



Ajoneuvon maahantuonti ETA-alueen ulkopuolelta

Henrik Sillanpää

OPINNÄYTETYÖ
Huhtikuu 2021

Ajoneuvotekniikka
Auto- ja työkonetekniikka

TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu
Ajoneuvotekniikka
Auto- ja työkonetekniikka

Sillanpää, Henrik
Ajoneuvon maahantuontiprosessi ETA-alueen ulkopuolelta

Opinnäytetyö, 43 sivua, joista liitteitä 7 sivua
Huhtikuu 2021

Työn tarkoituksena oli tuottaa selkeä ohje ETA-alueen ulkopuolelta tuotavan ajoneuvon maahantuontiprosessiin, johon liittyvä tieto on usein vaikeasti löydettävissä. Työssä selvennettiin lukijalle esimerkkinä Yhdysvalloista hankitun tuontiajoneuvon ostoon, kuljetukseen, rekisteröintiin, katsastukseen ja käyttöönottoon liittyvät lait, määräykset, toimenpiteet ja tuontiin liittyvät kustannukset.

Tiedon tukena työssä käytettiin esimerkkinä itse maahantuotua ajoneuvoa, jonka tuontiprosessi on opinnäytetyössä esitetty vaihe vaiheelta ostohetkestä rekisteröintiin asti. Työn perusteella laadittiin ajankohtainen muistilistatyyppinen toimintaohje ajoneuvon maahantuontia varten, joka pätee sellaisenaan kaikkiin Yhdysvalloista tuotaviin henkilöautoihin.

Työssä selvisi myös, että katsastushenkilökunnan keskuudessa tuontiautoihin, niiden varusteisiin ja rekisterikilpiin liittyvät asiat ovat myös paikoin epäselviä ja aiheuttavat keskustelua harrastajien sekä ammattilaisten parissa. Tulevaisuutta ajatellen olisi järkevää kerätä aiheeseen liittyvä tieto helpommin saatavaksi ja estää tiedon hajauttaminen useaan eri määräykseen ja lakiin.

ABSTRACT

Tampereen ammattikorkeakoulu
Tampere University of Applied Sciences
Degree programme in Vehicle Engineering
Industrial Vehicle Engineering

Sillanpää, Henrik
Importing a Vehicle from Outside the European Trade Area

Bachelor's thesis, 43 pages, appendices 7 pages
April 2021

The purpose of this thesis was to create a detailed and topical guide for importing a motor vehicle to Finland from outside the European trade area, in this case, from the United States. The work specifies the related information about laws, taxes, shipping, costs, possible modifications needed and vehicle inspection to get the vehicle transported and road legal in Finland.

The thesis contains a detailed step-by-step guide using the writer's own imported vehicle as an example. The work includes a checklist anyone can use as help when importing their own vehicle from the United States.

The study also shows that some of the regulations related to the subject are not so common knowledge among personnel working at the local MOT vehicle inspection centers and can cause some confusion among people. The study also proposes that in the future the related information should be more concentrated and easier to find, rather than be distributed over multiple laws and regulations.

Key words: car import, US-import, car tax, registration

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	6
2	AUTOJEN MAAHANTUONTI SUOMESSA	7
3	HENKILÖAUTOJEN VEROTUS SUOMESSA	10
3.1	Autovero	11
3.2	Ajoneuvovero	14
3.3	Käyttövoimaverotus	15
3.4	Suomalaisen autoveron historia	16
4	AUTON OSTO JA TUONTI YHDYSVALLOISTA	18
4.1	Ajoneuvon ostot	18
4.2	Kuljetus	19
4.2.1	Auto Suomessa	19
4.2.2	Siirto satamasta	20
4.3	Autoveroilmoitus	21
5	AJONEUVON REKISTERÖINTI SUOMEEN	24
5.1	Katsastus	24
5.2	Vaatimustenmukaisuus	25
5.3	Mahdolliset muutokset ajoneuvoon	26
5.4	Autoveropäätös	27
5.5	Rekisterikilvet	28
6	ESIMERKKIPROSESSI	32
6.1	Kohteen etsintä	32
6.2	Ajoneuvon ostaminen	33
6.3	Kuljetus satamaan ja laivaus	34
6.4	Auto Suomessa	37
6.5	Käyttöönotto- ja autoveroilmoitus	38
6.6	Rekisteröintikatsastus	39
6.7	Autoveropäätös ja rekisteröinti	41
7	AUTO USASTA YHTEENVETO	43
8	POHDINTA	44
	LÄHTEET	46
	LIITTEET	49
	Liite 1. Autoveropäätös	49
	Liite 2. USA:n Title	53
	Liite 3. Suomalainen rekisteriote	54

LYHENTEET JA TERMIT

ETA	Euroopan talousalue
CO ₂	Hiilidioksidipäästöt (g/km)
CO	Hiilimonoksidi (%)
HC	Palamattomat hiilivedyt
PPM	Partikkelia per miljoona
Traficom	Liikenne- ja viestintävirasto
DMV	Department of Motor Vehicles
Ro/ro	Roll on/roll off
CIF	Cost insurance freight
FMVSS	Federal Motor Vehicle Safety Standards
CMVSS	Canada Motor Vehicle Safety Standard
CARB	California Air Resources Board
OEM	Original Equipment Manufacturer
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil Club
Full-size	Henkilöautojen kokoluokitus Yhdysvalloissa
TWIC	Transportation Worker Identification Credential
NC	North Carolina
GA	Georgia
Fintaric	Tullinimikepalvelu

1 JOHDANTO

ETA-alueen ulkopuolelta ajoneuvoa maahantuodessa osa siihen liittyvästä tiedosta on hyvin vaikeasti löydettävää, vaikealukuista tai osaan yleisistä maahantuontiprosessiin liittyviin kysymyksiin ei löydä internetistäkään helposti suoraa vastausta. Opinnäytetyössä perehdytään siis nimenomaan ETA-alueen ulkopuolelta maahantuotaviin ajoneuvoihin, sillä EU-alueen sisäiset tuontiasiat ovat hyvin ja helposti löydettävissä.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää ja esittää Suomeen ETA-alueen ulkopuolelta tuotavan henkilöauton rekisteröintiin ja maahantuontiin liittyvät prosessit ja siihen liittyvät lait, asetukset ja määräykset ja koota ne selkeäksi raportiksi harrastajalle, yritykselle tai muulle asiasta kiinnostuneelle henkilölle.

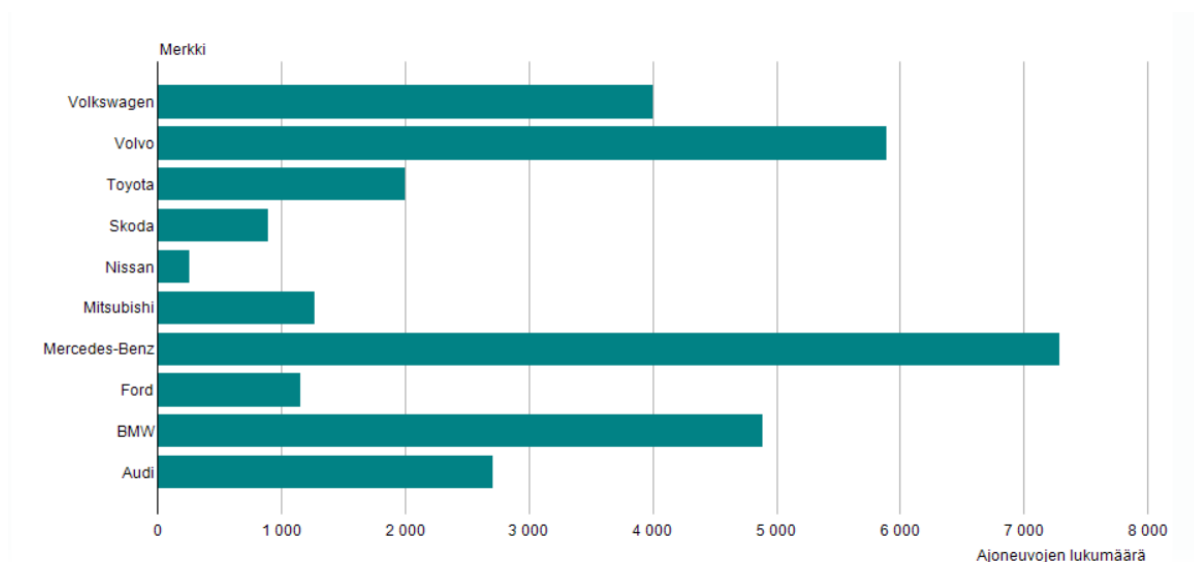
Opinnäytetyössä käytetään esimerkkitapauksena minun itseni USA:sta maahantuomaa ajoneuvoa ja kuvataan prosessin kaikki vaiheet yksityiskohtaisesti ostohetkestä Suomessa käyttöönottoon ja rekisteröintiin asti. Tämän opinnäytetyön ei ole tarkoitus tuottaa uutta tietoa vaan kerätä ja selvittää ennestään vaikeasti löydettävissä olevaa tietoa ja koota se yhteen selkeään artikkeliin asiasta kiinnostuneelle.

Työssä selvitetään lukijalle, miten ja mistä seikoista muodostuu suomeen maahantuotavan ajoneuvon ajoneuvoveron perusvero, käyttövoimaveron, autovero, perusasioita liittyen yleisesti henkilöautojen tuontiin, verotukseen, kuljetukseen, tuonnin ja autoverotuksen historiaan ja kuinka suoritetaan maahantuotavan ajoneuvon verotusarvon määrittäminen. Toimittaja Vartiainen (2012) kertoo osuvasti Ilta-Sanomien artikkelissa, että jo pelkästään autoveron laskukaava on niin monimutkainen, että tarkkaa summaa ei voi etukäteen tietää eikä sitä siksi ennakoon pystytä ilmoittamaan. Tästä syystä samankin automallin autoilla voi vero vaihdella jopa tuhansilla euroilla, varsinkin jos kyse on erikoisemmasta tuontiautosta.

Työn lopullisena tarkoituksena on koota lukijalle selkeä yhteenveto koko prosessista, jota voidaan käyttää apuna omaa ajoneuvoa Yhdysvalloista tai muusta ETA-alueen ulkopuolisesta maasta maahantuotaessa sekä rekisteröitäessä.

2 AUTOJEN MAAHANTUONTI SUOMESSA

Käytettyjen autojen maahantuonti on vuonna 2020 koronapandemiasta huolimatta elinvoimainen Suomessa. Maahantuotujen ajoneuvojen veropäättöksiä on vuoden 2020 elokuulta 46 sivua, kun taas viime vuodelta vastaava lukema on 90 sivua. Vaikka lukema on tämän vuoden elokuulta puolet pienempi niin koronapandemia ei ole merkittävästi vaikuttanut tuontiautoautojen hankkimiseen vuoden aikana, kun tarkastellaan kokonaiskuvaa. Päinvastoin vuodesta 2020 saat-
taa olosuhteista huolimatta tulla ennätysvuosi tuontiautojen kokonaismäärässä. Suomalaisten suosikeissa näkyvät edelleen selkeästi saksalaiset ja japanilaiset automerkit sekä Volvot. Traficom:n tilastoista (Kuvio 1) nähdään vuoden 2020 kymmenen suosituinta tuontiautomerkkiä.

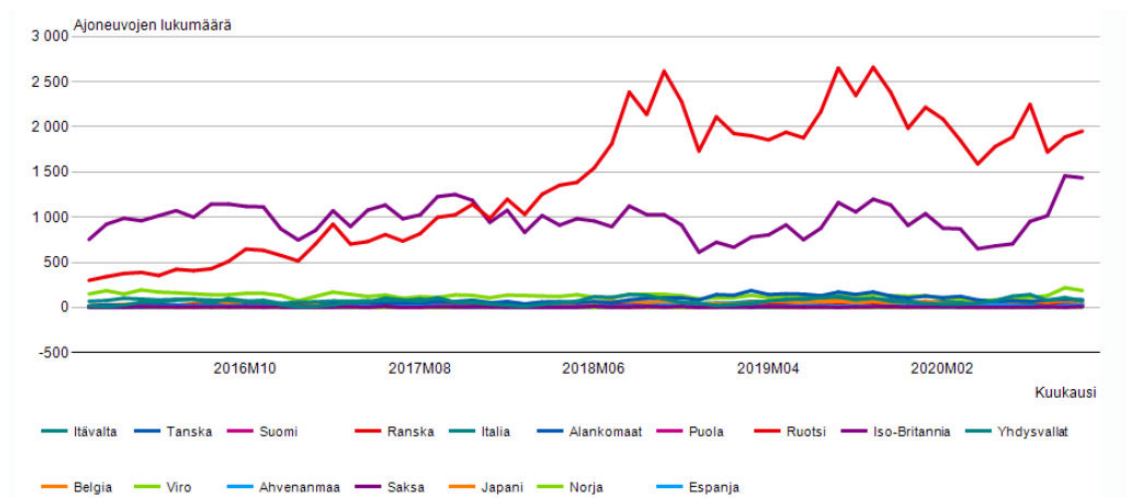


Kuvio 1. Suosituimmat tuontiautot vuonna 2020 (Traficom, 2020).

Viime vuoden elokuussa verotusarvoltaan kallein maahantuotu auto on Ferrari 488 GTB vuosimallia 2017 jolle autoveroa kertyi maksettavaksi 156 079,06 € ja halvimmat ovat erittäin vanhoja autoja, joille verotusarvoksi määritellään arvonaleneman tai iän perusteella nolla euroa. Esim. Buick Century vm. 1956. (Taulukoita ajoneuvojen sovelletuista verotusarvoista, 2019.) Suomeen tuodaan vuosittain autoja hintaluokan molemmista ääripäistä.

Viimeisen kuuden vuoden aikana, etenkin Ruotsista käytetyn auton ostaminen on yleistynyt. Vuonna 2017 Ruotsi siirtyi tilastoissa (Kuvio 2) jo Saksan edelle.

Kestosuosikkeina Suomalaisten autoharrastajien keskuudessa näkyvät myös perinteisemmät tuontimaat Saksa ja Yhdysvallat.



Kuvio 2 Käytettyjen autojen maahantuonti tuontimaittain (Traficom, 2020).

Neljässä vuodessa sähköautojen prosentuaalinen määrä maahantuoduista ajoneuvoista on kymmenkertaistunut, kun taas bensiini- ja dieselajoneuvojen määrä on hieman laskenut. Myös muiden käyttövoimien suosio on viime vuosina kasvanut runsaasti, tästä huomioitavana uutena nousevana ajoneuvotyypinä ladattavat (plug-in) hybridit. Taulukosta (1) voidaan todeta, että tuontiajoneuvojen kokonaismäärä on ollut jatkuvassa kasvussa viime vuosina. Vuoden 2020 koronaviruspandemia näkyy selkeästi myös alkuvuoden tilastoissa, mutta kesän ja syksyn tuontimäärät ovat samoissa lukemissa kuin viime vuonna, elleivät jopa suuremmat.

