

Opinnäytetyö (AMK)

Liiketalous

Verkkokauppa ja markkinointi

2010

Markus Lehtonen

AUTON OSTOPROSESSI EU-ALUEEN ULKOPUOLELTA



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPINNÄYTETYÖ (AMK) | TIIVISTELMÄ

Turun ammattikorkeakoulu

Liiketalous | Verkkokauppa ja markkinointi

Joulukuu 2010 | Sivumäärä 47+5

Anne-Marie Junger

Markus Lehtonen

AUTON OSTOPROSESSI EU-ALUEEN ULKOPUOLELTA

Opinnäytetyön tarkoituksena on käydä läpi auton ostoprosessi Euroopan unionin ulkopuolelta ja selvittää miten EU-lait vaikuttavat kyseisen auton tuontiin Suomeen. Opinnäytetyössä keskityttiin erityisesti Yhdysvaltojen automarkkinoihin. Tutkimus selvittää tuontiprosessia ja sitä miten lait ovat käytännössä vaikuttaneet tuontiautoihin, joita ei ole tuotu Euroopan unionin alueen sisältä. Tutkimuksen tuloksen on tarkoitus auttaa lukijaa ja mahdollista auton ostajaa ymmärtämään EU-lakien vaikutusta käytännössä.

Teoriaosa käsittelee itse ostoprosessia ja pohtii nykypäivän autokannan monipuolisuutta. Lisäksi käsitellään auton kuljetusta koledemaasta Suomeen ja sitä miten Euroopan unionin lainsäädäntö vaikuttaa auton tuontiin yhteisön alueelle.

Metodina oli kvalitatiivisena tutkimus teemahaastattelun muodossa. Haastateltavina oli kolme eri henkilöä joilla oli kokemusta autojen tuonnista Yhdysvalloista, mutta myös ETA-alueen sisäpuolelta.

Tulokset osoittavat, että Euroopan unionin lainsäädäntö vaikuttaa merkittävästi autojen tuontiin Euroopan unionin ulkopuolelta. Osto – ja tuontiprosessi on myös pitkä ja työläs. Siihen tulee perehtyä hyvin koska koko prosessi muuttaa auton lopullista hintaa merkittävästi.

ASIASANAT:

Auton ostoprosessi, Tuontiautot, Euroopan unionin lainsäädäntö

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Business | e-Business and Marketing

December 2010 | Total number of pages 47+5

Anne-Marie Junger

Markus Lehtonen

PURCHASING PROCESS OF A CAR OUTSIDE THE EU

The purpose of this thesis is to look into the whole purchasing process of a car when bought outside the European Union and emphasize the influence of EU legislation in this process. The focus is on American car markets. The study explains the whole process and how the legislation effects on import. The goal of the analysis is to make the reader and potential car importer to understand how strong influence European Union has on car imports.

The theory discusses the basics of the buying process of a car and tells how many different car types there are nowadays.. The transportation of a car from the USA to a border of European Union is also dealt with. as well as how the EU legislation influences on car importation.

The research method of thesis was qualitative. Three different experts on imported cars outside EU were interviewed. These people also had knowledge of importing a car inside EU. This was relevant because then they could really see the difference.

The results show that EU legislation has a major influence on a car imports outside the European Union. Buying and importing process is long and complicated and cannot be done without preparations. Importing a car outside the EU is also very expensive.

KEYWORDS:

purchasing process, imported cars, European Union Legislation

SISÄLTÖ

| | |
|---|-----------|
| 1. JOHDANTO | 6 |
| 2. OSTOPROSESSI: KOHTEEN VALINTA JA OSTO | 7 |
| 2.1 Ostoprosessin vaiheet | 7 |
| 2.2.1 Henkilöautot ja tila-autot | 8 |
| 2.2.2 Katumaastoautot ja lava-autot | 10 |
| 2.3 Hakukanavat | 11 |
| 2.4 Auton hankintapaikan merkitys | 12 |
| 2.5 Valuutta ja Rahansiirto | 13 |
| 3. KULJETUS KOHDEMAASTA SUOMEEN JA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ | 15 |
| 3.1 Laivarahti | 15 |
| 3.1.1 Kontti vs. RO-RO | 16 |
| 3.1.2 Paperisota laivayhtiön kanssa | 17 |
| 3.1.3 Rahdin purku | 18 |
| 3.2 EU:n lainsäädännöstä | 18 |
| 3.2.1 Rekisteröintikatsastus / Yksittäishyväksyntä | 19 |
| 3.2.2 Tullaus, verot, maksut ja rekisteröinti | 20 |
| 3.2.3 Ajoneuvon tarvittavat muutostyöt | 23 |
| 4. TUTKIMUKSEN TOTEUTUS | 24 |
| 4.1 Kvalitatiivinen tutkimus | 24 |
| 4.2 Tutkimusmenetelmän valinta | 24 |
| 4.3 Tutkimuksen suunnittelu | 25 |
| 4.4 Haastattelut | 26 |
| 5. TUTKIMUKSEN TULOKSET | 27 |
| 5.1 Haastattelujen purku | 27 |
| 5.2 Johtopäätökset | 40 |
| 6. YHTEENVETO | 43 |
| LÄHTEET | 46 |

LIITTEET

Liite 1. Haastattelukysymykset

Liite 2. Title

Liite 3. Kaupplasku

Liite 4. Vastaavuustodistus

Liite 5. Yksittäishyväksyntätodistus

KÄYTETYT LYHENTEET

| | |
|-------|-----------------------------------|
| ALV | Arvonlisävero |
| ETA | Euroopan talousalue |
| EU | Euroopan Unioni |
| EY | Euroopan yhteisö |
| IBAN | International Bank Account Number |
| RO-RO | Roll on/Roll off |
| SUV | Sport Utility Vehicle |
| USA | United States of America |
| WWW | World Wide Web |

1. JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aiheena on selvittää ja kuvailla auton ostoprosessia kun auto hankitaan EU-alueen ulkopuolelta ja tuodaan yhteisön alueelle. Työssä keskitytään Yhdysvaltain automarkkinoihin, koska se on kaikkein olennaisin ja mielenkiintoisin markkina-alue EU-alueen ulkopuolelta. Yhdysvaltain autokanta on myös hyvin monipuolinen ja erilainen Eurooppaan verrattuna. Työn tutkimusongelmana on selvittää miten Euroopan unionin lainsäädäntö vaikuttaa autojen tuontiin EU-alueen ulkopuolelta.

Tutkimusmenetelmänä on kvalitatiivinen tutkimus, joka suoritettiin teemahaastatteluina. Kysymykset lähetettiin kolmelle valitulle asiantuntijalle muutamaa päivää ennen varsinaista haastattelua, joka suoritettiin haastateltavien omissa tiloissa.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa käydään läpi ensin itse ostoprosessi. Tämän jälkeen siirrytään auton kuljetusta koskeviin asioihin kun se tuodaan kohdemaasta Suomeen. Viimeisenä teoriaosuudessa käsitellään EU-lainsäädäntöä. Opinnäytetyön empiirisessä osiossa käydään läpi itse tutkimus, sen tulokset ja johtopäätökset. Työn päätteeksi tulee yhteenveto.

2. OSTOPROSESSI: KOHTEEN VALINTA JA OSTO

2.1 Ostoprosessin vaiheet

Ostoprosessi sisältää erilaisia vaiheita, jotka ostaja käy tarvetta ratkaistaessa. Ostoprosessi käynnistyy siitä, kun ostaja havaitsee tyydyttämättömän tarpeen tai ongelman, joka täytyy ratkaista. Tässä tutkimuksessa tuo tarve on ostaa auto EU-alueen ulkopuolelta ja tuoda se Suomeen. Usein tämä tarve syntyy jonkun ärsykkeen toimesta, joka saa ostajan havaitsemaan tarpeen ja motivoitumaan toimintaan. Tässä tilanteessa tuo ärsyke voi olla esimerkiksi tieto siitä, että Yhdysvaltalaiset autot ovat huomattavasti halvempia Yhdysvalloissa vielä verojen jälkeekin.

Kun ostaja kokee ongelman ratkaisemisen arvoiseksi, hän kerää tietoa mahdollisista vaihtoehtoista ja hankintalähteistä. Kun ostetaan kalliita esineitä kuten autoja, tämä tiedonkeruu saattaa olla pitkäkin prosessi.

Tiedonkeruun jälkeen tulee mahdollisten vaihtoehtojen vertailu. Vertailun tuloksena vaihtoehdot asetetaan paremmuusjärjestykseen tai todetaan, että tyydyttävää ratkaisua ei löydy. Valintakriteereinä toimivat ne ominaisuudet joita kuluttaja pitää tuotteessa olennaisina.

Vaihtoehtojen vertailu johtaa ostopäätökseen, kun ostaja löytää sopivan vaihtoehdon tarpeelleen. Päätöstä seuraa ostos, mikäli tuote on vielä saatavilla. Varsinainen ostotapahtuma on yleensä hyvin yksinkertainen. Ostotapahtumaan kuuluu ostopaikan päättäminen ja ostoehtoja, toisin sanoen maksu- ja toimitusehtoja, sopiminen. Jos ostaja on tyytyväinen ostosolosuhteisiin, hän päättää kaupan.

Ostajan ostoprosessi ei pääty ostamiseen, vaan ostoa seuraa palvelun kuluttaminen tai tuotteen käyttö ja ratkaisun punninta. Kuluttajan tyytyväisyys tai tyytymättömyys vaikuttaa hänen myöhempään käyttäytymiseensä. (Kotler & Armstrong 2010)

2.2 Autokannan monipuolisuus nykymaailmassa

Nykymaailmassa auton osto ei ole enää niin yksinkertaista. Tarve ostaa auto sisältää paljon monimutkaisempia seikkoja kuin entisaikaan, koska autoluokkia on kehitetty niin moneen eri tarpeeseen. Näin ollen kuluttajan on selvitettävä mihin tarkoitukseen hän autoa tulee tarvitsemaan. (www.wikipedia.org[viitattu 15.10.2010].) Autokannan monipuolisuus ja ikä tietysti vaihtelee maakohtaisesti. Esimerkiksi Suomesta löytyy Länsi-Euroopan vanhinta autokantaa. Yli 20 vuotta vanhoja autoja on liikenteessä yhä ainakin 150 000. (www.satakunnankansa.fi[viitattu 15.10.2010].) Jotta kuluttaja löytää tarvitsemansa autoluokan, hänen tulee ottaa selvää eri vaihtoehdoista ja verrattava niitä omaan tarpeeseensa. Valottaakseni autokannan monipuolisuutta nykymaailmassa, käyn nyt läpi yleisimmät autoluokat.

2.2.1 Henkilöautot ja tila-autot

Henkilöautot jaetaan nykymaailmassa moneen pienempään luokkaan riippuen sen ominaisuuksista. Monet luokat kuitenkin tyydyttävät saman tarpeen ja eroavat vain pieniltä osin toisistaan. Näin ollen kun kuluttaja etsii sopivaa ratkaisua ongelmaansa, hän saattaa joutua käymään useammankin luokan. (www.wikipedia.org[viitattu 15.10.2010].)

A-segmentin autot ovat pienimpiä mikro- ja kaupunkiautoja. Mikroautoja ei nykypäivänä helposti erota enää mopoautoista. Mikroautot lähinnä kulkevatkin jo autojen ja moottoripyörien rajalla. Ne ovat usein kaksipaikkaisia, joissa on hyvin pieni, vähänkuluttava moottori. Ne sopivatkin parhaiten kaupunkikäyttöön. Kaupunkiautot, eli ”cityautot” taas ovat nelipaikkaisia ja kolmiovisia. Niiden moottorit ovat mikroautoja tehokkaampia, joka mahdollistaa turvallisemman käytön eri sääolosuhteissa kaupunkien ulkopuolella, myös moottoriteillä. (www.wikipedia.org[viitattu 15.10.2010].)

B-segmentin superminiautoissa on kolmesta viiteen ovea. Nämä autot ovat neljälle matkustajalle tilavampi ja miellyttävämpi vaihtoehto matkustaa, kuin A-segmentin "cityautot". B-segmentin autot ovat hieman A-segmentin autoja kookkaampia. Superminiautot ovat myydyimpiä autoja Euroopassa, mutta C-segmenttiin kuuluvat pienet perheautot, ovat myydyimpiä miltei kaikissa teollisuusmaissa. C-segmentin autot ovat superminiautoja suurempia. Niihin mahtuu viisi aikuista matkustajaa. (www.wikipedia.org[viitattu 15.10.2010].)

D-segmenttiin kuuluvat isot perheautot, jotka omaavat tilavat istuinmahdollisuudet viidelle aikuiselle henkilölle. Niiden pituuden ansiosta niissä on myös usein hyvin suuri takakontti. Moottorit ovat jo hyvin suuria, jopa kuusisylinteriset moottorit ovat hyvin yleisiä. D-segmentin autoluokat lähentelevät jo viiden metrin pituutta valmistusmaasta riippuen. Eurooppalaiset D-segmentin henkilöautot ovat noin 4700mm pitkiä, kun taas amerikkalaiset voivat olla jopa 4800mm pitkiä. D-segmentin autoihin kuuluu myös luksusvarusteltuja malleja, joiden moottorit ovat jopa kahdeksan sylinterisiä. Kuitenkin pituuden pysyessä samana, takapenkkien sekä takakontin tilavuutta on pienennetty. Autoista on myös tehty urheilullisemman näköisiä. (www.wikipedia.org[viitattu 15.10.2010].)

E-segmenttiin kuuluvat suuret henkilöautot lähentelevät jo viittä metriä mikä tekee niistä markkinoiden suurimpia henkilöautoja. Kuten D-segmentissä, myös E-segmentissä on luksusvarusteltuja autoja, jotka ovat kuitenkin D-segmentin luksusautoja kookkaampia. Koosta johtuen näiden luksus autojen takapenkit ja takakontit pysyvät tilavina. F-segmenttiin kuuluvat vain suuret luksusautot, joiden moottorit ovat henkilöautojen tehokkaimpia. Niiden moottorit voivat olla kaksitoista sylinterisiä. Nämä luksusautot ovat myös erittäin hyvin varusteltuja. S-segmenttiin kuuluviin autoihin kuuluvat urheiluautot, Gran tourerit, eksoottiset automallit, avomalliset automallit ja roadsterit. Nämä autot ovat henkilöautoja, mutta perheautoja ne eivät ole. S-segmentin autot ovat harrastelijoiden ja keräilijöiden valintoja. (www.wikipedia.org[viitattu 15.10.2010].)

