

Jarmo Keinänen

**HENKILÖAUTON MAAHANTUONTI JA REKISTERÖINTI  
ETA-ALUEEN ULKOPUOLELTA**

# **HENKILÖAUTON MAAHANTUONTI JA REKISTERÖINTI ETA-ALUEEN ULKOPUOLELTA**

Jarmo Keinänen  
Opinnäytetyö  
Kevät 2018  
Kone- ja tuotantotekniikan koulutusohjelma  
Oulun ammattikorkeakoulu

## TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu  
Kone- ja tuotantotekniikan koulutusohjelma, auto- ja kuljetustekniikan suuntautumisvaihtoehto

---

Tekijä: Jarmo Keinänen  
Opinnäytetyön nimi: Henkilöauton maahantuonti ja rekisteröinti ETA-alueen ulkopuolelta  
Työn ohjaaja: Mauri Haataja  
Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: kevät 2018 Sivumäärä: 56 + 2 liitettä

---

Työssä on perehdytty ei-EY-tyyppihyväksytyn henkilöauton maahantuonti- ja rekisteröintiprosessiin. Työssä selvitettiin maahantuontiin liittyvät säädökset, rekisteröitävissä olevalle ajoneuvolle asetetut vaatimukset sekä rekisteröinti- ja katsastusprosessin kulku. Lisäksi tutustuttiin ajoneuvoon tehtäviin käytännön muutoksiin, joilla se tehdään Suomen vaatimuksien mukaiseksi.

Työ suoritettiin tutustumalla voimassa oleviin lakeihin sekä asetuksiin. Epäselvissä tapauksissa lain mahdollisista tulkinnoista kysyttiin viranomaisilta sekä katsastustoimipisteiltä. Työn käytännön osassa tuontiauto muutettiin Suomen lain mukaiseksi sekä hankittiin tarvittavat dokumentit auton rekisteröintiin Suomessa.

Kesken työn laki tuontiautojen varustelusta muuttui keventäen vaatimuksia. Työ oli kirjoitettu vanhan lain mukaan valmiiksi mutta lainmuutoksen jälkeen tiedot päivitettiin tämänhetkisten säädösten mukaisiksi. Mainintoja vanhoihin säädöksiin säilytettiin vertailun ja mielenkiinnon vuoksi.

Työn perusteella voidaan todeta tuontiautojen olevan rekisteröitävissä Suomessa kohtuullisella vaivalla. Rekisteröintiprosessi vaihtelee suuresti ajoneuvon tuontimaasta eri markkina-alueiden lainsäädännön seurauksena. Erityisesti EU-alueen sisältä autojen maahantuonti on sujuvaa, mutta myös suurin osa esimerkiksi USA:n ja Japanin markkinoiden henkilöautoista on rekisteröitävissä Suomeen.

---

Asiasanat: maahantuonti, autovero, rekisteröinti, katsastus, tuontiauto

## ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences  
Degree Programme in Mechanical Engineering, Option of Vehicle and Transportation Technology

---

Author: Jarmo Keinänen

Title of thesis: Importing and Registering a Used Passenger Car Outside of the ETA-zone

Supervisor: Mauri Haataja

Term and year when the thesis was submitted: Spring 2018 Pages: 56 + 2 appendices

---

The objective of the thesis is to look into the process of registering a used, non EY-approved, passenger car to be used in roads of Finland. Main focus is on rules and regulations that affect the importing and registration process. One of the key points is also demonstrate how imported cars must be modified to meet the Finnish regulations.

The main focus is on studying the current legislation and given regulations regarding importing and registering of an automobile for the first time. In some cases, interpretation of a legal text was checked from officials through interviews. In the practical part an imported car is converted to meet the Finnish regulations and the needed documents for registering the car are acquired.

The aim of this thesis is to give a reader summary of the importing process, what needs to be taken into consideration and what can be done by oneself. The emphasis is on the rules and regulations but due to the nature of legislation regarding registration and imports, basic information of how vehicles are taxed and of the taxation process work is included.

Based on the results, the current rules and regulations work fairly well. It is obvious that they have been polished throughout the years but some oddities still remain. Registering an imported car has been made possible and the requirements to meet have been made clear.

---

Keywords: registration, import, used car

# SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	3
ABSTRACT	4
SISÄLLYS	5
1 JOHDANTO	7
1.1 Työn toteutus	7
1.2 Työn tavoitteet	7
2 SUOMEN AUTOKANTA	8
2.1 Määrä ja keski-ikä	8
2.2 Autoilun verotus	9
2.3 Käytetyt tuontiautot	10
2.3.1 Autojen tuonnin syitä	11
2.3.2 Tyypillinen tuontiauto	12
3 AJONEUVON LIIKENNEKÄYTTÖ	13
3.1 Vaatimukset rekisteröinnille	13
3.2 Tyypiphyväksyntä	15
3.3 Hylkääminen tai hyväksyminen rekisteröintikatsastuksessa	16
3.4 Tuontiauton verotus	16
4 MAAHANTUONTI, REKISTERÖINTI JA KATSASTUSPROSESSI	19
4.1 Maahantuonti, tullaus ja siirto	19
4.2 Verotuksen aloitus	20
4.3 Rekisteröintikatsastus	21
4.3.1 Vaadittavat muutokset	22
4.3.2 Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen	24
4.3.3 Massatiedot ja punnitus	27
4.3.4 Ajoneuvon kunto	29
4.4 Ajoneuvon rekisteröinti	29
4.5 OBD-järjestelmä	29
5 MAAHANTIONTIPROSESSI KÄYTÄNNÖSSÄ	31
5.1 Ajoneuvon osto	31
5.2 Tullaus ja verot	31
5.3 Vaatimustenmukaisuus- ja vastaavuustodistus	31

5.4 Ajovalot	32
5.4.1 Valokuvion kääntö	33
5.4.2 Ajovalojen korkeudensäädin	37
5.5 Muut valot	37
5.6 Muut muutokset	37
5.7 Punnitus	38
5.8 Esimerkkinä Nissan Silvia 1999	40
5.8.1 Muutosten tarpeen määrittäminen	40
5.8.2 Vastaavuustodistus	40
5.8.3 Valomuutokset	41
5.8.4 Muut muutokset	46
5.8.5 Tullaus, verotus, vakuutukset ja muut dokumentit	46
5.9 Yleisiä vinkkejä maahantuontiin ja rekisteröintiin	47
5.10 Yhteenveto prosessista	48
6 LOPPUSANAT	50
LÄHTEET	53
LIITTEET	
Liite 1 Export Certificate	
Liite 2 Vastaavuustodistus	

# 1 JOHDANTO

Opinnäytetyössä tutustutaan tällä hetkellä voimassa olevaan lainsäädäntöön, joka koskee EY-tyyppihyväksymättömien henkilöautojen yksittäismaahantuontia ja rekisteröintiä tieliikennekäyttöön Suomessa Työssä tutustutaan vaatimuksiin, jotka auton tulee täyttää, jotta sen rekisteröinti on mahdollista. Lisäksi selvitetään, mitä muutoksia autoon mahdollisesti joudutaan tekemään. Työssä selvitetään, mitä dokumentteja tuontiauton rekisteröintiin ja katsastukseen tarvitaan, sekä kuinka katsastus ja verotusprosessi toimivat yksityishenkilön näkökulmasta. Työ tehdään Rovaniemellä toimivalle Arctic Car Importille.

## 1.1 Työn toteutus

Työ suoritetaan tutustumalla voimassa olevaan lakitekstiin ja haastattelemalla Trafín edustajia lain tulkinnasta. Työssä konsultoidaan rekisteröintikatsastusta suorittavia katsastusmiehiä, jotta saadaan heidän näkemys ja tulkinta laista. Lisäksi esimerkkiajoneuvolle hankitaan tarvittavat dokumentit ja tehdään vaadittavat muutokset, jotta se voidaan rekisteröidä tieliikennekäyttöön Suomessa.

## 1.2 Työn tavoitteet

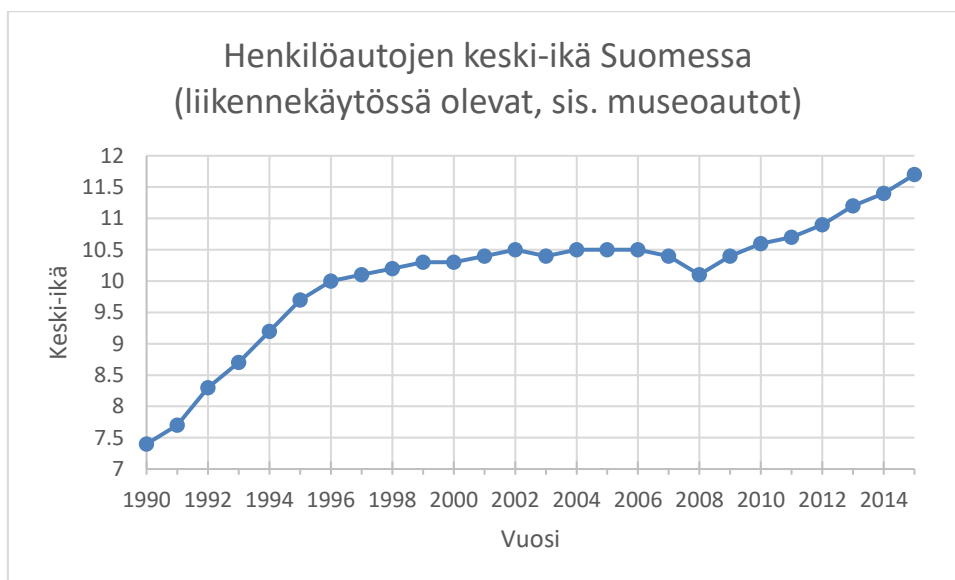
Työn tavoitteena on antaa käsitys tämänhetkisestä tuontiauton rekisteröinti- ja katsastusprosessista. Työssä selostetaan prosessi vaihe vaiheelta sekä kootaan lain tämänhetkiset vaatimukset selkokieliseksi ja helposti ymmärrettäväksi dokumentiksi. Yksi päätavoitteista on luoda auton maahantuontia harkitsevalle realistinen käsitys siitä, kuinka prosessi toimii ja mitä tulee ottaa huomioon. Työssä sivutaan myös vanhaa lakia ja säädöksiä, sillä tuontiajoneuvojen vaatimuksia kevennettiin tuntuvasti heinäkuussa 2017.

## 2 SUOMEN AUTOKANTA

### 2.1 Määrä ja keski-ikä

Suomi on hyvin autoistunut maa. Vuonna 2015 Suomessa rekisterissä oli noin 2,6 miljoonaa henkilöautoa. Kun tähän lukuun lisätään paketti-, kuorma- sekä linja-autot, päästään yli 3 miljoonaan rekisteröityyn autoon. (Henkilöautojen keski-ikä yli 11 vuotta - harmaa edelleen yleisin väri. 2016.)

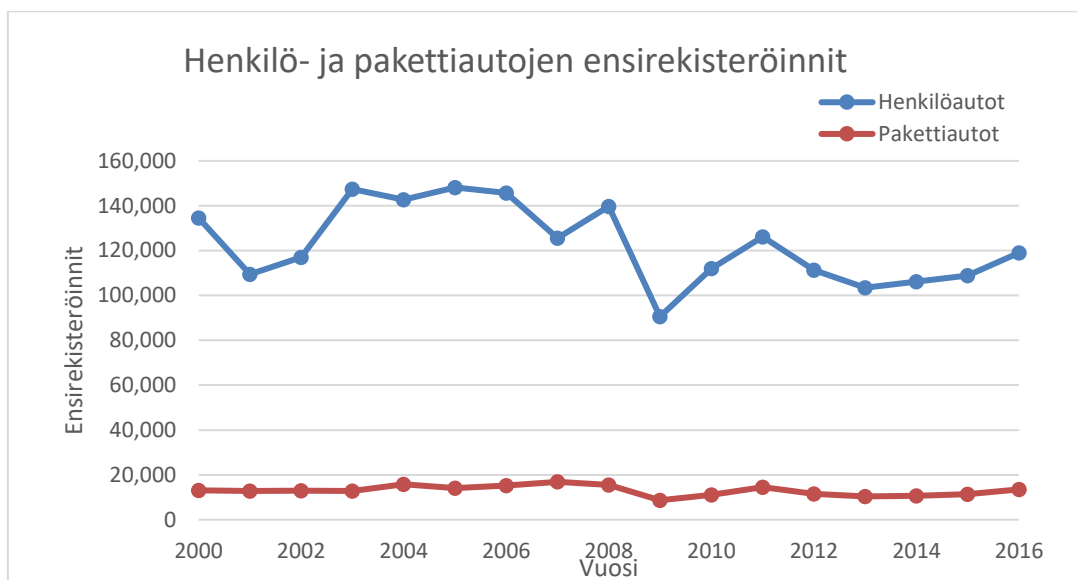
Suomen autokanta on iäkästä. Vuonna 2015 rekisterissä olevan henkilöauton keski-ikä ylitti 11,5 vuotta, mikäli mukaan lasketaan museoautot. Ilman museoajoneuvoja keski-ikäksi jää 11,3 vuotta. Koko EU-alueella autojen keski-ikä on noin 9,7 vuotta. Keskimääräinen henkilöauton romutusikä Suomessa on noin 20 vuotta ja vuosittain romutetaan noin 60 tuhatta autoa. Henkilöautojen iän kehitys on koottu kuvaan 1. Grafiikasta nähdään, kuinka henkilöautojen keski-ikä on noussut tasaisesti vuodesta 2008 lähtien. (Henkilöautojen keski-ikä yli 11 vuotta - harmaa edelleen yleisin väri. 2016; Romutustodistukset vuosittain 2008-. 2016; Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä. 2016.)