			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Henkilöautot yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	19 047	21 862	24 711	29 374	39 690	45 914	31 903
		Bensiini	8 568	8 929	9 346	10 262	12 789	16 332	10 199
		Diesel	10 308	12 637	14 814	17 057	22 608	21 230	14 223
		Sähkö	12	31	54	158	212	459	588
		Kaasu	-	-	-	-	2	1	-
		Nestekaasu (LPG)	-	-	1	2	2	3	-
		Maakaasu (CNG)	16	23	17	128	159	187	174
		Etanoli	-	2	1	-	-	-	-
		Bensiini/CNG	81	90	152	801	1 117	1 499	734
		Bensiini/Sähkö (ladattava hybridi)	14	68	196	676	2 127	4 991	5 464
		Bensiini/Etanoli	46	81	113	164	256	325	126
		Bensiini/LPG	2	1	-	2	4	2	2
		Diesel/Sähkö (ladattava hybridi)	-	-	17	122	409	885	393
		Muu	-	-	-	2	5	-	-

Taulukko 1. Maahantuotujen ajoneuvojen käyttövoimat (Traficom, 2020).

Suomalaiset tuovat vuosi vuodelta vanhempia autoja maahan. Suomen autokannan keski-ikä on ollut tasaisessa kasvussa 60-luvun puolivälistä alkaen. Autotuojat ja teollisuus ry:n toimitusjohtaja Tero Kallio toteaa Moottori-lehden (2020) uutisessa, että EU-alueen sisäisillä markkinoilla ovat ns. perinteiset ostavat ja myyvät maat. Rahaa siis viedään maasta toiseen, kun ostovoima ei jostain syystä riitä siihen, että ajoneuvot ostettaisiin kotimaasta. Hän korostaa myös, että Länsi-Eurooppa ajaa uudemmilla autoilla ja Itä-Eurooppa ja muutama korkean verotuksen maa lännempänä ajaa vanhemmilla käytetyillä. (Moottori, 2020.)

Suomi on tilastollisesti pysyvästi jäämässä Euroopan vanhimpien autokantojen joukkoon, syynä tähän Kallio näkee Suomen korkean autoveron sekä käytettyjen autojen suosimisen verotuksessa. Hän mainitsee myös, että omalla lainsäädännöllä voisimme vaikuttaa siihen virtaako raha Suomeen vai täältä ulos. (Moottori, 2020.)

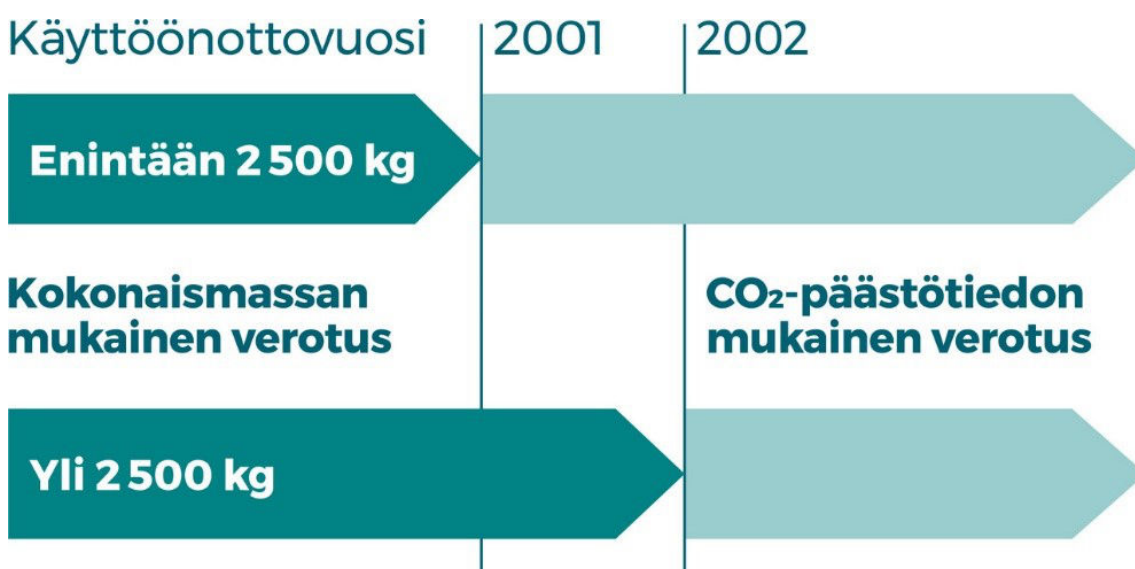
Yhdysvaltalaisia autoja tuodaan suomeen tyypillisesti harraste- tai kesäajoneuvoiksi. Yleisiä tuontimalleja ovat mm. kaikenikäiset muskeliautot, isot lava-autot ja 60–80-lukujen ”Full size” autot. Vanhemman ikäluokan amerikkalaiset autot eroavat teknisesti hyvin vahvasti eurooppalaisista. Suomalaisiin ostajiin USA-autoissa vetoavat tyypillisesti ajoneuvojen suuri fyysinen koko, yksinkertainen tekniikka, populaarikulttuurissa esiintyminen ja isot bensiinimoottorit, jotka ovat eurooppalaisilta autovalmistajilta kadonneet mallistosta lähes kokonaan lukuun ottamatta kalliita erikoismalleja.

Erilaisuudet henkilöajoneuvojen kehityksessä Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä selittyvät osittain bensiinin hinnan kehityksellä 1900-luvulla, alueiden infrastruktuurin suurilla eroilla sekä päästörajoituksilla. Ilmastonmuutoksen ollessa jatkuvana keskustelun aiheena nykymaailmassa, on moni autoilija huolissaan autoharrastuksen tulevaisuudesta. USA-auton ostaminen voi siis osaltaan olla myös ympäristöpoliittinen kannanotto jatkuvasti sähköistyvässä maailmassa.

3 HENKILÖAUTOJEN VEROTUS SUOMESSA

On olennaista ymmärtää, että *autovero* ja *ajoneuvovero* ovat eri asia. Autovero on Suomessa uudesta ajoneuvosta, tai maahan käytettynä ulkomailta tuotavasta ajoneuvosta ennen rekisteröintiä maksettava kertaluonteinen vero, joka perustuu ajoneuvon arvoon ja CO₂-päästöihin, kun taas ajoneuvovero on vuosittainen autokohtainen kustanne, joka seuraa auton omistajaa (Autoalan tiedostuskeskus, 2016.) kansankielellä ajoneuvovero tunnetaan nimellä ”Trafimaksu/Käyttömaksu”.

Ajoneuvovero perustuu joko kokonaismassaan tai ajoneuvon CO₂-päästötietoon käyttöönottopäivämäärän perusteella (Traficom, 2020). Kuvion (3) mukaisesti.



Kuvio 3. Ajoneuvon perusveron määräytyminen. (Traficom, 2020)

Jos ajoneuvon käyttövoimana on jokin muu kuin bensiini, maksetaan perusveron lisäksi myös käyttövoimaveroa, joka sisältyy samaan kausimaksuun. (esim. dieselkäyttöinen henkilöauto). (Traficom, 2020.) EU:n ulkopuolelta tuotavasta ajoneuvosta on lisäksi maksettava tulli ja maahantuonnin arvolisävero (Veronmaksajien keskusliitto, 2020). Henkilöautoissa kannettava tulli määräytyy taulukon (2) mukaisesti arvon mukaan.

* Henkilöauto	10 %
* Matkailuauto	10 %
* Pakettiauto	
- enintään 2500 cm ³	10 %
- yli 2500 cm ³	22 %
* Moottoripyörä	
- enintään 250 cm ³	8 %
- yli 250 cm ³	6 %

Taulukko 2. (Veronmaksajien keskusliitto, 2020)

3.1 Autovero

Autovero on kertasuorituksena maksettava vero, kun ajoneuvo ensimmäisen kerran merkitään Suomen ajoneuvoliikennerekisteriin. Autovero perustuu kokonaisuudessaan ajoneuvon **hiilidioksidipäästöihin** ja ajoneuvon yleiseen **verotusarvoon**, eli sen yleiseen veron sisältävään vähittäismyyntihintaan. Jos yleisiä myyntihintoja kyseiselle ajoneuvolle ei ole saatavilla, määritetään vähittäismyyntiarvo siitä hinnasta, jolla samanlaisia ajoneuvoja yleisesti ilmoitetaan myytäväksi. (Autoverolaki 1994/1482.)

Jos käytetyn auton arvoa ei voida markkinahintahavaintojen perusteella määrittää, vähittäismyyntiarvo määritetään vastaavan uutena myytävän ajoneuvon yleisen vähittäismyyntiarvon perusteella määritettävästä arvosta, joka saadaan alentamalla arvoa ajoneuvon iän mukaan, kolme prosenttia ajoneuvon käyttöönottovuodelta, kaksi prosenttia kahdelta sitä seuraavalta täydeltä vuodelta, ja yhdellä prosentilla kutakin täyttä vuotta kohden edellisen vuoden lopun lasketusta jäännösarvosta. (Autoverolaki 1994/1482.)

Veroprosentti on porrastettu ajoneuvon hiilidioksidipäästön mukaan. Henkilöautojen veroprosentti vaihtelee 2,7 ja 50 prosentin välillä vuonna 2020 (Veronmaksajien keskusliitto, 2020.) Jos tuotava ajoneuvo on valmistettu muun kuin Euroopan Unionin markkinoille, kuten tämän opinnäytetyön esimerkkiajoneuvo, ei EU:n vaatimusten mukaan hyväksytysti mitattuja päästötietoja välttämättä ole saatavilla, jolloin autoveron veroprosentti määräytyy kokonaismassan ja käyttövoiman mukaan käytössä olevan verotaulukon mukaisesti (Verohallinto, 2020.)

Maahantuotavien ajoneuvojen verosta saa alennusta iän mukaan porrastetusti yhdeksään vuoteen asti taulukon (3) mukaisesti, veron määrittämiseen liittyvien epävarmuustekijöiden vuoksi. (Verohallinto, 2020).

Ajoneuvon ikä vuosina	Alennus (%)
0 - 2	3 % - 10 % (Alennus kasvaa täysien kuukausien perusteella)
2 - 8	10 %
vähintään 9	15 %

Taulukko 3. (Verohallinto, 2020)

Käytettynä Suomeen tuotavissa ajoneuvoissa autoverotaso määräytyy samanaisten jo Suomessa rekisterissä olevien ajoneuvojen verotason mukaan. Veroprosentti määräytyy ensimmäisen käyttöönottopäivän veroprosentin mukaan. Autoveroa laskettaessa veroviranomaisen on varmistuttava siitä, että maahantuotavalle ajoneuvolle ei määrätä enempää veroa kuin vastaavissa suomen rekisterissä olevissa ajoneuvoissa on jäljellä. (Veronmaksajien keskusliitto 2020.)

Verohallinnon (2020) sivuilla mainitaan myös, että yli 25-vuotiaisiin ajoneuvoihin verotusarvon määrittämiseksi käytetään laskennallista taulukkoa arvonalene-masta tai markkinahintahavaintoja, jos sellaisia kyseiseen ajoneuvoon on saatavilla. Jos havaintoja löytyy, ja hinnat ovat iän myötä laskeneet, perustetaan verotusarvo näihin havaintoihin. Näiden yli 25-vuotiaiden ajoneuvon verotusarvoon ei kuitenkaan enää vaikuta se, että hinnat ovat iän tai statuksen takia pysähtyneet tai nousussa. (Verohallinto, 2020.)

Harvinaisissa vanhoissa ajoneuvoissa monesti tilanne on se, että markkinahavaintoja ei ole saatavilla ja auton arvoksi laskennallisesti tulee niin vähäinen summa, että ajoneuvon verotusarvoksi muodostuu lähes nolla euroa. Tästä esimerkkinä mm. vanhat amerikkalaiset harrasteajoneuvot, joita suomeen tuodaan. Ennen 1.1.1958 käyttöönotetuissa autoissa autovero on 0 %. (Traficom, 2020). Luonnollisesti näissä vanhoissa ajoneuvoissa ostohinta on myös alkuperämaassa mahdollisen klassikko- tai museostatuksen perusteella korkea, jolloin autot ovat jo ilman autoveroa kalliita maahantuoda jo pelkästään kuljetusten ja vakuutusten muodossa.

Verohallinnon sivuilta löytyy henkilöasiakkaille käytössä olevia laskureita, joilla voit arvioida jonkin ajoneuvon autoveron määrää käyttämällä yleistä hintatietopalvelua ja kyseisen mallin CO₂-päästölukemaa. Huomioitavaa on kuitenkin, että ajoneuvojen arvo muuttuu jatkuvasti markkinoiden mukaan ja samankin ajoneuvomallin veron määrä voi vaihdella runsaasti. Ohjelmalla saa autoveron määrän arvioitua vain yleisimmistä tuontimalleista. Laskuria voi soveltaa ajoneuvoon, joka on:

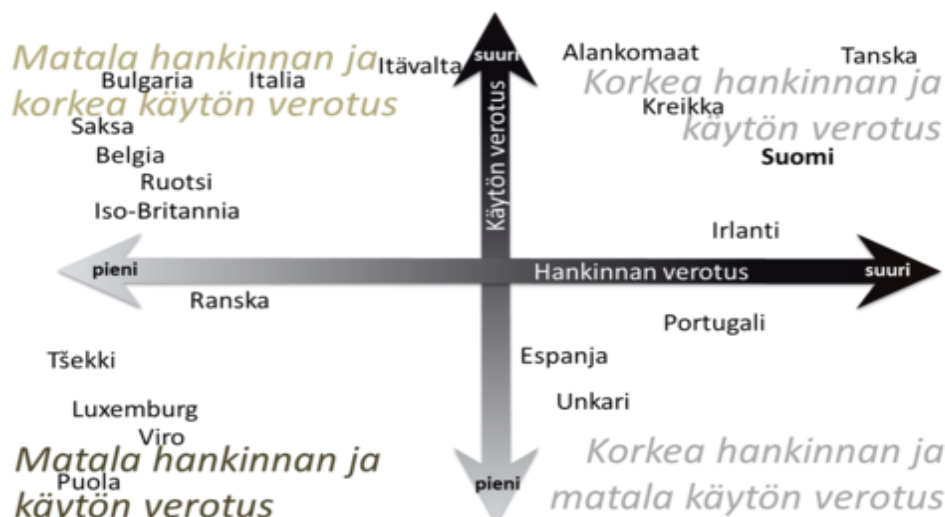
- 1.1.2008 tai myöhemmin käyttöönotettu henkilöauto
- 1.1.2003 tai myöhemmin käyttöönotettu moottoripyörä
- 1.4.2009 tai myöhemmin käyttöönotettu pakettiauto. (Verohallinto 2020.)

