin 500-1 200 euroa.

Itselleni tämän opinnäytetyön tekeminen on ollut erittäin antoisa ja opettavainen kokemus. Ensimmäisenä useita kuukausia vaatineena projektina opinnäytetyön kirjoittaminen on opettanut kokonaan uuden työskentelytavan. Poiketen jo peruskoulusta sisäistetyistä tavasta suorittaa kaikki tehtävät mahdollisimman tehokkaasti ja nopealla aikataululla pois alta, on opinnäytetyön kirjoittaminen kaiken sen aiheeseen liittyvän asian lisäksi opettanut ennen kaikkea kärsivällisyyttä ja aikataulutusta. Haasteena oli aihe, josta en tiennyt yhtään mitään ja sen myötä koko työssä käsiteltävä sisältö oli pimennossa selvitän sitä mukaan kun asioista alkoi etsimään tietoa. Tein kuitenkin itselleni palveluksen valitsemalla aiheen, joka on kiinnostanut jo pidemmän aikaa. Itseäni kiinnostavan aiheen myötä opinnäytetyön tekeminen tuntui mielekkäältä ja koin myös itse hyötyväni sen etenemisen myötä saaduista tiedoista ja tuloksista.

Loogisena jatkumona työn empiirisessä osassa käsitellyille asioille olisi tehdä kannattavuuslaskelma tapauksesta, jossa ostajana olisi arvonlisäverovelvollinen yritys ja kuvantaa miten arvonlisäverovelvollisen ja arvonlisäverovelvollisten piiriin kuulumattoman ostajan maahantuontien kannattavuus eroaa toisistaan. Tietenkin on myös tapauskohtaisesti

mielenkiintoista nähdä miten kannattavaksi kunkin maahantuodun auton prosessi muoutuu.

LÄHTEET

Ajoneuvolaki 12.12.2014/1042.

Ajoneuvoverolaki 21.12.2012/971.

Alenius 2014. Vientirekisteröinti. Viitattu 8.2.2016 <http://alenius.de/rekisterointi.html>.

Autoliitto 2016. Autoverotuksen historia. Viitattu 1.3.2016 http://www.autoliitto.fi/tietopankki/autoilun-kustannukset/autoilun_verotus/autovero/autoverotuksen_historia/.

Autoverolaki 4.4.2003/266.

Autoverolaki 11.12.2015/1481.

Euroopan komissio 2011. EY-tyyppihyväksyntä helpottaa ajoneuvon rekisteröintiä toisessa jäsenmaassa. Viitattu 10.3.2016 http://ec.europa.eu/finland/news/press/101/10902_fi.htm.

Euroopan komissio 2016. Taric-tieto. Viitattu 29.2.2016 http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/measures.jsp?Lang=fi&SimDate=20160229&Taric=8703&LangDescr=fi.

Euroopan kuluttajakeskus Suomessa 2014a. Sopimukset ja vastuu. Viitattu 10.3.2016 <http://www.ecc.fi/Teemat/auton-ostaminen-ulkomailta/sopimukset-ja-vastuu/>.

Euroopan kuluttajakeskus Suomessa 2014b. Selvitä asioita etukäteen. Viitattu 10.3.2016 <http://www.ecc.fi/Teemat/auton-ostaminen-ulkomailta/selvita-asioita-etukateen/>.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/44/EY. Viitattu 8.2.2016 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31999L0044:fi:HTML>.

Juanto, J. & Saukko, P. 2012. Arvonlisäverotus ja muu kulutusverotus. 7., uudistettu painos. Helsinki: Talentum.

Kankare, M. 2009. Kiitos EU: Valtio hävisi lopullisesti autoverokiistan. Viitattu 2.3.2016 <http://www.tekniikkatalous.fi/tekniikka/metalli/2009-03-19/Kiitos-EU-valtio-h%C3%A4visi-lopullisesti-autoverokiistan-3269748.html>.