KUVA 1. Henkilöautojen keski-ikä Suomessa (Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä. 2016)



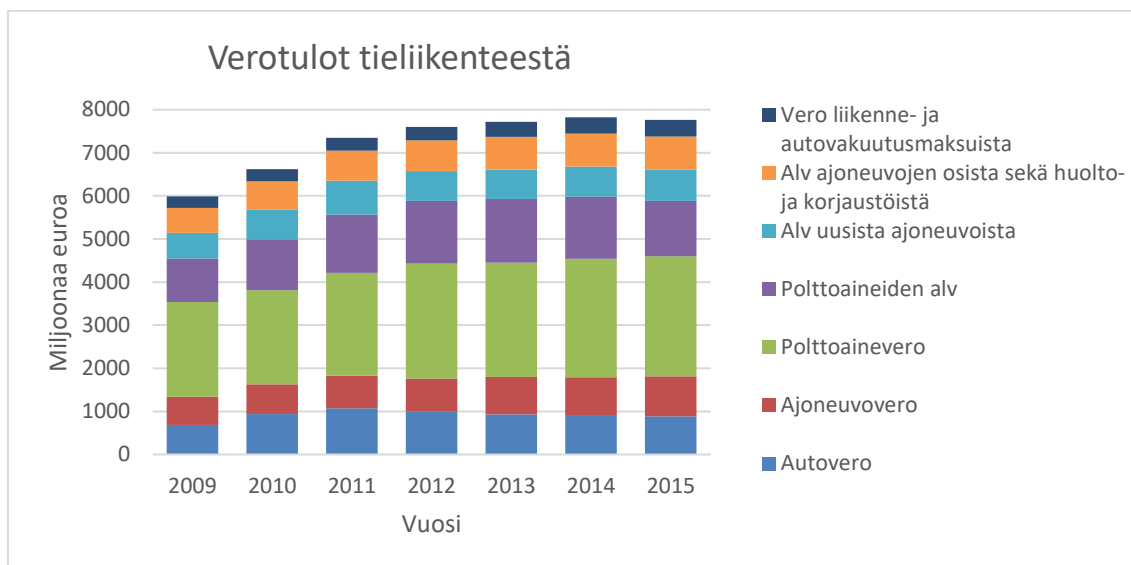
Henkilöautoja rekisteröitiin Suomessa noin 120 000 kappaletta vuonna 2016. Luku on ollut viime vuosina nousemaan päin, mutta 2000-luvun alkupuolen yli 140 000 rekisteröintiä vuodessa on vielä matkaa. Ensirekisteröinti tarkoittaa aiemmin Suomessa rekisteröimättömän auton rekisteröintiä. Ensirekisteröintiarvot sisältävät siis myös käytettynä maahantuodut autot, jotka eivät ole olleet aiemmin rekisterissä Suomessa. Rekisteröintien määrään voi tutustua kuvassa 2. (Henkilöautojen ensirekisteröintikehitys. 2016)



KUVA 2. Henkilö- ja pakettiautojen ensirekisteröinnit (Autojen ensirekisteröinnit. 2016)

## 2.2 Autoilun verotus

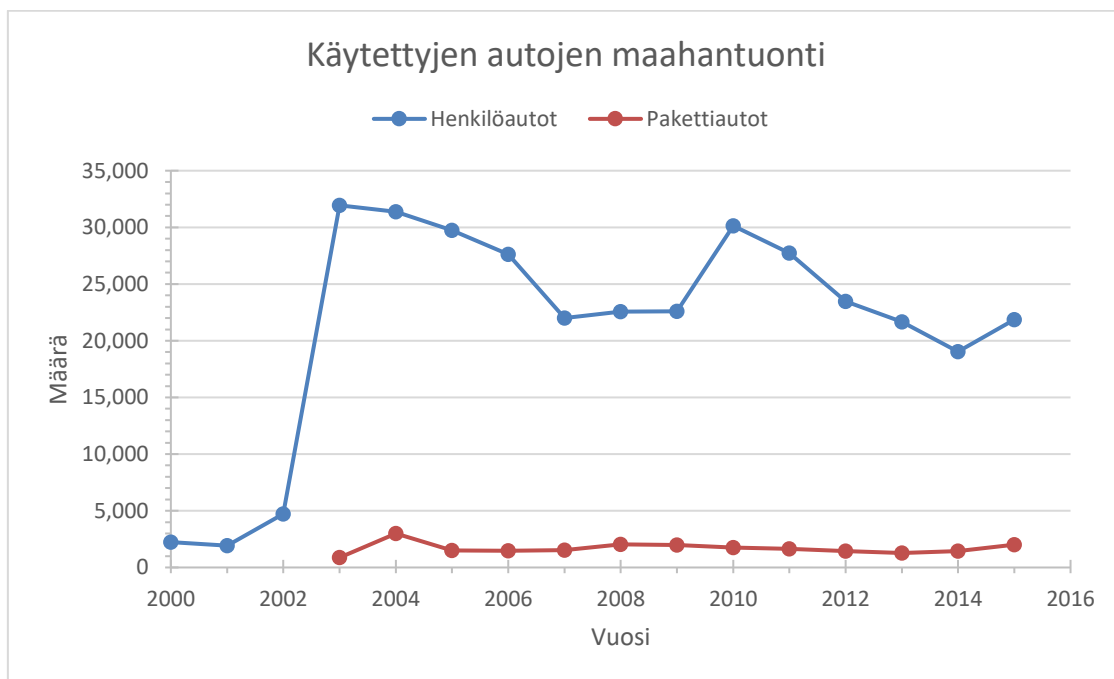
Autoilu Suomessa on kallista. Suomalaiset maksavat erinäisinä autoiluun liittyvinä veroina valtiolle seitsemästä kahdeksaan miljardia euroa vuosittain. Tämä summa koostuu muun muassa polttoaineiden valmiste- ja arvonlisäverosta, vuosittain maksettavasta ajoneuvoverosta, käyttövoimaverosta ei-bensiinikäyttöisille henkilö-, paketti- ja kuorma-autoille sekä 60 vuotta vuonna 2017 täyttäneestä väliaikaisesta autoverosta. Tämä tekee Suomesta yhden Euroopan kalleimmista paikoista ostaa ja käyttää autoa. Kuvaan 3 on koottu erittely valtion keräämistä veroista. (Valtion verotulot tieliikenteestä 2009-2015. 2016)



*KUVA 3. Verotulot tieliikenteestä (Valtion verotulot tieliikenteestä 2009-2015. 2016)*

### 2.3 Käytetyt tuontiautot

Kuin uusien autojen kauppa, myös käytettynä maahantuotujen autojen suosio on hiipunut huippuvuosista. Autotuontien määrä vaihtelee suuresti riippuen sen hetkisestä lainsäädännöstä ja suosituinta käytetyn maahantuonti oli heti vuoden 2003 verolainmuutoksen jälkeen. Vuonna 2003 tuontiautojen verotus muutettiin vastaamaan paremmin auton todellista arvoa. Tuontimäärien vaihteluun voi tutustua kuvassa 4. (Käytettynä maahantuotujen henkilö- ja pakettiautojen määrän kehitys. 2016.)



*KUVA 4. Käytettyjen henkilöautojen tuontimäärät (Käytettynä maahantuotujen henkilö- ja pakettiautojen määrän kehitys. 2016)*

### 2.3.1 Autojen tuonnin syitä

Erityisesti 2000-luvun alkupuolella tuomalla auton ulkomailta pystyi säästämään huomattavia summia. Nykyään hinnat ovat tasoittuneet ja verotus kehittynyt, joten huomattavia säästöjä ei automaattisesti saa. Tuontiautoissa on kuitenkin yleensä paremmat varusteet kuin vastaavan hintaisessa Suomesta uutena ostetussa autossa. Autolla on yleensä ajettu vähemmän kuin saman ikäisellä ns. ”Suomi-autolla”. Tuontiautolla ei myöskään maasta riippuen ole ajettu talvella eikä suolatuilla teillä.

Koska Suomen automarkkinat ovat pienet, täytyy erikoisempaa autoa etsivän kääntyä autotuontien puoleen. On olemassa paljon automalleja, joita ei ole tuotu Suomeen tai edes Eurooppaan, joten erikoisempia malleja tuodaan ulkomailta harrastekäyttöön.

### 2.3.2 Tyypillinen tuontiauto

Suomalainen hakee tai haetuttaa tuontifirman välityksellä autonsa yleensä Euroopasta. Suosittuja maita ovat perinteisesti suuret automaattitilat kuten Saksa ja Italia sekä naapurimaat kuten Viro ja Ruotsi (Pietarinen 2014). Haku toisesta EU-maasta on yleensä helppoa, ja autot on yksinkertaista saada rekisteriin Suomessa EY-tyyppihyväksynnän takia. Euroopan lisäksi autoja tuodaan Amerikasta ja Japanista, joista löytyy paljon sellaista kalustoa, jota ei ole koskaan tuotu Suomeen virallisia kanavia pitkin (Pietarinen 2014).

Ylivoimaisesti suosituin käytettynä maahantuotu automerkki vuonna 2015 oli Mercedes-Benz 28 %:n osuudella. Mercedestä seurasi BMW (18 %), Audi (10 %) ja Volvo (9 %). Suosituin automalli oli Mercedes-Benzin C-sarja ja 59 %:ia tuontiautoista oli dieselkäyttöisiä. (Auton tuonti tilastot 2015. 2016.)

### 3 AJONEUVON LIIKENNEKÄYTTÖ

Tässä luvussa tutustutaan lain asettamiin määräyksiin ja vaatimuksiin ajoneuvon rekisteröinnille ja liikennekäytölle. Tarkkoja teknisiä vaatimuksia ei käydä läpi tässä, mutta edellytykset ajoneuvon liikennekäytölle Suomessa selostetaan.

Ajoneuvolaissa (L 1090/2002) on säädetty pääpiirteissä yleisellä tiellä käytettävien ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät vaatimukset. Tässä työssä keskitytään M1-luokan ajoneuvoja, eli henkilöautoja koskeviin säädöksiin.

Ajoneuvolain 6 § säädetään, että ajoneuvon sekä sen osien ja varusteiden tulee olla asianmukaisesti varustettu ja hyväksyty tieliikenteeseen. Pykälässä kielletään myös hyväksymättömien uusien ajoneuvojen ja osien myynti tieliikennekäyttöön. Lain mukaan siis jokaisen Suomessa uutena tieliikennekäyttöön myytävän ajoneuvon tulee olla hyväksyty.

Moottorikäyttöinen ajoneuvo ja perävaunut on ensirekisteröitävä, muutosrekisteröitävä sekä asianmukaisesti katsastettava, ellei muuta ole säädetty. Mikäli rekisteröintiä ei ole suoritettu, on ajoneuvo käyttökiellossa. Ajoneuvon omistaja tai haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että ajoneuvo on asianmukaisesti rekisteröity ja katsastettu. He ovat myös vastuussa siitä, että ajoneuvo on liikennekelpoinen ja pysyy liikennekelpoisena. (L 1090/2002)

#### 3.1 Vaatimukset rekisteröinnille

Jotta moottorikäyttöinen ajoneuvo voidaan rekisteröidä, se tulee olla ensin hyväksyty rekisteröintikatsastuksessa. Tässä katsastuksessa tarkastetaan ajoneuvon yksilöintitiedot sekä muut tarpeelliset tiedot. Lisäksi ajoneuvon säännöstenmukaisuus tarkastetaan. Käytetyn ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa tarkastetaan myös ajoneuvon kunto ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavat asiat, mikäli (L 1090/2002)

- ajoneuvo täytyy määräaikaikatsastaa Suomessa ja ikänsä puolesta katsastus on pitänyt suorittaa

- ajoneuvolla ei ole muussa ETA-maassa voimassa olevaa katsastusta, joka on edelleen voimassa suhtautettuna Suomen katsastustiheyteen ja vastaa Suomen määräaikaikatsastusta.

Ajoneuvolain (L 1090/2002) pykälän 25 ensimmäisessä momentissa on listattuna vaatimukset, jotka vähintään tulee täyttyä ajoneuvon turvallista käyttämistä varten. Vaatimukset ovat yleisluontoisia varmatoimisesta ohjauslaitteesta, paloturvalliseen polttoainejärjestelmään sekä riittävään näkyvyyteen eteen ja taakse. Parhaimmillaankin tämä listaus antaa karkean käsityksen siitä, mitä ajoneuvoilta vaaditaan eikä teknisten ratkaisujen laillisuutta voi tämän perusteella arvioida.

Ajoneuvolain (L 1090/2002) pykälän 25 4. momentissa mainitaan, että EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon katsotaan täyttävän automaattisesti laissa esitetyt vaatimukset. Myös käytetyn ajoneuvon katsotaan täyttävän pykälän vaatimukset, mikäli ajoneuvo täyttää ensimmäisen käyttöönottoajankohdan tai sen jälkeiset Suomessa voimassa olevat vaatimukset. Ensimmäisellä käyttöönottoajankohdalla tarkoitetaan päivämäärää, jolloin ajoneuvo on ensimmäisen kerran rekisteröity Suomessa tai ulkomailla (Ajoneuvon ensimmäinen käyttöönottoajankohta). Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tuontiauton tulee vastata vähintään ensirekisteröintiajankohdansa Suomessa vallinnutta lainsäädäntöä. Poikkeus tähän on varoituskolmio, joka tulee löytyä tieliikennekäytössä olevasta ajoneuvosta käyttöönottoajankohdasta riippumatta. Yksittäistuonneille sekä muuttoautoille on annettu kuitenkin muutamia myönnytyksiä, jotka perustuvat alkuperämaan vaatimuksiin (Autojen ja niiden pärevaunujen tekniset vaatimukset, Automääräyksen liitteen 1 soveltamisohje).

Jos ajoneuvon ensimmäisestä käyttöönotosta on kulunut alle 6 kuukautta ja ajoneuvo tuodaan ETA-alueen ulkopuolelta, tulee ajoneuvo esittää yksittäishyväksyntään, jos sillä ei ole EY-tyyppihyväksyntää. (L 1090/2002)

Vaatimustenmukaisuus tulee kyetä esittämään rekisteröintikatsastuksessa. Mikäli ajoneuvolle on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä tai Suomessa myönnetty

kansallinen hyväksyntä, on tämä riittävä osoitus vaatimustenmukaisuudesta. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut määräykset käytettynä maahantuodun tai rakennetun ajoneuvon vaatimuksenmukaisuuden osoittamisesta ajoneuvoille, joilta puuttuu tarvittavat hyväksynnät. (L 1090/2002)

Käytännössä vaatimuksenmukaisuus osoitetaan joko valmistajan allekirjoittamalla yksilöidyllä COC-todistuksella, valmistajan tai virallisen edustajan myöntämällä erinäisillä todistuksilla kohteiden vaatimuksenmukaisuuksista tai valtuutetun ja hyväksytyt tutkimuslaitoksen todistuksella rakenteen vaatimuksenmukaisuuksista. Esimerkiksi TÜV-Nordilta saatava vastaavuustodistus käy todistukseksi vaatimustenmukaisuudesta. (Auton ostajan tietopaketti – Ajoneuvon maahantuonti)

Liikennekäytössä olevasta moottorikäyttöisestä ajoneuvosta tai perävaunusta tulee löytyä vähintään valmistenumero, jolla ajoneuvo on yksilöity. Autoista, perävaunuista ja traktoreista tulee lisäksi löytyä valmistajan kilpi. (L 1090/2002)

Lyhyesti ajoneuvon ensirekisteröinnin edellytykset ovat seuraavat:

- hyväksytty rekisteröintikatsastus, mikäli ajoneuvo on katsastusvelvollinen
- täyttää Suomen lain asettamat vaatimukset
- ajoneuvolla on omistaja tai haltija/ käyttövastaava
- verot ja muut maksut on suoritettu sekä ajoneuvosta on veropäätös
- omistusoikeus sekä vakuutusasiat on kunnossa
- ajoneuvoa ei ole jätelain mukaan romutettu.