Vuonna 2020 ostohinnaltaan polttomoottoriautoa jonkin verran kalliimman sähköauton maahantuonti ulkomailta kiinnostaa alhaisen autoveron vuoksi suomalaisia yhä enemmän. Esimerkkinä käytetyn Teslan hankinta ulkomailta: Ajoneuvo maksaa suomessa käytettynä noin 120 000 euroa. Ulkomailta vastaavan saa n. 85 000 eurolla. Autoveroa tälle ajoneuvolle kertyisi noin 4000 euroa. Rahti- ja rekisteröintikulujenkin jälkeen säästö olisi silti huomattava. (eAutoilija 2019.)

Henkilöautoissa CO₂-perusteinen autovero tarkoittaa nollapäästöisille sähköautoille sitä, että ne sijoittuvat alimpaan 2,7 prosentin veroluokkaan, kun taas korkeapäästöisten polttomoottorikäyttöisten autojen veroprosentti voi nousta lähes 50 prosenttiin. Myös käyttövoimavero sähköajoneuvolla (0,015 €/pv) on alhaisempi kuin esimerkiksi dieselajoneuvolla (0,055 €/pv). (Tesla Inc, 2020.)

Suurimpina sähköauton hankinnan hidasteina Suomalaisille tällä hetkellä ovat korkea ostohinta, akuston toimintasäde sekä infrastruktuurin hidas kehitys.

Suomi kuuluu niihin EU-maihin, joissa sekä auton hankinnan että käytön verotus ovat korkeita (Kuvio 4). Erityismaininnan tässäkin tarkastelussa saa suomalainen autovero, joka on Euroopan korkeimpia. (Autoalan tiedotuskeskus, 2020.)



Kuvio 4. EU-maiden sijoitus autoverotuksessa. (Autoalan tiedotuskeskus, 2020)

3.2 Ajoneuvovero

Suomen lainsäädännön mukaan, Suomessa rekisteröidyistä tai Suomessa käytettävästä ajoneuvosta suoritetaan valtiolle ajoneuvoveroa. Verovelvollinen ajoneuvoveroon on lähtökohtaisesti auton rekisteriin ilmoitettu omistaja tai haltija. Jos rekisteriin on merkitty sekä omistaja että haltija, haltija auton pääasiallinen eli ”käyttäjä” on vastuussa ajoneuvoveron suorittamisesta. (Ajoneuvoverolaki 2003/2181.) Ajoneuvoverolla tarkoitetaan kokonaisuudessaan perusverosta ja käyttövoimaverosta muodostuvaa veroa. Ajoneuvoveron piiriin kuuluvat myös lisävero ja maksutapalisä. Ajoneuvoveron piiriin kuuluvat lisäksi muualla kuin Suomessa rekisteröidystä ajoneuvosta kannettavat kiinteä- ja kulutusvero. (Ajoneuvoverolaki 2003/2181.) Perusveron laskentapohja määräytyy seuraavasti ajoneuvon käyttöönottoajankohdan mukaan:

Henkilöauto, jonka kokonaismassa on enintään 2500 kilogrammaa ja joka on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön 1.1.2001 tai sen jälkeen, käytetään veroperusteena CO₂-päästötietoa.
Henkilöauto, jonka kokonaismassa on enintään 2500 kilogrammaa ja joka on otettu käyttöön ennen 1.1.2001, käytetään veroperusteena ajoneuvon kokonaismassaa. (Traficom, 2020.)

Perusveron päivakohtainen määrä on säädetty ajoneuvoverolain liitteinä olevissa verotaulukoissa. Jos EU:n standardien mukaan hyväksytysti mitattua päästötietoa ei ole saatavilla, kuten esimerkiksi ETA-alueen ulkopuolelta tuotavissa tuontiautoissa monesti, käytetään perusveron määrittämiseen ajoneuvon kokonaismassaa. (Ajoneuvoverolaki 2003/1281.)

Ajoneuvovero perustuu ajoneuvon käyttöön, kun ajoneuvo poistetaan liikennekäytöstä, päättyy ajoneuvoveron maksuvelvollisuus poistopäivänä. Harraste- ja kesäautojen omistajat voivat hyötyä rahallisesti liikennekäytöstäpoistosta (Veronmaksajien keskusliitto, 2020.)

3.3 Käyttövoimavero

Käyttövoimaveroa maksetaan perusveron lisäksi sellaisissa ajoneuvoissa, joissa käytetään jotain muuta polttoainetta kuin moottoribensiiniä. Käyttövoimaveron on dieselmäärästä henkilöautolle 5,5 senttiä päivässä jokaiselta kokonaismassan alkavalta 100 kilogrammalta. (Traficom, 2020.) Muiden käyttövoimien verotasot ovat alhaisempia kuin dieselpolttoaineella. Taulukkoon (4) on listattu yleisimpiä käyttövoimia ja niiden käyttövoimaveron määrä.

Käyttövoima	Snt/pv/alkava 100 kg
Diesel	5,5
Sähkö	1,5
Sähkö ja moottoribensiini	0,5
Sähkö ja diesel	4,9
Metaanipolttoaine	3,1

Taulukko 4. käyttövoimaveron määrä käyttövoiman mukaan (Traficom, 2020)

Pakettiautoiksi rekisteröidyillä ajoneuvoilla käyttövoimaveron on alhaisempi (Kuvio 5). Suomen tieliikenteessä on myös runsaasti pakettiautoiksi rekisteröityjä henkilöautoja, jolla dieselauton käyttövoimaveron osuutta on saatu edullisemmaksi.

Tähän liittyy myös kansankieleen vakiintunut termi ”veronkiertopakettiauto”. Tällainen ajoneuvo on usein tavallinen farmarimallinen henkilöauto mikä on muutettu kaksipaikkaisesti joko penkit poistamalla tai ne lukitsemalla kaadetuiksi.

Käyttövoimavero, mm. dieselautot

Kokonaismassan jokaiselta alkavalta 100 kilogrammalta.
Auto, jossa käytetään polttoaineena muuta kuin bensiiniä.

	Henkilöauto	5,5 snt
	Paketti-, matkailu- ja huoltoauto	0,9 snt

Kuvio 5. Käyttövoimaveron ero dieselkäyttöisen pakettiauton ja henkilöauton välillä (Traficom, 2020)

3.4 Suomalaisen autoveron historia

Autovero on ollut jatkuva keskustelun aihe suomalaisten keskuudessa, toistuvia teemoja ihmisten joukossa ovat epäoikeudenmukaisuus muita maita kohtaan sekä mainintoja siitä että autoveron piti aikoinaan olla vain tilapäinen.

Suomalaisten asennetta autoihin liittyvää verotusta kohtaan kuvastaa myös vuosina 2016 ja 2017 Tullimuseossa järjestetty teemanäyttely ”Veroista vihatuin – Tulli ja autojen tuonti.” Näyttely kertoi myös Suomalaisten kekseliäistä tavoista autoveron kiertämiseksi eri aikakausilla. (Tulli, 2020)

Marcus Ziemann (2017) kertoo suomalaisen autoveron historiasta Yle:n artikkelissa:

Autovero otettiin ensimmäisen Suomessa käyttöön vuonna 1958 tilapäisenä verona. Siihen aikaan valtio vielä säänteli autojen tuontia. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että 60-luvun alkupuolelle asti, henkilöauton tuonti vaati erillisen tuontilisenssin. Mutta vuonna 1962 autojen tuontisääntely poistettiin ja Suomi alkoi autoistua räjähdysmäisesti. Samassa yhteydessä autoveroa nostettiin. Autoveron nostoa jatkettiin säännöllisesti edelleen 70- ja 80-luvuilla. Ziemann (2017)

jatkaa: Kun Suomi liittyi Euroopan Unioniin vuonna 1995, oli Suomalaisella autoverolla vaikeaa. Moni odotti autoveron poistuvan Unioniin liittymisen yhteydessä. Autoveroa ei enää voinut pitää hankintaverona vaan siitä tehtiin käyttönottovero. (Ziemann 2017.)

Autoveron tuotto oli korkeimmillaan vuonna 2003, jolloin se tuotti 5,6 % valtion verotuotosta. Vuonna 2008 autovero muutettiin perustumaan hiilidioksidipäästöihin. Nykyään kuluttaja pystyy autovalinnallaan vaikuttamaan veron suuruuteen. Autoveron maine on edelleen huono, vaikkakin ajoneuvoveron verotuotto ohitti autoveron jo vuonna 2015. (Ziemann, 2017.)

Nykykehityksen perusteella pienipäästöisimmät autot pääsevät verosta kokonaan vapaaksi, kun taas suuripäästöisten polttomoottoriautojen vero nousee entisestään. Hallitus uskoo vahvasti päästöihin perustuvan autoverotaulukon vaikuttavan suomalaisten ajatusmaailmaan ja myös osaltaan muuttavan suomen autokantaa kohti hiilidioksidivapaampaa ja tätä kautta hidastamaan ilmaston lämpenemistä.

4 AUTON OSTO JA TUONTI YHDYSVALLOISTA

Ajoneuvon maahantuontiprosessi ETA-alueen ulkopuolelta voi pahimmassa tapauksessa muodostua selvittämättömäksi paperisodaksi.

Helppointa ja myös suosituinta auton tuominen Suomeen on toisesta EU-maasta Yhdysvalloista tai Japanista. Tässä opinnäytetyössä käsitellään esimerkkinä ajoneuvoa, joka tuodaan Yhdysvalloista. Kun auto halutaan tuoda EU:n tai Yhdysvaltojen ulkopuolelta, on se kaikkein monimutkaisinta. Ongelmat tulevat näissä tapauksissa nykymaailmassa yleisimmin vastaan päästö- ja/tai painorajoituksissa. Tästä esimerkkinä muun muassa se, että Japanin lainsäädännössä ajoneuvon kuljettaja painaa eri verran kuin Euroopassa, jolloin se tuo määrittymiseen liittyviä muutoksia ajoneuvon massatietoihin ja matkustajalukumäärään.

4.1 Ajoneuvon osto

Yhdysvaltojen päässä ajoneuvo kannattaa Saksalaisen ADAC:n mukaan ostaa paikallisen viranomaisen (DMV) lisensoimalta viralliselta autokauppiaalta, jolloin tarvittavat dokumentit auton maastavientiin tulevat automaattisesti ajoneuvon mukana. Jos ajoneuvon ostaa OEM-merkkiliikkeestä, saattaa kulua jopa 60 vuorokautta ennen kuin omistajuustodistus postitetaan ostajalle. (Autoliitto, 2020). Prosessi on hieman erilainen riippuen siitä, aiotaanko ajoneuvolla ajaa Yhdysvalloissa ennen maastavientiä vai viedäkö ajoneuvo suoraan paikallisilla ”siirtokilvillä” satamaan. Jos ajoneuvolla aiotaan ennen maastavientiä ajaa, tarvitsee se ensiksi rekisteröidä, joka pitkittää ja hankaloittaa maastavientiprosessia pitkien käsittelyaikojen vuoksi. Jos autokauppias ei ole yhteistyöhaluinen rekisteröinnin kanssa, voi auton rekisteröiminen helposti kaatua vakuutuksen hankintaan koska paikalliset vakuutusyhtiöt eivät suostu myymään ulkomaalaisille vakuutusta. Rekisteröinnin yhteydessä on myös maksettava kahdesta yhdeksään prosenttiin osavaltioittain vaihtuva myyntivero (Sales tax). Jos auto viedään heti oston jälkeen pysyvästi pois Yhdysvalloista, ei myyntiveroa tarvitse yleensä maksaa lainkaan. (Autoliitto, 2020.)

Ajoneuvon maastavientiä varten tärkeitä dokumentteja Yhdysvalloista ostetulla ajoneuvolla ovat ”Bill of Sale” ja ”Certificate of Title” eli paikallinen kauppakirja ja

omistajuustodistus, joka kylläkin riippuu hieman osavaltioista ja vastaava viranomainen saattaa osavaltiorajat ylittäessä vaihtua. (yleensä nimellä DMV)

Näillä dokumenteilla todistat olevasi ajoneuvon omistaja, vaikka ajoneuvo ei olisikaan Yhdysvaltojen rekisterissä, jolloin saat viedä sen pois maasta.

Kun ajoneuvo on löydetty ja kaupat tehty, sekä tarvittavat dokumentit kädessä, voi maahantuontiprosessi alkaa.

4.2 Kuljetus

Auton maastavientiprosessi alkaa tyypillisesti valitussa satamassa, jossa kuljetusyritys hoitaa huolinnan, tarvittavat paperityöt ja tarkastaa paikallisilta viranomaisilta että, ajoneuvon saa viedä pois maasta. Yhdysvalloista tulevat ajoneuvot tuodaan lähes poikkeuksetta maantieteellisistä syistä laivarahtina joko kontissa tai ro/ro-tyyppisen aluksen kannella. Laivatyyppin valinta vaikuttaa myös lähtöpaikkaan sillä jokaisesta satamasta ei välttämättä lähde molempia laivatyyppisiä haluttuun kohteeseen. Näistä kahdesta kuljetustavasta merikonttikuljetus on tyypillisesti hitaampaa ja kalliimpaa.

Auton kuljettaminen satamaan onnistuu usealla eri tavalla, joista yleisimmät ovat auton tyypistä hieman riippuen paikallisen siirtoluvan käyttö ja ajo satamaan, tai maarahti. Jos auto matkustaa kannella eikä lukitussa kontissa, virkailijat pyytävät tyhjentämään auton kaikesta ylimääräisestä tavarasta. Laivarahdin hinta vaihtelee hieman riippuen vuodenajasta, paikasta ja rahdattavasta ajoneuvosta, mutta keskimäärin laivarahti Yhdysvalloista Suomeen on n. 1500–2000 euron välillä. Yksittäistä ajoneuvoa tuotaessa on lähes aina järkevää valita ro/ro tyyppinen kuljetus, joka on konttikuljetusta edullisempi ja nopeampi vaihtoehto, ellei kyseessä ole jokin eksoottinen tai harvinainen auto. (Sims, Waters & Associates, 2020).

4.2.1 Auto Suomessa

Kun ajoneuvo saapuu suomessa satamaan, vastaanottava yritys suorittaa siitä tullauksen ja lähettää asianomistajalle luovutuspäätöksen sekä laskun (Kuvio 6), joka sisältää tullen, arvolisäveron, satamakulut sekä yritykselle maksettavat palkkiot. Tullausta varten on toimitettava kauppalasku tai proformalasku, josta selviää tullattavan tavaran arvo. (Shipit, 2020). Kun lasku on maksettu, saa

asiakas postissa kuitin ja **tullauspäätöksen**, joka vaaditaan ajoneuvon rekisteröintikatsastusta varten.