Kerkelä, L. 2014. Valtio hävisi taas autoverokiistan. Helsingin Sanomat. Viitattu 3.3.2016 <http://www.hs.fi/kotimaa/a1417406882723>.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2015. Kuluttaja-asiamiehen linjaus. Virhevastuu ja takuu autokaupassa. Viitattu 10.3.2016 <http://www.kkv.fi/ratkaisut-ja-julkaisut/julkaisut/kuluttaja-asiamiehen-linjaukset/toimialakohtaiset/virhevastuu-ja-takuu-autokaupassa/>.

Liikennevakuutuslaki 16.4.1993/361.

Liikennevakuutuskeskus 2015. Siirtolupa ja siirtovakuutus. Viitattu 28.1.2016 <http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/siirtolupa-ja-siirtovakuutus/>.

Nettiauto.com 2016. Mercedes-Benz C 180 CDI BE T A Premium Business. Viitattu 11.2.2016 <http://www.nettiauto.com/mercedes-benz/c/7821908>.

Nordea 2016. SEPA. Maksujenvälitys Euroopassa. Viitattu 10.3.2016 <http://www.nordea.fi/yrityssiakkaat/maksut/laskutus-ja-maksaminen/sepa.html>.

Rother, E. & Turunen, S. 2005. Elv ja syrjimättömyysvaatimus. Viitattu 2.3.2016 <http://www.autovero.fi/artikkeli.php?aid=21>.

Savolainen, T. & Savolainen, P. 2011. Auto Saksasta 2011. Opas käytetyn auton hakumatkalle Saksaan. 5., täydennetty painos. Vantaa: Sompasa.

Suomen Tuontipalvelu Oy 2016. Vaihtoautot. Viitattu 10.3.2016 <http://www.auto-saksasta.fi/fi/9-finnish-menu.html>.

Suomen Yrittäjät 2014. Tarjousmenettely, hinnoittelu ja maksutavat. Viitattu 10.3.2016 http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/tarjousmenettely_hinnoittelu_maksutavat/.

Tomperi, S. 2013. Kehittyvä kirjanpito. 14., uudistettu painos. Helsinki: Edita.

Trafi 2004. Tiedote 2/2014. Viitattu 8.2.2016 <http://www.trafi.fi/file-bank/a/1322478469/039f9a890e38c9048ae5c20e4a8c5915/2608-ATT2-2004.pdf>.

Trafi 2016a. Ajoneuvon maahantuonti. Viitattu 28.1.2016 http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajoneuvon_maahantuonti.

Trafi 2016b. Siirtomerkit. Viitattu 28.1.2016 <http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa/siirtomerkit>.

Trafi 2016c. Siirtolupa. Viitattu 28.1.2016 <http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa>.

Trafi 2016d. Katsastustoimipaikkojen ja Tullin myöntämät pitkät (3 kk ja 9 kk) siirtoluvat. Viitattu 1.2.2016 http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi/siirtolupa/pitkat_siirtoluvat.

Trafi 2016e. Rekisteröintikatsastus. Viitattu 1.2.2016 <http://www.trafi.fi/tieliikenne/katsastukset/katsastuslajit/rekisterointikatsastus>.

Trafi 2016f. Rekisteröinti. Viitattu 1.2.2016 <http://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterointi>.

Trafi 2016g. Tyyppihyväksyntä. Viitattu 11.2.2016 http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvak-synnat/tyyppihyvak-synta.

Trafi 2016h. Käytetyn ajoneuvon maahantuonti. Viitattu 10.3.2016 http://www.trafi.fi/tieliikenne/katsastukset/kaytetyn_auton_maahantuonti.

Tulli 2009. Maahantuojien autoverotus. Viitattu 25.1.2016 <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/verotus/autovero/index.jsp>.

Tulli 2013. Tuomassa autoa tai moottoripyörää? Viitattu 18.2.2016 http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/tuomassa_autoa.jsp.

Tulli 2014a. Käytetyn ajoneuvon maahantuonti Suomeen Eta-alueelta. Viitattu 12.1.2016 <http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/maahantuontiprosessi/lisatieto/maahantuontiprosessi.pdf>.

Tulli 2014b. Mitä tavaran tuonti maksaa? Viitattu 23.2.2016 http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/mita_maksaa/index.jsp.