### **3.2 Tyyppihyväksyntä**

Tyyppihyväksynnällä tässä tapauksessa tarkoitetaan Euroopan unionin säädöksiä, joiden tarkoitus on mahdollistaa moottoriajoneuvojen sekä niiden varusteiden vastavuoroinen hyväksyntä jäsenmaiden kesken. Tyyppihyväksynnässä viranomaisen tarkistaa, että osa tai laite täyttää tietyt tekniset vaatimukset. Tarkoitus on, ettei ajoneuvoja ja niiden osia tarvitse hyväksyttää erikseen monessa eri maassa. Nämä tunnetaan nimillä EU-, EY- tai E-tyyppihyväksyntä. Lisäksi on

olemassa piensarjatyypin hyväksyntä sekä kansallinen tyyppihyväksyntä. (L 1090/2002)

Suomen valtio tunnustaa toisessa ETA-maassa, Turkissa sekä Ahvenmaalla myönnetyn EY-, EU- ja E-tyypin hyväksynnän. Myös kansalliset hyväksynnit sekä yksittäishyväksynnit tunnustetaan, mikäli ei ole syytä olettaa että tekniset vaatimukset eivät vastaa Suomessa voimassa olevia asetuksia. Ajoneuvon EY-tyypin hyväksynnän valmistaja ilmoittaa vaatimustenmukaisuustodistuksella. Jokaisessa hyväksytyssä osassa on merkintä hyväksynnästä, yleensä hyväksyntänumero. (L 1090/2002)

### **3.3 Hylkääminen tai hyväksyminen rekisteröintikatsastuksessa**

Ajoneuvo hyväksytään rekisteröintikatsastuksessa jos vaatimustenmukaisuus on todistettu hyväksyttävästi ja ajoneuvo täyttää tekniset vaatimukset. Muussa ETA-maassa tai Ahvenanmaalla rekisteröity, käytettynä maahantuotu ajoneuvo, hyväksytään vaatimustenmukaisuuden mukaan myös silloin, kun ajoneuvon on osoitettu täyttävän aiemman rekisteröintimaan säädökset, jotka vastaavat vähintään Suomen teknisiä vaatimuksia. (L 1090/2002)

Jos rekisteröintikatsastukseen tuodun ajoneuvon kunto tarkastetaan, tarkastuksessa sovelletaan määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteita. Myös hylkäyksessä sovelletaan määräaikaikatsastuksen asetuksia. (L 1090/2002)

### **3.4 Tuontiauton verotus**

Autoilun verotus kiinnostaa aina autoilijoita ja herättää keskustelua. Veroasioista, määrästä ja oikeudenmukaisuudesta löytyy paljon keskustelua esimerkiksi internet keskustelupalstoilla ja verotus on yksi olennainen osa auton maahantuonti- ja rekisteröintiprosessia. Verolaissa on paljon erikoisuuksia ja omituisuuksia, joten koko lain purkaminen ei tässä tapauksessa ole järkevää. Tässä työssä tutustutaan vain tavalliseen liikennekäyttöön hankitun tuontiauton verotukseen. Erikoistapauksien, esimerkiksi muuttoautojen ja kilpailu- tai väliaikaiseen käyttöön tuotujen ajoneuvojen, verotukseen ja veron laskentakaavoihin voi perehtyä tutustumalla autoverolakiin sekä ajoneuvoverolakiin.



Maahantuodusta autosta, joka on hankittu tieliikennekäyttöön, tulee kantaa seuraavat verot (Autoverotus):

- vuosittainen ajoneuvovero
- autovero
- tulli sekä arvonlisävero jos ajoneuvo maahantuodaan EU-alueen ulkopuolelta.

**Ajoneuvovero** on vuosittain maksettava kiinteä vero, joka sisältää myös käyttövoimaveron, mikäli ajoneuvo käyttää polttoaineena muuta kuin bensiiniä. Ajoneuvoveron suuruus perustuu joko hiilidioksidipäästöihin tai kokonaismassaan. Ajoneuvoveroa kertyy maksettavaksi niiltä päiviltä, jolloin ajoneuvo on tieliikennekäytössä. Ajoneuvon poistaminen tieliikennekäytöstä pysäyttää veron kertymisen, mutta auto on tällöin käyttökiellossa. (L 11.12.2002/1090)

Poikkeustapauksissa ajoneuvoa voi käyttää ilman, että ajoneuvoveroa kertyy maksettavaksi ja nämä tapaukset on listattu ajoneuvoverolain 4 §:ään. Auton maahantuoja kiinnostaa kohta, jossa ajoneuvon veroton käyttö sallitaan Ajoneuvolain 66 §:n mukaisilla siirtoluvilla, eli ”puuha- tai tarrakilvillä”. Tästä lisää myöhemmin.

**Autovero** on kertaluontoinen maksu, joka suoritetaan valtiolle ennen ajoneuvon rekisteröintiä. Käytetyssä ajoneuvossa veron suuruus määräytyy verotushetken ajoneuvon niin sanotun yleisen vähittäismyyntiarvon mukaan. Tällä arvolla tarkoitetaan vastaavan ajoneuvon todellista myyntihintaa Suomen markkinoilla. Mikäli ajoneuvo on sen verran harvinainen, että hintatietoja ei ole saatavilla, verotusarvon laskentaan käytetään erillistä arvonalenemisen kaavaa. Vuodelle 2016 autoverolaki päivitettiin siten, että käytetystä autosta veroa kannetaan enintään se pienin määrä, joka vastaavan Suomessa aikaisemmin rekisteröidyn ajoneuvon arvosta on jäljellä. Uusien henkilö- ja pakettiautojen autovero on vastavasti päästöperusteinen. (L 11.12.2002/1090)

Autoveron suuruuden laskennan hoitaa Verohallinto ajoneuvon tietojen perusteella. Prosessi pistetään käyntiin antamalla käyttöönottoilmoitus ja autoveroilmoitus. Ennen 1.1.2017 autoveron laskennan hoiti tulli.

EU-alueen ulkopuolelta hankitusta ajoneuvosta on tehtävä tulli-ilmoitus maahantuonnin yhteydessä. Tulliselvityksessä autosta maksetaan maahantuontiin liittyvät **tullausmaksu** ja **arvonlisävero**. EU:n alueelta ostetusta ajoneuvosta, joka on valmistettu tai jo tullattu EU-alueella, ei tehdä tulli-ilmoitusta. (L 1501/1993; Autoverotus)

## 4 MAAHANTUONTI, REKISTERÖINTI JA KATSASTUSPROSESSI

Tässä luvussa käydään läpi prosessin tuontiauton rekisteröimiseksi ja katsastamiseksi. Esille tuodaan huomioon otettavat asiat ja tavallisesti esiin nousevat ongelma. Pääpaino on henkilöautoissa mutta toimenpiteet esimerkiksi paketti-autoja ja moottoripyöriä maahantuodessa ovat samat.

### 4.1 Maahantuonti, tullaus ja siirto

Maahantuonti- ja tullausprosessin aloitus riippuu siitä mitä kautta auto maahan saapuu. Prosessin kulku kuitenkin on samanlainen riippumatta mistä auto saapuu vai noudetaanko se itse. Tärkein asia on varmistaa, että ajoneuvon mukana on kaikki tarvittavat paperit sekä tehdä käyttöönottoilmoitus Verohallinnolle.

EU-alueen ulkopuolelta yleensä autot tuodaan merirahtina joko kontissa tai Roll on/Roll off-tyyppisellä aluksella. Oli kuljetusmuoto kumpi tahansa, auto löytää itsensä satamasta josta se on noudettava. EU-alueen ulkopuolelta tulevasta autosta täytyy maksaa tullimaksu sekä arvonlisävero, jotka täytyy suorittaa ennen kuin auto viedään pois satamasta. Lisäksi täytyy maksaa mahdolliset satamamaksut.

Rekisteröimättömällä ja verottamattomalla ajoneuvolla ei voi lähteä ajelemaan tullauksien jälkeen. Käytännössä auton siirtämiseen on tässä vaiheessa kolme vaihtoehtoa:

- trailerikuljetus joko ulkopuolisen yrityksen kautta tai omalla trailerilla
- käyttöönottoilmoituksen teko Verohallinnolle ja siirtoluvan haku
- siirtoluvan haku eli niin sanotut siirtokilvet.

Traileri on varma vaihtoehto, mutta auton ottaminen ajoon suoraan satamasta on myös mahdollista. Jos auton haluaa siirtää ajamalla ja haluaa aloittaa rekisteröinnin mahdollisimman pian, täytyy autosta ensiksi tehdä käyttöönottoilmoitus. Ilmoituksen voi jättää sähköisesti nettipalvelussa. Kun ilmoitus on tehty, täytyy autolle hakea siirtolupa joko katsastustoimipaikalta tai Tullilta. Ajoneuvolle

täytyy tässä vaiheessa hankkia vähintään liikennevakuutus. Siirtolupaa hakiessa ajoneuvon täytyy olla liikennekelpoinen. Mikäli kaikki on kunnossa, ajoneuvo saa tarrakilvet jotka mahdollistavat sen käytön kolmen kuukauden ajan, mutta tämä edellyttää autoveroilmoituksen tekemistä 5 päivän sisällä käyttöönottoilmoituksen jätöstä. Ajoneuvon liikennekelpoisuudesta vastaa siirtoluvan hakija jonka on syytä varmistaa, että ajoneuvolla on turvallista ajaa ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavat asiat ovat kunnossa. (Ajoneuvon käyttöönottoilmoitus)

Mikäli auto on tuotu toisesta ETA-maasta, sen rekisteröinti on vielä voimassa ja kilvet paikoillaan, pelkkä käyttöönottoilmoituksen teko riittää (Ajoneuvon käyttöönottoilmoitus). Autolla tulee silti olla suomalainen vakuutus. Esimerkiksi Saksasta autoa haettaessa voi ostaa ”punaiset” 30 päivän siirtokilvet Saksan päästä, joilla auto voidaan ajaa Suomeen.

Jos ajoneuvon verotusta ei halua aloittaa heti, voi tuontiauton ajaa pois satamasta myös tavallisilla siirtoluvilla. Näitä siirtolupia myöntävät katsastusasemat sekä Tulli. Luvan saannin edellytys on, että ajoneuvon on liikennekelpoinen ja vähintään liikennevakuutus on voimassa. Mikäli vakuutusta ei ole, voi siirtolupaa hakiessa ostaa siirtoliikennevakuutuksen kiinteään päivähintaan. Siirtolupaa anottaessa on tiedettävä ajettava reitti sekä ajopäivät, joten se soveltuu vain ajoneuvon siirtämiseen satamasta esimerkiksi kotipaikkakunnalle. (Ajoneuvon käyttö siirtoluvalla)

## **4.2 Verotuksen aloitus**

Kun ajoneuvon haluaa rekisteriin ja tieliikennekäyttöön, ensimmäinen askel on tehdä käyttöönottoilmoitus, mikäli sitä ei maahantuontivaiheessa jätetty. Käyttöönottoilmoitus on edellytys kolmen kuukauden siirtoluvalle, joka sallii auton normaalin käytön rekisteröinnin aikana. Bonuksena siirtoluvassa on, että vaikka auto on liikennekäytössä, ei tältä ajalta kerry ajoneuvoveroa (L 30.12.2003/1281). Verottaman käytön edellytys on autoveroilmoituksen jättö 5 päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksesta. Jos ilmoitusta ei jätetä määräaikaan mennessä, käyttöoikeus raukeaa. Ilmoituksen voi jättää sähköisesti. Lisäksi veroton käyttö voidaan peruuttaa Verohallinnon toimesta, mikäli he päättävät peruuttaa ilmoituksen käsittelyn syystä tai toisesta. Veroton käyttöoikeus loppuu

viimeistään myös määrätyn veron eräpäivänä, vaikka käyttöoikeutta siirtoluvassa vielä olisi jäljellä. (Ajoneuvon käyttöönottoilmoitus)

Autoveroilmoituksen jättämisen jälkeen rekisteröintikatsastus kannattaa aloittaa mahdollisimman pian. Tämä siksi, että Verohallinto todennäköisesti haluaa lisäselvityksenä kopion suomalaisesta rekisteriotteesta verojen laskun avuksi. Periaatteessa mikään laki ei määrää kiirehtimään rekisteröintikatsastuksen kanssa, mutta lisäselvityspyyntöihin kannattaa reagoida ennemmin nopeasti kuin hitaasti, sillä niiden huomioimatta jättäminen voi katkaista verotusprosessin.

Verohallintoa kiinnostaa auton tullaustodistus sekä ulkomainen- ja suomalainen rekisteriote. Todistuksen tullauksesta ja arvolisäverosta saa tullauksen yhteydessä ja suomalaista rekisteriotetta varten on aloitettava auton rekisteröintikatsastus. Rekisteriotteen saa, vaikka auto ei läpäisisi katsastusta ensimmäisellä konttorikäynnillä.

### **4.3 Rekisteröintikatsastus**

Teoriassa rekisteröintikatsastus on yksinkertainen prosessi, jossa auton tiedot ja kunto tarkastetaan sekä tiedot kirjataan Ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmään (L 11.12.2002/1090). Kesken rekisteröintikatsastuksen voi kuitenkin paljastua ikäviä yllätyksiä ja vaatimuksia, mikäli asiaan ei ole perehtynyt hyvin. On tärkeää valmistautua etukäteen, jotta prosessi sujuu mahdollisimman sulavasti.

Rekisteröintikatsastuksessa siis todetaan ajoneuvon tekniset tiedot, rakenne, varusteet, kunto ja vaatimusten täytyminen. Tämä ei kuulosta pahalta, mutta käytännössä mitä uudempi ajoneuvo on, sitä vaativampaa on näyttää toteen sen vaatimustenmukaisuus, mikäli kyseessä ei ole valmiiksi EY-tyyppihyväksytty malli.

Ensimmäisen käyttöönottoajankohta määrää mitä vaatimuksia tuontiauton tulee täyttää. Jos käyttöönottoajankohtaa ei ole tiedossa, määräytyy se valmistusvuoden ja -kuukauden mukaan.