Tuote	Tuotekoodi	Määrä	Yks.hinta	Veroton arvo	Alv-%
HUOLINTAPALKKIO	HP24	1	80,00	80,00	24
TAVARAMAKSU	TAV24	1	19,00	19,00	24
PURKAUSKULUT	PURK24	1	23,00	23,00	24
TERMINAALIMAKSU	TM24	1	84,00	84,00	24
LUOVUTUSKULUT	REL24	1	28,00	28,00	24
TULLI	TULO	1	315,52	315,52	0
ALV	ALV0	1	832,98	832,98	0

Veroton arvo yhteensä: 1382,50 €

Alv 24 %: 56,16 €

Summa yhteensä: 1438,66 €

Kuvio 6. Satamalasku

Tullauksen voi hoitaa myös itse tullin internetsivuilla henkilöasiakkaan tuontitullauspalvelussa. Kun tavara tullataan EU:n ulkopuolelta, tarvitaan dokumentti, josta selviää tavarahan arvo ja lähetyskulut. Tullauskäsittelyyn tarvitaan myös HS-koodi. Tullinimike on numerosarja, joka määrittää tavarasta kannettavat verot ja sen löytää tullinimikepalvelu Fintaricista. (Tulli, 2020.) On huomioitavaa, että maahantuonnin yhteydessä maksettava alv 24 % sisältää pohjana sekä ajoneuvon ostohinnan, tullin ja maahantuontikustannukset (CIF-hinta). Kun lasku on maksettu ja tarvittavat asiakirjat kunnossa, voi ajoneuvon noutaa satamasta.

4.2.2 Siirto satamasta

Kun ajoneuvo saapuu ETA-alueen ulkopuolelta, tarkoittaa se sitä, että ajoneuvolla ei ole lainkaan EU:ssa voimassa olevaa rekisteröintiä, jolloin sitä ei lain mukaan saa käyttää tieliikenteessä. Tässä tapauksessa on useita vaihtoehtoja riippuen siitä mihin vuodenaikaan, mistä ja minkälaisen ajoneuvon on tuonut. Tästä huomiona esimerkiksi talvirengasvaatimus, jos ajoneuvo haetaan talvella.

Järkevää on myös varautua siihen, että ajoneuvon akku on tyhjentynyt tai että ajoneuvossa ilmenee jotain pitkästä seisomisesta johtuvia teknisiä ongelmia.

Tästä syystä trailerilla hakeminen on suositeltava ja turvallinen vaihtoehto, varsinkin jos autoa ei ole päässyt kukaan vielä tarkemmin tutkimaan.

Jos ajoneuvon verotusprosessia ei halua käynnistää heti, voi ajoneuvon hakea suoraan omalla tai vuokratulla trailerilla tai normaalilla katsastusasemalta tai tullin

toimipisteestä saatavalla ”lyhyellä” **siirtoluvalla**. Lyhyttä siirtolupaa hakiessa täytyy määrittää ajoreitti sekä päivät, jolloin ajoneuvoa ajetaan. Tällä tavoin auton saa siirrettyä haluamaansa paikkaan ilman että verotusprosessia käynnistetään heti. Siirtoluvan myöntäminen edellyttää seuraavia asioita:

- ajoneuvolla ei ole erääntynyttä ajoneuvoveroa eikä lisäveroa
- ajoneuvo on liikenteeseen soveltuva
- ajoneuvo on rakenteiltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen
- ajoneuvolle otetaan siirtoliikennevakuutus tai hakijalla on voimassa oleva liikennevakuutus
- ajoneuvolla on valmistenumero
- ajoneuvolla, josta veroa ei ole suoritettu on verohallinnon lupa. (Traficom, 2020.)

Toinen vaihtoehto on **ottaa auto heti liikennekäyttöön** suoraan satamasta. Tätä edellyttää se, että autosta tehdään käyttöönottoilmoitus verohallinnolle. Ilmoituksen tekeminen onnistuu vuorokauden ympäri nettipalvelussa. Kun ilmoitus on tehty ja ajoneuvolle on hankittu vähintään Suomessa pakollinen liikennevakuutus, saa ajoneuvon hakea tullista tai katsastustoimipaikalta kolmen kuukauden siirtoluvan, joka sallii auton verottoman käytön verotusprosessin aikana. Edellisessä kappaleessa mainitut siirtoluvan ehdot pätevät myös kolmen kuukauden siirtolupa (Traficom, 2020.)

4.3 Autoveroilmoitus

Kun käyttöönottoilmoitus on tehty, tulee autosta jättää autoveroilmoitus **viiden arkipäivän kuluessa**. Jos autoveroilmoitusta ei lähetetä ajoissa, tai se peruutetaan, ajoneuvoa ei saa enää käyttää tieliikenteessä. Ajoneuvon veroton käyttöoikeus päättyy viimeistään autoveron eräpäivänä. (Verohallinto, 2020.) Ulkomailta suomeen tuotua autoa saa käyttää enintään kolme kuukautta ilman autoveron suorittamista. (K1 katsastus, 2020). Autoveroilmoituksen tekeminen onnistuu sähköisessä palvelussa pankkitunnuksien avulla tunnistautumalla, tai postitse autoveroilmoituslomakkeella. Autoveroilmoituksen tekemiseen kannattaa käyttää

aikaa, että kaikki tarvittavat tiedot tulevat varmasti oikein. Ilmoitukseen pakollisia tietoja ovat:

- Henkilö- ja yhteystiedot
- Ajoneuvon perustiedot ja valmistenumero
- Ajoneuvon tekniset tiedot
- CO₂-päästöt ja niiden mittaustapa (jos tiedossa)

Liitteiksi autoveroilmoitukseen vaaditaan:

- Kauppakirja
- Ulkomainen rekisteriote
- Suomalainen rekisteröintikatsastustodistus (ei vaadita aina)
- Tullauspäättös (Verohallinto, 2020.)

Liitteiksi voidaan halutessa lisätä myös selitteet ajoneuvon kunnosta sekä mittarilukemasta, sekä kuvia ajoneuvosta. Lomakkeessa on myös mahdollisuus vedota ajoneuvon huonoon kuntoon tai antaa verotukseen vaikuttavia lisätietoja.

Verovelvollinen voi vaatia ajoneuvonsa yleisen vähittäismyyntiarvon alentamista vetoamalla ajoneuvonsa yksilöllisiin ominaisuuksiin. Jos ajoneuvon arvoa vaaditaan alennettavaksi huonon kunnan vuoksi, on verovelvollisen esitettävä selvitystä niistä seikoista, joihin haluaa vedota (Verohallinto, 2020.)

Jos ajoneuvon kunto ilmoitetaan huonoksi, on sille selvitettävä perusteet ja vaurauduttava siihen että, ajoneuvo joudutaan esittämään tarkastusta varten. On kuitenkin huomioitavaa, että ajoneuvo verotetaan liikennekelpoisessa kunnossa, ja että verotus toimitetaan vain liikennekelpoisesta ajoneuvosta. Jos ajoneuvossa on puutteita, verotus toimitetaan vasta niiden korjaamisen jälkeen (Verohallinto, 2020.)

Ajoneuvoon kuuluvat toimivina vähintään ne varusteet ja ominaisuudet, jotka siinä tulee olla, jotta se on tieliikennekelpoinen, ja sellaiset muut varusteet ja laitteet, jotka kuuluvat ajoneuvon vakiovarusteisiin. Verotusarvoa ei alenneta tällaisen varusteen tai laitteen puuttumisen tai epäkuntoisuuden vuoksi (Verohallinto, 2020.) Ajoneuvon kunnan arvioinnissa käytetään kokonaisharkintaa, jossa on huomioitu kaikki ajoneuvon yleiskunnosta kertovat seikat, sekä sitä verrataan sen

iän ja ajokilometrien edellyttämään ajoneuvon normaalikuntoon. Henkilöautojen laskennallisia pyyntihintoja on iän perusteella alennettu valmiiksi 3–15 % laskentamenetelmään liittyvien epävarmuustekijöiden perusteella. Jos verotettavan ajoneuvon ominaisuudet vaikuttavat ajoneuvon arvoon edellä laskettua enemmän, voi ajoneuvon yksilöllisiin ominaisuuksiin vedota ja esittää näyttö ajoneuvon erityisen huonosta kunnosta. Yli 25-vuotialle tuonti ajoneuvoille autoveron kuntoalennusta ei anneta, jos ajoneuvon arvo on määritetty markkinahintahavaintojen perusteella (Verohallinto, 2020.)

5 AJONEUVON REKISTERÖINTI SUOMEEN

Tämä luku käsittelee ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen. Kun ETA-alueen ulkopuolelta tuotu ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen, täytyy sille rekisteröintikatsastuksen yhteydessä suorittaa myös normaali määräaikaikatsastus. Kun käyttöönotto- ja autoveroilmoitus on tehty, on suositeltavaa viedä auto mahdollisimman nopeasti rekisteröintikatsastukseen, sillä verohallinto usein pyytää autoveroilmoituksen liitteeksi suomalaisen rekisteriotteen. Suomalaisen rekisteriotteen (Liite 1) saa mukaan myös hylätystä rekisteröintikatsastuksesta. Ennen ajoneuvon rekisteröintikatsastusta kannattaa olla yhteydessä katsastuskonttoriin ja kysyä mahdollisista toimenpiteistä kuten esimerkiksi runkonumeron meistauksen tai vaativustenmukaisuustodistuksen tarve kyseiselle ajoneuvolle.

5.1 Katsastus

Ennen kuin ajoneuvon voi rekisteröidä Suomeen, täytyy suorittaa rekisteröintikatsastus tai yksittäishyväksyntä, jossa tarkastetaan ajoneuvon tekniset tiedot, valmistenumero, rakenne, varusteet ja kunto. Samalla tarkastetaan, että ajoneuvo täyttää Suomen lainsäädännön senhetkiset vaatimukset. Tekniset tiedot merkitään liikennerekisteriin ja rekisteriotteeseen. (Traficom, 2020.) Rekisteröintikatsastukseen mukaan tarvitet ajoneuvon alkuperäisen rekisteriotteen, tässä tapauksessa USA:n ”Titlen”. Samassa yhteydessä suoritetaan myös normaali henkilöautoille suoritettava määräaikaikatsastus. Ajoneuvon tekninen vaatimustaso suomessa määräytyy alkuperämaan ensimmäisen käyttöönottoajankohdan mukaan. (Traficom, 2020.)

Tarvittaessa mukaan tarvitaan myös selvitys ajoneuvon teknisestä vaatimustenmukaisuudesta. Näihin vaikuttavat auton ikä, alkuperämaa, hyväksynnät sekä ajoneuvoluokka. Ajoneuvossa täytyy olla alkuperäisiä osia yli 50 % prosenttia, muussa tapauksessa ajoneuvo rekisteröidään suomessa uutena omavalmistemerkkisenä ajoneuvona, jolloin sen on täytettävä sen hetkiset uuden ajoneuvon tekniset vaatimukset, mikä on käytännössä erittäin kallis ja työläs operaatio yksittäiselle tuontiajoneuvolle. (Traficom, 2020.)

5.2 Vaatimustenmukaisuus

ETA-alueen ulkopuolelta, varsinkin Yhdysvalloista, Japanista, Koreasta ja Kanadasta tuotavien ajoneuvojen rekisteröintiin on saatu 2010-luvulla huomattavia harrastajia sekä yrityksiä ilahduttavia helpotuksia. Liikenne- ja viestintävirasto muutti elokuussa 2017 määräystä, joka koskee tieliikenteessä käytettävien ajoneuvon vaatimustenmukaisuutta ja sen osoittamiseen käytössä olevia menetelmiä. (Lindfors, n.d.) Tämän työn Yhdysvalloista tuodun ajoneuvon tapauksessa voidaan vaatimusten osoittamisessa käyttää osoittamistapaa I, joka on mainittu liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä seuraavasti:

I: Ajoneuville, joka on valmistettu suurina sarjoina yhdysvaltalaisia, japanilaisia, eteläkorealaisia tai kanadalaisia markkinoita varten, osoituksena vaatimusten täyttymisestä yksittäishyväksynnässä ja rekisteröintikatsastuksessa hyväksytään valmistajan tai toimivaltaisen viranomaisen selvitys siitä, että ajoneuvo täyttää mallivuotta koskevat kyseisen valtion vaatimukset tai tätä ilmaiseva hyväksymismerkintä. Osoittamistapaa voi soveltaa myös muutetun ajoneuvon muuttamattomiin osiin, järjestelmiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin. (Traficom, 2019.)

Yhdysvaltain tai Kanadan markkinoille valmistettujen ajoneuvon turvallisuusvaatimusten osoittaminen tapahtuu tarkastamalla, että ajoneuvo täyttää mallivuotensa paikalliset FMVSS- tai CMVSS-turvallisuusvaatimukset. Vaatimusten täytyminen on osoitettu valmistajan kiinnittämällä kilvellä. (Lindfors, n.d.)

Pakokaasupäästöjen osalta ajoneuvon hyväksyntä Suomeen onnistuu ilman ongelmia, jos se täyttää Kalifornian osavaltiossa mallivuonna voimassa olleet CARB-päästömääräykset. Tämäkin merkintä on osoitettu ajoneuvossa kilvellä, joka on yleensä sijoitettu moottoritilaan. (Lindfors, 2020.) Määräyksen lopputulos on se, että jos ajoneuvo täyttää FMVSS/CMVSS-turvallisuusvaatimukset sekä CARB-ympäristövaatimukset, ei siihen tarvitse ajoneuvoa rekisteröidessä tehdä teknisiä muutoksia, ja että myöskään mitään muita todistuksia vaatimustenmukaisuudesta ei tarvitse toimittaa, jos ajoneuvosta löytyvät edellä mainitut valmistajan merkinnät. (Lindfors, n.d.)

Jos kuitenkin edellä mainittujen merkintöjen kanssa löytyy puutteita tai niitä ei autosta löydy, täytyy vaatimustenmukaisuus esittää muilla tavoin, joista vaihtoehtoina ovat:

- EY- tai E-tyyppihyväksynnän osoittama hyväksymismerkintä tai CoC-todistus
- nimetyn tutkimuslaitoksen tai muun ETA-valtion ilmoittaman tutkimuslaitoksen pätevyysaluetta vastaava selvitys
- hyväksytyn asiantuntijan pätevyysaluetta vastaava selvitys
- ajoneuvon valmistajan antama todistus, joka perustee testeihin, laskelmiin tai mittauksiin (Traficom, 2019.)

Tätä määräystä voidaan soveltaa myös muutoskatsastuksessa, jolloin mm. aikaisemmin suomeen tuodun ajoneuvon valaisinmuutokset voidaan palauttaa alkuperäiseksi. (Lindfors, n.d).

5.3 Mahdolliset muutokset ajoneuvoon

Traficomien vuonna 2017 julkaisema määräys toi helpotuksia myös tuontiajoneuvojen valosäädöksiin. Nykyään kun ajoneuvo tuodaan esimerkiksi Yhdysvalloista, ei ”perinteisiä” USA-autojen valomuutoksia tarvitse enää tehdä laisinkaan, jos ajoneuvo on vaatimusten mukainen alkuperämaassa. (Lindfors, n.d) Erityisasiantuntija Timo Kärkkäinen (2017), toteaa Trafin tiedotteessa, että autoharrastajia kiinnostaa tässä muutoksessa se, että USA:n ja Japanin vaatimustenmukaisten autojen valaisinten hyväksymistä helpotetaan. Nykyään ovat siis suoraan katsastuskelvollisia esimerkiksi USA-autojen punaiset takasuuntavilkut, puuttuvat takasumivalot ja oranssit sekä mahdollisesti kahdennetut etuparkki-valaisimet.