Tila-autot muodostavat oman M-segmenttinsä. Tila-auto tarkoitti aiemmin pakettiautoista tehtyjä henkilöautomuunnoksia, mutta nykyään tila-autot ovat aivan oma luokkansa. Suurimmat tila-autot saattavat yhä perustua pakettiautoihin, mutta keskikokoiset ja pienet tila-autot perustuvat usein tavallisiin B- ja C-segmentin autoihin. Nämä autot ovat huomattavasti korkeampia. Tästä syystä tila-autot ovat ensisijaisesti tarkoitettu suurta sisätilaa tarvitseville ja arvostaville lapsiperheille. (www.wikipedia.org[viitattu 15.10.2010].)

2.2.2 Katumaastoautot ja lava-autot

Katumaastoauto eli SUV (Sport Utility Vehicle) -käsite on peräisin Yhdysvalloista. Käsitteellä tarkoitetaan autoja, jotka Suomessa luokitellaan lähinnä maastureiksi ja kaupunkimaastureiksi. Katumaastoautoilla on monia käyttötarkoituksia, kuten maastossa liikkuminen joko pakosta tai harrasteena, erilaisten perävaunujen hinaaminen tai yksinkertaisesti ihmisten kuljettaminen. Tähän katumaastoautot kuitenkin sopivat huomattavasti paremmin kuin ns. minipakettiautot, joiden käyttökustannukset ovat pienemmät ja hinta halvempi. Monet mallit soveltuvat myös erittäin huonosti maastoajoon. Suurien ihmismäärien kuljettamiseen on yleensä parempi käyttää pakettiauton matkustajamallia kuin jättikokoista SUV:ta juuri käyttökustannuksien ja hinnan takia. Nämä J-segmenttiin kuuluvat autot ovat nauttineet suurta suosiota nykypäivänä tilavien sisätilojensa, korkeutensa ja koetun turvallisuuden vuoksi. Hyvä vetokyky on myös yksi syy suosioon. Suuri kulutus on kuitenkin rajoittanut SUV:in suosiota polttoaineen hinnannousun ansiosta. J-segmenttiin kuuluvat myös tavalliset maastoautot, jotka on tarkoitettu maastokäyttöön. (www.wikipedia.org[viitattu 15.10.2010].) Lava-autolla tarkoitetaan kaupunkimaasturin kaltaista ajoneuvoa, jonka peräosassa on lava tavarankuljettamista varten. Lava-auto on usein kaksipaikkainen, mutta etenkin amerikkalaisissa lava-autoissa voi olla myös takaistuimet. Lava-auton lava on yleensä avonainen, mutta useimpiin malleihin saa hankittua umpinaisen katoksen. Lava-auto on pakettiauton ohella oiva tavarankuljetusväline. (www.wikipedia.org[viitattu 15.10.2010].)

2.3 Hakukanavat

Eri hakukanavien vertailu on osa tiedonkeruun vaihetta. Kun ostaja alkaa etsiä oikeaa vaihtoehtoa ongelmalleen, hän voi saada tietoa eri vaihtoehdoista useista eri lähteistä:

Omat kokemukset

Sosiaaliset tietolähteet (perhe, ystävät, työtoverit, agentit)

Kaupalliset tietolähteet (Markkinointiviestintä)

Ei-kaupalliset tietolähteet (kuluttajaorganisaatiot, tiedotusvälineet, tutkimukset)
(Bergström Seija, Leppänen Arja 2004)

Kuluttajalla saattaa olla omaa muistitietoa aikaisemmista ostokokemuksista ja muista tilanteista, joissa hän on vastaanottanut informaatiota (Omat kokemukset). Mikäli muistitieto ei riitä tai ostaja on ollut tyytymätön aikaisempiin tilanteisiin, hän alkaa etsiä ulkopuolista tietoa päätöksentekoaan varten. (Ylikoski 2000.)

Autoa hankittaessa USA:sta, varmasti helpoimpana hakukanavana toimii internet. Useilla pienimmilläänkin autoliikkeillä on usein omat internetsivut. Internetissä on myös sivuja joihin kuka tahansa yksityinen voi asettaa autonsa myyntiin. Autoja myös huutokaupataan internetin välityksellä, niille tarkoitetuilla huutokauppasivustoilla.

Tietynlaisena sosiaalisena tiedonlähteenä toimii myös agentti, joka toimii kyseisen kuluttajan lukuun. Agentilla tarkoitetaan yleensä elinkeinonharjoittajaa, joka on päämiehensä kanssa tehdyssä edustusopimuksessa sitoutunut tämän lukuun jatkuvasti edistämään tavaroiden myyntiä tai ostoa hankkimalla tälle tarjouksia tai päättämällä tämän nimissä myynti- tai ostosopimuksia. Lopullinen kauppasopimus syntyy tällöin päämiehen ja asiakkaan välille. (www.y-lehti.fi[viitattu 27.10.2010].) Agentti onkin luotettavampi vaihtoehto pelkälle

kuvien ja myyntipuheen lukemiselle internetistä. Etenkin auton maahantuojat, jotka tuovat autoja myydäkseen ne eteenpäin agentti olisi oiva apu sopivan kohteen löytämiselle. Vaikka vaihtoehtona on myös käydä itse arvioimassa myytävä kohde paikanpäällä, pitkän välimatkan takia paikallinen agentti helpottaisi asiaa.

Lehdet ovat myös vaihtoehto, jopa USA:n automarkkinoita tutkiessa, kuitenkin internetin helppous on varmasti heikentänyt lehtien suosiota autovaihtoehtoja etsiessä.

2.4 Auton hankintapaikan merkitys

Yhdysvallat on viidestäkymmenestä osavaltiosta koostuva liittovaltio. Se on asukasluvultaan, sekä pinta-alaltaan maailman kolmanneksi suurin valtio. Se on pinta-alaltaan noin 9 600 000 neliökilometriä. Nämä faktat kyseisestä valtiosta valottaa asiaa kuinka paljon ostokohteen eli auton sijainnilla on merkitystä. Taloudellisesti ajatellen olisi ehkä järkevintä hankkia auto itärannikolta, satamien läheisyydestä, koska itärannikko on lähinnä Suomea. Toki on mahdollista että ostajalla on agentti jossain tietyssä osavaltiossa, jolloin voisi olla kannattavaa etsiä autoa kyseiseltä alueelta. On myös mahdollista, että vaihtoehtoja on niin vähän, että on tyydyttävä vaihtoehtoon, joka ei sijaitse logistisesti halvimmassa paikassa. (Haastattelut 10.11.2010)

Pohjois-Amerikan mantereen levyisenä Yhdysvaltain maantiede vaihtelee suuresti: Floridan mangrovemetsistä maan keskiosan suurille tasangoille ja Mississippi–Missouri-jokijärjestelmään. Tasankojen länsipuolella nousevat Kalliovuoret. Niiden länsipuolella on aavikkoja, tasankoja ja Tyynenmeren rannikon välimerellinen ilmastovyöhyke, luoteessa jopa sademetsät. Erillinen Alaska on pääasiassa arktista aluetta ja Havaiji vulkaaninen saariryhmä. Maantiede on myös hyvä ottaa huomioon sopivaa kohdetta etsiessä ilmaston kannalta. Sisämaassa käytettyjen autojen metalliosat ovat usein paremmassa kunnossa kuin rannikoilla

käytettyjen autojen. Tämä johtuu rannikoiden kosteammasta ja suolapitoisemmasta ilmasta. Siinä missä ilman suolapitoisuus vaikuttaa auton korroosion määrään, niin teiden suolaus on ehdottoman relevantti seikka huomioida autoa hankittaessa. Maalaisjärkeä käyttäen tiedetään, että etelän lämmössä teitä ei tarvitse suolata ja tämä mahdollisesti myös vaikuttaa auton korroosiomääriin siinä missä ilman suolapitoisuuskin. Pohjoisosissa autot voivat olla kuitenkin paremmin korroosiosuojattuja Suomen ilmastoon nähden.

2.5 Valuutta ja Rahansiirto

Yhdysvaltojen rahayksikkö on dollari(USD), joka tulee ottaa huomioon auton hintaa tiedusteltaessa. Nykypäivänä dollarin heikkous suhteessa muihin suuriin valuuttoihin kuten yhteisvaluutta euroon, Britannian puntaan ja Japanin jeniin tekee auton tuonnin USA:sta tavallista halvemmaksi. Näin eurooppalainen hyötyy heikosta dollarista, joka tekee valuuttatilanteen kuluttajalle hyvin keskeiseksi.([www.hs.fi\[viitattu27.10.2010\]](http://www.hs.fi/viitattu27.10.2010)).

Kun hinta on tiedossa ja maksun aika on edessä. Ostajan tulee suorittaa rahansiirto. Jos ostaja ei itse ole paikan päällä eikä hänellä ole agenttia tai edustajaa, hänen tulee löytää sopiva rahansiirtovaihtoehto Suomesta Yhdysvaltoihin. Nykypäivänä tämä ei kuitenkaan ole enää ongelma. Sähköisen rahansiirron takia kaupan toinen osapuoli voi suorittaa maksun vaikkapa toiselta puolen maapalloa. Rahansiirtovaihtoehtoja on toki enemmän, mutta nyt mainitsen kaksi vaihtoehtoa.

Ensimmäinen vaihtoehto on Moneygram-money transfer palvelu, jota suomessa hoitaa Forex. Moneygramin sähköinen rahansiirtoverkosto toimii lähes kaikkialla maailmassa. Toimipisteinä ovat esimerkiksi rahanvaihtopisteet, posti- ja pankkikonttorit sekä matkatoimistot. Pohjois-Amerikassa Moneygram toimii jopa myymälöissä sekä lento- ja linja-autoasemilla. Lähettäjä menee FOREXin liikkeeseen ja täyttää lomakkeeseen omat ja vastaanottajan henkilötiedot. Hän saa kuitin, jossa on viitenumero. Vastaanottaja menee kohdemaassa yhteen

Moneygram-järjestelmän lukuisista toimipisteistä, täyttää lomakkeen, esittää viitenumeron, todistaa henkilöllisyytensä ja saa rahat käteensä. Raha siirtyy hetkessä maasta toiseen, useimmissa tapauksissa 10 minuutissa. Maakohtaisia rajoituksia saattaa kuitenkin esiintyä. Luotettava Moneygram-tietoverkko ja turvakoodit varmistavat, että rahat päätyvät oikealle vastaanottajalle. Moneygramin palvelumaksu vaihtelee summan suuruudesta riippuen. Palvelun avulla voi siirtää maksimissaan 10 000USD päivässä, mikä tietysti hankaloittaa rahansiirtoa mikäli auton hinta ylittää kyseisen määrän.(forex.fi[viitattu27.10.2010]).

Toinen, ehkä helpoin vaihtoehto on normaali kansainvälinen pankkisiirto osapuolten välillä. Pankkiyhteydellä tarkoitetaan tilipankkia eli pankkia, jossa saajalla on tili. Siksi useat pankit vaativat Yhdysvalloissa, että saajan pankin nimen ja osoitteen lisäksi on ilmoitettava saajan tilinumero. Kansainvälisten rahalaitosten tiedonsiirtojärjestelmän nimilyhenne on SWIFT. SWIFT-järjestelmään kuuluvat pankit saavat sanomien lähettämistä varten SWIFT-tunnuksen. SWIFT -tunnus on aina 8 tai 11 merkkiä pitkä, neljä ensimmäistä merkkiä kertoo pankin, kaksi seuraavaa maan ja loput kaupungin. Pankin SWIFT -tunnus ja maksunsaajan tilinumero muodostavat yhdessä tärkeän pankkiyhteystiedon, joka ohjaa maksut nopeasti ja tehokkaasti maksunsaajalle. IBAN-numero (International Bank Account Number) korvaa tilinumeron ulkomaan maksuissa. Numero kertoo saajan pankin maan, rahalaitoksen ja tilinumeron. IBAN-tilinumeroa käytettäessä saajan pankin SWIFT-tunnus on pakollinen. IBAN-numero kirjoitetaan saajan tilinumero -kenttään lähtevässä ulkomaan maksussa. Numero alkaa aina kaksikirjaimisella maatunnuksella. IBAN muotoinen tilinumero annetaan aina yhteen kirjoitettuna ilman välilyöntejä. (Nordea.fi[viitattu27.10.2010]).

Jos maksunsaajan pankkiyhteyttä ei tiedetä, voidaan maksu lähettää SWIFT-shekinä. SWIFT-shekki on erittäin käyttökelpoinen maksutapa USA:n maksuissa. Tällöin on huomioitava, että maksu on USD-määräinen ja maksunsaajan nimi ja osoitetiedot ovat täydelliset(Nordea.fi[viitattu27.10.2010]).