### 4.3.1 Vaadittavat muutokset

Ajoneuvoilta vaadittavat laitteet, varusteet ja hyväksynät on hajautettu tehokkaasti lakitekstin sisään ja vaikeaselkoiisiin taulukoihin. Trafi ei ole halunnut päivittää Katsastajan käsikirja 2.0:llaa nykypäivään, vaan internetissä on vain vanhentunut vuoden 2008 versio. Tämä on ikävää, sillä käsikirjassa on selitetty vaatimukset ja voimaantulot yksissä kansissa mutta tiedot ovat pahasti vanhentuneet. Tärkeimmät aikakautensa vaatimukset kerättiin alle. Vanhentuneet määräykset tarkastettiin Katsastajan käsikirjasta sekä Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksista autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista. Ajantasainen lainsäädäntö katsottiin ajoneuvolaista (L 11.12.2002/1090) sekä Trafin antamasta määräyksestä Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset joka kumosi aiemman asetuksen autojen rakenteista ja varusteista. Seuraavat määräykset koskevat M1-luokan henkilöautoja:

- 1.1.1992 – ajoneuvosta tulee vähäpäästöinen, lambda ohjatulla 3-toimikatalysaattorilla varustetusta vanhemmasta autosta tulee myös vähäpäästöinen
- 1.1.1992 – vaatimuksenmukaisuusvaatimus eri ajoneuvon osille
- 1.1.1998 – massatiedot merkittävä valmistekilpeen
- 1.1.2001 – OBD- järjestelmä, jos ajoneuvossa on otto-moottori
- varoituskolmio ajoneuvossa
- valaistu nopeusmittari jossa km/h asteikko vähintään 20km/h jaolla.  
GPS- signaalilla toimiva mittari ei kelpaa.

Luettelon päivämäärä kertoo ensimmäisen käyttöönottoajankohdan, josta alkaen vaatimus tulee täyttää. Jos päivämäärää ei ole, vaatimus tulee täyttää ensimmäisestä käyttöönottoajankohdasta riippumatta.

### Automääräyksen tuomat helpotukset

Elokuussa 2017 voimaantullut määräys Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset (TRAFI/61749/03.04.03.00/2015) sekä Automääräyksen liitteen 1 soveltamisohje (TRAFI/198326/03.04.03.03/2017) toivat mukanaan paljon toivottuja helpotuksia ja järjeistyksiä tuontiautojen varusteisiin. Erityisesti valoja

koskevat määräykset muuttuivat paljon harrastajaystävällisempään suuntaan. Määräyksessä Trafi antoi mahdollisuuden hyväksyä ajoneuvon valojärjestelmän alkuperämaan lainsäädännön mukaan. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi amerikkalaiset punaiset takavilkut sallitaan, etuvaloilta ei vaadita korkeudensäätöä eikä takasumuvaloa tarvitse lisätä mikäli alkuperämaan lainsäädäntö ei ole sitä vaatinut. Ainoastaan vasemmanpuoleiseen liikenteeseen tarkoitettut valot täytyy muuttaa oikeanpuoleiseen liikenteeseen sopiviksi. Valokuvion muutokset voi nyt hyväksyä katsastusmies eikä tarvetta erilliselle asiantuntijan lausunnolle ole. Määräys sallii esimerkiksi myös luvattoman käyttöönoton estävien laitteiden arvioimisen alkuperämaan lainsäädännön mukaan.

Seuraavaan on listattu selvyiden vuoksi automääräyksen tuomat helpotukset, joita tuontiauton ei enää tarvitse täyttää mikäli alkuperämaan lainsäädäntö ei näitä ole vaatinut:

- 1.1.1993 – takasumuvalaisin
- 14.6.1995 – ajovalojen korkeudensäätölaite
- 1.10.1998 – ajonestolaite
- 1.10.2000 – keskijarruvalaisin eli ns. lisäjarruvalo
- 1.10.2000- 9.7.2011 automaattinen korkeudensäätö sekä ajovalonpesuri kaasupurkausvaloissa
- 10.7.2011 automaattinen korkeuden säätö ja pesulaite jos lähivalon kirkkaus on yli 2000 lumenia tai valo toteutettu LED-moduulilla.

## **Valaisimista**

Tuontiautojen valaisimet ja niille asetetut vaatimukset on perinteinen keskustelunaihe autoharrastajien keskuudessa. Ennen ajoneuvon jokaiselta valaisimelta sekä heijastimelta vaadittiin E-hyväksyntään. Usein Euroopan ulkopuolisille markkinoille valmistetuista ajoneuvoista tämä puuttui. Puuttuvan hyväksynnän takia valot täytyi vaihtaa katsastukseen. Tämä johti kaikenlaisiin sovelluksiin, muun muassa alkuperäisten takavalojen korvaamiseen katsastuksen ajaksi peräkärryn valoilla. Nykymuodossa Trafin ohjeistus sallii alkuperäisasennettujen valojen käytön, mikäli ne sopivat oikeanpuoleiseen liikenteeseen ja täyttävät

joko Suomen tai alkuperämaan lainsäädännön vaatimukset vaikka E-hyväksyntä puuttuikin (Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset).

Myös etuvalojen hyväksyntään on annettu myönnytyksiä. Ennen etuvalojen tuli olla E- tai DOT-hyväksytyt. Tämän jälkeen hyväksymättömille valoille voitiin hankkia asiantuntijan lausunto siitä, että valot kelpaavat tieliikenteeseen. Tämä mahdollisti joissakin tapauksissa alkuperäisten valojen käytön suoraan ja esimerkiksi vasemmanpuoleisen liikenteen maista tuotujen ajoneuvon valaisimien valokuvion kääntämisen. Nykyään edes erillistä asiantuntijan lausuntoa ei tarvita, vaan katsastusmies toteaa valokuvion sopivaksi rekisteröintikatsastuksen yhteydessä (Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset, Automääräyksen liitteen 1 soveltamisohje).

Usein muille markkinoille tarkoitetuissa autoissa ei ole esimerkiksi takasumua-  
loa ja ajovalojen korkeuden säätö puuttuu. Jos ajoneuvon alkuperämaan lainsäädäntö ei näitä vaadi, ei näitä enää tarvitse lisätä (Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset, Automääräyksen liitteen 1 soveltamisohje).

#### 4.3.2 Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen

Vuoden 1992 jälkeen valmistettujen ajoneuvojen eri osissa on alettu vaatimaan vastaavuutta EU:n direktiivien ja E-sääntöjen kanssa. Vaatimukset lisääntyvät vuosien edetessä. Kaikkien eri vaatimuksien läpikäyminen ei tässä ole järkevää mutta direktiiveissä määritellään esimerkiksi päästörajoja sekä erilaisia lujuuksia rakenteille. Rekisteröintikatsastuksessa voidaan ajoneuvon vaatimustenmukaisuus osoittaa neljällä tavalla: (M-, N-, L-, ja O- luokan ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittaminen)

- **CoC- todistus** joka on alkuperäinen ajoneuvon valmistajan vaatimustenmukaisuus todistus
- **valmistajan selvitys** joka on valmistajan tai valmistajan edustajan selvitys siitä, mitkä vaatimukset ajoneuvo täytti luovutushetkellä
- **tutkimuslaitoksen todistus** joka on pätevän riippumattoman tutkimuslaitoksen antama ajoneuvon tai sen komponentin hyväksymistesteihin perustuva todistus



- **hyväksytyn asiantuntijan selvitys** joka on Trafim hyväksymän asiantuntijan ajoneuvolle tekemään tarkastukseen perustuva selvitys.

Vielä on tehtävä ero **tyyppihyväksynnän** ja **vastaavuuden** välille. Tyyppihyväksytty tuote täyttää sille asetetut EY-direktiivin, E-säännön tai kansallisen säännöksen tekniset vaatimukset ja sille on annettu virallinen hyväksyntä. Vastaavuustodistus taas osoittaa, että tuote täyttää kyseessä olevan säädöksen tekniset vaatimukset, mutta sille ei ole haettu virallista tyyppihyväksyntää. (M-, N-, L-, ja O- luokan ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittaminen)

Ainoastaan CoC-todistus ja valmistajan selvitys todistavat tyyppihyväksynnän. Tutkimuslaitoksen sekä asiantuntijan todistus todistavat vastaavuuden. Tällä ei ole väliä jos kyseessä on yksittäistuonti, vaan tutkimuslaitoksen todistus on riittävä. (M-, N-, L-, ja O- luokan ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittaminen)

**Ennen 1.1.1992** käyttöönotetuissa ajoneuvoissa tarvitaan vaatimuksenmukaisuuden osoittamiseksi erillinen selvitys, mikäli jonkin kohdan vaatimustenmukaisuus ei ole muuten selvää. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että erillistä vastaavuustodistusta ei tarvita. (M-, N-, L-, ja O- luokan ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittaminen)

**1.1.1992 alkaen** käyttöönotetulta autoilta aletaan vaatia hyväksyntää EU:n yhteisten direktiivien kanssa. Mitä direktiivejä auton tulee täyttää, riippuu sen ensimmäisestä käyttöönotto ajankohdasta. Kuinka määräysten täytyminen todetaan, riippuu mille markkinoille auton on alun perin valmistettu. Luokkia on

kolme kuvan 5 mukaan. ( M-, N-, L-, ja O- luokan ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittaminen)

EY-tyyppihyväksytyt	Euroopan markkinoille tarkoitetut ei-EY-tyyppihyväksytyt	Muille markkinoille (USA, Japani jne.) tai yksittäiskappaleena valmistetut autot
<ul style="list-style-type: none"><li>•Vaatimustenmukaisuus selviää tyyppihyväksyntä numerolla sekä alkuperämaan rekisteröintitodistuksella</li><li>•Auto ei saa olla rekisteröity ulkoimailla poikkeusluvalla</li><li>•Rakennetta ei saa olla muutettu vaatimustenmukaisuuden vaikuttavin tavoin</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>•Osoitukseksi vaatimustenmukaisuudesta hyväksytään:</li><li>•käyttöönotto ennen 1.1.2001 ja päästöluokka on lievempi kuin Euro 3, katsastuksen yhteydessä tehtävä melu- ja päästömittaus</li><li>•1.1.2001 alkaen direktiivin mukainen OBD-järjestelmä olemassaolo ja hyväksyty testi katsastuspaikan testilaitteilla (ottomoottori)</li><li>•1.1.2006 alkaen selvitys Euro4-päästötason täyttymisestä</li><li>•Erillinen selvitys mikäli jonkin muun kohdan vaatimustenmukaisuus ei ole selvää</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>•Vaatimustenmukaisuus tarkastetaan Automääräyksen liitteen 1 mukaisesti</li></ul>

*KUVA 5. Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen*

Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset ja erityisesti sen liite 1 - Ajoneuvoja koskevat kansalliset poikkeukset, tuovat helpotusta tyyppihyväksyntävaatimukseen. Liitteen taulukkoa voidaan soveltaa tyyppihyväksymättömän auton rekisteröintikatsastuksessa. Käytännössä liite keventää muutamia tyyppihyväksynnän vaatimuksia siten, että tutkimuslaitoksen hyväksynnän sijaan riittää katsastusmiehen tekemät tarkastukset ja mittaukset. Liite antaa mahdollisuuden hyväksyä myös tiettyjä osia alkuperämaan lainsäädännön mukaan, mikäli auto on sarjatuotettu yhdysvaltalaisia, japanilaisia, eteläkorealaisia tai kanadalaisia markkinoita varten.

Koska automääräys on keventänyt yksittäishyväksynnän vaatimuksia, on eräitä 1992 jälkeen valmistettuja autoja mahdollista saada rekisteröityä ilman vastavuustodistus. Erityisesti Yhdysvalloista tuotavat ajoneuvot ovat hyvässä asemassa, sillä osa sikäläisistä päästönormeista tunnustetaan suoraan Suomessa ja aikaisemmin tutkimuslaitoksen todistuksen vaatineet mittaukset voidaan tehdä katsastuskonttorilla. (Automääräyksen liitteen 1 soveltamisohje)

### **4.3.3 Massatiedot ja punnitus**

Auton massatiedot, tärkeimpänä rekisteriotteeseen merkittävä suurin sallittu kokonaismassa, on yksi hämmennyksenaiheuttaja erityisesti Japanista tuotujen autojen kohdalla. Suurimmalla sallitulla kokonaismassalla tarkoitetaan ajoneuvon valmistajan ilmoittamaa suurinta sallittua kuormattua massaa, joka perustuu ajoneuvon rakenteeseen sekä kanto- ja suorituskykyyn. Näennäisen yksinkertainen asia kuitenkin voi paisua monimutkaiseksi, mistä kertoo Trafin pelkääntään tätä varten tekemä ohje TRAFI/7403/03.04.03.03/2011. Massatietoja käytetään esimerkiksi maksimi istumapaikkaluvun määrittämiseen. (M-, N- ja O-luokan ajoneuvon valmistajan kilpi ja kokonaismassan määrääminen)

Nyrkkisääntönä kantavuuden voi ilmoittaa vain ajoneuvon valmistaja. Ajoneuvon massa-arvoja ei voida siis muuttaa esimerkiksi tutkimuslaitoksen testien perusteella, vaikka esimerkiksi TÜV-raportissa massatiedot usein löytyykin.

Ajoneuvon tieliikenteessä sallittu kokonaismassa ja akselimassa määrätään tuontiautolle rekisteröintikatsastuksessa valmistajan ilmoittaman perusteella. Jos ajoneuvo ikänsä puolesta vaatii massatiedot tyyppikilpeen, täytyy tyyppikilven tietojen vastata rekisteriotteen tietoja. Vaikka tuontiajoneuvon vanhassa rekisteröintitodistuksessa on näkyvillä massatiedot, voi katsastaja vaatia silti virallista massatodistusta valmistajalta jos on syytä epäillä massatietoja muutetuiksi. (M-, N- ja O-luokan ajoneuvon valmistajan kilpi ja kokonaismassan määrääminen)

Mikäli valmistajan edustajalta ei ole saatavilla massatietoja, voidaan kokonaismassa määrittää auton omamassa + istumapaikat x 75 kg, jos auto on tuotu

muualta kuin Japanista. Lukuarvo 75 kg perustuu Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteita 25 §:ään, jonka mukaan matkustaja matkatavaroineen painaa 75 kiloa. Omamassalla tarkoitetaan ajoneuvon painoa ajokunnossa, varusteineen, polttoainetankki täynnä. (M-, N- ja O-luokan ajoneuvon valmistajan kilpi ja kokonaismassan määrittäminen)

**Japanin-tuontien** kohdalla sikäläisen lainsäädännön takia kokonaismassa lasketaan omamassa + istumapaikat x 55 kg, mikäli vanhassa rekisteröintitodistuksessa ei kokonaismassaa ole ilmoitettu. Yleensä Japanilaisesta Export Certificatista käy ilmi auton omamassa, kokonaismassa sekä akselimassa. Käytäntö, miten Export Certificaten massatietoja hyväksytään, vaihtelee konttorikohtaisesti.