Ainoa huomio pakollisiin valomuutoksiin on valokuvion kääntäminen, jos ajoneuvo tuodaan maasta, jossa liikenne on vasenkätinen, kuten esimerkiksi Japani, Australia tai Iso-Britannia. Yleinen toimenpide Yhdysvalloista tuotaviin autoihin on valmistenumeron meistäminen ajoneuvon runkoon, jos ajoneuvo on varustettu erillisellä rungolla.

5.4 Autoveropäätös

Autoveroilmoituksen käsittely vie tyypillisesti noin kuukauden. Jos verotus vaatii erillisiä lisäselvityksiä tai ajoneuvolle tehdään manuaalinen arvonmääritys, voi käsittely pidentyä useilla viikoilla (Verohallinto, 2020). Käsittelyajan pituuteen vaikuttavat myös vuodenaika ja muun muassa vuoden 2020 koronaviruspandemia on hidastanut päätöksien valmistumista. Kun autoveropäätös on valmis, ilmoitetaan se sähköpostiviestillä sekä kirjepostilla verovelvolliselle. Autovero täytyy maksaa 15 päivän kuluessa verotuspäätöksen päivämäärästä. (Verohallinto, 2020). Maksaminen tapahtuu verkkopalvelussa, tai erillisessä päätöksen yhteyteen aukeavassa tilisiirtolomakkeessa. Kun autovero on maksettu kokonaisuudessaan ja maksu on saapunut Verohallinnolle, lähettää Verohallinto rekisteröintiluvan Traficomille, josta verovelvollinen saa myös vahvistuksen sähköpostiin. (Verohallinto, 2020.)

Jos autoveropäätökseen ei ole tyytyväinen, voi siihen hakea maksun jälkeen muutosta oikaisuvaatimuksella. Oikaisuvaatimus on vapaamuotoinen ja se on tehtävä kirjallisesti. Vaikka autoverotuspäätökseen haetaan muutosta, on vero maksettava määräaikana. Verohallinnolta voi kuitenkin hakea veron ulosoton kieltämistä tai keskeyttämistä (Verohallinto, 2020.) Oikaisuvaatimus on laadittava 3 vuotta autoveropäätöstä seuraavan kalenterivuoden alusta. Oikaisuvaatimuksessa tulee ilmoittaa vähintään seuraavat asiat:

- Mitä päätöstä oikaisuvaatimus koskee
- Mihin päätöksen kohtaan vaadit oikaisua ja millä menetelmällä
- Oikaisuvaatimuksessa on mainittava millä perusteella vero on virheellinen
- Muutoksenhakijan osoitetiedot ja nimi
- Postiosoite ja puhelinnumero
- Tilinumero
- Muutoksenhakijan, laillisen edustajan tai asiamiehen alekirjoitus (Verohallinto, 2020.)

5.5 Rekisterikilvet

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on vastuussa ajoneuvojen rekisteröinnistä Suomessa ja virallisten rekisterikilpien tilauksesta ja valmistuksesta. Tällä hetkellä rekisterikilpityyppejä on 28 erilaista (Kuva 1), joiden lisäksi liikenteessä voi nähdä myös vanhempia rekisterikilpiä. Puolustusvoimilla ja Ahvenanmaalla on myös omat kilpityypinsä. (Traficom, 2020.) Rekisteröinnin yhteydessä ajoneuvo saa automaattisesti EU-kilven seuraavalla vapaana olevalla rekisteritunnuksella, mutta siihen on mahdollista erikseen pyytää myös EU-tunnuksettomat kilvet. Ajoneuvoilla on Suomessa niiden luokan mukaan yksi* tai kaksi rekisterikilpeä (*esimerkiksi moottoripyörät tai kevyet nelipyörät). Ajoneuvoon voi myös hakea lisäkilven, jos esimerkiksi lisälaite peittää alkuperäisen kilven. (Traficom, 2020.)



Kuva 1. Rekisterikilpityypit (Traficom, 2020)

Suomessa on mahdollista saada ajoneuvoon myös mustapohjainen kilpi (Kuva 2) missä rekisteritunnus on merkitty mustalle pohjalle valkoisin kirjaimin ja numeroin. Mustapohjaisen kilven voi tilata ajoneuville seuraavien edellytysten täyttyessä:

- Ajoneuvo on museoajoneuvo tai sillä aiemmin ollut rekisteritunnus on ollut mustapohjaisella kilvellä
- Aiempaa tunnusta ei ole annettu toiselle saman ajoneuvoluokan ajoneuville
- Tieto aiemmasta tunnuksesta löytyy rekisteristä tai rekisterikorttijäljennöksestä.

Mustapohjaiset kilvet on mahdollista tilata myös:

- 1972 tai aikaisemmin Suomessa käyttöönotetulle autolle
- 1972 tai aikaisemmin käyttöönotetulle perävaunulle
- 1973 tai aikaisemmin käyttöönotetulle moottoripyörälle
- 1971 tai aikaisemmin ulkomailla käyttöönotetulle tuontiajoneuville (Traficom, 2020.)



Kuva 2. Mustapohjainen rekisterikilpi (Suomen rekisterikilpimuseo, 2020)

Tuontiautoa ETA-alueen ulkopuolelta rekisteröitäessä tulee usein vastaan se, että normaali EU-kilpi ei mahdu ajoneuvon kilpipaikalle. Jos ajoneuvoon ei mahdu pitkä rekisterikilpi, katsastajan tulee todeta asia ja merkitä tieto ajoneuvon rekisteriin. Kun katsastaja on tiedon merkinnyt, ajoneuvoon voidaan tilata siihen sopiva kilpityyppi. (Traficom, 2020.) Tyypillisesti tuontiautoihin USA:sta laitetaan pieni valkopohjainen kilpi ilman EU-tunnusta rekisterikilven paikan koon perusteella.

Jos ajoneuvossa on EU-rekisterikilvet, ei ajoneuvoon tarvita erillistä **kanssali-suustunnusta** EU:n alueella ajettaessa. EU:n ulkopuolella kuitenkin tunnus tarvitaan. Jos ajoneuvossa ei ole EU-kilpeä, tarvitaan kansallisuustunnus myös EU-

alueella liikuttaessa. Suomen kansallisuustarran tunnus on FIN (Kuva 3), jota näkee edelleen liikenteessä etenkin vanhemmissa autoissa (Traficom, 2020.)



Kuva 3. Suomen EU-kansallisuustunnus (Motonet, 2020)

Halutessaan voi ajoneuville hakea erityiskilpeä, jossa on tilaajan yksilöimä rekisteritunnus. Erityiskilpeä haetaan Traficomilta hakemuksella ja kilpipäättös maksaa 750 euroa. Henkilöauton erityiskilven rekisteritunnukseen liittyy seuraavia rajoitteita;

- Auton rekisterikilvessä voi olla 2–3 kirjainta ja enintään kolminumeroinen luku
- CD-kirjainyhdistelmä on vain diplomaattiautoille
- Nolla ei voi olla numero-osan alussa eikä ainoana numerona (Traficom, 2020.)

Erityiskilvet (Kuva 4) eivät ole suomessa erityisen yleisiä niiden korkean hinnan vuoksi. Tyypillinen ajoneuvo johon erityiskilpi hankitaan, on harraste- tai mainosajoneuvo.



Kuva 4. Esimerkkejä erityiskilvistä (Suomen rekisterikilpimuseo, 2020)

Valtioneuvon asetuksen (764/2000) mukaan, rekisterikilvet on kiinnitettävä henkilöautossa eteen ja taakse, pystyasentoon tai enintään 30 astetta alareunasta ulospäin kallistettuna, ja siten ettei mikään ajoneuvon varuste tai osa peitä sitä.

Kilpien kiinnitysruuvin päät on maalattava valkoiseksi tai peitettävä taustan värisillä tulpilla. Ajoneuvoon ei myöskään saa kiinnittää muita kuin siihen kuuluvia rekisterikilpiä, tai erehdyttävästi rekisterikilpiä muistuttavia kirjain- tai numeroyhdistelmiä. Kilvet tulee tarvittaessa pohjustaa tai kehystää siten, etteivät ne ajoneuvoa käyttäessä vahingoitu.

6 ESIMERKKIPROSESSI

Tässä kappaleessa kuvataan auton hankintaprosessi Yhdysvalloista ja sen vaiheet käytännössä käyttäen esimerkkinä minun ja isäni Suomeen maahan tuomaa ajoneuvoa. Prosessi kuvataan vaihe vaiheelta auton etsintähetkestä lähtien siihen asti, että ajoneuvo on suomeen rekisteröity ja kilvissä. Erityiskiitos auton hankintaprosessin hoitamisesta isälleni, joka mahdollisti asian hoitamisen paikan päältä ja näin ollen helpotti tuontia huomattavasti.

6.1 Kohteen etsintä

Etsittäväksi ajoneuvoksi valikoitui viimeisimmän sukupolven Ford Crown Victoria ja siitä vielä tarkennettuna poliisiversio eli Police Interceptor (Kuva 5). Ajoneuvo on monelle Suomalaisellekin tuttu poliisiautona ja taksina elokuvista ja populaarikulttuurista, eikä turhaan, sillä se on eniten käytössä ollut poliisiauto Yhdysvalloissa 1990- ja 2000-luvulla ja on saavuttanut kulttimaineen sen ollessa Yhdysvaltain autoteollisuuden viimeinen erillsrungollinen takavetoinen ”Full size” henkilöauto.



Kuva 5. Ford Crown Victoria Police Interceptor hälytysajossa (James Lipman, 2018)

Ennen ostoa tein tutkimusta ajoneuvomalliin liittyen, erityisesti siihen kuinka paljon niitä on tuotu suomeen, suomessa myynnissä olevat yksilöt ja onko maahan-tuonnissa tai rekisteröinnissä kyseisen mallin kanssa ilmennyt komplikaatioita. Ensimmäisenä havaintona suomen markkinahinnat, jotka liikkuvat Nettiauto.co-missa kyseiselle mallille sillä hetkellä 7000–15000 euron välissä, kun Yhdysval-loissa vastaavia yksilöitä löytyi muutaman kuukauden ajanjaksolla myynnissä 2000–5000 dollarin hintaluokassa jopa tuhansia. Tässä vaiheessa tein päätök-sen, että ajoneuvo on järkevää ostaa suoraan Yhdysvalloista, jonka markkinoilla valinnanvaraa on runsaasti. Henkilöauton hankkiminen varsinkin näin etänä maa-pallon toiselta puolelta on kuitenkin vaativa prosessi, joten harkintaa kannattaa käyttää ja punnita tarkkaan kaikki mahdolliset vaihtoehdot.

6.2 Ajoneuvon ostaminen

Markkinoiden tutkimisen jälkeen ja vaihtoehtoja läpikäydessä edullisesti hinnoi-teltu (2500 \$) yksilö löytyi hieman yllättäen Yhdysvalloissa suosiotansa 2010-lu-vun lopulla nostaneelta Facebookin omalta kaupankäyntisivulta. Auto oli päällisin puolin siistikuntoinen poliisikäytön ja teippauksen jälkiä lukuun ottamatta (Kuva 6). Ajoneuvon vuosimalli oli 2010, mikä tarkoittaa sitä, että se on viimeisiä kysei-sen ajoneuvon malleja mitä on valmistettu.



Kuva 6. Ajoneuvon myyntikuva (Facebook, 2019)

Myyjänä oli paikallinen DMV:n lisensoima autokauppias Georgian osavaltiossa, joka sattui sijaitsemaan siedettävän matkan päässä isäni asuinpaikasta. Ajoneuvon historiatietoja vanhasta poliisiautosta mukaan asti harvoin on saatavilla, joskin tieto siitä, että ajoneuvo on ollut poliisikäytössä, kertoo sen, että autoa on huollettu säännöllisesti käytöstäpoistopäivään saakka. Sovin isäni kanssa auton katsomisesta ja hän puolestaan oli yhteydessä myyjään ja he sopivat tapaamisen. Ajoneuvo osoittautui odotetuksi pienine puutteineen ja kaupat toteutuivat. Kun kaupat oli tehty, autoon otettiin paikallinen liikennevakuutus ja koska myyjä oli DMV:n lisensoima autokauppias, pystyi hän antamaan siihen väliaikaisen 30 päivää voimassa olevan Georgian osavaltion rekisteröinnin, jolla auto ajettiin North Carolinaan (Kuva 7).



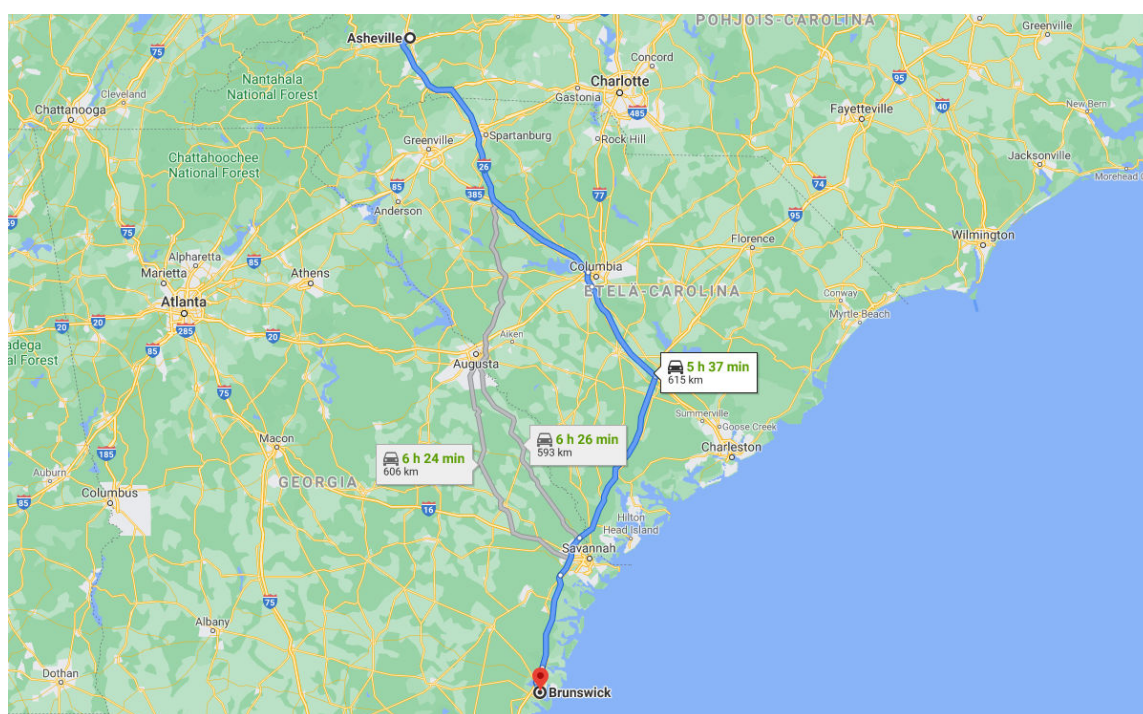
Kuva 7 Auto ostohetken jälkeen (Paavo Sillanpää, 2020)

Ajoneuvo oli Yhdysvalloissa käytössä ennen suomeen tuontia, joten siihen nourettiin DMV:ltä Titlen ja kauppakirjan kanssa North Carolinan kilvet. Uusi Title isäni nimellä saapui postissa noin kolmen viikon kuluessa.