3. KULJETUS KOHDEMAASTA SUOMEEN JA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ

3.1 Laivarahti

Tarjolla olevat kuljetustavat vaihtelevat sen mukaan, minne kauppa suuntautuu. Auton tuonti Yhdysvalloista Eurooppaan ei jätä kovinkaan paljon vaihtoehtoja kuljetustavalle maantieteellisten syiden vuoksi. Lentorahdin etuna on nopeus. Kalleutensa vuoksi se soveltuu parhaiten painoonsa ja tilavuuteensa nähden kalliin tavaran kuljetukseen pitkillä etäisyyksillä. Koska merikuljetuksen rahtikustannukset yksikköä kohti kilometriltä ovat yleensä alhaisimmat, syvennyttään enemmän laivarahtiin. Merikuljetus, jossa tavara sellaisenaan ahdetaan laivaan, soveltuu ennen kaikkea suurille tavanaerille. Merikuljetuksen edullisuutta arvioitaessa on otettava huomioon koko kuljetusketju: esikuljetus satamaan, satamakustannukset lähtö- ja tulosatamassa, itse merikuljetus sekä mahdolliset jälleenlaivauskustannukset.(Tuontiopas 1999)

Kun sopiva ajoneuvo on löydetty ja kauppa saatu päätökseen, on suoritettava laivarahdin ensimmäinen askel eli ajoneuvon kuljetus satamaan. Kuljetus olisi varsin yksinkertainen jos ostaja itse tai hänen tuttavansa olisi paikanpäällä ja kuljettaisi auton lähimpään satamaan. Usealle yksittäiselle kuluttajalle tai kauppiaille tämä ei kuitenkaan ole mahdollista. Kyse on kuitenkin järjestelykysymyksestä, jonka jokainen yksittäinen ostaja voi hoitaa miten parhaakseen näkee. On esimerkiksi mahdollista sopia myyjän kanssa auton kuljetuksesta satamaan. Mikäli auton kuljetus ei järjesty omasta toimesta, voidaan turvautua huolintapalveluun. Huolinta on toisen omistamien tavaroiden kuljetuksen järjestämistä, tullauksesta huolehtimista sekä tuonti- ja vientiselvitysten tekemistä. Huolitsijan velvollisuutena on vastiketta vastaan, omissa nimissään, toimeksiantajan lukuun huolehtia tavaralähetuksista ja niihin

liittyvistä toimenpiteistä. Huolitsija voi olla joko luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, siis huolintaliike. Luonnollinen henkilö suorittaa tehtävän itse, oikeushenkilö antaa tehtävän työntekijöilleen. Huolinnan laajuus vaihtelee sopimuksesta riippuen. Se voi olla pelkkä rahti satamaan tai se voi kattaa koko auton osto- ja kuljetusprosessin.(kuljetusopas.com[viitattu28.10.2010])

3.1.1 Kontti vs. RO-RO

Auton merikuljetukselle Atlantin yli on pääsääntöisesti kaksi vaihtoehtoa: konttikuljetus ja ns. Ro-Ro-kuljetus. Tämä kysymys voi vaikuttaa myös lähtösataman valintaan, koska jokaisesta itärannikon satamasta ei ehkä lähde molempia vaihtoehtoja haluttuun määränpäähän. Näiden kahden kuljetuksen välillä on eroja sekä kuljetusaluksessa, että lastaus- ja kuljetustavassa. Konttijärjestelmässä on erikoistuttu pelkästään standardoitujen kuljetusyksiköiden eli konttien kuljetukseen. Konttikuljetuksiin suunnitelluilla aluksilla voidaan tehokkaasti siirtää suuri määrä kontteja valtameriliikenteessä. Konttialusten lastiruuoma muodostuu soluista, joihin pinotaan usein 6-7 konttia päällekkäin. Myös sääkannelle lastataan kontteja useaan kerrokseen. Kontit soveltuvat parhaiten pitkämatkaisiin kuljetuksiin, joissa voidaan tehokkaasti käyttää suuria aluksia. Toimiakseen tehokkaasti konttijärjestelmä edellyttää myös tehokkaita lastinkäsittelylaitteita satamissa, (kuljetusopas.com[viitattu30.10.2010]). Ro-ro-alus tarkoittaa laivaa, johon kuormaus tapahtuu aluksen sivusta, perästä tai keulasta rullaten, eikä sen lastaamisessa tarvita nosturia. Lyhennys ro-ro tulee englannin kielen sanoista ”roll on roll off”. Roro-järjestelmässä lasti siirretään alukseen ja aluksesta pyörien päälle. Lasti siirretään laivaan tavallisimmin peräportista, myös sivu- tai keulaporttia voidaan käyttää. Roro-järjestelmä on kilpailukykyisin lyhyissä ja nopeutta vaativissa kuljetuksissa, joissa lastausnopeus ja monentyyppisten yksiköiden samanaikainen kuljettaminen ovat tärkeämpiä tekijöitä kuin epätaloudellinen tilankäyttö.(kuljetusopas.com[viitattu30.10.2010]).

Auton konttikuljetuksessa on kahta erikokoista konttia riippuen siitä kuinka monta autoa olet lastaamassa, 20 jalan konttiin mahtuu yksi auto ja 40 jalan konttiin kaksi. Kontin voit lastata ja sitoa itse. Hyvä puoli kontissa on myös se, että konttiin voi mahdollisesti lastata myös muuta tavaraa jos vain tila riittää. Vaurioiden välttämiseksi tavara tulee kiinnittää konttiin mahdollisimman hyvin. (autoshippers.co.uk[viitattu 2.11.2010])

Roro-kuljetuksessa ajoneuvot ajetaan ja kiinnitetään sellaisenaan alukseen. Lyhyemmillä ja suorilla reiteillä RoRo on yksinkertaisempi, nopeampi ja taloudellisempi vaihtoehto. Pidemmällä matkoilla kun satamia on monia ja autoja joudutaan siirtämään laivasta toiseen, konttien selvittäminen ja siirtäminen saattaa jopa olla yksinkertaisempaa. Roro-kuljetuksissa autot lastataan laivan sisäisille autokansille. (autoshippers.co.uk[viitattu 2.11.2010])

3.1.2 Paperisota laivayhtiön kanssa

Ennen kuin ajoneuvo on mahdollista laivata, on laivayhtiön kanssa täytettävä muutamia papereita. Ensinnäkin autosta tulee olla tarvittavat paperit, jotta se voidaan laivata Eurooppaan. Autosta on ensinnäkin saatava kauppalasku(LIITE3), mutta kaikkein oleellisin paperi joka tulee olla autoa laivatessa on paperi nimeltä "Title"(LIITE2). Tämä paperi on niin sanottu omistusoikeus paperi, joka osoittaa, että henkilöllä on omistusoikeus autoon ja niin edelleen oikeus viedä auto pois maasta. Ilman kyseistä dokumenttia autoa ei voi viedä pois maasta. Autoa laivatessa on myös ilmoitettava yhteystiedot, minne ajoneuvo on menossa. Kun auto on todettu rehelliseksi, se on valmis laivattavaksi. Auton tullessa perille, saapumisesta lähetetään saapumisilmoitus ilmoitettuun osoitteeseen. Kun autoa haetaan satamasta, hakijalla on oltava vähintään kopiot auton papereista, jos alkuperäisiä ei ole hallussa. (Haastattelut 10.11.2010)

3.1.3 Rahdin purku

Kun auto on saapunut Suomen satamaan, yleensä joko Helsinkiin tai Kotkaan, tulee suorittaa rahdin purku. Sen voi suorittaa joko itse, yhteyshenkilön kautta, huolintayhtiötä käyttämällä tai käyttämällä sataman palveluja. (Haastattelut 10.11.2010)

3.2 EU:n lainsäädännöstä

Jotta amerikkalaista tuontiautoa voidaan käyttää Suomen liikenteessä, sen tulee täyttää tietyt kriteerit. Ajoneuvon on oltava sekä kansallisen, että Euroopan unionin lakien mukainen. Jos auto ei täytä näitä vaatimuksia, se ei koskaan voi päästä liikennekäyttöön Suomessa eikä muissa EU-valtioissa.

Keskeisin kriteeri EU-alueen ulkopuolelta tuodulle autolle on läpäistä ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntä. Kun tämä on läpäisty, kyseisen ajoneuvon rekisteröinti on helppoa missä tahansa Euroopan unionin valtiossa. Henkilö- ja tavaraliikenteeseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen on aina täytettävä tietyt tekniset vaatimukset. EU:ssa on otettu käyttöön jäsenmaiden yhteinen tyyppihyväksyntämenettely, jonka avulla varmistetaan, että vaatimukset ovat samat joka maassa eivätkä estä siten kauppaa maiden välillä. Näin toisesta jäsenmaasta tuodun auton saa varmasti liikenteeseen myös omassa kotimaassaan. Tyyppihyväksynnällä tarkoitetaan menettelyä, jossa viranomaisen varmentaa ajoneuvon tai sen osatekijän täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset. Suomessa tyyppihyväksyntäviranomaisena toimii Ajoneuvohallintokeskus. Tyyppihyväksynnän saaneet ajoneuvot saavat kaikissa EU:n jäsenmaissa voimassa olevan vaatimustenmukaisuustodistuksen. Auton asiakirjoista tai sen valmistajalta voi selvittää, onko auto saanut tyyppihyväksynnän. Koko ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntänumero muodostuu pienestä e-kirjaimesta ja tyyppihyväksynnän myöntäneen jäsenmaan kirjain- tai numerotunnuksesta sekä mm. asiaa koskevan direktiivin numerosta ja hyväksynnän järjestysnumerosta. Osat erotetaan toisistaan tähdellä.

Esimerkiksi e17-alkuinen tyyppihyväksyntänumero on myönnetty Suomessa. (ec.europa.eu[viitattu3.11.2010]).

Ennen tyyppihyväksynnän myöntämistä hakijalta edellytetään tuotannon vaatimustenmukaisuuden osoittamista. Tyyppihyväksyntä voidaan myöntää koko ajoneuville tai ajoneuvon osalle, järjestelmälle tai erilliselle tekniselle yksikölle. Tyyppihyväksyntää hakee tuotteen valmistaja tai valmistajan edustaja. (ake.fi[viitattu3.11.2010])

3.2.1 Rekisteröintikatsastus / Yksittäishyväksyntä

Tyyppihyväksyntä ei kuitenkaan koske maanhantuotua, yksittäistä autoa, sillä sitä ei voi hakea yksittäiskappaleena valmistetulle tai maahantuodulle ajoneuville tai komponentille, vaan tällöin kyseinen ajoneuvo yksittäishyväksytään tai rekisteröintikatsastetaan.

Ennen yksittäisen ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen, tulee sille suorittaa joko rekisteröintikatsastus tai yksittäishyväksyntä, jossa tarkastetaan ajoneuvon vaatimusten täyttyminen, luokittelu ja merkitään ajoneuvon tekniset tiedot ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmään. Yksittäishyväksyntä tehdään ajoneuvoille jotka eivät ole valmiina tai valmistuneena hyväksytyt puitedirektiivin mukaisesti. Euroopan talousalueen ulkopuolelta tulleista autoista uusina autoina pidetään myös autoja, joiden käyttöönosta on kulunut enintään kuusi kuukautta.

Näin ollen jos yksittäinen ostaja ostaa enintään kuusi kuukautta vanhan auton Yhdysvalloista, sitä pidetään uutena autona. (ake.fi[viitattu3.11.2010])Yksittäishyväksyntätodistus(LIITE5)

Rekisteröintikatsastus taas suoritetaan ajoneuvoille, jotka ovat jo olleet rekisteröitynä Euroopan talousalueella, ovat olleet rekisteröitynä ETA-alueen ulkopuolella ja käyttöönosta on kulunut yli 6 kk, poistettu liikennekäytöstä vaurioituneena tai ulkomaille vientiä varten tai poistettu rekisteristä ennen 2.11.2007. Maahantuotavan ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa katsastaja tarkastaa ajoneuvon vaatimustenmukaisuuden ajoneuvosta esitettävien

dokumenttien perusteella. Rekisteröintikatsastuksessa on esitettävä mm. ajoneuvon rakenteiden ja varusteiden vaatimustenmukaisuudesta selvitys, johon halutaan vedota. Lisäksi katsastajalla on oikeus pyytää lisäselvityksiä vaatimustenmukaisuuden todentamiseksi. Vaatimustenmukaisuusselvitysten lisäksi tulee esittää todistus edellisestä ulkomaisesta rekisteröinnistä, sekä todistukset omistusoikeuden siirtymisestä edellisestä rekisteriin merkitystä omistajasta lähtien. Ajoneuvosta esitettävien asiakirjojen tulee olla kyseiselle ajoneuvolle valmistenumeroilla yksilöityjä. Vaatimuksenmukaisuutta todistavia dokumentteja ovat esimerkiksi: Coc-todistus, joka on alkuperäinen valmistajan tyyppihyväksytyn ajoneuvon valmistusvaiheen mukaisesti laatima todistus, valmistajan tai valmistajan edustajan antama selvitys siitä, mitkä vaatimukset ajoneuvo täytti valmistajan luovuttaessa ajoneuvon tai tutkimuslaitoksen todistus. EU:n jäsenmaiden ilmoittamat tutkimuslaitokset ovat Ajoneuvohallintokeskuksen mukaan päteviä tutkimuslaitoksia, jotka voivat todistaa vaatimuksenmukaisuutta. (ake.fi[viitattu5.11.2010])Pätevän tutkimuslaitoksen vastaavuustodistus(LIITE4)

3.2.2 Tullaus, verot, maksut ja rekisteröinti

Suomessa asuva henkilö, joka maahantuo auton EU-alueen ulkopuolelta, ei saa pääsääntöisesti edes tilapäisesti käyttää autoa liikenteessä suorittamatta autoveroa. Poikkeustapauksia kuitenkin on, mutta silloinkin käyttö edellyttää tullille tehtävää käyttöönottoilmoitusta. Ilmoitus on tehtävä etukäteen ja viimeistään ennen tilapäistä käyttöä tullin lomakkeella. Käyttö edellyttää myös siirtolupaa. Siirtolupia myöntää katsastusasemat ja tulli. Ajoneuvoa, joka on tarkoitus rekisteröidä Suomeen, voidaan käyttää veroa suorittamatta enintään kolmen kuukauden ajan. Ajoneuvolla on lisäksi oltava Suomessa voimassa oleva liikennevakuutus. Jotta ajoneuvon käyttöoikeus säilyisi, siitä on annettava veroilmoitus viiden päivän kuluessa käyttöönottoilmoituksen vahvistamisesta. Käyttöoikeus päättyy myös autoveron eräpäivänä sekä silloin, jos veroilmoitus tai tehty verotuspäätös peruutetaan.(tulli.fi[viitattu7.11.2010])

Euroopan unionin ulkopuolelta tuotu auto tulee tulliselvittää vapaaseen liikkeeseen yhteisössä. EU:n ulkopuolelta tuotavista ajoneuvoista kannetaan tulli ja maahantuonnin arvonlisävero. Henkilöautojen tullin määrä on 10 %. Pakettiautojen tulli on moottorista riippuen joko 10 % tai 22 %. Jos ajoneuvo on myyty vietäväksi Euroopan unionin alueelle, tullausarvona käytetään yleensä sen kauppaa-arvoa eli hintaa, joka ajoneuvosta on maksettu tai tullaan maksamaan. Tosiasiassa hintaan lisätään useasti eriä, esimerkiksi auton kuljetus ja vakuutus kustannukset. Myös lastaus sekä muut käsittelymaksut saattavat sisältyä hintaan aina lähtösatamasta EU-rajalle saakka. (tulli.fi[viitattu7.11.2010])

Tullin lisäksi auton maahantuonnista EU-alueelle on myös maksettava arvonlisävero. Arvonlisäveron perusteena on lähtökohtaisesti ajoneuvon tullausarvo, johon on myös sisällytetty sen kuljetus, lastaus, purkaus ja vakuutuskustannukset sekä muut prosessiin liittyvät kustannukset. Ajoneuvojen maahantuonnin arvonlisävero on 23%.(tulli.fi[viitattu7.11.2010])

Esimerkki

EU-alueen ulkopuolelta tuotu käytetty henkilöauto

Tulli ja maahantuonnin arvonlisävero

Ajoneuvon tullausarvo 13 400,00 €

Ajoneuvosta kannettava tulli 10 % 1 340,00 €

Maahantuonnin arvonlisäveron perusteena oleva arvo 14 740,00 €

Maahantuonnin arvonlisävero 23 % 3 390,20 €

Tulli ja maahantuonnin arvonlisävero yhteensä 4 730,20 €

Autoveroilmoitus tulee tehdä ennen auton rekisteröintiä tai käyttöönottoa Suomessa. Autoveroilmoituksen lisäksi on täytettävä käytetyn ajoneuvon yksilöintilomake, jossa ilmoitetaan mm. ajoneuvon valmistenumero, merkki, malli, ajokilometrit ja varusteet. Veroilmoitukseen on liitettävä ajoneuvon ulkomainen rekisteröintitodistus ja selvitys ajoneuvon omistusoikeudesta, Lomake kannattaa täyttää huolellisesti, sillä tullivirkailija tarkastaa mainitut seikat yksilöintilomakkeen pohjalta.