Tulli 2014c. EU:n tulli- ja veroalue. Viitattu 23.2.2016 http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/termit_selviksi/tulli_ja_veroalue/index.jsp.

Tulli 2014d. Miten annan tulli-ilmoituksen? Viitattu 23.2.2016 http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tulli_ilmoitus/index.jsp.

Tulli 2014e. Ennen vuotta 2006 autoverotuspäätöksen saaneet voivat tehdä Tullille vahingonkorvausvaatimuksen autoverosta kannetun arvonlisäveron (elv) palauttamiseksi. Viitattu 3.3.2016 http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/ELV_ohjeet_ja_tiedotteet/ohje_02082013.jsp.

Tulli 2015a. Rekisteröity asiamies. Viitattu 11.2.2016 http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/verotus/autovero/rekisteroity_asiamies/index.jsp.

- Tulli 2015b. Vakuudet. Viitattu 11.2.2016 http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/rekisteroity_luotto-asiakas/vakuudet/index.jsp.
- Tulli 2015c. Valitse sopiva asiointitapa. Viitattu 11.2.2016 <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoisenasiointi/asiointitapa/index.jsp>.
- Tulli 2015d. Autoverolain muutokset 1.1.2016. Viitattu 18.2.2016 http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/autovero_tiedottaa/1062015/index.html?bc=134.
- Tulli 2015e. Intrastat Suomessa v. 2015. EU-maiden välisen kaupan tilastointi. Viitattu 23.2.2016 www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/intrastat/vuodet/liitteet/intra2015.pdf.
- Tulli 2015f. Autoverolain muutokset 1.1.2016. Viitattu 1.3.2016 http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/THT/tht_arkisto/THT_2015/tiedotteet/1062015/index.html?bc=425.
- Tulli 2016. Autoverotus. Viitattu 28.1.2016 <http://www.tulli.fi/fi/yksityisille/autoverotus/index.jsp>.
- Turunen, S. 2005. ”Koskee niitä, jotka himoitsevat muutaman vuoden ikäistä Mersua” - Suomen autoverotus ja eurooppaoikeus. Viitattu 29.2.2016 <http://www.autovero.fi/artikkeli.php?aid=17>.
- Veho Oy Ab 2015. Vaatimuksenmukaisuustodistus. Viitattu 21.4.2016 http://www.mercedes-benz.fi/content/finland/mpc/mpc_finland_website/fi/home_mpc/passengercars/home/financial_services/1.html.
- Vero.fi 2010. Arvonlisäverotus EU-tavarakaupassa. Viitattu 22.2.2016 https://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Arvonlisaverotus_EUtavarakaupassa%2814381%29.
- Vero.fi 2011. Ulkomaankaupan arvonlisäverotus. Viitattu 22.2.2016 https://www.vero.fi/fi-FI/Yritys_ja_yhteisoasiakkaat/Liikkeen_ja_ammatinharjoittaja/Arvonlisaverotus/Ulkomaankaupan_arvonlisaverotus.
- Ziemann M. 2011. Joka kolmannen saksalaisauton mittarilukema väärennetty. Yle Uutiset. Viitattu 10.3.2016 http://yle.fi/uutiset/joka_kolmannen_saksalaisauton_mittarilukema_vaarennetty/5335961.

Teemahaastattelurunko

19.2.2016 klo 17.00-18.00

Haastateltava: Seafield Oy:n yrittäjä

- ❖ Mistä lähdetään liikkeelle, kun aloitetaan asiakkaalle tuotavan käytetyn auton maahantuontiprosessi?
- ❖ Mitä huomioonotettavaa on ulkomaalaisen autoliikkeen kanssa asioidessa?
- ❖ Miten tämän työn esimerkki-autona käytetyn auton maahanatuontiprosessi eteni?
- ❖ Miten maahantuontiprosessi eroaa ostajan ollessa yksityishenkilö tai yritys?
- ❖ Miten autonhakureissut ja tehty työ hinnoitellaan?
 - Mitkä ovat nykyisen hinnoittelun suurimmat ongelmat?