6.3 Kuljetus satamaan ja laivaus

Auton tuonnin ollessa ajankohtainen, isäni pyysi tarjouksia usealta eli kuljetusyritykseltä, joista valittiin Sims, Waters & Associates. Inc. Ensimmäisen kuljetustarjouksen pyyntihetkellä hinta ro/ro-aluksella Georgian Brunswickin satamasta Hankoon oli hieman alta 1200 dollaria pois lukien vakuutuksen. Tarjouksessa oli mainittu, että tarjous koskee ajoneuvoa, joka on täysin toimiva eikä tarvitse liikutteluun erillisiä järjestelyitä, sekä sen jarrut ja ohjaus toimivat normaalisti. Auton

vienti terminaaliin vaatii myös TWIC-identifikaatiokortin, joka on paikallinen sata-matyöntekijöiden kulkuoikeus- ja tunnistekortti. Kortin puuttuessa veloittaa kulje-tusyhtiö lisämaksun saattajan käytöstä. Hintaan ei myöskään sisälly tullaus ja sa-tamakäsittely Suomessa, jota varten tarvitsee ottaa suoraan yhteys satamaan suomen päässä. (Sims, Waters & Associates, 2020.) Ajoneuvo olisi ollut mahdol-lista itse ajaa satamaan, josta TWIC-merkin omaava saattaja sen olisi toimittanut terminaaliin, mutta aikataulujen ja terminaalin aukioloaikojen vuoksi takia päädyt-tiin maarahtikuljetukseen välillä Asheville, NC – Brunswick, GA (Kuva 8)



Kuva 8. maarahti Asheville'n kaupungista satamaan (Google Maps, 2020)

Laivavakuutusvaihtoehtoista valittiin auton matalan arvon vuoksi "total loss"-va-kuutus, joka kattaa käytännössä ainoastaan sen, että autoa katoaa kuljetuksen aikana kokonaan. Vakuutus on vapaaehtoinen ja laivayhtiö rajoittaa korvausvel-vollisuutensa viiteensataan dollariin. Lisävaatimuksina autolle vietäessä kuljetuk-seen oli mainittu, että polttoainetankki saa olla enintään neljäsosan täydestä ja ajoneuvon sisälle ei saisi jättää mitään henkilökohtaisia tai irtonaisia tavaroita sillä laivayhtiö ei ole vastuussa kadonneista tai varastetuista tavaroista. Ainoas-taan ajoneuvon oma vararengas, tunkki ja työkalut yms. sallitaan. (Sims, Waters & Associates, 2020.)

Maastavientiä varten ajoneuvon alkuperäinen Title (Liite 2) ja kopio kauppakirjasta lähetettiin kuljetusta hoitavan yrityksen toimistoon. Ennen papereiden lähetystä on tärkeää tarkastaa, että Title on oikein allekirjoitettu. Jos ongelmia allekirjoitusten tai omistajuussuhteiden kanssa ilmenee, ei Yhdysvaltain tulli myönnä lupaa lastata ajoneuvoa laivaan ja satama saattaa veloittaa säilytyksestä ongelmien ilmetessä. Ajoneuvosta poistettiin myös käytössä olleet North Carolinan kilvet ennen maakuljetukseen lastausta (Kuva 9)



Kuva 9. Ajoneuvon lastaus traileriin (Paavo Sillanpää, 2020)

Ennen ajoneuvon toimitusta satamaan, tuli täyttää ja allekirjoittaa erillinen lomake, jossa on seuraavat tiedot rahdista;

- Ajoneuvon merkki, malli, vuosimalli ja valmistenumero
- Lähettäjän nimi ja osoite
- Vastaanottajan nimi ja osoite
- Onko ajoneuvo luokiteltu asevoimien/valtion tai poliisin lähetykseksi?
- Onko ajoneuvo luokiteltu hyökkäys- tai sotilasajoneuvoksi?
- Sisältääkö rahti aseita?

- Sisältääkö rahti ammuksia?
- Sisältääkö rahti viestintä tai tutkalaitteita?
- Luokitellaanko rahti vaaralliseksi?
- Mihin rahtia tullaan käyttämään määränpäässä? (Sims, Waters & Associates, 2020.)

6.4 Auto suomessa

Ennen ajoneuvon lähettämistä otettiin yhteyttä yrityksen ilmoittamaan toimitsijaan suomen päässä. Ajoneuvon tullausta varten suomen päässä tarvitaan dokumentti, josta ilmenee tavarahan arvo eli kauppalasku tai proforma-lasku (Kuva 10).

Myyjä: [REDACTED] [REDACTED] NORTH CAROLINA USA		PROFORMA LASKU pvm: XX.X.XX		
Ostaja: Henrik Sillanpää [REDACTED] FINLAND				
Kaupan kohde:	VIN	HS-Koodi	Alkuperämaa	Arvo
Ford Crown Victoria Police Interceptor 2010	XXXXXXXXXXXXXXXX	8703 24 90	Yhdysvallat	USD
Rahti				2 300
Yhteensä				1 244
				3 544

Kuva 10. Esimerkki proformalasku ajoneuvosta

Tullauskäsittelyä varten käsittelyn hoitava yritys tarvitsee myös sosiaaliturvatunnuksen, jos tavaranhaltija on yksityishenkilö. (Tulli, 2020.) Kun ajoneuvo saapui Hankoon, teki yritys siitä tullauskäsittelyn ja lähetti laskun sähköpostiin. Laskuun sisältyivät seuraavat kohdat:

- Huolinta
- Tavaramaksu
- Purkauskulut
- Terminaalimaksu
- Luovutuskulut
- Tulli
- Arvolisävero 24 % (Auton hinta + rahtikulut + tulli)

Kun lasku oli maksettu, saatiin sähköpostiin tullauspäätös, joka tarvitaan katsastuskonttorilla rekisteröintiä varten. Auton tiedettiin olevan tieliikennekelpoinen koska sillä oli ajettu ostomaassa useampia kuukausia ennen tuontia, ja siinä oli edelleen Yhdysvalloissa voimassa oleva katsastus, joten autoon haettiin katsastustoimipaikalta siirtokilvet (Kuva 11), joihin sisältyi pakollinen vakuutus. Auto haettiin satamasta ja ajettiin kotiin.



Kuva 11. Siirtokilpi tuulilasilla (Henrik Sillanpää, 2020)

6.5 Käyttöönotto- ja autoveroilmoitus

Näin auton tässä vaiheessa tuontiprosessia ensimmäistä kertaa omin silmin ja pääsin tarkastamaan sitä, joten ennen käyttöönottoilmoituksen tekoa ja verotusprosessin aloittamista halusin varmistua siitä, että auto on varmasti siinä kunnossa, että ongelmia katsastuksessa ei tule. Ainoa tekninen puute ajoneuvossa oli kuljettajan puoleisen etuylätukivarren kiinnityshela, joka oli kulunut siihen pisteeseen, että ajoneuvon rengas oli lähes puhjennut. Tukivarsi vaihdettiin ja kuluneen renkaan tilalle vaihdettiin ajoneuvon tavaratilassa sijainnut varapyörä, joka sattui olemaan samanlainen ja samankokoisella renkaalla kuin muut. Ajoneuvosta poistettiin myös poliisikäytössä kiinni olleen takatilan väliseinän kiinnitysraudat matkustajien turvallisuuden vuoksi.

Kun auton tieliikennekunto oli varmistettu tein ajoneuvosta käyttöönottoilmoituksen verohallinnon verkkopalvelussa. Käyttöönottoilmoituksen tekemiseen vaaditaan ajoneuvon merkki, malli ja valmistenumero sekä ilmoittajan tiedot. Ilmoituksen tekemisen jälkeen soitin vakuutusyhtiöön ja pyysin ajoneuvolle liikennevakuutuksen valmistenumeron perusteella. Autoveroilmoitus tehtiin samana iltana käyttöönottoilmoituksen tekemisestä nopeuttaakseen verotusprosessin käynnistämistä. Autoveroilmoituksen liitteistä jäi puuttumaan kopio suomalaisesta rekisteriotteesta, joten varasin ajan rekisteröintikatsastukseen seuraavalle viikolle.

6.6 Rekisteröintikatsastus

Ennen katsastusajan varausta kävin katsastuskonttorilla kysymässä etukäteen katsastusta varten tarvittavista toimenpiteistä. Ensimmäisenä mainittiin runkonumeron meistämisen tarve. Runkonumeron merkintää varten meistisarja (Kuva 12) löytyi lainaan ystäväni työpaikalta ja ajoneuvon valmistenumero lyötiin oikean etupyörän taakse runkopalkkiin. Runkonumeroa meistäessä kannattaa olla tarkkana ja mahdollisesti purkaa ajoneuvoa hieman työskentelyasennon parantamiseksi, sillä rungon kova materiaali on usein hyvin haasteellista merkata selkeästi käsityökaluilla.



Kuva 12. Meistisarja (IKH, 2020)

Kysyin myös vastaavuustodistuksen tarpeesta, jolloin sain vastaukseksi, että todistuksen tarve selviää vasta rekisteröintikatsastuksen yhteydessä tehtävässä ajoneuvon tietojen tarkastuksessa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että löytyykö ajoneuvosta tarvittavat valmistajan merkinnät, joilla voidaan todistaa ajoneuvon vaatimustenmukaisuus.

Ajoneuvon teknisten tietojen ja vaatimustenmukaisuuden tarkastuksen yhteydessä tehtiin myös normaali tekninen katsastus eli määräaikaikatsastus normaaliin katsastusohjeiden mukaisesti. Ajoneuvon oli näiltä osin täysin kunnossa lukuun ottamatta kuluneita etukallistuksenvakaajan korikiinnityksen heiloja, joista kirjattiin korjauskehotus. Erityishuomio katsastustuloksissa kiinnittyi ajoneuvon mitattuihin pakokaasupäästöihin, joiden mukaan sekä CO että HC olivat niin pienet, että laite ilmoitti lukemiksi 0 % ja 0 PPM. Myöskään ajoneuvon tiedoista ei löytynyt puutteita ja näin ollen ajoneuvon rekisteröintiin liittyvät lakitekniset asiat olivat kunnossa eikä myöskään vaatimustenmukaisuuden todistamiseen tarvinnut toimittaa erillistä vastaavuusdokumenttia. Katsastuksen yhteydessä mitattiin myös tulevien rekisterikilpien koko ajoneuvoon sopiviksi. Kilpityypiksi katsastusmies mittasi ajoneuvoon sopivaksi valkopohjaisen pienen kilven ilman EU-tunnusta.

Katsastuksen tulos oli kuitenkin hylätty ajoneuvossa katsastushetkellä kiinniolojen poliisivarusteiden vuoksi (Kuva 13). Hylkäysperusteeksi jäi ainoastaan ajoneuvon keulalla sijainnut Yhdysvaltojen poliisin laajasti käyttämä törmäyspuskuri. Sen lisäksi korjauskehotuksena kuljettajan puolen A-pilarissa sijaitseva hakuvalo tulisi poistaa sillä se ei ole ajoneuvoluokassa sallittu.

Iskunvaimennintesti				Jarrujen mittaus				
Vasen		Oikea	Ero	Vasen		Oikea	Ero	Sallittu ero
76,0	Etuakseli	72,0	5 %	2,9	Etuakseli	2,8	3 %	30 %
60,0	Taka-akseli	62,0	3 %	2,0	Taka-akseli	1,8	10 %	30 %
Käytetty mittalaite:		ATT		2,0	Seisontajarru	1,7	15 %	70 %
				> Pyörät lukkiutuivat dynamometrillä				
				Käytetty mittalaite: ATT				
Pakokaasujen päästömittaus				Muut tarkastukset, sekä huomautukset				
Tyhjäkäynnillä		Kierroksilla		OBD-järjestelmän tarkastus: Hyväksytty				
		CO%:		0,00				
		CO ₂ :		14,60				
		HC ppm:		0				
		O ₂ :		0,40				
		Lambda:		1,020				
Käytetty mittalaite:		OPUS 40						
(6) Havaitut puutteet ja niiden luokittelu				(vikataso: päätarkastuskohde, tarkastuskohde, komponentti, vika, paikka)				
Hylätty: Alusta ja kori, Kori, (6.1.4) Puskuri, Ulostyöntäviä osia, Edessä, Karjapuskuri								
Korjauskehoitus: Valaisimet ja sähkölaitteet, Muut valot ja valaistut kilvet, (4.12) Työ- ja apuvalo, Ei sallittu tässä ajoneuvoluokassa, Vasemmalla edessä								
Korjauskehoitus: Akselistot, pyörät ja jousitus, Etuakselisto, (5.3.1) Kallistuksen vakaajan kiinnitys, Välyksellinen, Edessä vas. ja oik., Sisemmät								
(7) Katsastuksen tulos				(8) Seuraavan katsastuksen määräpäivä tai katsastustodistuksen voimassaolon päättymispäivä ja ajoneuvo tulee esittää jälkitarkastukseen 28.08.2020 mennessä. Jälkitarkastuksesta peritään jälkitarkastusmaksua 20,00 € tällä asemalla.				
Hylätty								



Kuva 13. Hylätty rekisteröintikatsastus

Hylätylle rekisteröintikatsastukselle on voimassa normaali määräaikaikatsastuksen kuukauden korjausaika, joten tein tarvittavat muutokset ja varasin uuden ajan kahden päivän päähän. Jälkitarkastuksessa ei ilmennyt auton suhteen enää ongelmia ja sain mukaani suomalaisen rekisteriotteen (Liite 3), joka lisättiin vielä liitteeksi autoveroilmoitukseen. Seuraava katsastusajankohta tuontiajoneuvolle määräytyy normaalisti rekisteröintikatsastuksessa suoritettuna teknisen katsastuksen mukaan.