Massatiedot erityisesti Japanintuontien kohdalla ovat tärkeitä siksi, että auton paikkaluku määräytyy osaksi kantavuuden perusteella. Koska Japanin vaatimuksien mukaan matkustaja painaa 55 kg, on kantavuus ilmoitettu tämän mukaan. Kun autolle lasketaan paikkalukua Suomessa, käytetään matkustajan painona 75 kg, jolloin laskennallinen kantavuus ylitetään jos autoon ”jätetään” kaikki istumapaikat. Esimerkiksi taulukkoon 1 on laskettu 4-paikkaisen omamassaltaan 1200 kg painavan auton istumapaikkojen määräytyminen. Japanin markkinoille auton suurimmaksi sallituksi massaksi valmistaja ilmoittaa 1420 kg.

*TAULUKKO 1. Esimerkki istumapaikkamäärän laskennasta*

Omamassa	1200	kg
Istumapaikat	4	kpl
Kantavuus (Japani)	1420	kg
Matkustaja (Japani)	55	kg
Matkustaja (Suomi)	75	kg
Laskettu istumapaikkaluku (Suomi)	2,93333	kpl
Vaadittu kevennys 4:ään paikkaan	80	kg

Taulukon 1 esimerkin tapauksessa autosta tulisi Suomessa 2 paikkainen. 5 kilon kevennyksellä auton kantavuus riittää 3 paikkaan. Edellä mainittu esimerkki on syy, miksi erityisesti Japanista autoja tuovat tuskailevat kevennyksien

kanssa. Valmistajan edustajat eivät aina ole halukkaita tai edes kykene toimittamaan massatodistuksia tuontiautoille, joten keventäminen jää usein ainoaksi vaihtoehdoksi auton alkuperäisen paikkaluvun saavuttamiseksi.

#### **4.3.4 Ajoneuvon kunto**

Rekisteröintikatsastuksessa auton kunto tarkastetaan normaalin määräaikaikatsastuksen tarkkuudella. Mikäli ajoneuvoon on tehty muutoksia, merkitään muutosprosentit otteeseen 1270/2014 mukaan. Osien vaatimustenmukaisuus tarkastetaan ja todetaan. Mikäli puutteita havaitaan, niiden korjaamiselle annetaan tavallinen 30- päivän korjausaika.

#### **4.4 Ajoneuvon rekisteröinti**

Kun rekisteröintikatsastus on suoritettu hyväksytysti ja auto on todettu määräysten mukaiseksi, saa siitä rekisteröintikatsastustodistuksen joka on voimassa 3 kuukautta. Tämän jälkeen täytyy odottaa autoveropäätös verohallinnolta. Kun autovero on maksettu ja rekisteröintikatsastus suoritettu hyväksytysti, voidaan auto käydä rekisteröimässä katsastuskonttorilla.

#### **4.5 OBD-järjestelmä**

OBD (On Board Diagnosis) järjestelmä on ajon aikana auton moottorinohjausta sekä sen vasteita valvova järjestelmä. OBD on tullut pakolliseksi varusteeksi Suomessa 1.1.2001 alkaen ottomoottorilla varustettuihin henkilöautoihin ja katsastuksessa järjestelmän toiminta tarkastetaan päästömittauksen yhteydessä (M -,N- ,L -ja O-luokan ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa). Dieselautoissa OBD-järjestelmä tarkastetaan katsastuksessa 1.1.2007 ensirekisteröidyistä alkaen (Dieselkäyttöisen autojen pakokaasupäästöjen tarkastus katsastuksessa).

Auton maahantuojalle OBD voi aiheuttaa harmaita hiuksia, sillä Automääräyksen liitteen 1 soveltamisohje ohjeistaa, että mikäli autolta edellytetään OBD-järjestelmää, on järjestelmän toimittava ja siihen on saatava yhteys katsastuksessa. 2000-luvun alkupuolella OBD ei ole ollut globaali standardi vaikka lähes jokaisesta autosta OBD järjestelmän toiminnot ja itsediagnostiikka tuolloin jo

löytyikin. Tämä johtaa siihen, että joidenkin autojen rekisteröinti on periaatteessa mahdotonta, jos katsastuskonttorin OBD-lukulaite ei tue kyseisen ajoneuvon protokollaa.

Yhdysvalloissa OBD on ollut pakollinen jo 1990-luvulla mutta ainakin japanilaiset valmistajat ovat käyttäneet omia järjestelmiään vielä 2000-luvun alkupuolella japanin markkinoille tarkoitetuissa malleissa.

Automääräys antaa myönnytyksiä diesel autojen testaukseen. Diesel moottorisen auton OBD-järjestelmä voidaan tarkastaa Trafille ilmoitetulla pakokaasupäästönmittaajalla ja hyväksytystä testistä saatu tuloste on esitettävä katsastuskonttorilla (M -,N- ,L -ja O-luokan ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa). Ei ole tietoa, minkä takia tätä ei sovelleta otomoottorilla varustettujen autojen rekisteröintikatsastuksessa, sillä korjaamon tekemä OBD-mittaus hyväksytään määräaikaikatsastuksessa jo nyt.

## **5 MAAHANTIONTIPROSESSI KÄYTÄNNÖSSÄ**

Tässä osiossa käydään läpi, miten tuontiajoneuvoa voidaan muuttaa täyttämään Suomen vaatimukset ja mistä tarvittavat todistukset voidaan hankkia. Osio perustuu suurilta osin omiin kokemuksiin ja kokeiluihin. Auto hankittiin alkuvuodesta 2017 ja varustelu hoidettiin keväällä ja alkukesällä joten se tehtiin vanhojen säädöksiensä mukaan.

### **5.1 Ajoneuvon osto**

Ostoprosessi vaihtelee riippuen kohdemaasta joten tarkkoja ohjeita ei voi antaa. Kokemattoman ostajan kannattaa turvautua erilaisten autojen välityspalveluja tarjoavien yritysten palveluihin. Erityisesti USA:n ja Japanin markkinoilta autoja välittäviä yrityksiä on paljon ja heidän tarjoamat palvelut vaihtelevat sopivan ajoneuvon metsästämisestä ja ”avaimet käteen”-tyyppisestä palvelusta vain autosta tarjoamiseen sekä rahdin järjestämiseen. Kannattaa tutustua sekä koti- että kohdemaan yritysten tarjontaan ja miettiä kuinka paljon on valmis tekemään itse.

### **5.2 Tullaus ja verot**

Tullauksesta, verotuksen aloituksesta ja ajoneuvon käytöstä ennen rekisteröintiä on kerrottu kohdissa 4.1 ja 4.2. Verojen laskuun minun tapauksessa meni noin kaksi kuukautta. Viikko käyttöönottoilmoituksen jälkeen Verohallinto pyysi lisäselvityksinä auton koti- ja ulkoimaisen rekisteriotteen sekä tullaustodistuksen. Aikaa näiden toimittamisella annettiin kaksi viikkoa.

### **5.3 Vaatimustenmukaisuus- ja vastaavuustodistus**

Vastaavuustodistuksella todistetaan että ajoneuvo määrätyin osin täyttää EY-tyyppihyväksynnän vaatimukset. Todistuksen antajan tulee olla Trafikin hyväksymä puolueeton tutkimuslaitos, esimerkiksi TÜV, Dekra tai VTT, tai ajoneuvon valmistaja tai valmistajan edustaja. Todistuksen tulee olla yksilöity kyseiselle ajoneuvolle esimerkiksi valmistenumeron perusteella. (M -,N- ,L -ja O-luokan ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa)

Todistusta voi kysyä valmistajan edustajalta, mutta kokemusten mukaan maahantuojat suhtautuvat nihkeästi tuontiautoihin, erityisesti silloin kuin ko. automallia ei ole tuotu Eurooppaan. Mikäli valmistaja ei voi auttaa, täytyy katseet kääntää riippumattomiin tutkimuslaitoksiin. Saksalainen TÜV on testannut tuhansia automalleja, myös USA ja JDM autoja, joten heidän kautta on saatavissa vastaavuustodistukset useille tuontiautoille (Vaatimustenmukaisuus – ja vastaavuustodistus).

Internetissä on useita yrityksiä, jotka hankkivat vastaavuustodistukset TÜV:ilta tai Dekralta ajoneuvon tyyppikilven ja rekisteriotteen tietojen perusteella. Myös jotkin katsastusasemat ovat valmiita hankkimaan todistuksen maksua vastaan. Mikäli auton paperit ovat kunnossa, ei vastaavuustodistuksen hankkiminen tuota ongelmia mikäli tutkimuslaitos on joskus testannut vastaavan ajoneuvon. En ole kuullut tilanteesta, jossa USA tai JDM autoon ei olisi vastaavuustodistusta löytynyt.

#### **5.4 Ajovalot**

Ajovalojen eli lähivalojen, muutokset ovat yksi yleisimmistä muutoskohteista vasemmanpuoleisen liikenteen maista tuotaviin ajoneuvoihin. Tämä johtuu siitä, että vasemmanpuoleiseen liikenteeseen tarkoitetuissa ajovaloissa ”hirvipiikki” eli valokuvion taitto on eri suuntaan kuin oikeanpuolen liikenteeseen tehdyissä. Piikki on valossa lisäämässä näkyvyyttä pientareen puolelle sekä valaisemassa liikennemerkkejä häikäisemättä vastaantulijoita. DOT-hyväksytyissä valoissa kuvio voi olla suora tai lähes suora pienellä portaalla. Kuvassa 6 on periaatekuva lähivalojen valokuvion seinää vasten.





KUVA 6. Valokuvioita

#### 5.4.1 Valokuvion kääntö

Mikäli ajoneuvossa on ”väärän kätiset” valot, täytyy valokuvio muokata vastaamaan oikeanpuoleiseen liikenteeseen sopivaa kuviota. Tähän on käytännössä muutama vaihtoehto:

- oikeanpuoleiseen liikenteeseen tarkoitettujen valojen hankinta, mikäli kyseiseen automalliin on saatavilla sopivia valoja
- alkuperäisasennettujen valojen kuvion muokkaaminen
- muiden sopivien valojen, esimerkiksi projektorien, asennus alkuperäisten tilalle.

Minkälainen konversio voidaan tehdä, riippuu minkä tyyppinen lähivalo autossa on. Alle on koottu yleisimmät valotyypit, joihin törmää halogeeni- että ksenonvalojen kanssa. Valon tyyppi kertoo kuinka valokuvio muodostuu ja voidaanko kuviota muokata.



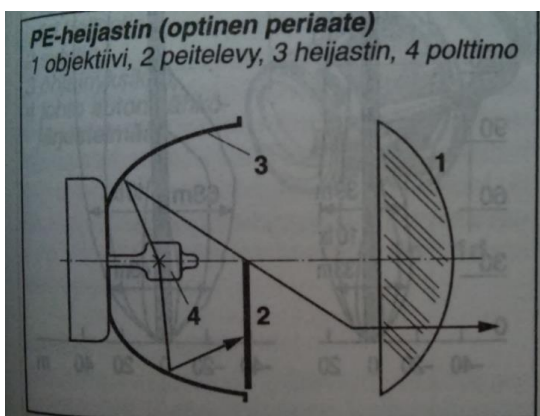
*KUVA 7. Rihlattu lasi*

**Rihlatulla lasilla** (kuva 7) varustetussa valossa valokuvio muodostetaan lasin rihlauksella joka kohdistaa ja levittää säteitä halutulla tavalla. Valon takana on heijastin, mutta se ei juurikaan vaikuta kuvioon. Rihlauksen muokkaaminen kotikonstein ei onnistu, joten käytännössä kuvion kääntämiseksi täytyy hankkia joko kokonaan uusi valaisin tai lasi, jonka kuvio sopii oikeanpuoleiseen liikenteeseen.



*KUVA 8. Projektorivalo*

**Projektoriumpiossa** (kuva 8) on linssi, joka kerää ja kohdistaa polttimolta tulevat valonsäteet. Linssin ja polttimon välissä on varjostin, joka saa aikaan valokuvion. Tätä varjostinta muokkaamalla voidaan valokuviota muuttaa. Joissakin harvoissa tapauksissa varjostimen kääntämällä voi valokuvion kätisyyden vaihtaa helposti. Yleensä varjostinta täytyy muokata. Projektoriumpion toimintaperiaate on esitetty kuvassa 9.



*KUVA 9. Projektoriumpio toimintaperiaate (Bauer- Dietsche- Heinz- Crepin- Dinkler 2003, 817)*



*KUVA 10. Heijastinvalo*

**Heijastinvalon** (kuva 10) kuvion muodostus hoidetaan polttimon ympärillä olevilla varjostimilla sekä tarkasti sijoitelluilla heijastinpinnoilla. Lasi on yleensä vain suojaamassa itse valoa, eikä vaikuta kuvion muodostukseen. Niin kuin rihlauksella varustettujen umpioiden, myös heijastinumpioiden kuvion muokkaus on kotikonstein lähes mahdotonta. Periaatteessa heijastinpintoja voi mustata ja taituttaa, mutta järkevän kuvion aikaansaaminen on lähes mahdotonta.

Suosituin tapa kääntää heijastinumpion kuvio on asentaa umpion sisään erillinen projektorivalaisin polttimon paikalle. Näin voidaan hyödyntää myös mahdollista alkuperäistä valojen korkeudensäätöä. Projektorin asennus heijastinumpion sisään on mahdollista siksi, että valon lasi ei vääristä projektorin valokuviota toisin kuin rihlatun lasin kanssa. Olen kuullut myös tapauksista, joissa ulkonäköseikkojen takia ei ole haluttu asentaa projektoria valaisimen sisään. Tällöin umpion alkuperäinen heijastin on korvattu toisella oikeanpuolen liikenteeseen soveltuvalla heijastimella. Aikoinaan oli suosittua myös asentaa pieniä ehyväksytyjä h4 valoja umpioiden sisään.

Valokuviota muokatessa on tyyli nykyään aika vapaa sillä kuvion hyväksynnästä päättää katsastaja. Pääasia on, että kuvio on oikeanlainen ja muutos on toteutettu turvallisesti ja kestävästi.