Autoveroilmoituksen tekemiseksi tarvitaan seuraavia asiakirjoja:

- käytetyn ajoneuvon yksilöintilomake
- kauppaan liittyvät asiakirjat
- ulkomaan rekisteriote
- henkilöllisyystodistus
- muut asiakirjat, joita Tulli mahdollisesti pyytää.

Verotuspäätöksiä ei tehdä odottaessa, vaan verotuspäätös toimitetaan asiakkaalle kirjeenä. Autovero on maksettava viidentoista päivän kuluessa verotuspäätöksen tekemisestä. Ajoneuvon verotusarvo on sen yleinen verollinen vähittäismyyntiarvo. Verojen maksun jälkeen tulliviranomainen antaa ajoneuvolle rekisteröintiluvan, joka välittyy koneellisesti Ajoneuvohallintokeskuksen järjestelmään. Ennen rekisteröintiä ajoneuvo tulee viedä rekisteröintikatsastukseen. (tulli.fi[viitattu7.11.2010])

3.2.3 Ajoneuvoon tarvittavat muutostyöt

Mikäli ajoneuvossa oleva osa ei ole e-hyväksytyt eli se ei ole Euroopan unionin määräysten mukainen, eikä sitä pystytä todistamaan vastaavaksi, se tulee vaihtaa. Tässä vaiheessa kyseeseen tulevat muutostyöt, jossa autoon vaihdetaan määräysten mukaisia osia, tai jo olemassa olevia osia muutetaan määräysten mukaisiksi. Ilman muutostöitä autoa ei ole mahdollista saada rekisteröityä EU-alueella. Muutostöistä voi tulla joissain tapauksissa hyvinkin monimutkaisia, mikäli vastaavaa hyväksytyä osaa ei ole saatavilla. Mitä uudempaa vuosimallia auto on, sitä useammin muutostöitä joudutaan tekemään, koska EU on vuosien varrella kiristänyt entisestään määräyksiään. Yleisiä muutostöitä amerikkalaisissa autoissa ovat esimerkiksi ajovalot, sivuvilkkujen asennus, takasumvalojen asennus, lasien vaihto e-hyväksytyiksi sekä pakokaasupäästöjen säätö. Jopa turvavyöt tulee olla e-hyväksytyjä. Vuoden 1997 vanhemmat autot taas useimmiten selviävät ilman muutostöitä, koska niitä eivät EU:n merkittävimmät määräykset vielä koske. Suomessa on muutostöihin erikoistuneita yrityksiä. (Haastattelut 10.11.2010)

4. TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

4.1 Kvalitatiivinen tutkimus

Lähtökohtana kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa on todellisen elämän kuvaaminen. Aineisto kootaan luonnollisissa, todellisissa tilanteissa. Kohdetta pyritään tutkimaan mahdollisimman kokonaisvaltaisesti ja näin saadaan luotua uutta käytännön teoriaa, jota hyödynnetään tutkimuksessa. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyrkimyksenä on pikemmin löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa jo olemassa olevia väittämiä. Aineistonkeruussa käytettyjä laadullisia metodeita ovat teemahaastattelu, osallistuva havainnointi, ryhmähaastattelut ja erilaisten dokumenttien ja tekstien diskursiiviset analyysit. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa kohdejoukko on huomattavasti pienempi kvantitatiiviseen tutkimukseen verrattuna. Kohdejoukko on myös valittu tarkoituksenmukaisesti ja heihin perehdytään paljon syvällisemmin kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Tutkimus toteutetaan myös hyvin joustavasti ja olosuhteiden niin vaatiessa suunnitelmia voidaan muuttaa. Kaikki tapaukset käsitellään ainutlaatuisina ja niin tulevaa aineistoa on myös tulkittava. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007)

4.2 Tutkimusmenetelmän valinta

Tutkimuksen tarkoituksena oli tutkia miten Euroopan unionin lainsäädäntö vaikuttaa auton tuontiin Euroopan talousalueen ulkopuolelta. Tutkimuksessa syvennyttiin auton tuontiin Yhdysvalloista. Tuontiautojen verohelpotusten johdosta autojen tuonti etenkin Euroopan unionin maista on ollut kasvussa. Tästä syystä koin aiheen hyvin ajankohtaiseksi. Autojen tuonin painottuessa Euroopan unionin maihin koin mielenkiintoiseksi tutkia mitä vaatimuksia EU-

lainsäädäntö asettaa Euroopan talousalueen ulkopuolisille autoille. Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä oli mielestäni erittäin hyvä vaihtoehto tutkimukselleni, koska Suomen autojen tuonnin painottuessa ETA-alueen sisälle, sen ulkopuolelta moni ole autoja tuonut. Teemahaastattelu mahdollistaa etsiä juuri oikeat henkilöt haastateltaviksi, joilla on käytännön kokemusta auton tuontiprosessista EU-alueen ulkopuolelta. Heiltä tulen saamaan ajankohtaista käytännön teoriaa, joka on tutkimuksessani hyvin relevantti lähde.

4.3 Tutkimuksen suunnittelu

Kuten jo edellisessä kappaleessa mainittiin, tämän tutkimisen tutkimusongelmana on selvittää EU-lakien vaikutusta, kun auto tuodaan Euroopan unionin ulkopuolelta. Tässä vaiheessa oli järkevintä syventyä Yhdysvaltojen automarkkinoihin, koska autokanta siellä on hyvin monipuolista ja erilaista. Ajattelin myös että ETA-valtioiden jälkeen olisi olennaisinta, että Suomeen tuotava auto olisi yhdysvaltalainen. Auton tuonti esimerkiksi Japanista ei sen vasemmanpuoleisen liikenteen takia ollut mielestäni olennainen. Tekijän omana tavoitteena oli selvittää kuinka paljon työtä auton tuontiprosessi teettää kokonaisuudessaan ja mahdollisesti näin auttaa asiasta kiinnostuneita.

Aivan aluksi ryhdyin kirjoittamaan teoriaosuutta. Huomasin kuitenkin, että on järkevintä suorittaa haastattelut ennen kuin saatan teoriaosuuden lopulliseen muotoonsa. Tämä johtui siitä, että aihe on hyvin herkästi muuttuvaa ja joistakin prosessin vaiheista oli hyvin niukasti tietoa. Uskoin myös itse perehtyväni asiaan paremmin, kun kuulen haastateltavien kertovan omat kokemuksensa tuontiprosessista. Näin saan hyvän kuvan asiasta, joka auttaa teoriaosuuden ja niin ikään koko työn viimeistelyssä. Osan teoriaosuuden alaotsikoista jätin kokonaan tyhjäksi haastatteluja odottamaan. Täytin nuo kohdat vasta haastattelujen pohjalta, koska haastattelut yksinkertaisesti olivat paras lähde näille asioille.

4.4 Haastattelut

Suoritin kvalitatiivisen tutkimuksen teemahaastatteluna. Haastateltavia henkilöitä sain hankittua yhteensä kolme, joista jokaisella oli kokemusta sekä autokaupasta, että autojen tuonnista ETA-alueelta ja sen ulkopuolelta, etenkin Yhdysvalloista. Kyseessä oli siis henkilöitä, jotka varsin hyvin ovat huomanneet Euroopan unionin lakien merkityksen tuodessaan autoja sekä Euroopan unionin sisältä, että myös sen ulkopuolelta.

Lähetin kahdelle ensimmäiselle haastateltavalle kysymykset sähköpostiin muutamaa päivää ennen haastattelua, jotta he voisivat tutustua kysymyksiin ennen varsinaista haastattelua. Varsinaisen haastattelun suoritin paikanpäällä heidän tiloissaan, joka mielestäni oli heille vaivattomin vaihtoehto. Nauhoitin kyseiset haastattelut sanelukoneella, joka mahdollisti kuuntelun useaan kertaan ja asiaan paremman perehtymisen

Kolmas haastateltava oli hieman mutkikkaampi tapaus, sillä haastateltava oli kyseisellä hetkellä Brasiliassa. Aluksi tavoitin hänet sähköpostilla ja lähetin alustavat kysymykset myös hänelle. Vaihtoehtoina oli vastata kysymyksiin joko sähköpostitse tai suorittamalla haastattelu Skype-palvelua käyttämällä. Lopulta haastattelu suoritettiin Skypen kautta ja näin sain tallennettua myös kyseisen puhelun kaiuttimen kautta sanelukoneeseen.

5. TUTKIMUKSEN TULOKSET

5.1 Haastattelujen purku

Haastattelut päätin käydä kysymys kerrallaan, koska on turhaa käydä kysymyksiä läpi kolmeen kertaan. Jokaisen kysymyksen jälkeen tulen kertomaan mitä kukin haastateltava on siihen vastannut. Vastauksia on myös helpompi verrata keskenään, kun ne on purettu kysymys kerrallaan. Haastateltavia kutsun henkilöiksi A, B ja C, koska henkilöt pysyvät anonyymeinä.

1. Minkälaisia kokemuksia teillä on auton/autojen tuonnista Suomeen Yhdysvalloista?

Kysymyksellä halusin aluksi yleisesti selventää, millaisia kokemuksia haastateltavalla on asiasta.

A: Sekä hyviä, että huonoja voisi sanoa. Hyvät on siinä, että Amerikka on iso maa ja sieltä löytyy vähän mitä tahansa kun jaksaa tonkia ja etsiä. Ja mitä vanhempi auto, sen helpompaa se on. Sanotaan, että EU:n jälkeen hommat vaikeutuvat aika lailla.

B: Kokemukset ovat vuodesta 1987 lähtien, jolloin olen tuonut ensimmäiset autot. Kaikenkaikkiaan olen tuonut noin 5500 autoa, tosin kaikki näistä eivät jääneet Suomeen, vaan tax free alueen kautta lähtivät muualle, mutta karkeasti sanottuna Suomeen 500-1000 auton välillä.

C: Ensimmäiset autot tuotiin yhdeksänkymmentäluvun taitteessa, eli siitä on aikaa reilu 20 vuotta. Tuotiin pari semmosta pakettiautoa. Ihan umpimetsästä ne silloin ostettiin ja saatiinkin ne lopulta konttiin ja Suomeen. Saatiin ne myös katsastettua ja myytyä. Näiden jälkeen autoja onkin tuotu erinäköisiä ja kokoisia. Mitään suurempia ongelmia ei ole ollut, mutta aina jotain pientä tietenkin on eteen tullut, mutta kaikki on kilpiin kuitenkin saatu.

2. Auton ostamiseen ja Suomeen tuontiin liittyy paljon asioita, joista ihmiset eivät ole tietoisia ja joihin he tarvitsevat apua. Mitkä ovat mielestäsi keskeisiä asioita, joita täytyy pohtia ennen auton ostoa Yhdysvalloista?

Kysymyksessä halusin selvittää ne perusasiat joita on aivan alussa huomioitava ennen auton ostoa, jottei lähde tekemään hätiköityjä päätöksiä.

A: No tässä tulee just tää mikä viittaa tohon enimmäiseen kysymykseen, eli jos se auto on tosiaan uudempi kuin vuosimallia 1996, sen jälkeen tarvii ottaa huomioon, että EU ja varsinkin Suomi vaatii, että kaikki on EY-hyväksytyä siinä autossa: valot, lasit ja jopa turvavyöt. Kaikki mahdolliset mitä voi olla. Ja sitten jos mennään esim xenon-valoihin, tulee lamput olla pesurit ja korkeudensäädöt, mitä jenkkiautoissa harvoin on. Et kyllä siinä miettimistä on ja jos niitä ruvetaan vaihtelevaan ni se ei kovin halpa juttu kuitenkaan ole. Ja vähänkin erikoisemmissa autoissa ongelma on vielä, että mistä ne osat siihen kyseiseen autoon löytyy, jos jo vakiomallissa ei niitä ole. Ja vaikka samaa merkkiä löytyisi Euroopasta, jenkkimalli saattaa olla niin erilainen ettei osat kuitenkaan sovi yhteen.

B: Ensimmäinen asia tietysti on, että millaista autoa haetaan. Onko se yleensä järkevää hakea EU-alueen ulkopuolelta. Mutta jos nyt kyseessä on sellainen auto joka kannattaa hakea EU-alueen ulkopuolelta, ensiksi on kannattaa selvittää onko se ensinnäkään rekisteröitävissä Suomeen ja kuinka hankalaa se tulee olemaan, tai kuinka kalliiksi se mahdollisesti tulee. Eli nää on nyt keskeiset seikat. Mutta jos tää auto nyt päätetään hankkia, kannattaa miettiä mistä se auto kannattaa hankkia, koska Yhdysvallat on aika iso maa. Siihen liittyen mahdolliset maakuljetukset, maakuljetukseen liittyvät vakuutukset, maksu varmuudet eli minkälaisesta liikkeestä se auto ostetaan ja miten sä pystyt varmistamaan sen auton kunnon. Eli nää on aika keskeisiä asioita siinä vaiheessa kun lähdetään autoa valitsemaan. Eli sen jälkeen kun ja jos ollaan päätetty nää asiat ni tietysti se laivauspuoli tulee ajatella, että miten se saadaan Suomeen. Laivataanko se Eurooppaan vai suoraan Suomeen? Laivaukseen

tarvitaan myös kuljetusvakuutukset vai otetaanko riski ettei oteta ja luotetaan laivayhtiön vakuutuksiin. Ja käytetäänkö huolintayhtiöitä tai miten se auto saadaan laivasta sisään ja ulos. Nää on nyt perusasioita mitä tulisi ajatella ennen auton ostoa.