6.7 Autoveropäätös ja rekisteröinti

Autoveropäätös (Liite 1) valmistui noin 1,5kk:ssa koronaviruksen aiheuttamista viivästyksistä huolimatta. Koska tietoa ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä ei ollut, määräytyi veroprosentti kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavan laskennallisen hiilidioksidipäästön mukaan. Ajoneuvon veroprosentiksi muodostui sangen korkea 38,90 %. Verotusarvo laskettiin markkinahintahavaintojen perusteella ja vertailuajoneuvona käytettiin yllätyksellisesti Cadillac CTS:ää, joka on varustetasoltaan, ominaisuuksiltaan ja yleiseltä kintoluokitukseltaan täysin eri segmentissä kuin vanha poliisiauto. Hintahavainnoiksi päätöksessä on mainittu seuraavanlaiset ajoneuvot:

Ajoneuvo 1:

- Merkki: Cadillac
- Malli: CTS
- Mallin tarkennin: 3.6 4D AUT
- Mallivuosi: 2008
- Ajokilometrit (tuhansina km): 119
- Hinta: 16900,00 €

Ajoneuvo 2:

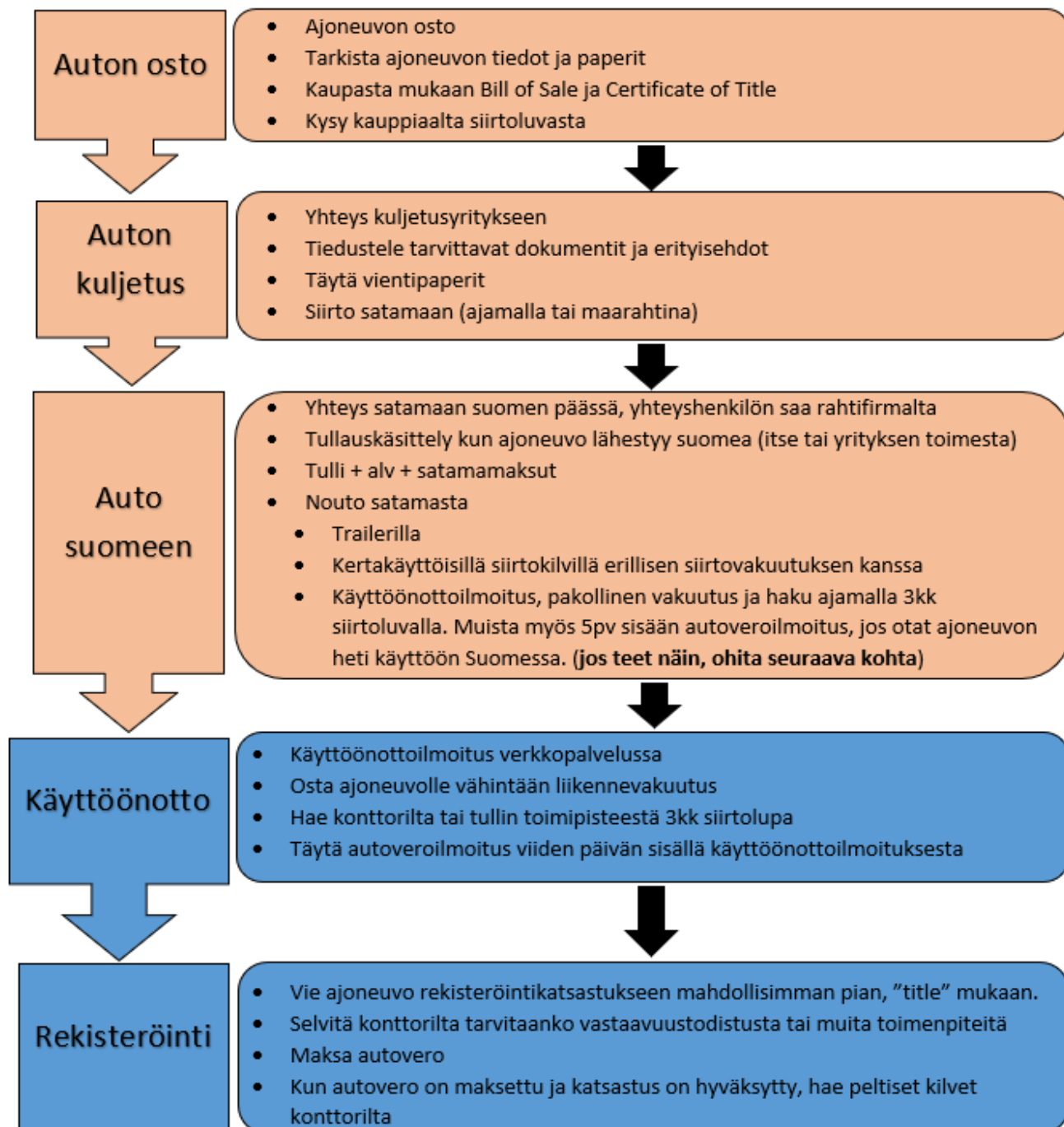
- Merkki: Cadillac
- Malli: CTS
- Mallin tarkennin 3.6 4D AUT
- Mallivuosi 2010
- Ajokilometrit (tuhansina km) 112
- Hinta 22900,00 €

Autoveropäättöksen maksun jälkeen verohallinto lähetti sähköpostin, jossa se ilmoitti, että rekisteröintilupa on lähetetty Traficomille. Peltiset kilvet sai tässä vaiheessa noutaa katsastuskonttorilta. Kilvet noudettiin konttorilta ennen autoveron eräpäivää, jolloin ajoneuvo pysyi jatkuvasti liikenteessä. Rekisterikilvet kiinnitettiin niille tarkoitetuille paikoille (Kuva 14) valtioneuvoston asetuksen 764/2000 mukaisesti.



Kuva 14. Ajoneuvo kilvissä ja rekisteröintiprosessi valmis (Henrik Sillanpää, 2020)

7 AUTO USASTA YHTEENVETO



8 POHDINTA

Yhdysvalloista hankittavien ajoneuvojen määrä on nykyisen jatkuvasti kasvavan päästöihin perustuvan verotuksen takia laskussa. Yhä suurempi osa ajoneuvoista hankitaan vain harrastekäyttöön suurien verojen tai käyttö- ja rekisteröintikustannusten takia.

Ajankohtaisesta koronaviruspandemiasta huolimatta auton hankintaprosessi sujui ilman suurempia ongelmia tai viivästyksiä. Suurimpana vaikutuksena olivat lähinnä pidentyneet hakemusten käsittelyajat sekä kuljetusjärjestelyiden pieni hidastuminen laivaliikenteen hiljaisuuden vuoksi. Työn lopulliseen raporttiin sain onnistuneesti kerättyä vuonna 2020 ajankohtaisen ohjeen käytetyn ajoneuvon maahantuontia varten Yhdysvalloista, sekä mistä seikoista tuontiajoneuvon rekisteröintiin liittyvät kustannukset koostuvat, selvennyksiä valomuutoksia ja vaatimustenmukaisuuden esittämistä pohtiville. Luvussa on 7 esitetty ajankohtainen muistilistatyyppinen yhteenvetotaulukko ajoneuvon maahantuonnista, jota voi käyttää yleisenä ohjeena ajoneuvoa maahantuotaessa erityisesti Yhdysvalloista tai Kanadasta.

Raporttia voidaan soveltaa myös muualta ETA-alueen ulkopuolelta ajoneuvoa maahantuotaessa, joskin viranomaisdokumenttien saatavuus, mahdolliset muutostoinenpiteet, maksut, myyntiverot ja muut lisäkustanteet riippuvat vahvasti lähtömaasta. Nykyisestä maailmantilanteesta ja ilmastonmuutoksesta johtuen on luultavasti odotettavissa lähivuosina suuria muutoksia myös Suomen tuontiautopolitiikkaan, varsinkin hiilidioksidipäästöihin perustuvan verotuksen osalta, joka rokottaa esimerkkiajoneuvon tapaisia suurimoottorisia ja korkeapäästöisiä tuontiajoneuvoja eniten.

Erityisesti työssä tuotti haastetta Yhdysvaltoihin valmistetun ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden todistamiseen sekä ajoneuvon tyyppihyväksyntään liittyvät asiat. Asiaa selvittäessäni tuli vastaan, että usea vuosia työskennellyt katsastusmieskään ei ollut asiasta täysin selvillä. Toisena yllätyksenä huomasin eri katsastusasemien ja katsastusmiesten välillä vallitsevat näkemyserot tuontiautojen rekisteröintiin liittyvissä seikoissa, vaikka näillä asioilla ei pitäisi olla tekemistä yk-

sittäisen työntekijän näkemyksen kanssa (mm. rekisterikilpien koon määrittäminen tai ajoneuvon lisävarusteiden hyväksyminen). Eräällä asemalla esimerkiksi ajoneuvo olisi päästetty suoraan poliisivarusteineen läpi, kun taas toisella niistä merkataan korjauskehotus ajoneuvoluokkaan sopimattomuudesta tai jopa hylätään katsastus kokonaisuudessaan. Tulevaisuudessa toivoisin, että ajoneuvon maahantuontiin liittyvät asiat kerättäisiin selkeästi yhteen paikkaan jokaisen nähtäväksi sen sijaan, että ne hajautetaan ympäriinsä useisiin lakeihin ja määräyksiin.

LÄHTEET

A-katsastus. nd. Rekisteröintikatsastus. Luettu 16.09.2020 <https://www.a-katsastus.fi/palvelut-ja-hinnat/katsastukset-ja-paastomittaukset/rekisterointikatsastus>

Autoverolaki 29.12.1994/1482

Autoalan tiedotuskeskus. n.d. Linkki vanhentunut. Luettu 11.11.2020. http://www.aut.fi/etusivu_vanha/tieliikenne/autoilun_verotus/suomen_tieliikenteen_verotus_muihin_eu-maihin_ verrattuna

Ajoneuvoverolaki 30.12.2003/1281

Autoliitto. nd. Miten sujuu auton osto Yhdysvalloista Suomeen tuontia varten. Luettu 29.10.20. <https://www.autoliitto.fi/miten-sujuu-auton-osto-yhdysvalloista-suomeen-tuontia-varten>

eAutoilija. 2019. Voiko käytetyn sähköauton ostaa. Julkaistu 21.7.2019. Luettu 20.09.2020 <https://eautoilija.com/voiko-sahkoauton-ostaa-kaytettyna-autotalo-ampeeri/>

John Huffman. 2018. This is one of the last crown vic cop cars in service. Car and driver. Julkaistu 23.05.2018. Luettu 23.11.2020. <https://www.carand-driver.com/features/a20879513/the-great-panther-extinction-this-is-one-of-the-last-crown-vic-cop-cars-in-service/>

K1 Katsastus. nd. Auto saksasta. Luettu 16.09.2020 https://k1katsastus.fi/autoilutietoa/auto_saksasta

Motonet. n.d. FIN- ja nopeusrajoitustarrat. Luettu 25.11.2020. <https://m.motonet.fi/fi/kategoria/514/668948/FIN--ja-nopeusrajoitustarrat>

Marcus Ziemann. 2017. Autovero täyttää 60. Yle Uutiset. Luettu 29.10.2020 <https://yle.fi/uutiset/3-9803990>

Marko Jokela. 2020. Käytettyjen autojen maahantuonti kiihtyy. Moottori. Julkaistu 18.7.2020. Luettu 24.11.2020. <https://moottori.fi/ajoneuvot/jutut/kaytettujen-autojen-maahantuonti-kiihtyy-tuleeko-ennatysvuosi/>

Saara Vartiainen. 2012. Näin tuot käytetyn auton ulkomailta. Ilta-sanomat. Luettu 16.09.2020. <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000001744836.html>

Shipit. n.d. Kauppa- ja proformalasku. Luettu 25.11.2020. <https://www.shipit.fi/palvelut/ohjeet/ulkomaankauppa-ja-alv/kauppa-proformalasku>

Sims, Waters & Associates. 2020. RORO Car Shipping. Luettu 25.11.2020. <https://www.sims-waters.com/roro>

Suomen rekisterikilpimuseo. 2020. Erityiskilvet. Luettu 25.11.2020. <http://www.kilpipaja.com/paja/Muut.html>

Teemu Lindfors. nd. USA-autojen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen helpotuksia. Testmill OY. Luettu 20.09.2020. <https://www.testmill.fi/index.php/artikkelit/usa-autojen-vaatimukset>

TNT. n.d. Etsi tavaranimike. Luettu 25.11.2020. https://www.tnt.com/express/fi_fi/site/how-to/get-hs-code.html

Tesla. nd. Autojen insentiivit. Luettu 23.09.2020. https://www.tesla.com/fi_FI/support/incentives

Traficom. 2017 Uusi automääräys tuo helpotuksia valosäädöksiin. Julkaistu 24.8.2017. Luettu 11.11.2020. https://arkisto.trafi.fi/uutisarkisto/5393/uusi_automääräys_tuo_helpotuksia_valosaadoksiin

Traficom. 2018. Käyttötarkoitukset, joihin siirtolupa myönnetään. Julkaistu 18.12.2018. Luettu 15.09.2020. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/kayttotarkoitukset-joihin-siirtolupa-myonnetaan>

Traficom. 2019. Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset. [pdf] TRAFICOM/420030/03.04.03.00/2019

Traficom. 2019. Rekisteröintikatsastus. Julkaistu 23.04.2019. Luettu 15.09.2020. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/rekisterointikatsastus>

Traficom. 2020. Ajoneuvon maahantuonti. Julkaistu 30.07.2020. Luettu 16.09.2020. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/ajoneuvon-maahantuonti>

Traficom. 2020. Tilastot. Luettu 16.09.2020. <https://www.traficom.fi/fi/tilastot>

Traficom. 2020. Yleistä rekisterikilvistä. Päivitetty 25.09.2020. Luettu 15.11.2020. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/yleista-rekisterikilvista>

Tulli. nd. Ajoneuvon osto ulkomailta. Luettu 16.06.2020. <https://tulli.fi/henkiloasiakkaat/lisatietoa-tulliselvityksesta/ajoneuvon-osto-ulkomailta>

Valtioneuvoston asetus ajoneuvon rekisteröinnistä annetun asetuksen muuttamisesta. 764/2000 <https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2000/20000764#Pidp446741456>

Veronmaksajien keskusliitto. 2020. Käytetyn auton tuonti suomeen. Julkaistu 9.1.2020. Luettu 16.09.2020. <https://www.veronmaksajat.fi/Asunto-ja-auto/Kaytetyn-auton-tuonti-Suomeen/#4429f0d9>

Verohallinto. 2018. Autoveroilmoitus. Lomake (1200). [pdf] Julkaistu 1.7.2018. Luettu 16.9.2020. https://www.vero.fi/tietoa-verohallinnosta/yhteystiedot-ja-asiointi/lomakkeet/kuvaus/autoveroilmoitus_120/

Verohallinto. 2019. Autoveron määrä. Päivitetty 13.11.2019. Luettu 3.12.2020. https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/auto/autoverotus/autoveron_maara/

Verohallinto. 2020. Ilmoitusten ja hakemusten käsittelyajat. Päivitetty 8.9.2020. Luettu 12.11.2020. <https://www.vero.fi/tietoa-verohallinnosta/yhteystiedot-ja-asiointi/k%C3%A4sittelyajat/>

Verohallinto. 2020. Taulukoita sovelletuista verotusarvoista. [pdf] Luettu 16.09.2020 <https://www.vero.fi/contentassets/f3326d05d3954bed9c1686a17917754d/vuosi-2019-autot.pdf>

Verohallinto. 2020. Autoverotus. Päivitetty 16.10.2020. Luettu 12.11.2020. <https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/auto/autoverotus/>

Verohallinto. n.d. Käyttöönottoilmoituspalvelu. <https://www.vero.fi/sahkoiset-asiointipalvelut>

LIITTEET

Liite 1. Autoveropäätös

1 (4)



AUTOVEROTUSPÄÄTÖS

Arkistointi

Postitusosoite	Asianumero	Päätöspäivä
		14.09.2020
	Veropäivä	Vireilletulopäivä
	27.07.2020	27.07.2020
	Veropäivän selite	Arvonmääräytymispäivä
	Ilmoituspäivä	27.07.2020
	Asiamies	Asiakkaan viite
Verovelvollinen / Verovastuullinen	Asiakastunnus	Yhteisvastuullinen
		Asiakastunnus
Omistaja	Asiakastunnus	Haltija
		Asiakastunnus
VEROTETTAVAN AJONEUVON TIEDOT		
Ajoneuvoluokka	Uusi / Käytetty / Käyttöönottettu	Valmistenumero
Henkilöauto	Käytetty	
Merkki	Malli	Ensimmäinen käyttöönottopäivä
FORD	CROWN VICTORIA POLICE INTERCEPT	31.12.2010
Ajokilometrit	Ajokm selite	
167000	Mittarilukema	
Käyttövoima	Lisävarustelu, euroina	
Bensiini		
VERON MÄÄRÄ		
Verotusperuste		Yleinen vähittäismyyntiarvo
Alennus / Vapautusperuste		
Verotusarvo		9632,00 euroa
	Autoveroprosentti	38.90 %
	Autovero	3746,84 euroa
	Autoverosta kannettava alv	% euroa
	Uuden kuljetusvälineen alv	% euroa
	Veronkorotus	% euroa
	Veronlisäys	euroa
	Yhteensä	3746,84 euroa
Verotuspäätökseen liittyvät ehdot, sovelletut lainkohdat ja perustelut jäljempänä.		
Ohjeet muutoksenhakuun ovat tämän päätöksen liitteenä.		
Yhteystiedot	Käsittelijä	
Autoverotus		
Verohallinto		
PL 45		
00052 VERO		
puh.		