#### **5.4.2 Ajovalojen korkeudensäädin**

Suomessa 1990-luvun puolivälissä tarpeelliseksi nähty ajovalojen hytistä tapahtuva korkeudensäätö ei ole koettu yhtä tarpeelliseksi muualla maailmassa. Onneksi Automääräys sallii tietyissä tapauksissa auton valojen hyväksynnän alkuperämaan lainsäädännön mukaan eikä korkeudensäätöä tarvitse enää yksittäistuonteihin lisätä.

#### **5.5 Muut valot**

Nykyisellään automääräys mahdollistaa valojen hyväksynnän alkuperämaan lainsäädännön mukaan, joten muihin valoihin ei tarvitse tehdä muutoksia mikäli ne ovat alkuperäiset. Esimerkiksi punaiset takavilkut sekä ”jenkkiparkit” eli keltaista valoa näyttävät etuparkkivalot ovat hyväksyttäviä, mikäli ne ovat alkuperämaan lainsäädännön mukaiset.

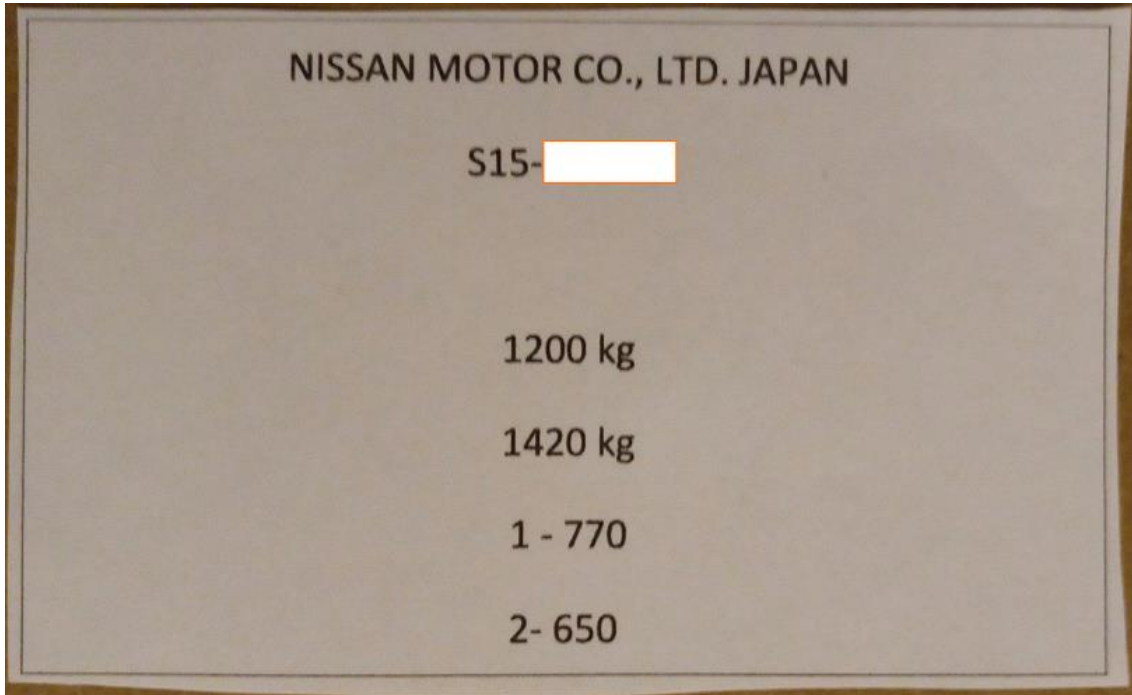
**Takasumuvalo** ennen sumuvalo tuli lisätä 1993 jälkeen ensimmäisen kerran käyttöönotettuihin autoihin mutta automääräys vapauttaa maahantuojaan myös tästä jos alkuperämaan lainsäädäntö ei sitä vaadi.

#### **5.6 Muut muutokset**

Ennen vaadittiin 1.10.1998 alkaen ensimmäisen kerran käyttöönotettuihin autoihin elektroninen ajonestolaite. Automääräys poisti myös tämän vaatimuksen mutta varashälyttimen ja ajonestolaitteen asennus on hyvä idea vaikka vapaaehtoisestikin.

**Massakilpi** on yksinkertainen lisätä. Kilven ei tarvitse olla valmistajan virallinen tai hyväksymä, kunhan siitä käy ilmi tarvittavat tiedot. Massakilvestä tulee löytyä valmistaja, valmistenumero, suurin sallittu massa kuormattuna sekä suurimmat sallitut akselimassa lueteltuna etupäästä alkaen. Kilpi voi olla omatekemä ja harvoin valmistajalta on edes saatavilla virallista kilpeä. Mistä massat massakilpeen otetaan, riippuu katsastusaseman tulkinnasta. Suurimmat sallitut massa

yleensä otetaan auton papereista ja omamassa puntaroidaan konttorilla rekisteröintikatsastuksen yhteydessä jos auton mukana tulleiden papereiden massaa ei hyväksytä. Trafin määräyksen mukaan TÜV-todistuksen massat eivät käy. Kuvassa 11 on esimerkki itse tehdystä massakilvestä, jonka voi kiinnittää moottoritilaan auton tyyppikilven viereen esimerkiksi kontaktimuovilla.



*KUVA 11. Kotitekoinen massakilpi*

**Varoituskolmio** täytyy löytyä ajoneuvosta. Näitä saa hyvin varustetuista autotarvikeliikkeistä tai vaikka purkuautosta. Mikäli ajoneuvoa on muutettu joiltakin osin Suomen lain vastaiseksi, esimerkiksi asennettu alustavalvoja, täytyy muutokset poistaa. **Nopeusmittarin** tulee olla valaistu ja siitä tulee löytyä km/h asteikko.

## 5.7 Punnitus

Kohdassa 4.3.3 kerrotuista syistä tuontiautot voivat joutua käymään rekisteröintikatsastuksessa vaa'alla jos ajoneuvon massatiedoissa on epäselvyyksiä. Yleensä massatiedot löytyvät auton papereista ja ne kelpaavat katsastuksessa

mutta valmistajan ilmoittamien massojen mukaan rekisteröitäessä japanintuontien kantavuus ei riitä täyteen paikkalukuun. Ratkaisu tähän on joko istumapaikkojen poistaminen tai ajoneuvon kevennys.

Ennen rekisteröintikatsastukseen vientiä kannattaa konttorilta kysyä heidän käytännöistään ja siitä ottavatko he suurimman sallitun massan auton dokumenteista vai laskevatko he sen kaavalla omamassa + paikkaluku x matkustajan massa (55 kg japanintuonneille, 75 kg muille). Tämä vaikuttaa siihen kannattaako autoa keventää ennen katsastuksen aloitusta. Mikäli auton mukana tulneiden paperien ilmoittama suurin sallittu massa kelpaa, voi autoa keventää ennen ensimmäistä konttorireissua. Jos suurin sallittu massa lasketaan, kevennyksiä ei kannata tehdä ennen ensimmäistä punnitusta.

Punnituksessa auton tulee olla ajokunnossa, varusteineen sekä nesteineen. Varusteet yleensä käsittävät vararenkaan ja vaihtotyökalut. Mikäli polttoainemittari näyttää vajaata, lisätään laskettu puuttuvan polttoaineen paino punnitustulokseen. Litra bensiiniä painaa noin 0,75 kiloa, joten 40 litran vajaus tuo noin 30 kiloa sakkoa.

Seuraavassa on yleisiä tapoja keventää autoa:

- akun vaihtaminen kevyempään
- kevyempien vanteiden ja renkaiden käyttö
- varapyörän korvaaminen paikkasarjalla
- verhoilun poistaminen
- äänentoistojärjestelmän poistaminen
- konepellin sekä takaluukun korvaaminen kuituosilla
- ilmastoinnin poistaminen.

Kevennyksiä tehdessä täytyy pitää mielessä, että ajoneuvon tulee säilyä liikenneturvallisena. Jos kevennyksen tavoitteena on lisätä paikkalukua, esimerkiksi takapenkkien poistaminen ei ole järkevää. Vaikka kantavuus kasvaa, ei siitä ole hyötyä jos ajoneuvo istumapaikkojen puutteen vuoksi silti rekisteröidään vain kaksipaikkaiseksi. Paikkalukua on aina mahdollista muuttaa jälkikäteen eli alun

perin kaksipaikkaiseksi rekisteröity auto voidaan muutokatsastaa nelipaikkaiseksi mikäli kantavuus ja istumapaikat saadaan lain mukaisiksi.

## **5.8 Esimerkkinä Nissan Silvia 1999**

Tässä osiossa tarkastellaan mitä muutoksia Japanista tuodulle Nissan Silvialle täytyy tehdä, jotta sen saa rekisteröityä Suomeen. Muutokset ovat tehty vanhan lain mukaan mutta tekstistä käy ilmi kuinka asia hoidetaan nykyisten asetusten mukaan.

### **5.8.1 Muutosten tarpeen määrittäminen**

Koska Nissan on Japanin tuontiauto, on se tehty vasemmanpuoleiseen liikenteeseen. Ohjaus on siis oikealla ja valokuvio näyttää vasemmalle. Auto on varustettu tavallisilla halogeenivaloilla ilman korkeudensäätöä. Kohdan 4.3.1 lueteloista katsottuna joulukuussa 1999 käyttöönotetulta autolta vaaditaan muun muassa seuraavaa:

- tyyppihyväksyntä tai vastaavuus tyyppihyväksyntään
- massatiedot valmistajan kilvessä (puuttui)
- varoituskolmio (puuttui)
- takasumuväläisin, ei enää vaadita (puuttui)
- ajovalojen korkeudensäätölaite, ei enää vaadita (puuttui)
- ajonestolaite, ei enää vaadita (puuttui)

### **5.8.2 Vastaavuustodistus**

Vastaavuustodistus tilattiin Pakettiautopojilta. Tilaukseen tarvittiin kuva ajoneuvon tyyppikilvestä sekä kopio Export Certificatesta. Todistus oli Saksan TÜV:n antama. Nykyisellään Nissan olisi mennyt läpi ilman vastaavuustodistusta sillä vastaavuus olisi voitu todeta automääräyksen liitteen 1 perusteella katsastuskonttorin testeillä. Japanin Export Certificate on laitettu liitteeksi 1 ja TÜV-todistus on liitteenä 2.



### 5.8.3 Valomuutokset

Nykysäädöksien mukaan vain kuvion kääntäminen on tarpeellista. Takasumuvaloa ja korkeudensäätöä ei siis enää tarvitse asentaa.

Koska lähivalot olivat toteutettu projektorilla, voitiin niiden kuvio kääntää varjostinta muokkaamalla. Muokkausta varten valot täytyi purkaa, mikä vaati lasin irrottamista. Nissanin umpiossa oli tyypillinen rakenne, jossa lasi on kiinnitetty liimalla ja ruuveilla. Ruuvien irrottamisen jälkeen umpiota lämmittämällä saadaan liimassa notkistumaan, minkä jälkeen lasi voidaan erottaa umpion rungosta. Kuvassa 12 etualalla on umpion runko ja takana lasi. Kun lasi oli irrotettu, voitiin projektori irrottaa ja purkaa jolloin päästiin käsiksi varjostimeen.



*KUVA 12. Lasi irrotettuna, lähivalon projektori etualalla*

Projektorin varjostin luo valokuvion. Valokuviota voi muuttaa lisäämällä tai poistamalla materiaalia varjostimesta. Hyväksi koettu tapa on aluksi merkitä varjosti-

meen missä kohdassa kuvio alkaa ja päättyy esimerkiksi tussilla ja hioa varjostin tasaiseksi. Kun varjostin on tasainen, vastakkaiselle puolelle kiinnitetään sopivasti muotoiltu palanen, joka vastaa varjostimen alkuperäisiä muotoja mutta on peilikuva. Joissakin tapauksissa varjostinlevy on mahdollista pyöryttää 180 astetta, jolloin samalla kuvio kääntyy. Silvian tapauksessa viilasin varjostimen suoraksi ja liimasin alumiinista leikatun ja muotoillun palasen toiselle puolelle epoksiliimalla. Liiman sijasta voi käyttää esimerkiksi läpipultteja. Kiinnityksessä tyyli on vapaa. Kuvassa 13 on näkyvillä muokkaamaton ja muokattu varjostin.



*KUVA 13. Varjostin, alkuperäinen ja muokattu*

Kuvassa 14 on nähtävillä valokuvioiden vertailu. Kuvan oton jälkeen muokattua varjostinta madallettiin hieman, jotta kuvion korkeus saatiin vastaamaan alkuperäistä. Varjostimen vasenta reunaa myös muotoiltiin, jotta vasemmalla näkyvä porras saatiin pois.



*KUVA 14. Valokuvio, vasemmalla ennen, oikealla jälkeen muokkauksen*

Kun valot olivat auki, oli niihin helppo asentaa korkeudensäätömoottorit. Mootto-reiksi valikoitui vuosimallin 2001 Volkswagen Passatin säätömoottorit kytkimi-neen autopurkamolta. Moottorit asennettiin alempien korkeudensäätöruuvien ti-lalle. Moottoreita asennettaessa täytyy ottaa huomioon valojen suuntaus sekä pysty- että vaakasuunnassa. Silvan umpioissa projektorin kotelolle oli kolme kiinnityspistettä, joista kaksi sisempää olivat säädettävissä pyörittämällä. Kiinni-tyspisteet ovat näkyvillä kuvassa 15. Jos toisen sisemmistä säätöruuveista kor-vaa sähkömoottorilla, menetetään säätö sivusuunnassa, joten oikea valojen

suuntaus projektorin asennusvaiheessa on tärkeää.



*KUVA 15. Muokkaamaton valo*

Alemmat säätöruuvit poistettiin, niiden reikää isonnettiin ja moottoreille kaiverrettiin hieman lisää tilaa. Moottorien kiinnityksessä pystyttiin hyödyntämään alkuperäistä kiinnitystä, joka perustuu kolmeen ulokkeeseen jotka työnnetään vastaaviin reikiin ja pyöräytetään lukkoon (kuva 16).



*KUVA 16. Säättömoottori asennettu (vasen), alkuperäinen säätöruuvi (oikea)*

Moottori istui umpion taustaan pienellä materiaalin poistolla (kuva 17). Kiinnitys projektorin koteloon tapahtui sopivaa nivelkuppia hyödyntäen. Nivelkuppi liimattiin kaksikomponenttiliimalla paikalleen ja säätömoottorin pallo työnnettiin kuppiin. Korkeudensäädön johdotukset oli helppo toteuttaa, sillä pinnit oli selvästi merkitty.