C: No siinä on nyt pari kolme sellaista tärkeämpää, tietysti tällä hetkellä on se että saako sen auton kilpiin täällä jos se on uudempi ni siinä on paljonkin semmosii ongelmia mitkä kannattaa selvittää katsastuskonttoreista ennen sitä ostoa. Kuinka helposti kyseisen auton saa kilpiin ja kuinka paljon mahdollisia töitä ja kuluja se tuottaa. Toinen on se että kun sieltä auton ostaa niin tulee varmistaa, että sen myös saa sieltä. Monethan ostaa ebaystä ynnä muista samaisista paikoista. Tällöin on ongelma se varmuus, että saa varmasti sen niin sanotun Titel-paperin, eli sen omistuspaperin sieltä mukaan. Jos ebaystä ostaa niin siinä mielessä on olemassa tämä Paypal jolla voi maksaa ja muistaakseni tämä maksutapa takaa johonkin 10 000 tai 15 000 dollariin saakka. Tämä on turvallinen maksu tapa. Sitten yksi ongelma on se auton saanti konttiin tai laivaan. Paikallinen apu olisi tässä tarpeen eli jos saa yhteyden johonkin kuka autoja on aikaisemmin tuonut niin heiltä saa hyviä neuvoja.

3. Minkälaisia hakukanavia käytitte sopivien ajoneuvojen löytymiseen ja miten ne mielestänne toimivat?

Kysymyksen tarkoitus oli selvittää toimivia hakukanavia joita käytetään autojen löytymiseen ja tutkia käyttävätkö haastateltavat samoja hakukanavia.

A: Meillä on aika paljon tuttuja, ketkä katsoo ne autot paikanpäällä läpi, mitä mahdollisesti halutaan. Nämä tutut myös usein kysyvät kiinnostaako meitä tietyt autot joita he itse ovat löytäneet. Jos asiakas tiedustelee meiltä autoa, me voimme tiedustella löytyykö kyseistä autoa ja mihin hintaan kontakteiltamme. Lähetämme heille kyselyä ja he selvittävät asiaa paikanpäällä. Jossain vaiheessa sieltä tuleeekin vastaus mistä sellainen löytyisi, missä kunnossa se on ja mihin hintaan se lähtee. Seuraamme myös ebay:tä ja kaikkennäköisiä huutokauppoja eli internet on hyvin suuressa roolissa hakukanavana.

B: Hakukanavat on oikeastaan tänäpäivänä internet. Eli lähtee internetistä hakemaan autoa. Sitten on tietysti yhteyshenkilöt, jotka on paikanpäällä ja käy mahdollisesti tutkimassa. Sitten tietysti internetiin liittyvät huutokaupat. Monta kertaa käytetään molempia eli internetiä ja yhteyshenkilöitä. Voidaan tietysti huutaa suoraan huutokaupasta, mutta voidaan myös internetin välityksellä tutkia millaisia autoja on tarjolla ja käyttää yhteyshenkilöitä konkreettisessa huudossa. Nämä ovat lähinnä ne tavat. Tavat ovat toimineet hyvin, mutta ongelmiakin on ollut.

C: Ihan alussahan silloin autoja katseltiin lehdistä ja kiertelemällä autoliikkeissä sekä huutokaupat joihin sai mennä kutsusta mukaan. Tänapäivänä internet on tietysti se yleisin hakukanava. Esimerkiksi nykyään huutokauppoihin ei enää tarvitse mennä paikanpäälle vaan huutokauppoihin voi osallistua internetin välityksellä. Paikanpäälle voi myös hankkia yhteyshenkilön, jos itse ei ole aikaa tai halua sinne mennä ja välttämättä haluaa hoitaa asiansa paikanpäällä eikä Suomesta käsin.

4. Oletteko koskaan käyttäneet agenteja tai huolintayhtiöitä apuna projektissanne?

Kysymyksessä halusin selvittää kuinka itsenäisesti haastateltavat ovat Suomesta käsin hoitaneet prosessin.

A: Tämä vastaa juuri viime kysymystä, eli meidän tuttumme hoitavat asioitamme, jotka ovat niin sanottuja agenteja. Huolintayhtiöitä emme ole käyttäneet, koska tuttumme ovat hoitaneet asiat joita me emme hoida.

B: Eli kuten jo aikaisemmasta kysymyksestä voi päätellä agenteja olemme käyttäneet, mutta niin sanottuja huolintayhtiöitä emme ole siellä päässä käyttäneet, koska ne menevät aikalailla suoraan laivayhtiölle nämä kyseiset autot. Siellä on tietysti näitä firmoja, jotka buukkaa näihin laivoihin esim. konteissa. Ne on tietynlaisia huolintayhtiöitä, mutta esimerkiksi Valleniukselle buukataan suoraan, se on samalla laivayhtiö. Mutta esim. konttikuljetuksessa käytetään usein tietynlaista yhtiötä, joka hoitaa kontin pakkauspaikkaan ja sieltä

pois laivaan. Tietysti nää agentit joita käytetään ostossa niin monta kertaa hoitaa myös koko homman.

C: Sielläkin päässä meillä on ollut porukkaa ketä on laivannu, että harvemmin me niitä itse ollaan satamaan viety ja konttiin laitettu. Siellä on ollu joku paikallinen yhtiö kuka sen on hoitanu ja sille ollaan sitten maksettu ja sitten Suomen puolella ne paikalliset huolintayhtiöt ovat sitten purkaneet ne kontit tai hoitaneet ne autot laivoista ulos. Paperiasiat ollaan kuitenkin itse tehty, mutta sen verran olemme huolintayhtiöitä myös käyttäneet. Harvemmin itse olemme kontteja purkaneet.

5. Millä tavoin mielestänne rahansiirto toimii parhaiten Yhdysvaltoihin ja miksi?

Kysymyksessä haluttiin selvittää miten rahansiirto toteutuu käytännössä.

A: Mielestäni perus pankkisiirto toimii parhaiten, koska se on nopea ja varma.

B: Rahansiirto on tänäpäivänä niin sanottu pankkivaijeri tai pankkisiirto eli suoraan myyjän tilille, jos se on yritys ja mahdollisesti tällainen luotettava autoliike. Sit on tietysti vaihtoehto jos agentti tekee sen. Jos ostetaan yksityiseltä, yksityisen tilille ei missään tapauksessa kannata laittaa rahaa. Että sillon se tarvitsee välttämättä jos ostetaan yksityiseltä niin tällainen paikallinen yhdyshenkilö jolle se raha lähetetään ja hän käy konkreettisesti maksamassa kaupan ja valvoo, että autoon tarvittavat paperit tulee myös mukaan. Sit tietysti yks vaihtoehto on luottokortti. Pienemmissä ostoissa voidaan käyttää myös luottokorttia, autojen suhteenkin. Pankkisiirto on kuitenkin paras vaihtoehto, koska se on halvin, luotettava ja nopea.

C: Oikeestaan parhaiten se toimii pankkitililtä pankkitilille. Että siinä ei minun mielestäni paljon muuta parempaa vaihtoehtoa ole. Onhan kuitenkin näitä muitakin maksuvaihtoehtoja kuten tämä paypal tili, joka on salasanan takana oleva henkilökohtainen tili. Paypal maksun jälkeen raha lähtee suoraan omalta pankkitililtä tai luottokortilta. Luottokortti on myös vaihtoehto, jota olemme myös

joskus käyttäneet, mutta ehdottomasti tämä pankkisiirto on kaikkein paras vaihtoehto.

6. Minkälaisia kuljetuksia olette käyttäneet ja miksi valitsitte juuri kyseisen vaihtoehdon?

Tässä kysymyksessä tarkoitus oli selvittää miten kyseiset henkilöt ovat kuljettaneet autoja Suomeen ja mistä syystä he ovat valinneet juuri kyseiset kuljetukset.

A: Sehän on pakko käyttää merikuljetusta. Millään muulla ei oikeen saa et joku lentokonehommakin on ihan älyttömän kallista. En oo ikinä kuullu et kukaan olis koskaan tuonut autoa lentorahdilla. Konteissa laivalla ne yleensä tulee ne vehkeet lähimpään satamaan, joko Vuosaareen tai Kotkaan.

B: Kaikki vaikuttaa kaikkeen. Että tietysti merikuljetusta ajatellen vaikuttaa se, että mistä auto hankitaan. Mun tapauksessa voi sanoa, että kaikki mitkä hankitaan USA:n etelävaltioista niin menee Miamista ja konttikuljetuksena, mutta tietysti pohjoisesta myöskin käytetään niin sanottua RORO-kuljetusta. Siinä tietysti täytyy laskea se mikä on edullisin vaihtoehto hoitaa se auto sieltä vai kannattaako lähteä viemään autoa Miamiin esimerkiksi Michiganista vai kannattaako se viedä siitä New Yorkiin tai muuhun satamakaupunkiin pohjoisessa. Tällöin puhutaan RORO-kuljetuksesta. Itse henkilökohtaisesti käytän kuitenkin enemmän konttikuljetusta. Yhden auton olen myös lentorahtina pistänyt tulemaan, mutta se on tietysti semmoinen, että se on kallista puuhaa. Konttirahti ns. konttisatamista on halvempaa kuin autolauttasatamista, tämä tulee myös huomioida kun ajatellaan millä ja mistä auto kuljetetaan. RORO-aluksehan tulee Rotterdamiin ja siellä autot siirretään pienempiin aluksiin. Tavallaan siinä suhteessa täytyy katsoa jos on arvokas auto kuljetettavana, niin kun se pistetään konttiin se on se yksi kerta kun auto fyysisesti käsitellään. Nyt jos sä pistät sen autolauttaan niin jossain vaiheessa se kaivetaan Euroopassa ulos sieltä autolautasta ja siirretään pienempään laivaan. Kun niitä käsittelykertoja tulee enemmän myös vaurioitumisriskit kasvavat.

C: Sieltä on tuotu kahdella eri merikuljetus vaihtoehdolla ja nämä ovat konttirahti tai roro-rahti. Kontti on yleensä sen takia parempi, että se tavara säilyy siellä paremmin. Konttiin on mahdollista myös laittaa muutakin tavaraa niin paljon kun sinne vaan mahtuu. Roro-rahti taas on avonainen, jossa ei ole mahdollista sen enempää mitään kuljettaa, koska ne ovat avonaisena siellä laivassa. Niitä myös mahdollisesti tulee siirtää matkan aikana joka taas voi vaurioittaa autoa herkemmin. Roro-kuljetushan tulee ensimmäisenä yleensä Saksaan tai Hollantiin.

7. Kuinka paljon ”paperisotaa” tämä koko osto- ja tuontiprosessi tarvitsee? Voisitko mahdollisesti valottaa asiaa kronologisessa järjestyksessä?

Kysymyksen tavoite oli käydä läpi koko koko osto- ja tuontiprosessin paperi asiat ja saada kuvaa siitä kuinka paljon työtä se vaatii.

A: Kyllähän se sitä vaatii. Itse se osto ei ole mikään ihmeellisen vaihe, muutakun että tulee varmistaa, että saa tarvittavat paperit autosta mukaan. Tullausasiat tulee hoitaa molemmissa päissä, sekä Yhdysvalloissa, että Suomessa. Yhdysvaltojen puolella tulee näyttää tarvittavat paperit, mm. tärkein paperi eli Title, joka osoittaa, että sinulla on oikeus viedä auto pois maasta.

B: Kohdassa kaksi taisin jo hieman kertoa asiasta, mutta siis auton ostovaiheessa tulee ensimmäiset paperiasiat kun käydään auton paperit läpi, seuraavaksi tulee katsoa kuljetus satamaan, kun joudutaan buukkaamaan se kuljetushomma. Se voidaan hoitaa Suomesta käsin tai sitten agentti hoitaa sen jenkeissä. Sinun tulee varmistaa, että saat auton paperit mukaan eli Titelin ja kauppalaskun. Tietysti ennen maasta lähtöä tulli käy auton ja titelin läpi, että auto on rehellinen ja sen saa viedä maasta. Sitten buukataan auto laivaan ja laivayhtiö lähettää jossain vaiheessa sitten saapumisilmoituksen. On mahdollista, että tässä vaiheessa annat huolintayhtiön hoitaa purut ja purkuun liittyvät kustannukset, mutta voit myös itse ottaa ns. kuljetuksen haltuun, että itse maksat suoraan paperin siirron itselle ja sen jälkeen voit itse hoitaa sen purun. Mutta mitä minä itse teen, niin maksan siitä, että laivayhtiö siirtää tämän kyseisen lähetyksen mulle, jonka jälkeen minä pyydän satamalaitokselta purkua

ja näin he hoitaa purun ja minä maksan purkuun liittyvät maksut heille. Satamaan kohdistuneiden maksujen jälkeen aletaan katsoa autoa ulos eli tehdään tulli-ilmoitus autosta. Kauppalasku laitetaan liitteeksi ja tullataan auto Suomeen. Henkilöautot maksaa 10% tullia ja ALV joihin sisältyy auton hinta USA:ssa plus rahtiin liittyvät kustannukset. Siitä lasketaan ensin tää tulli ja sen jälkeen koko summasta arvonlisävero. Sen asian kun olet hoitanut niin saat sieltä luovutuksen, että saat auton ulos Euroopan yhteisön alueelle, jonka jälkeen sä voit siirtää tai ajaa KOE-kilvillä haluamaasi paikkaan katsastusta varten. Siinä vaiheessa sun täytyy muistaa, että sulla on tullauspäätös tullut mukaan sieltä tullista ja myös kaikki tarvittavat alkuperäiset paperit. Katsastus tulisi käynnistää nopealla aikataululla ja autovero ilmoitus tulisi tehdä myös jos otat sen omaan käyttöön. Jos auto menee firmalle niin käytetään katsastus ja aletaan katsoa mitä muutoksia autolle joudutaan tekemään. Perusmuutoksia on, että takasumovalot täytyy laittaa, sivuvilkut täytyy pistää autoihin. Sitten täytyy myös katsoa, että lasit on e-hyväksytyjä. Jos lasit eivät ole e-hyväksytyjä on mahdollista saada vaatimuksenmukaisuus todistus, että lasit on vastaavat. Kyseisen todistuksen voi saada auton valmistajalta tai hyväksytyltä tutkimuslaitokselta ja siihen liittyvät tiedot. Sen jälkeen kun nämä tiedot on saatu ja tehty tarvittavat muutokset autoon(Suomessa on muutamia firmoja jotka tekevät tällaisia muutokstöitä jenkkiautoihin) katsastat auton. Tämän jälkeen voit hakea autoveroa eli teet autoveroilmoituksen, teet yksilöintikaavakkeen, liität mukaan kauppalaskun, titelin, katsastustodistuksen sekä tullauspäätöksen ja hoidat paperit tulliin autoveroviranomaiselle. Kun autoveropäätös tulee sun on maksettava se 10 päivän sisällä ja kun autovero on maksettu voidaan lähteä hakemaan kilpiä autoon

C: Paperisodasta sielläpäin, että siitä autostahan tehdään joku kauppakirja aluksi että saa sen auton omistusoikeuden, että se on tärkeä että se sulla on se Titeli. Kun se Titeli ja muut paperit on saatu niin se auto on mahdollista saada laivaan. Kun se auto pannaan konttiin niin siinä vaiheessa on muutama paperi tehtävä esimerkiksi kenelle se menee ja muut yhteystiedot. Kun se auto on Suomen päässä sun on näytettävä, että se rahti on sulle tarkoitettu eli vähintään kopiot papereista, etenkin Titelistä. Sen jälkeen auto on mahdollista

saada ulos ja tässä vaiheessa on myös maksettava maksuja kuten purkukulut, satamakulut, verot ja tullit.