Lisätietoja autoverotuksesta:

Puh:029 497 150

vero.fi

VEROH 474s 01.2017

TJ MOVE



Nimi	Asianumero	
VEROTETTAVAN AJONEUVON TIEDOT		
Ajoneuvotunniste	Merkki FORD	Mallivuosi 2010
Malli CROWN VICTORIA POLICE INTERCEPT 4.6 4D AUT 186KW	Mallin tarkennin	
Mallisukupolvi II	Varustetaso -	
Korityyppi Sedan	Ovien lukumäärä 4	Istuinten lukumäärä
Iskutilavuus 4600	Ahdin	Teho (kW) 186
Vaihteisto Automaattinen	Vaihteiden lukumäärä	Vetotapa Takaveto
CO2 (g/km) 279 Laskennallinen	Omamassa (kg)	Kokonaismassa (kg) 2563
AJONEUVON KUNTOTIEDOT		
Kunto	Kuntotarkastuspäivä 14.09.2020	Kuvattu Ei
Asiakirjatarkastus		
Kuntovaikutus 0,00 euroa 0 %		
SOVELLETUT LAINKOHDAT		
PÄÄTÖKSEN EHDOT		
PERUSTELUT		
Ajoneuvon kunto on huomioitu verotusarvoa määritettäessä pois lukien normaalisti kulumisesta johtuneet sekä autoverolain 15 §:n mukaiset viat, puutteet tai epäkuntoisuudet. Kunnan määrittämisessä on otettu huomioon myös ajoneuvon ikä ja ajokilometrimäärä. Henkilö- ja pakettiautojen laskennallisia pyyntihintoja on alennettu järjestelmään liittyvien epävarmuustekijöiden ja kuntopoikkeamien perusteella siten, että alennus on 0-2 vuotta vanhojen osalta 3-10 % riippuen iästä, 2-8 vuotta vanhojen osalta 10 % ja vähintään 9 vuotta vanhojen osalta 15 %, joten verotusarvoa ei ole alennettu enää erikseen yksilöllisten ominaisuuksien johdosta. Ilmoitettu käyttöönottopäivä: 1.2.2010. Korjattu oikea käyttöönottopäivä verovelvollisen toimittamien liitteiden ja rekisteröintiviranomaisen tietojen mukaisesti: 31.12.2010. Yleinen pyyntihinta: 11132 euroa. Verohallinto on hankkinut selvitystä verotettavan ajoneuvon kanssa samanlaisten käytettyjen, Suomessa jo rekisteröityjen ajoneuvojen yleisistä pyyntihinnoista veropäivänä. Yleinen pyyntihinta on määritetty vertaamalla verotettavan ajoneuvon uushankintahintaa vertailuajoneuvon uushankintahintaan ja kertomalla käytetyn vertailuajoneuvon yleinen pyyntihinta näiden hintojen suhteella. Vertailulaskelmassa oletetaan, että verotettavan ajoneuvon ja vertailuajoneuvon hintojen suhde on pysynyt muuttumattomana. LASKELMA: Verotettavan ajoneuvon uushankintahinta on 27260 USD. (Dodgeforum.com, Cars.com) Vertailuajoneuvoksi on valittu: CADILLAC CTS 3.6 4D AUT Uushankintahinta: 41565 USD. (Dodgeforum.com, Cars.com) Vertailuajoneuvon yleinen pyyntihinta: 16973 euroa		

3 (4)



Verovelvollinen / Verovastuullinen	Asianumero
(27260/41565) * 16973 = 11132euroa. Vertailuajoneuvon yleinen pyyntihinta on laskettu seuraavien hintahavaintojen avulla. Hintahavaintoja on korjattu ajokilometrien (0.8% / 5000km) ja vuosimallin (n. 9.2% /vuosi) osalta vastaamaan verotettavaa ajoneuvoa. Vertailuajoneuvon yleinen pyyntihinta on määritetty näiden korjattujen hintojen keskiarvona, josta on ensin vähennetty 15% menetelmään liittyvien epävarmuustekijöiden huomioimiseksi. HINTAHAVAINNOT Hintalähde: www.nettiauto.com Merkki: CADILLAC Malli: CTS Mallin tarkennin: 3.6 4D AUT Mallivuosi: 2008 Ajokilometrit (tuhansina km): 119 Hinta: 16900.0 Hintalähde: www.nettiauto.com Merkki: CADILLAC Malli: CTS Mallin tarkennin: 3.6 4D AUT Mallivuosi: 2010 Ajokilometrit (tuhansina km): 112 Hinta: 22900.0 * Autoverolain 1 § mukaan henkilöautosta (M1 -luokka), pakettiautosta (N1-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M2-luokka), jonka oma massa on alle 1875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L3- ja L4 -luokka) sekä muusta L -luokkaan luettavasta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin autoverolaissa säädetään. * Autoverolain 8 a §:n perusteella Suomessa käytettynä verotettavan ajoneuvon autovero on se pienin määrä, joka autoveroa on jäljellä 11 c ja 11 d §:ssä tarkoitetut seikat huomioon ottaen samanlaisena pidettävässä Suomessa rekisteröidyssä ajoneuvossa. * Koska tietoa ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä ei ole, määräytyy veroprosentti ajoneuvon kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavien laskennallisten hiilidioksidipäästöjen perusteella.	

4 (4)



Verovelvollinen / Verovastuullinen		Asianumero	
VEROTUSLASKELMA YLEISEN VÄHITTÄISMYNTIARVON PERUSTEELLA			
	euroa	%	SELITE
Hintalähde			Mahti
Yleinen pyyntihinta	11132,00		
Lisävarustelu	0,00		
Tavanomaiset alennukset	1500,00		5 % ja 750 e, min 1500 e, max 30 %
Yleinen myyntihinta	9632,00		
Kuntovaikutus	0,00	0	
VEROTUSARVO	9632,00		
Autovero ennen vähennyksiä	3746,84	38.90	Alin veroprosentti
Pakettiauton alennus	0,00	0.00	
Alennus- /vapautusperuste	0,00		
AUTOVERO	3746,84		
KOROTUKSET JA LISÄYKSET			
UUDEN KULJETUSVÄLINEEN ALV			

Liite 2. USA:n Title

STATE OF NORTH CAROLINA			
MVR-191 (Rev. 01/2017)			
CERTIFICATE OF TITLE			
VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER	YEAR MODEL	MAKE	BODY STYLE
	2010	FORD	4S
TITLE NUMBER		TITLE ISSUE DATE	PREVIOUS TITLE NUMBER
		01/03/2020	
MAIL TO	ODOMETER READING		
	103000		
	ODOMETER STATUS		
TITLE BRANDS			
The Commissioner of Motor Vehicles of the State of North Carolina hereby certifies that an application for a certificate of title for the herein described vehicle has been filed pursuant to the General Statutes of North Carolina and based on that application, the Division of Motor Vehicles is satisfied that the applicant is the lawful owner. Official records of the Division of Motor Vehicles reflect vehicle is subject to the liens, if any, herein enumerated at the date of issuance of this certificate. As WITNESS, his hand and seal of this Division of the day and year appearing in this certificate as the title issue date. COMMISSIONER OF MOTOR VEHICLES FIRST LIENHOLDER: DATE OF LIEN LIEN RELEASED BY: SIGNATURE TITLE DATE SECOND LIENHOLDER: DATE OF LIEN LIEN RELEASED BY: SIGNATURE TITLE DATE THIRD LIENHOLDER: DATE OF LIEN LIEN RELEASED BY: SIGNATURE TITLE DATE FOURTH LIENHOLDER: DATE OF LIEN LIEN RELEASED BY: SIGNATURE TITLE DATE ADDITIONAL LIENS:			
ANY ALTERATIONS OR ERASURES VOID TITLE			

Liite 3. Suomalainen rekisteriote

1 (2)

P TRAFICOM Liikenne- ja viestintävirasto Suomi
Transport- och kommunikationsverket FIN
Euroopan yhteisö Europeiska gemenskapen

1 Rekisteröintikatsastustodistus.
Osa I / Tekninen osa
Registreringsbesiktningsbevis.
Del I / Teknisk del

IPvm Datum 30.07.2020

C.2 Rekisteriin merkitty omistaja I registret antecknad ägare (C.2.1, C.2.2, C.2.3) **C.3** Rekisteriin merkitty haltija I registret antecknad innehavare (C.3.1, C.3.2, C.3.3)

71 **P**

☒ **C.2 = C.1*** ☐ **C.3 = C.1***

A Rek.tunnus Reg.tecken	Järj.no. Ördn.nr Oss. Del I / II 001	J Ajoneuvoluokka Fordonskategori M1 / Henkilöauto	V Vakuutusyhtiö Försäkringsbolag
Rajoitukset Begränsningar Ei oikeuta käyttämään liikenteessä ennen rekisteröintiä.			
Ajoneuvo Fordon D.1 Merkki Märke Ford		D.3 Kauppanimi Handelsbeteckning Crown Victoria Police Interceptor	
Ajoneuvoryhmä Fordonsgrupp			
E Valmistenumero Tillverkningsnummer		Ajoneuvon käyttö Fordonets bruk Yksityinen	B Käyttöönottopäivä Ibruktagningsdag 00.00.2010
Tyypiphyväksyntä Typgodkännande K Tyypiphyväksyntäno Typgodkännandenr		D.2 Tyypin Typ	
D.2 Varianti Variant		D.2 Versio Version	
Katsastus Besiktning Edellinen katsastus suoritettu, pvm Föregående besiktning utförd, datum 30.07.2020		Edellisen katsastuksen toimipaikka Föregående besiktningsställe	
Seuraavan määräaikaikatsastuksen aikaväli Intervallet för nästa periodiska besiktning		VAK/ADR-todistuksen voimassaolopvm VAK/ADR-ntygets giltighetsdatum	
Muut tekniset tiedot (massat kg) Andra tekniska uppgifter (massor kg)			
S.1 Istumien lukumäärä Antal sätar 5	P.1 Istutavuus (cm²) Cyindervolymer 4600	P.2 Suurin nettoteho (kW) Största nettoeffekt 186	Q Teho-omamassa (kW/kg) Effekt/egenmassa Bensiini
Ajoneuvon kokonaispituus (mm) Fordonets total längd 5385	Ajoneuvon leveys (mm) Fordonets bredd 1960	Jarrujärjestelmän lisätieto Tilläggssinformation om bromssystemet ABS	
Ajoneuvon omamassa Fordonets egenmassa 1930	F.2 Tieliikenteessä sallittu suurin kok. massa I vägtrafik tillåten största totalmassa 2563	F.3 Yhd. suurin sallittu kok. massa Komb. största tillåtna totalm. i vägtrafik	F.1 Kok. suurin sallittu kok. massa Tekniskt största tillåtna totalmassa 2563
Ajoneuvon omamassa Fordonets egenmassa 1930	F.2 Tieliikenteessä sallittu suurin kok. massa I vägtrafik tillåten största totalmassa 2563	F.3 Yhd. suurin sallittu kok. massa Komb. största tillåtna totalm. i vägtrafik	O.1 Perävaunun massa jarruin Släpv. massa med bromsar 1247
Akselit edestä Axlarna framifrån 1. akseli 2. akseli	Tyypiphyväksytyt renkaat Typgodkända däck Koko, kuomitustunnus, nopeusluokka Storlek, belastningskännetecken, hastighetsklass	Katsastuksessa merkityt renkaat Vid besiktningen märkta däck Koko, kuomitustunnus, nopeusluokka Storlek, belastningskännetecken, hastighetsklass	Tieliik. sall. akselissa I vägtrafik tillåten axelmassa 1315
Erikoisehdot ja huomautukset Särskilda villkor och anmärkningar Katsastuksen huomautukset Renkaat: P235/55R17 Määräyksen TRAFICOM/420030/03.04.03.00/2019 liitteen 1 poikkeusten mukaan hyväksytty ajoneuvo. Meistoksen varmennus: Rungossa oikealla edessä			
Käsittelijän merkinnät Handläggarens anteckningar Ilmoitus vastaanotettu Anmälan mottagen			
Toimipaikan leima Registreringsställets stämpel			
☐ Poistettu liikennekäytöstä Avställt ☐ Kilvet palautettu Skyltarna återlämnade			

B710B - 2019

P **P**

Sivu Sida
1(2)

* C.1 = Rekisteröintitodistuksen 1 osan haltija
Innehavare av registreringsbevisets del 1

TRAFICOMLiikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket
Suomi
FIN
Euroopan yhteisö
Europeiska gemenskapen**1****Rekisteröintikatsastustodistus.
Osa I / Tekninen osa
Registreringsbesiktningssbevis.
Del I / Teknisk del**

IPvm Datum 30.07.2020

A Rek.tunnus Reg.tecken	Jän.nro Ord.n.r Osa Del I/II 001	J Ajoneuvoluokka Fordonskategori M1 / Henkilöauto	D.1 Merkki Märke Ford
-------------------------	--	--	--------------------------

Erikoisehdot ja huomautukset Särskilda villkor och anmärkningar

Tuontimaa : Yhdysvallat

B710B - 2019

Sivu Sida
2(2)