*KUVA 17. Umpion tausta säätömoottorilla ja ilman*

Sumuvaloksi hankittiin autotarvikeliikkeestä peräkärriin tarkoitettu sumuvalo sekä asennukseen katkaisin, merkkivalo ja ohjainrele. Sumuvalo kytkettiin toimimaan vain silloin kun vähintään parkkivalot ovat päällä. Valo asennettiin alumiinista valmistetun kiinnikkeen avulla puskurin alle, käyttäen hyväksi autosta löytyneitä puskurin kiinnityspisteitä. Sumuvalo tulee asentaa kuvan 18 mukaisesti ajoneuvon keskilinjan vasemmalle puolelle.



*KUVA 18. Takasumuvalo asennettuna*

#### **5.8.4 Muut muutokset**

Ajonestolaitteeksi asennettiin Avital-hälytin valmistajan ohjeiden mukaan. Ajonestolaite ei ole nykyään pakollinen. Varoituskolmio otettiin toisesta autosta ja massakilpi tulostettiin ja kiinnitettiin valmistajankilven viereen kontaktimuovilla. Kilven massat otettiin Export Certificatesta eikä autoa tarvinnut erikseen punnita rekisteröintikatsastuksen yhteydessä. Tämä teki Nissanista kaksi-paikkaisen, joten takapenkki ja takaturvavyöt piti poistaa.

Näillä muutoksilla ja dokumenteilla autolle saatiin hyväksyty rekisteröintikatsastuspäätös. Lähivaloille täytyi hankkia asiantuntijan lausunto niiden sopivuudesta. Asiantuntija löytyi paikallisesta A-katsastuksesta. Nykyään asiantuntijalausuntoa ei tarvita vaan katsastusmies toteaa kuvion olevan sopiva rekisteröintikatsastuksen yhteydessä.

#### **5.8.5 Tullaus, verotus, vakuutukset ja muut dokumentit**

Auton tullauksen ja arvonlisäveron maksun hoiti Arctic Car Import, joilta sain tullalaustodistuksen autosta. Auto tuotiin Hangosta Ouluun trailerilla ja sille tehtiin katsastusta varten tarvittavat muutokset.

Autolle otettiin vakuutus ja siitä tehtiin käyttöönotto- ja autoveroilmoitus Verohallinnolle. Koska autolla ei tällöin ollut rekisterinumeroa Suomessa, täytyi vakuutus ottaa runkonumeron perusteella mikä onnistuu useissa vakuutusyhtiöissä. Vastaavuustodistus tilattiin valmiiksi ennen katsastukseen menoa. Nykyään vastaavuustodistuksen tarve kannattaa kysyä katsastuskonttorilta etukäteen.

Pian autoveroilmoituksen jätön jälkeen Verohallinto pyysi lisäselvityspyyntönä auton tullaustodistusta, alkuperämaan rekisteriotetta sekä suomalaista rekisteriotetta. Näiden toimittamiselle annettiin kaksi viikkoa aikaa. Suomalaisen rekisteriotteen sain, kun kävin aloittamassa rekisteröintikatsastuksen. Autossa havaittiin puutteita, joten katsastuspäätös oli hylätty. Rekisteriotteen kuitenkin sai mukaan heti. Tullaustodistuksen sain tullauksen yhteydessä ja Export Certificate kelpasi alkuperämaan rekisteriotteesta.

Näiden perusteella Verohallinto laski autoveron määrän ja veron pystyi maksamaan nettipalvelussa. Kun vero oli maksettu ja rekisteröintikatsastus hyväksytty, sai peltikilvet hakea katsastuskonttorilta. Koska normaalikokoinen rekisterikilpi ei sopinut Nissanin takarekisterikilpitelineeseen, sai auto pienet kilvet.

### **5.9 Yleisiä vinkkejä maahantuontiin ja rekisteröintiin**

Vaikka maahantuontiprosessi vaikuttaa työläältä, ei se ole ylitsepääsemätöntä, jos osaa välttää pahimmat sudenkuopat. Tärkeintä on hankkia tietoa aiheesta ja varmistaa ajantasainen lainsäädäntö. Lakiteksti on vaikeaselkoista ja puuduttavaa luettavaa, mutta Trafim sivujen Katsastuksen ohjeet-osiosta löytyy hyvää ja ajantasaista tietoa myös tuontiautojen vaatimuksista. Erilaisten keskustelufoorumien tietoihin kannattaa suhtautua pienellä varauksella, varsinkin jos lähteitä ei esitetä. Foorumeilla liikkuu paljon käyttökelpoistakin tietoa, mutta näihin täytyy suhtautua hieman kriittisesti. Autojen maahantuontia harrastavat yritykset omaavat eniten käytännön kokemusta ja ovat perillä nykyhetken lainsäädännöstä. Myös Trafilta voi kysyä tarkennuksia ja tulkintoja erilaisiin ohjeisiin ja pykäliin.

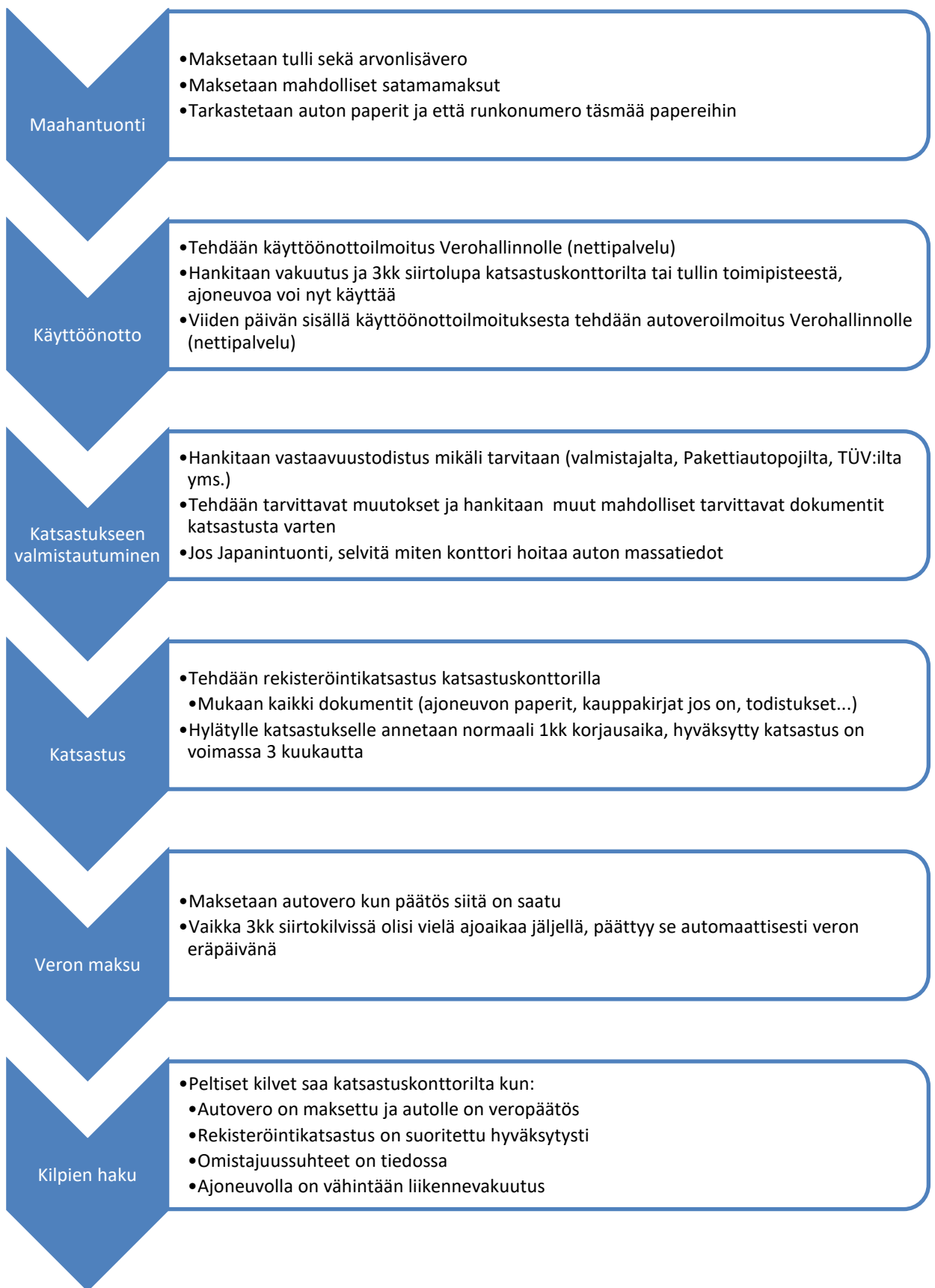
Tärkeää on muistaa, että kaikki katsastusasemat eivät ole samanlaisia vaikka saman lain mukaan toimivatkin. Jotkut asemat ovat tottuneet rekisteröimään

tuontiautoja, joten he tietävät miten prosessi toimii ja osaavat auttaa ja neuvoa asiakasta. Toisilla asemilla ei välttämättä ole perehdytty rekisteröintikatsastukseen ollenkaan ja pahimmassa tapauksessa yritetään soveltaa jo kauan sitten kuopattuja ja kumottuja säädöksiä. On siis viisasta käydä etukäteen katsastus- asemalla kysymässä, miten tuontiauton rekisteröinti onnistuu ja mitä sille täytyisi tehdä ennen kuin maksaa kohtuullisen suuren ensirekisteröintimaksun. Asiakkaan kannattaa valita se konttori josta saa palvelua ja josta löytyy tietotaitoa. Sujuva ja selkeä katsastusprosessi on etu kaikille osapuolille. Jos jostain syystä tuntuu, että katsastaja vaatii omituisuuksia, esimerkiksi mainittakoon takapenkin sahaaminen kahtia kun istumapaikkoja on 4 mutta massat sallivat vain 3 paikkaa, voi katsastajaa pyytää soittamaan Trafille ja tarkistamaan miten asia pitäisi hoitaa.

#### **5.10 Yhteenveto prosessista**

Kaikessa yksinkertaisuudessaan EY-alueen ulkopuolelta maahantuodun rekisteröinti- ja katsastusprosessi on koottu kuvaan 19. Tärkeimmät tekniset vaatimukset voi tarkistaa luettelosta luvusta 4.3.1.





KUVA 19. Maahantuonti- ja rekisteröintiprosessi

## 6 LOPPUSANAT

Työn tavoitteena oli tutustua tuontiauton rekisteröinti- ja katsastusprosessiin sekä voimassa olevaan lainsäädäntöön. Työssä tutkittiin EY-tyyppihyväksymättömän henkilöauton rekisteröintikatsastusprosessia ja tieliikennekäyttöön otettavalle ajoneuvolle asetettuja vaatimuksia. Lisäksi tutkittiin, miten ajoneuvon voi muuttaa vastaamaan Suomen lainsäädäntöä.

Henkilöauton yksityistuontia koskeva lainsäädäntö on pääosin selvä. Ajoneuvojen teknisen kehityksen vuoksi lakitekstistä on kuitenkin muodostunut varsin vaikeaselkoinen kaikkine teknisine vaatimuksineen ja voimaanastumispäivämääriineen. Teknisten vaatimusten tarkennukset on hajautettu moniin eri tarkennuksiin ja ohjeisiin. Siksi halusin koota päivämäärät ja vaatimukset yhteen, helposti ymmärrettävään muotoon.

Lainsäädäntöön ja myöhemmin erityisesti Trafín ohjeisiin tutustuttua käy selväksi, että laki on tehty kohtuullisen kattavasti mutta siinä on paljon tulkinnanvaraisuuksia ja epäselvyyksiä yksityiskohdissa. Onneksi yleisimpiin ongelmatapauksiin on saatavilla Trafín kanta siitä, miten asia pitää hoitaa. On ilahduttavaa huomata, kuinka autojen tuontia on helpotettu vähitellen alkaen 2000-luvun alkupuolelta ja lainsäädäntöä on selvästi pyritty järkevöittämään. Hyvänä esimerkkinä tästä järkevöittämisestä on autojen alkuperäisten valojen salliminen ilman E-hyväksyntää sekä itse muokattujen etuvalojen salliminen katsastusinsinööriin hyväksynnällä. Suurin helpotus on ollut kesällä 2017 voimaantullut automääräys, joka vei lainsäädäntöä aimo harppauksen järkevämpään suuntaan. Automääräys esimerkiksi yhdenvertaisti muuttoautojen ja yksittäistuotujen autojen kohtelua ja vaatimuksia. Laissa on vielä parantamisen varaa, esimerkiksi japanintuontiautojen istumapaikkaluvun määrittäminen on minusta hölmö ja OBD-mittaus, joka tulee kyetä suorittamaan rekisteröintikatsastusta suorittavan katsastusaseman laitteilla, on ongelmallinen tietyille autoille.

Työtä tehdessäni oli mukava huomata, että laki ja ohjeet ovat hyvin löydettävissä internetistä, kunhan tietää, mistä etsii. Ikävä kyllä tieto oli hajautettu mo-

neen eri lähteeseen, mikä aiheutti vaikeuksia tiedon jäsentelyssä. Kaikki oleellinen kuitenkin löytyi, ja palapeli alkoi kasaantua. Parhaita lähteitä olivat ehdottomasti Trafín ohjeet ja määräykset, sillä niihin oli koottu lakiteksteistä tärkeimmät kohdat ja niiden tulkinta. Vaikka ohjeistukset ovat tarkoitettu pääosin katsastajille, on hyvä, että Trafissa on päätetty pistää ne kaikkien saataville.

Työn yhtenä osana oli myös auton saattaminen vastaamaan Suomen lainsäädäntöä. Valitettavasti tähän aiheeseen en voinut paljon pureutua lähinnä ajan ja kaluston puutteen vuoksi. Lisäksi jokainen ajoneuvo on yksilö, joten yksityiskohtiin ei ole muutenkaan mahdollista mennä. Asetukset sallivat kyllä mielikuvituksen ja luovuuden käytön, eikä tekemisiä ole haluttu turhaa rajoittaa. Lopputuloksen täytyy vain olla sovelias ja täyttää lain vaatimukset. Omien kokemusten perusteella osassa tuontiautoja näkyy selvästi omistajansa työnjälki ja se, kuinka lain vaatimukset on täytetty mitä mielikuvituksellisimmilla tavoilla. Tämä on havaittavissa jo esimerkin Silviassa. Tärkeintä tässä ei ole siis matka vaan päämäärä. Kohtuullisilla kädentaidoilla ja hippusella mielikuvitusta pääsee jo pitkälle. Automääräys onneksi tuli vähentämään turhan virittelyn tarvetta.