8. Miten EU-lainsäädäntö on mielestänne vaikuttanut auton tuontiin Euroopan Talousalueen ulkopuolelta?

Kysymyksessä halusin saada vastausta työn tutkimusongelmaan eli miten EU-lainsäädäntö on vaikuttanut autojen tuontiin.

A: No tästähän mä hieman myös sivusin tuossa aiemmin, että se voi olla vaikeeta joissain hommissa, että kyllä siellä Amerikassa ollaan ihmeissään mitä noille hienoille autoille tarvii tehdä, kun niille siitä kertoo. Kyllä siellä välillä on naurussa pitelemistä. Että mitä tosiaan kun Suomi meni EU:hun tai EU-lait tuli voimaan täällä näin niin mitä aikasemmin on tuotu niin sitä helpompaa se on ollut. Jos on näitä ennen 1996, esimerkiksi vuosimalli 1995 niin siihen ei tarvii tehdä mitään muutostöitä, se on niin vanha. Et periaatteessa sen voi lyödä suoraan tonne konttoriin ja kilpiin. Mitä uudempi auto sen vaikeempaa tulee olemaan ja tietysti kalliimpaa

B: Kyllä se on vaikuttanut siinä suhteessa, että se on hankaloittanut sitä edelleen. Suomi on ollu tällainen EU:n mallioppilasmaa ja täällä ei oo niinku tavallaan ollu mitään maakohtasia erivapauksia mitä monella EU-maalla on. Eli täällä vaaditaan aikalalla säännönmukaisesti kaikki ne muutokset mitä tarvitaan. Voidaan sanoa että se on yleistä että EY:n monessa muussa maassa on huomattavasti helpompi rekisteröidä EU:n ulkopuolelta tulevia autoja. Ja sitten tietysti, että mitä pidemmälle ollaan menty, mitä uudempia autoja sitä hankalammaksi se on menny. Toki nyt on ihan pieniä helpotuksia tullu viimeisen vuoden aikana esimerkiksi että lasit pystytään vastaavuudella osoittamaan kelpaaviksi eli niissä ei tarvitse olla e-merkintää. Ne pystytään toteamaan vastaaviksi. Eli joitain pieniä helpotuksia tullut, mutta käytännössä katsoen kyllä se aika työlästä on ja myöskin aika kallista.

C: Kun liityimme Euroopan Unioniin, määräyksiä alettiin kiristämään. Kun ajattelee esimerkiksi vuoden 1995 vuosimallisia autoja, niille ei tarvinnut tehdä vielä mitään. Vuonna 2002 tuli hyvin mainitsemisen arvoinen määräys auton laseista, joissa tuli olla e-hyväksyntä. Jollei niitä ollut, ne tuli vaihtaa. Uusiin autoihin on tullut myös päästömääräyksiä. Voi kyllä sanoa, että kyllä niissä paljon on kaikenlaista hommaa ja sehän on aikalailla vaan vaikeutunut kokoajan.

9. Onko EY:n tyyppihyväksyntälaki tuottanut teille paljon ongelmia? Millaisia ongelmia on ilmennyt ja miten olette selvinneet niistä?

Kysymyksessä haluttiin vielä syventyä tyyppihyväksyntälakiin, joka niin edelleen vaikuttaa autojen mahdollisiin muutostöihin ennen kuin auto on mahdollista katsastaa. Haluttiin varmistaa, että haastateltava keskustelee myös muutostöistä.

A: Nää on just näitä että kaikki ei just oo ihan yhtä yhteen näissä autoissa aina. Monta autoa on tuotu ja aika erikoisiakin vehkeitä. kyllä siinä on monta kiveä käännetty, että ne on loppujenlopuksi Suomen kilvissä ne autot. Et takana on kaikkennäköisiä projekteja kyllä. Mut ei se auta kun kaivaa ja kaivaa, Kysellä ja kysellä

B: Kuten tuossa jo käytiin läpi, niin nämä asiat on niitä jotka on juuri tuottanut päänvaivaa. Koko aika tulee muutoksia sekä Trafin puolelta, että Liikenneministeriön puolelta. Se vaatii kokoajan pientä perehtymistä sekä niinku auton tuojien, että katsastus viranomaisten puolelta. Siellä riittää ohjelmaa kyllä, koska ala on niin muuttuvaa. Sanotaan, että on aika paljon ongelmia kyllä.

C: Itseasiassa vastasin jo tähän kysymykseen edellisessä kysymyksessä. Ei ole oikein mitään lisättävää. Mitä uudempi auto, sen enemmän muutoshommia on tullut.

10. Voisitteko kertoa hieman amerikkalaisen tuontiauton tullauksesta?

Kysymyksessä haluttiin vielä tietoa tuontiauton tullauksesta, koska auton tullessa Euroopan unionin alueelle, tullaus on hyvin oleellinen osa prosessia.

A: Sittenku se on tossa rannassa niin me mennään sinne ja täytetään tullipaperit ja maksellaan tullit, että ei siinä sen kummempaa ole ja sittenhän se alkaa vasta se todellinen show eli se, että se auto saadaan yleensäkin kilpiin tässä maassa

B: Aika tarkkaan sekin tuli tuossa kerrottua. Se on tavallaan se järjestelmä, mitä siinä äsken kerroin, että ei siihen oikeen mielestäni mitään lisättävää ole.

C: Siinä on se periaate, että autoissa on tullia se 10 prosenttia ja sen jälkeen maksetaan se ALV päälle vielä. ALV muodostuu: auton hinta plus rahti plus tulli, johon nykyään lasketaan 22 prosentista 23 prosenttia.

11. Mitä veroja ja maksuja joudutte maksamaan?

Kysymyksessä halusin vielä kerrata verot ja muut maksut jotka mahdollisesti jäisivät muuten kertomatta.

A: ALV. Joutuu maksaa kaikesta mitä Amerikasta tulee. Joka puolelle on tietysti maahantulo katsastukset maksaa, kaikki tällaiset tyyppitodistukset eli auton tyyppihyväksyntätodistukset, jossa kerrotaan et semmonen auto yleensä on olemassa. Niitä ei ilmaiseksi saa.

B: Joo, siinä aiemmin tuli ne kerrottua. Perustana on se, että mistä veroista ja maksuista puhutaan. Maksut on tietysti mitä on niin auton maksaminen siellä, rahtiin liittyvät maksut ja maakuljetukseen liittyvät maksut. Sen lisäksi Suomen päässä satamasta kuljetukseen liittyvät maksut ja katsastukseen liittyvät maksut ja vakutuksiin liittyvät maksut. Veroista tietysti EU-alueelle tulevan tavaran tulli, arvonlisäveroon liittyvät maksut ja sen lisäksi autovero.

C: Verot ja maksut tuli tuossa jo sanottua.

12. Kuinka kauan koko ostoprosessi suurin piirtein kestää?

Kysymyksen tarkoitus oli selvittää, kuinka kauan keskimäärin voidaan odottaa koko prosessin kestävän.

A: No sanotaan, jos auto ostetaan tänään ja se tietysti pitää kattoo millon lähtee laivoja, se on vähän tuuristakin kiinni, mutta kyllä tollanen rahti kun se lyödään laivaan ni kyllä se on pari viikkoa, sit sen jälkeen se on ihan siitä kiinni mitä siihen autoon pitää tehdä. Et sanotaan että parhaimmillaan voi mennä vain kuukausi ja pisimmillään on menny vuosi. Se on niin yksilöllistä

B: Tässä tietysti suoraan verrannollinen on se seikka minkä ikäinen se auto on. Ennen vuotta 1997 rekisteröidyt autot on aika paljon nopeampia projekteja. Vaaditaan aika paljon vähemmän kaikkia muutostöitä. Ihan uudenkarheat autot sisältävät huomattavasti enemmän töitä. Mutta sanoisin että keskiarvo on kahdesta kolmeen kuukautta.

C: Sanotaan näin, että karkeasti ottaen kun se auto sieltä on ostettu niin kaksi kuukautta siinä menee, vaikka se matka sieltä ei ole niin pitkä, mutta kyllä muissa asioissa menee helposti aikaa, esimerkiksi titeliä voi joskus joutua odottelemaan, laivaus voi joskus kestää kauemmin. Suomen puolen kaikki työt mukaan luettuna kaksi kuukautta on hyvinkin normaali aika.

13. Olisiko teillä mahdollisesti vielä jotain lisättävää tai neuvoja asiaan liittyen?

Lopussa haluttiin vielä antaa haastateltavalle mahdollisuus lisätä asioita, joita ei mahdollisesti huomioitu haastattelussa.

A: Suosittelisin että kannattaa mahdollisimman paljon selvittää etukäteen mitä siihen autoon tarvii mahdollisesti tehdä ja sekin kannattaa ottaa huomioon että se maa on aika iso, että jos sulla on vaikka agentti Georgiassa ja se auto sattuu olemaan toisella puolen Amerikkaa niin siinäkin voi tulla yllättävän paljon kustannuksia jos joku kaveri lähtee hakemaan sitä autoa toiselta puolen Amerikkaa. Noita hommia kannattaa selvittää. Voin kertoa tässä yhden esimerkin. Meillä oli yks auto joka oli kilvissä American Car Showssa näytillä. Ihmiset soitteli paljon ja kyseli, että teillä on tällainen auto kilvissä ja minä sitten vastasin, että kyllä löytyy. Muuta kysyttävää ei sitten ollutkaan ja puhelu loppui. Sitten nämä soittaneet henkilöt olivat tuoneet samaisia autoja Suomeen joita he eivät koskaan saaneet kilpiin, koska vain tietyt vuosimallit tästä autosta oli mahdollista saada kilpiin eivätkä kyseiset henkilöt olleet ottaneet asiasta selvää, vaan luulivat, että asia on selvä koska minullakin oli auto kilvissä. Eli asioista kannattaa ottaa etukäteen selvää.

B: Tietenkin sanotaan näin, että sellainen perusasia kun Amerikassa joku käy ja katsoo auton hintoja ja tulee se tilanne, että eihän ne maksa täällä yhtään mitään. Todellisuudessa se hinta on vain pieni sakka siellä pohjalla mikä siinä vaiheessa tulee maksaa. Kuten tässä varmaan kävi ilmi, että ennen kuin ne on Suomessa ja kilvissä niin hinta on aikalailla toinen. Myös kun se työ lasketaan mukaan niin onse aikamoinen projekti kuitenkin.

C: Mitäs tuohon vielä lisäisi? Vähän kannattaa kysellä ihmisiltä, joilla on kokemusta asiasta. Sillä pääsee monesta pälkähästä

5.2 Johtopäätökset

Haastateltavien vastausten perusteella tein johtopäätöksiä asia kerrallaan koko ostoprosessista painottuen kuitenkin siihen, kuinka paljon Euroopan unionin lainsäädäntö on vaikuttanut autojen tuontiin.

Ennen auton ostoa tulisi ottaa huomioon muutamia seikkoja. Se millaista autoa ollaan hakemassa ja onko se järkevää hakea niinkin kaukaalta kuin Yhdysvalloista. Auton vuosimalli onkin hyvin oleellinen tekijä, koska se saattaa ratkaista onko auto rekisteröitävissä Suomeen. Tästä syystä auton vuosimalliin tulisi kiinnittää huomiota jo ennen auton ostoa. Voisi sanoa, että tässä tilanteessa on parempi mitä vanhempi auto on. Ennen auton ostoa kannattaa myös kartoittaa kuinka kalliiksi ostoprosessi tulee. Tähän liittyen on huomioitava Yhdysvaltojen koko, jonka takia maarahdit voivat tulla kalliiksi. Mitä enemmän koko asiaan perehtyy sitä vähemmän mahdollisia vastoinkäymisiä on tiedossa.

Hakukanavat painottuivat selvästi kahteen eri kanavaan. Ensimmäisenä oli ylivoimaisesti internet, jota käytettiin eri muodoissa, lähinnä autojen etsimiseen eri sivustoilta ja autojen konkreettiseen huutamiseen verkkohuutokaupoista. Toisena oli yhdyshenkilöt, joita voi kutsua myös agenteiksi. Haastattelujen perusteella myös huomasi, että yhdyshenkilöiden käytön ansiosta huolintayhtiöitä ei välttämättä tarvitse ollenkaan. Jos yhdyshenkilöt ovat vielä tuttuja, on auton tuonti varsin luotettavaa.

Rahansiirto on haastattelujen perusteella ehdottomasti viisainta hoitaa pankkisiirrolla, mutta huomioitavaa on se meneekö rahat yrityksen vai yksityisen tilille. Yksityisen tilille ei tulisi siirtää rahaa, vaan tällöin maksu tulisi hoitaa yhdyshenkilön kautta. Myös luottokortti mainittiin maksutapana sekä paypal-tili.

Merikuljetus on selvästi järkevin ja miltei ainoa vaihtoehto Atlantin yli Eurooppaan. Toki lentorahti on mahdollinen ja hyvin nopea vaihtoehto, mutta hyvinkin kallis vaihtoehto. Näin kuljetus kiteytyy kahteen eri merikuljetukseen: Kontti - ja Ro-ro kuljetukseen. Näistä kontti on ehkä turvallisempi vaihtoehto mahdollisten vaurioiden kannalta. Kontti on myös mahdollista täyttää niin

täyteen kuin mahdollista, joten se mahdollistaa myös muun tavaran kuljetuksen auton ohella. Ro-ro-kuljetus voi olla käytännöllisempi pohjoisempana, koska maa on iso ja näin maakuljetuskustannukset voi konttivaihtoehdolle tulla kalliimmaksi.

Paperityötä auton tuonnissa ainakin Yhdysvalloista riittää. Jokaisella eri vaiheella tuntuu olevan omat paperityönsä. Niiltä ei tässä projektissa tule välttymään. Tosin on mahdollista palkata huolintayhtiö hoitamaan koko tuonnin. Paperitöihin kiteytettynä kuuluu: auton omat yksilölliset paperit(title, kauppalasku), maakuljetusdokumentit, merikuljetusdokumentit, tullaukseen liittyvät paperit, verotukseen liittyvät paperit, katsastukseen liittyvät paperit sekä mahdollisiin muutostöihin liittyvät asiakirjat.

Euroopan unionin lainsäädäntö on selvästi vaikuttanut ulkopuolisten autojen tuontiin. Suomen todetaan noudattavan Euroopan unionin lakeja varsin tarkasti EU:n moniin muihin maihin verrattuna. Auton ikä on hyvin keskeinen asia kun mietitään kuinka paljon työtä auton tuonti yhteisön alueelle tuottaa. Euroopan unioniin liittymisen jälkeen määräyksiä on vuosi vuodelta kiristetty. Määräykset eivät kuitenkaan koske autoja, jotka ovat vuosimalliltaan tätä määräystä vanhempia. Näin ollen esimerkiksi 1995 vuosimallia oleva auto on huomattavasti helpompi tuoda ja rekisteröidä Suomeen kuin vuoden 2005 auto. Vanhempaan autoon ei välttämättä tarvitse tehdä mitään, kun uudempaan on mahdollisesti lisättävä tai muutettava eri valoja, päästöjen kanssa voi tulla ongelmia ja jopa lasit vaihdettava, jos ne eivät ole e-hyväksytyjä. On kuitenkin mahdollista saada niin sanottu vastaavuustodistus, joka todistaa autossa olevan osan olevan EU-määräyksiä vastaava. Näitä todistuksia voi saada esimerkiksi valmistajalta tai hyväksytyiltä tutkimuslaitoksilta. Voidaan todeta, että Euroopan unionin laeista juurkikin EY-tyyppihyväksyntälaki aiheuttaa eniten ongelmia ulkopuolisten tuontiautojen tuonnissa. Erikoisemmissa ja uudemmissa autoissa ongelmana onkin hyväksytyjen osien saatavuus, koska eurooppalaiset osat eivät välttämättä ole yksi yhteen yhdysvaltalaisen osien kanssa. Projekti on ilmiselvästi hyvin työlästä ja kallista. Euroopan unioni vaikuttaa selvästi auton hintaan, sillä auton ostohinta Yhdysvalloissa on vain ensi askel loppuhintaan

nähden. Ala vaatii jatkuvaa perehtymistä sekä auton tuojalta, että katsastusviranomaisilta, koska muutoksia tulee sekä Trafilta, että liikenneministeriöltä jatkuvasti.

Ennekuin auton saa yhteisön alueelle, siitä on maksettava tullia eli autosta tehdään tulli-ilmoitus. Henkilöautoista tullia tulee maksaa kymmenen prosenttia. Tämä kymmenen prosenttia lasketaan auton hinnasta ja rahtikustannuksista. Näin ollen, jos auton hinta on ollut 3500€ ja rahtikustannukset 1500€, tullia tulee maksaa 500€ edestä. Kun tulli on maksettu, autosta saa tullaus päätöksen, joka on hyvin tärkeä säilyttää.

Arvonlisävero muodostuu auton hinnasta ja rahtikustannuksista. Tullimaksu tulee myös lisätä summaan ja tästä summasta arvonlisävero on nykyään 23 prosenttia. Eli jos auton hinta on 3500€, rahtikustannukset 1500€ ja tulli 500€, on summa yhteensä 5500€, josta on maksettava 23% arvonlisäveroa. Autovero tulee myös maksaa autosta. Tuontiprosessiin sisältyy useita eri maksuja prosessin erivaiheisiin. Näitä ovat muun muassa: auton ostohinta, maakuljetuskustannukset, satamakustannukset, rahtikustannukset, mahdolliset maksut huolintayhtiöille, mahdolliset maksut agenteille, katsastusmaksut ja tyyppihyväksyntätodistukset. Tulee myös muistaa, että koko prosessin aikana tulee olla hyvät vakuutukset voimassa eli vakuutusmaksut tulee myös ottaa huomioon.

Koko tuontiprosessin kesto riippuu hyvin pitkälti siitä minkä ikäisestä autosta on kysymys. Tämä johtuu siitä, että uudempien autojen saaminen rekisteriin kestää huomattavasti kauemmin. On myös hyvä huomioida se, että Yhdysvaltojen päässä auto voi joutua odottamaan papereitaan tai laivausta. Lyhimmillään auto voi olla Suomen päässä rekisterissä jo kuukauden päästä sen ostosta. On myös mahdollista, että auto saadaan kilpiin vasta kuukausien päästä sen ostosta. Karkeasti sanottuna keskimääräinen kesto on kuitenkin noin 2-3 kuukautta.

6. YHTEENVETO

Tällä tutkimuksella pyrittiin selvittämään kuinka paljon Euroopan unionin lainsäädäntö vaikuttaa Euroopan unionin ulkopuolisten autojen tuontiin. Tutkimuksessa myös käytiin läpi itse ostoprosessia, kun auto ostetaan Yhdysvalloista ja tuodaan yhteisön alueelle. Tutkimuksen teoriaosa käsittelee aluksi hieman ostoprosessia ja sen eri vaiheita, joka tässä tutkimuksessa keskittyy Yhdysvaltoihin, sekä pyritään selventämään nykyisen maailman monipuolista autokantaa joka antaa paljon valinnan mahdollisuuksia. Tämän jälkeen keskitytään auton kuljetukseen kohdemaasta Suomeen. Teoriaosuudessa viimeiseksi keskitytään EU:n lainsäädännössä oleviin seikkoihin, jotka koskevat yhteisön ulkopuolisten autojen tuontia.

Haastattelujen tarkoitus oli saada tuoretta käytännön tietoa asiasta, jota en ehkä muualta löytäisi. Haastatteleamalla uskoin myös saavani paremman kuvan prosessista ja prosessiin liittyvistä lainsäädännöistä, koska määräykset on usein kirjoitettu hyvin monimutkaisesti. Haastateltavien vastausten perusteella sain kuitenkin tukea moniin lukemiini asioihin ja näin havaitsin ymmärtäneeni asiat oikein. Osasin myös odottaa mitä haastateltavat tulevat vastaamaan osaan kysymyksistä, joka osoitti että olen ymmärtänyt nämä seikat. Osan kysymyksistä tein koskemaan itse tuontiprosessia ja loppuun laitoin olennaiset kysymykset lainsäädännöstä. Huomasin, että osa haastateltavista vastasi loppupään kysymyksiin jo ensimmäisissä kysymyksissä, jota en kuitenkaan pitänyt huonona asiana koska loppupäässä haastateltavat kuitenkin lisäsivät jotain asiaan. Tämä oli lähinnä tarkoitus, sillä jos jotain olisi jäänyt mainitsematta, ne olisi mainittu jäljemmissä kysymyksissä. Haastattelun purkuun meni tällä tavalla kauemmin aikaa, mutta lukemalla haastattelua eri kohdista syvennyin eri seikkoihin myös paremmin.

Tutkimuksen tuloksena voidaan pitää sitä, että Euroopan unionin lainsäädäntö on vaikeuttanut EU:n ulkopuolisten autojen tuontia merkittävästi. Kaikki haastateltavat painottivat autojen tuonnin vaikeutta nykypäivänä ja kokivat sen vain vaikeutuneen mitä kauemmin Suomi on kuulunut Euroopan unioniin. Haastateltavat kehottivat perehtymään lainsäädäntöön ennen kuin alkaa

miettimään auton tuontia välttyäkseen pahimmilta ongelmilta. Euroopan unionin lainsäädäntö on myös tehnyt yhteisön ulkopuolisten autojen tuonnista hyvinkin työlästä ja kallista. Autoa ei ole välttämättä järkevää tuoda ETA-alueen ulkopuolelta. Autoihin voi joutua tekemään suuriakin muutostöitä, ennen kuin ne on mahdollista rekisteröidä Suomeen.

Toisena tuloksena voidaan pitää, että itse osto- ja tuontiprosessi on hyvinkin pitkä ja monimutkainen prosessi, jota ei ehkä kannata alkaa hetken mielijohteesta tekemään. Asiaan tulee perhetyä ja ihmisiltä kannattaa tiedustella. Rahansiirroissa kannattaa olla tarkkana jottei tule huijatuksi. On myös varmistettava mitä papereita tulee olla ja että ne varmasti tulevat mukaan. On myös ymmärrettävä, että auton hinta Yhdysvalloissa on vasta murto-osa loppuhintaan nähden.

Haastateltavat olivat kokeneita ja osa heistä oli tuonut autoja jo 80-luvulla. Tämä kertoo siitä, että he todellakin tietävät miten autoja tuodaan ja kuinka Euroopan unionin lait ovat vaikuttaneet tuontiin, koska he ovat tuoneet autoja ennen ja jälkeen. Haastateltavat ovat tuoneet autoja työkseen. Haastateltavien mielipiteet osuivat myös hyvin teoriaosuuteen verrattuna, joten totesin haastattelut hyvin luotettaviksi.

Mielestäni tutkimus onnistui varsin hyvin ottaen huomioon, kuinka muuttuvasta alasta on kyse. Teorian kerääminen ei ollut helppoa ja tästä syystä haastattelut mielestäni avasivat asiaa parhaiten. Haastateltavia olisi ehkä voinut olla hieman enemmän, jotta tutkimuksen luotettavuus olisi parantunut. Olen kuitenkin hyvin tyytyväinen yhteistyöhaluisiin haastateltaviin, joilta sain myös asiaan liittyviä dokumentteja.

En ole löytänyt vastaavia tutkimuksia kyseisestä aiheesta, joten uskon tutkimuksen antavan tietoa tutkitulta alueelta. Joillekin siitä saattaa olla jopa hyötyä. Kuitenkin auton tuonti on huomattavasti helpompaa ja vilkkaampaa yhteisön sisällä ja harva yksityinen henkilö lähtee tuomaan autoa esimerkiksi Yhdysvalloista, joten en usko että tutkimus suurta lukiakuntaa luo. Mielestäni

aihe on kuitenkin innovatiivinen sekä kiinnostava ja saattaa herättää yleistä mielenkiintoa.

LÄHTEET

KIRJALLISUUS

Bergström, Seija & Leppänen Arja 2004. Yrityksen asiakasmarkkinointi. Helsinki: Edita

Hirsjärvi, Sirkka; Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi

Kansainvälisen kaupan koulutus, tuontipäätös 1999

Kotler, Philip & Armstrong, Gary 2010. Principles of Marketing

Ylikoski, 2000 Unohtuiko asiakas. Toinen, uudistettu painos. KY-Palvelu Oy. Keuruu.

ELEKTRONISET LÄHTEET

<http://www.satakunnankansa.fi/cs/Satellite/Satakunta/1194643148607/artikkeli/kerro+parhaimmat+kotteromuistosi+.html> [viitattu 15.10.2010]

http://en.wikipedia.org/wiki/Car_classification [viitattu 15.10.2010]

<http://fi.wikipedia.org/wiki/Tila-auto> [viitattu 15.10.2010]

<http://fi.wikipedia.org/wiki/SUV> [viitattu 15.10.2010]

<http://fi.wikipedia.org/wiki/Lava-auto> [viitattu 15.10.2010]

<http://www.y-lehti.fi/hyvatietaa/artikkeli/1456> [viitattu 27.10.2010]

<http://www.hs.fi/talous/artikkeli/Dollari+heikkeni+suhteessa+euroon+ja+jeniin/1135261154327> [viitattu 27.10.2010]

<http://www.forex.fi/Palvelut/Money-Transfer/MoneyGram/> [viitattu 27.10.2010]

https://www1.nordea.fi/liite/s/yritys/pdf/konek_vmaks_maat.pdf [27.10.2010]

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/huolinta/> [viitattu 28.10.2010]

<http://www.kuljetusopas.com/kalusto/vesiliikennekalusto/> [viitattu 30.10.2010]

<http://www.autoshippers.co.uk/Container%20or%20RoRo.htm> [viitattu 2.11.2010]

http://ec.europa.eu/finland/news/press/101/10902_fi.htm [viitattu 3.11.2010]

http://www.ake.fi/AKE/Katsastus_ ja_ ajoneuvotekniikka/Tyyppihyv%C3%A4ksynt%C3%A4/ [viitattu 3.11.2010]

http://www.ake.fi/AKE/Katsastus_ja_ajoneuvotekniikka/Katsastus+ja+yksitt%C3%A4ishyv%C3%A4ksynt%C3%A4/Rekister%C3%B6intikatsastus+ja+yksitt%C3%A4ishyv%C3%A4ksynt%C3%A4/ [viitattu 3.11.2010]

http://www.ake.fi/AKE/Katsastus_ja_ajoneuvotekniikka/Katsastus+ja+yksitt%C3%A4ishyv%C3%A4ksynt%C3%A4/Rekister%C3%B6intikatsastus+ja+yksitt%C3%A4ishyv%C3%A4ksynt%C3%A4/Rekister%C3%B6intikatsastus/Maahantuotavan+ajoneuvon+rekister%C3%B6intikatsastus/Maahantuotavan+ajoneuvon+rekister%C3%B6intikatsastus.htm [viitattu 3.11.2010]

http://www.ake.fi/AKE/Katsastus_ja_ajoneuvotekniikka/Katsastus+ja+yksitt%C3%A4ishyv%C3%A4ksynt%C3%A4/Rekister%C3%B6intikatsastus+ja+yksitt%C3%A4ishyv%C3%A4ksynt%C3%A4/Rekister%C3%B6intikatsastus/Maahantuotavan+ajoneuvon+rekister%C3%B6intikatsastus/Vaadittavat+asiakirjat/ [viitattu 5.11.2010]