Työn perusteella voin todeta nykyisen lainsäädännön toimivaksi. Parannettavaa siitä vielä löytyy, mutta järjestelmä on rakennettu siten, että autojen tuonti on kohtuullisen sujuvaa ainakin Japanin, Kanadan, Korean ja Amerikan markkinoilta. Näiden alueiden paikallinen lainsäädäntö on kulkenut suurin piirtein samassa tahdissa Euroopan kanssa, jonka myös lainsäätäjät ovat havainneet. Käytettyjä autoja tuodaan vuosittain noin 30 000, joten määräyksien toimivuus ja järkevyyden on varmasti arvioitu monta kertaa. Yksi epävarmuustekijä ketjussa on katsastuskonttori ja se, minkälainen tietotaito katsastusmiehellä on tuontiautojen rekisteröinnistä. Tiedon puute voi johtaa mitä erikoisimpiin vaatimuksiin ja tulkintoihin, joilla ei ole mitään pohjaa. Onneksi Trafilta saa tietoa näistä asioista ja ajan kanssa yhä useampi katsastusasema oppii toimimaan tuontiautojen kanssa.

Työn kulusta tai toteutuksesta ei ole paljon sanottavaa. Pakan sekoitti vain kesän 2017 lakimuutos, joka onneksi muovasi lakia harrastajaystävällisempään

suuntaan. Suurin osa ajasta kului lakitekstiä läpi kahlatessa samalla kirjaten vihon laitaan pykälää muistiin. Aikataulua olisi aina voinut tiettenkin kiristää. Minusta työ onnistui kuitenkin hyvin ja tästä löytyy aika lailla tämän hetken tilanne Suomen tuontiautojen vaatimuksista. Kyllä tämän perusteella osaisin verot maksaa ja vastaavuustodistukset tilata.

## LÄHTEET

A 11.10.2007/893. Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä.

A 1257/1992. Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä.

A 19.12.2002/1244. Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen hyväksynnästä.

A 19.12.2002/1248. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus autojen ja perävau-  
nujen rakenteesta ja varusteista.

A 19.12.2002/1248. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus autojen ja perävau-  
nujen rakenteesta ja varusteista. Liitteet. Saatavissa: <http://www.fin-lex.fi/data/sdliite/liite/4484.pdf>. Hakupäivä 27.3.2017.

Ajoneuvon ensimmäinen käyttöönottoajankohta.

TRAFI/441039/03.04.03.03/2016. Helsinki: Liikenteenturvallisuus virasto Trafi.

Ajoneuvon käyttö siirtoluvalla. 2016. Helsinki: Liikenteenturvallisuus virasto  
Trafi. Saatavissa: [https://www.trafi.fi/tieliikenne/ajoneuvon\\_lyhytaikai-  
nen\\_kaytto/ajoneuvon\\_kaytto\\_siirtoluvalla](https://www.trafi.fi/tieliikenne/ajoneuvon_lyhytaikainen_kaytto/ajoneuvon_kaytto_siirtoluvalla). Hakupäivä 27.3.2017.

Ajoneuvon käyttöönottoilmoitus. Verohallinto. Saatavissa: [https://www.vero.fi/fi-  
FI/Henkiloasiakkaat/Autoverotus/Ajoneuvon\\_kayttoonottoilmoitus](https://www.vero.fi/fi-FI/Henkiloasiakkaat/Autoverotus/Ajoneuvon_kayttoonottoilmoitus). Hakupäivä  
15.3.2017.

Autoasetuksen liitteen 8 soveltamisohje. TRAFI/10704/03.04.03.03/2012. Hel-  
sinki: Liikenteen turvallisuus virasto Trafi. (vanhentunut)

Autojen ensirekisteröinnit. 2016. Autoalan tiedotuskeskus. Saatavissa:  
[http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/aikasarjat/auto-  
jen\\_ensirekisteroinnit\\_ajoneuvolajeittain](http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/aikasarjat/autojen_ensirekisteroinnit_ajoneuvolajeittain). Hakupäivä 14.3.2017.

Autojen ja niiden pärevaunujen tekniset vaatimukset.

TRAFI/61749/03.04.03.00/2015. Helsinki: Liikenteenturvallisuus virasto Trafi.

Automääräyksen liitteen 1 soveltamisohje. TRAFI/198326/03.04.03.03/2017.  
Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Auton ja sen perävaunun sekä hinattavan laitteen valaisinvaatimuksia.  
TRAFI/225791/03.04.03.03/2016. Liikenteenturvallisuus virasto Trafi. (vanhentunut)

Auton ostajan tietopaketti - Ajoneuvon maahantuonti. A-Katsastus. Saatavissa:  
<https://www.a-katsastus.fi/infoa-autoilijalle/auton-ostajan-tietopaketti/ajoneuvon-maahantuonti>. Hakupäivä 14.3.2017.

Auton tuonti tilastot 2015. 2016. Belcar.fi. Saatavissa: <http://www.belcar.fi/blogi/auton-tuonti-tilastot-2015/> Hakupäivä 27.1.2017.

Autoverotus. Verohallinto. Saatavissa: <https://www.vero.fi/fi-FI/Henkiloasiakkaat/Autoverotus>. Hakupäivä 15.3.2017.

Bauer, Horst – Dietsche, Karl-Heinz – Crepin, Jürgen – Dinkler, Folkhart 2003.  
Bosch. Autoteknillinen taskukirja 6. painos. Jyväskylä: Gummerus.

Dieselkäyttöisen autojen pakokaasupäästöjen tarkastus katsastuksessa.  
TRAFI/37408/03.04.03.03/2017. Helsinki: Liikenteenturvallisuus virasto Trafi.

Henkilöautojen ensirekisteröintikehitys. 2016. Autoalan tiedotuskeskus. Saatavissa: [www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/aikasarjat/henkilöautojen\\_ensirekisterointimaaran\\_kehitys](http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/aikasarjat/henkilöautojen_ensirekisterointimaaran_kehitys). Hakupäivä 14.3.2017.

Henkilöautojen keski-ikä yli 11 vuotta - harmaa edelleen yleisin väri. 2016. Helsinki: Liikenteenturvallisuus virasto Trafi. Saatavissa:  
[https://www.trafi.fi/trafi/ajankohtaista/3820/henkilöautojen\\_keski\\_ika\\_yli\\_11\\_vuotta\\_-\\_harmaa\\_edelleen\\_yleisin\\_vari](https://www.trafi.fi/trafi/ajankohtaista/3820/henkilöautojen_keski_ika_yli_11_vuotta_-_harmaa_edelleen_yleisin_vari). Hakupäivä 14.3.2017.

Henkilöautojen keskimääräinen romutusikä. 2016. Autoalan tiedotuskeskus. Saatavissa: [http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/romutustilastoja/henkilöautojen\\_keskimaarainen\\_romutusika](http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/romutustilastoja/henkilöautojen_keskimaarainen_romutusika). Hakupäivä: 14.3.2017.

Katsastajan käsikirja Versio 2.0. 2008. Ajoneuvonhallintakeskus AKE. Saatavissa: [https://www.trafi.fi/filebank/a/1414752118/ab23d6fe7075c6fa383ab83415ea2584/16003-Katsastajan-kasikirjaVersio2\\_0\\_2014lisaykset.pdf](https://www.trafi.fi/filebank/a/1414752118/ab23d6fe7075c6fa383ab83415ea2584/16003-Katsastajan-kasikirjaVersio2_0_2014lisaykset.pdf). (vanhentunut)

Katsastuksen ohjeet. Liikenteenturvallisuus virasto Trafi. Saatavissa: [https://www.trafi.fi/tieliikenne/katsastajat\\_ ja\\_ rekisteroijat/katsastuksen\\_ ohjeita/katsastuksen\\_ ohjeet](https://www.trafi.fi/tieliikenne/katsastajat_ ja_ rekisteroijat/katsastuksen_ ohjeita/katsastuksen_ ohjeet). Hakupäivä 14.3.2017.

Käytettynä maahantuotujen henkilö- ja pakettiautojen määrän kehitys. 2016. Autoalan tiedotuskeskus. Saatavissa: [http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/autokannan\\_ kehitys/kaytettyna\\_ maahantuotujen\\_ henkilo- ja\\_ pakettiautojen\\_ maaran\\_ kehitys](http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/autokannan_ kehitys/kaytettyna_ maahantuotujen_ henkilo- ja_ pakettiautojen_ maaran_ kehitys). Hakupäivä 14.3.2017.

L 11.12.2002/1090. Ajoneuvolaki.

L 1501/1993. Arvonlisäverolaki.

L 29.12.1994/1482. Autoverolaki.

L 30.12.2003/1281 Ajoneuvoverolaki.

Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä. 2017. Helsinki: Liikenteenturvallisuus virasto Trafi. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/>. Hakupäivä 27.1.2017.

M -,N- ,L -ja O-luokan ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden osoittaminen rekisteröintikatsastuksessa TRA-FI/203751/03.04.03.03/2017. Helsinki: Liikenteenturvallisuusvirasto Trafi.

M-, N- ja O-luokan ajoneuvon valmistajan kilpi ja kokonaismassan määrittäminen TRAFI/7403/03.04.03.03/2011. Helsinki: Liikenteenturvallisuus virasto Trafi.

M-, N-, L-, ja O- luokan ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osoittaminen TRAFI/59039/03.04.03.03/2015. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. (vanhentunut)

Pietarinen, Harri 2014. Vaihtoautot tuodaan Saksasta – halvempiakin maita on. Internet artikkeli, Taloussanomien 24.9.2014. Saatavissa: <http://www.iltasanomat.fi/taloussanomien/art-2000001850785.html>. Hakupäivä 27.1.2017.

Romutustodistukset vuosittain 2008-. 2016. Autoalan tiedotuskeskus. Saatavissa: [www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/romutustilastoja/romutustodistukset\\_vuosittain](http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/romutustilastoja/romutustodistukset_vuosittain). Hakupäivä: 14.3.2017.

Tieliikenteen tilastot. 2017. Helsinki: Liikenteenturvallisuus virasto Trafi. Saatavissa: <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/>. Hakupäivä 27.1.2017.

Vaatimustenmukaisuus- ja vastaavuustodistus. TÜV-NORD. Saatavissa: <https://www.tuv-nord.com/fi>. Hakupäivä 11.4.2017.

Valtion verotulot tieliikenteestä 2009-2015. 2016. Autoalan tiedotuskeskus. Saatavissa: [http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/verotus\\_ja\\_hintakehitys/valtion\\_verotulot\\_tieliikenteesta](http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/verotus_ja_hintakehitys/valtion_verotulot_tieliikenteesta) Hakupäivä 27.1.2017.



# 輸出予定届出証明書 / Export Certificate

Handwritten: Hante

番号 整理番号 352303500

自動車登録番号 / Registration No.	登録年月日 / Registration Date	初度登録年月 / First Reg. Date	車台番号 / Maker's serial number
平成一六 年 一二月 二六日	平成二八 年 一二月 二六日	平成一一 年 一二月 一五日	S15- 型式 / Model
原動機の型式 / Engine Model	SR20		
所有者の氏名又は名称 Name of Owner	*****		
所有者の住所 Address of Owner	*****		
使用者の氏名又は名称 Name of user	*****		
使用者の住所 Address of User	*****		
使用の本拠の位置 Locality of participant state of use	*****		
自動車の種別 Classification of Vehicle	用途 Use	乗車定員 Fixed Number	最大積載量 Maxim. Carry
小型	乗用	4人	kg
総排気量又は定格出力 Engine Capacity	乗用 自家用 燃料の種別 Classification of Fuel	長さ Length	高さ Height
1.99 l ガソリン	自家用・事業用の別 Purpose	444 cm	128 cm
輸出予定日 (証明書有効期間満了日) Export scheduled day	型式指定番号 Specification No.	幅 Width	重量 Weight
平成二九 年 一二月 二九日	09269	169 cm	660 kg
備考	車体の形状 Type of Body	前後軸重 FR Weight	前後軸重 RR Weight
	箱型	1200 kg	1420 kg
	0001	前後軸重 FR Weight	前後軸重 RR Weight
	0001	540 kg	540 kg

裏面もご覧下さい。

121, 200 km (平成27 (2015) 年1月23日)  
 [旧走行距離計表示値 / Mileage]  
 113, 700 km (平成25 (2013) 年1月23日)  
 以下余白



平成29 年 1 月 5 日  
 Director-General of the District Transport Bureau or  
 Director-General of the Transport Branch of the District Transport Bureau,  
 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan



神戸運輸監理部長



Auftrags-Nr.: 1001

Prüfbericht / Test Report  
Nr. / No.:  
TÜH-TB 2017-

TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH

Automotive

**EG-/ ECE-Certificate / Bestätigung**Applicant / Antragsteller **Name / Name** : Spieker**Address / Anschrift** : --**For the following vehicle** Für das nachfolgende Fahrzeug**Category of vehicle** Fahrzeugart : PKW GESCHLOSSEN EURO 2**Manufacturer** Fahrzeughersteller : NISSAN (J)**Type und Version** Typ und Ausführung : E-S15**Identification number** Fahrzeug-Ident.-Nummer : S15**Enginecode** Motortyp : SR20DET**Date of the first registration** Tag der ersten Zulassung : 1999**Technically permissible maximum laden** Technisch zulässiges Gesamtgewicht : 1420 kg**The vehicle complies to the Type-approval** Für das o.g. Fahrzeug gilt die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) bzw. Typgenehmigung (EG-BE)**Single approval** Einzelbetriebserlaubnis : EINZEL-BE**The type is - In compliance - with the following Test Specifications.** Der beschriebene Typ - entspricht - der nachfolgenden Prüfspezifikation.**Sound level** Geräuschemission : 70/157/EWG i.d.F. 92/97/EWG**Moving** Fahrgeräusch : 75 dB (A)**Stationary** Standgeräusch : 87 dB (A) bei 4800 U/min**Emission** Abgasemission : 70/220/EWG i.d.F. 94/12/EG**Braking** Bremsanlage : SIM 71/320/EWG i.d.F. 91/422/EWG**Fuel Tank** Kraftstoffbehälter : SIM 70/221/EWG i.d.F. 81/333/EWG**Seat belt anchorages** Verankerung der Sicherheitsgurte : SIM 76/115/EWG i.d.F. 90/629/EWG**Seat belts** Sicherheitsgurte : SIM ECE-R16 i.d.F. 04**Comments** Bemerkungen : ---**Statement of conformity** Schlußbescheinigung :

This certificate is only valid for vehicles which are in the original condition concerning the parts which are described in this certificate. The vehicle was not inspected.

Diese Bestätigung hat nur Gültigkeit, sofern sich das Fahrzeug in den Teilen, für die diese Bestätigung ausgefertigt ist, im Originalzustand befindet. Eine Besichtigung des Fahrzeugs erfolgte nicht.