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/asiakasohjeet/autoverotus/autotiedostot/020.pdf [viitattu 7.11.2010]

Haastattelukysymykset

1. Minkälaisia kokemuksia teillä on auton/autojen tuonnista Suomeen Yhdysvalloista?
2. Auton ostamiseen ja Suomeen tuontiin liittyy paljon asioita, joista ihmiset eivät ole tietoisia ja joihin he tarvitsevat apua. Mitkä ovat mielestäsi keskeisiä asioita, joita täytyy pohtia ennen auton ostoa Yhdysvalloista?
- 3 Minkälaisia hakukanavia käytitte sopivien ajoneuvojen löytymiseen ja miten ne mielestänne toimivat?
4. Oletteko koskaan käyttäneet agentteja tai huolintayhtiöitä apuna projektissanne?
5. Millä tavoin mielestänne rahansiirto toimii parhaiten Yhdysvaltoihin ja miksi?
6. Minkälaisia kuljetuksia olette käyttäneet ja miksi valitsitte juuri kyseisen vaihtoehdon?
7. Kuinka paljon paperisotaa tämä koko osto- ja tuontiprosessi tarvitsee? Voisitteko mahdollisesti valottaa asiaa kronologisessa järjestyksessä?
8. Miten EU-lainsäädäntö on mielestänne vaikuttanut auton tuontiin Euroopan Talousalueen ulkopuolelta?
9. Onko EY:n tyyppihyväksyntälaki tuottanut teille paljon ongelmia? Millaisia ongelmia on ilmennyt ja miten olette selvinneet niistä?
10. Voisitteko kertoa hieman amerikkalaisen tuontiauton tullauksesta?
11. Mitä veroja ja maksuja jouduitte maksamaan?
12. Kuinka kauan koko ostoprosessi suurin piirtein kestää?
13. Olisiko teillä mahdollisesti vielä jotain lisättävää tai neuvoja asiaan liittyen?

Title

CERTIFICATE OF TITLE

| | | | | | | | |
|--|-------|---------------|-----------------|-------------------|------------------|-----------------|--|
| Identification Number | Year | Make | Body | VIN-L-UNIT | Vessel Regs. No. | Title Number | Lien Release |
| | | CHEV | 2D | 3705 | | | Interest in the described vehicle is hereby released |
| Prev State | Color | Primary Brand | Secondary Brand | No of Brands | Use | Prev Issue Date | By |
| N | BLK | | | | PRIVATE | | |
| Odometer Status or Vessel Manufacturer or OH use | | | | Hull Material | Prop | Date of Issue | Title |
| 13 MILES | | | | 06/15/2009 ACTUAL | | 06/25/2009 | Date |

Registered Owner

1st Lienholder

**FTZ WORLD SERVICES
PAID
MIAMI, FL VEHICLE EXPORTS**

DIVISION OF MOTOR VEHICLES TALLAHASSEE FLORIDA DEPARTMENT OF HIGHWAY SAFETY AND MOTOR VEHICLES

Control Number

Carl A. Ford Director

Executive Director

VOID IF ALTERED

TRANSFER OF TITLE BY SELLER (This section must be completed at the time of sale.)
Federal and/or state law require that the seller state the mileage, purchaser's name, selling price and date sold in connection with the transfer of ownership. Failure to complete or providing a false statement may result in fines and/or imprisonment.

Seller Must Enter Purchaser's Name: _____ Address: _____
 Seller Must Enter Selling Price: _____ Seller Must Enter Date Sold: _____

If we state that the odometer now reads [] (no tenths) miles, date read _____ and I hereby certify that to the best of my knowledge the odometer reading:
 1. reflects ACTUAL MILEAGE. 2. is IN EXCESS OF ITS MECHANICAL LIMITS. 3. is NOT THE ACTUAL MILEAGE.

UNDER PENALTIES OF PERJURY, I DECLARE THAT I HAVE READ THE FOREGOING DOCUMENT AND THAT THE FACTS STATED IN IT ARE TRUE.

SELLER Must Sign Here: _____ CO-SELLER Must Sign Here: _____
 Print Here: _____ Print Here: _____

Selling Dealer's License Number: _____ Tax No.: _____ Tax Collected: _____
 Auction Name: _____ License Number: _____

PURCHASER Must Sign Here: _____ CO-PURCHASER Must Sign Here: _____
 Print Here: _____ Print Here: _____

NOTICE: \$10.00 PENALTY IS REQUIRED BY LAW IF NOT SUBMITTED FOR TRANSFER WITHIN 30 DAYS AFTER DATE OF PURCHASE

STATE OF FLORIDA

HSMV 82250 (REV. 04/08)

Kauppalasku

JAN-20-2010 10:57 PM

P.01

720
 720
 720
 720
 720

Sales Invoice

Invoice number. :
 Date: 01/07/2010

Sold

720
 720
 720
 720

| SELLER | ORDER | DELIVERY | DELIVERY | | TERMS |
|--------|-------|----------|----------|--|-------|
| Jukka | | | | | |

| AMOUN | DESCRIPTION | PRICE/ | TOTAL |
|--------------|--------------------------------|--------|-------|
| 1 | CHEVROLET CAMARO 2LT AUT BLACK | | |
| | USED | | |
| 1 | Ocean freight inc | | |
| 3 | Parts | | |
| | | SUBT | |
| Taxable | | | |
| *Sales | 0.0 | | |
| TOTAL | | | |

Vastaavuustodistus

TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG
 IFM - Institut für Fahrzeugtechnik und Mobilität
 Adlerstraße 7
 45307 Essen
 fon: 0511 986 1972 fax: +49- 511-986-2899-5555
 email: Exportgutachten@tuev-nord.de



Todistus / Bestätigung

mootoriajoneuvolle Euroopan Unionin -EU- direktivien ja YK:n Euroopan talouskomission säännösten -ECE- vastaavuudesta Suomeen vientiä varten /

der Übereinstimmung eines Kfz mit den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft -EG- und den Bestimmungen der UN-Wirtschaftskommission für Europa -ECE- für den Export nach

Finland / Finnland-US

| 1999/37 EG | Kuvaus / Beschreibung: | |
|----------------------------|--|------------|
| 2 | Ajoneuvon merkki / Hersteller | NISSAN (J) |
| D.3 | Kauppanimi / Handelsname | Z350 |
| E | Valmistenumero / Fz.-Ident-Nr. | |
| B | Käyttöönottopvm / Erstzulassung | - |
| 16 | Rekisteriote / Fahrzeugbrief | - |
| Moottori / Antrieb: | | |
| | Moottorityyppi / Motortyp | VQ35DE |
| 10 | Moottorilaji / Antriebsart | BENZIN |
| V.7 | / CO ₂ -Emission (kombiniert) | 290 g/km |
| 22 | Huomautukset / Bemerkungen: built 02/2003** | |

Edellä mainittu ajoneuvo, jonka EU-tyyppihyväksyntä / ABE on
 Das oben genannte Fahrzeug mit der EG-Typgenehmigung/ ABE

vastaa tekniikaltaan seuraavia normeja
 entspricht hinsichtlich seiner technischen Einrichtungen folgenden Vorschriften:

| Hyväksyntäperuste / Genehmigungsgegenstand | EWG/EG/ECE |
|---|------------------------|
| Melutasot / Geräuschemissionen | 70/157*1999/101 |
| Päästöt / Massnahmen g. Verunreinigung der Luft | 70/220*1999/102 A |
| Polttoainesäiliö / Kraftstofftank | similar: 70/221*2000/8 |
| Diesel päästöt / Dieselabgase | - |
| Ohjauksilaitteisto / Lenkanlage | similar: 70/311*1999/7 |
| Jarrutus / Bremsanlage | similar: 71/320*98/12 |
| Radiohäiriöt / Funkstörung | similar: 72/245*95/54 |
| Varkaudenestolaite / Sicherung gegen unbef. Benutzung | similar: 74/61*95/56 |
| Ohjauslaite / Lenkanlage b. Unfallstößen | similar: 74/297*91/662 |
| Penkit / Sitze | similar: 74/408*96/37 |
| Turvavöiden kiinnitys / Verank. Sicherheitsgurte | similar: 76/115*96/38 |
| Turvavyöt / Rückhaltesysteme | similar: 77/541*96/36 |
| Vetolaitteet / Abschleppvorrichtung | similar: 77/389*96/64 |
| Polttoaineenkulutus / Kraftstoffverbrauch | 80/1268*1999/100 |
| Turvallasit / Sicherheitsglas | ECE-R 43 |
| Ilmastointijärjestelmä / Klimaanlage | - |

Määritellyt normit pätevät ainoastaan ajoneuvolle, joka on alkuperäisessä kunnossa tyyppihyväksynnän ABE/EU-BE mukaisesti. Ajoneuvolle ei ole suoritettu katsastusta paikan päällä.
 Die bestätigten Angaben gelten nur für ein Fahrzeug im Originalzustand gemäß ABE/EG-BE. Eine Besichtigung des Fahrzeuges erfolgte nicht.

Essen, 03.11.2010

Dipl.- Ing. N. Fricke



TUV 01 02.10 4.000.000

TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG · Am TÜV 1 · 30519 Hannover

Page / Seite 1 von 1
 Certificate / Untersuchungsbericht 20100084762001

Yksittäishyväksyntätodistus

P  Liikenteen turvallisuusvirasto
Suomi
FIN
Trafiksäkerhetsverket
Euroopan yhteisö Europeiska gemenskapen



0097808037

Pvm Datum 31.03.2010

1

Yksittäishyväksyntätodistus.
Osa I / Tekninen osa
Intyg om enskilt godkännande.
Del I / Teknisk del

C.2 Rekisteriin merkitty omistaja | registret antecknad ägare (C.2.1, C.2.2, C.2.3) **C.3** Rekisteriin merkitty haltija | 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.nro Ord.nr Osa Del I / II | J Ajoneuvoluokka Fordonskategori | Vakuutusyhtiö Försäkringsbolag |
| | 001 | M1 / Henkilöauto | |
| Rajoitukset Begränsningar | | | |
| Ei oikeuta käyttämään liikenteessä ennen rekisteröintiä. Vireilläolo | | | |
| Ajoneuvo Fordon | | D.3 Kauppanimi Handelsbeteckning | |
| D.1 Merkki Märke | | Chevrolet Camaro 2LT | |
| Ajoneuvoryhmä Fordonsgrupp | | | |
| E Valmistenumero Tillverkningsnummer | | Ajoneuvon käyttö Fordonets bruk | B Käyttöönottopäivä Ibruksdag |
| Typpihyväksyntä Typpgodkännande | | D.2 Tyypin Typ | |
| K Tyyppihyväksyntäno Typpgodkännandenr | | | |
| D.2 Variantti Variant | | D.2 Versio Version | |
| Katsastus Besiktning | | | |
| Edellisen katsastus suoritetty, pvm Föregående besiktning utförd, datum | | Edellisen katsastuksen toimipaikka Föregående besiktningställe | Seuraavan määräaikaikatsastuksen aikaväli Intervall för nästa periodiska besiktning |
| | | | VAK/ADR-todistuksen voimassaolo pvm VAK/ADR-nyttgets giltighetsdatum |
| Muut tekniset tiedot (massat kg) Andra tekniska uppgifter (massor kg) | | | |
| S.1 Istuimien lukumäärä Antal sätar | P.1 Iskutilavuus (cm ³) Cylindervoly m | P.2 Suurin nettoteho (kW) Största nettoeffekt | P.3 Käyttövoima Drivkraft |
| 4 | 3600 | | Bensiini |
| Ajoneuvon kokonaispituus (mm) Fordonets totalängd | Ajoneuvon leveys (mm) Fordonets bredd | Jarrujärjestelmän lisätieto Tilläggsinformation om bromssystemet | |
| 4760 | 1870 | ABS | |
| F.1 Tekn. suurin sallittu kok.massa Tekniskt största tillåtna totalmassa | | | |
| 2068 | | | |
| G Ajoneuvon omamassa Fordonets egenmassa | | | |
| 1780 | | 2068 | |
| F.2 Tieliikenteessä sallittu suurin kok.massa I vägtrafik tillåtna största totalmassa | | F.3 Yhd. suurin sallittu kok.massa teliik. Komb. största tillåtna totalm. i vägtrafik | |
| 1780 | | 2068 | |
| Auton kokonaismassa py-käytössä Bilens totalmassa vid släpvagnsbruk | | O.1 Perävaunumassa jarruin Släpv.massa med bromsar | |
| | | 0.2 jarrut utan bromsar | |
| Akselit edestä Axlarna framifrån | Tyyppihyväksytyt renkaat Typpgodkända däck | | Katsastuksessa merkityt renkaat Vid besiktningen märkta däck |
| 1. akseli | Koko, kuormitusluku, nopeusluokka Storlek, belastningskännetecken, hastighetsklass | | Koko, kuormitusluku, nopeusluokka Storlek, belastningskännetecken, hastighetsklass |
| 2. akseli | 245/50ZR19 104W | | |
| | 245/50ZR19 104W | | |
| Tieliik. sall. akselissa i vägtrafik tillåtna axelmassa | | | |
| 980 | | | |
| 1088 | | | |
| Erikoisehdot ja huomautukset Särskilda villkor och anmärkningar | | | |
| Katsastuksen rajoitukset Vireilläolo: Katsastuksen huomautukset Ajoneuvoon vaihdettu ennen ensirekisteröintiä etu- ja takavalaisimet, yhteensä 4 %. Asetuksen 1248/2002 liitteen 8 poikkeusten mukaan hyväksytty ajoneuvo. | | | |
| Käsitteläjän merkinnät Handläggarens anteckningar | | | |
| Ilmoitus vastaanotettu Anmälan mottagen | | Toimipaikan leima Registreringsstället stämpel | |
| <input type="checkbox"/> Poistettu liikennekäytöstä Avregistrerad <input type="checkbox"/> Kilvet palautettu Kylitarna återlämnade | | | |

KE B7108 - 12/2006