

# Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry:n kommentit koskien autojen kulutustietojen keräämistä (U 37/2020)



On tärkeää, että kuluttajilla ja yrittäjillä on käytössään tietoa ajoneuvojen todellisista kulutuksista, koska todelliset kulutustiedot vaikuttavat ajoneuvojen ympäristökuormituksen lisäksi myös niiden käyttökustannuksiin. Siksi pidämme hyvänä, että kulutustietojen luotettavuutta parannetaan niin kansallisen kuin EU-lainsäädännön kautta.

## *Todellisten kulutustietojen tarkastaminen osana katsastusta*

Katsastus on lähtökohtaisesti kolmannen osapuolen suorittama tarkastus, jossa varmistetaan ajoneuvon turvallisuus, sen ympäristövaikutukset sekä rekisteritietojen paikkansapitävyys. Katsastus on ainoa paikka, jossa riippumaton toimija tarkastelee ajoneuvoa. Olisi varsin luontevaa, että testaus, jonka tavoitteena on valmistajan ilmoittamien tietojen tarkastaminen, suoritetaan riippumattoman tahon toimesta.

## *OBD-pistokkeen käyttö katsastuksessa*

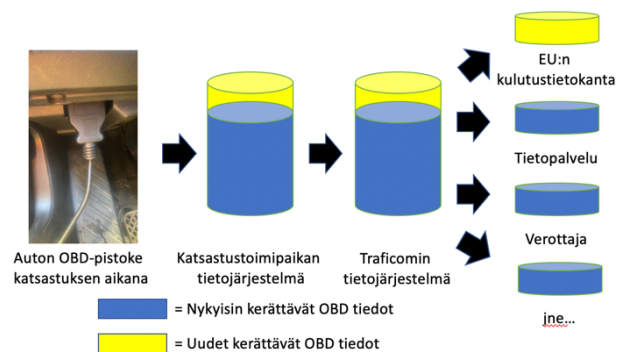
Nykyiset säädökset edellyttävät, että lähes kaikkien 2016 jälkeen käyttöön otettujen henkilö- ja pakettiautojen katsastuksessa autoon kytketään OBD-lukulaite. Katsastusprosessin kannalta on yhdentekevää, montako eri tietoa OBD-pistokkeen kautta luetaan. Oleellista on, että lukulaite pystyy lukemaan haluttuja tietoja.

## *Tietojen siirtyminen tietojärjestelmien välillä*

OBD-tietoa käsittelevät tietojärjestelmät ovat jo olemassa. Koska järjestelmiä tulee joka tapauksessa kehittää, ei kulutustietojen varmentamiseen tarvittavan tiedon lisääminen ole mitenkään poikkeuksellinen asia. Oheisessa kaaviossa on esitetty malli siitä, miten vähän kulutustiedon varmentaminen muuttaisi tiedonkulkua.

Jos sen sijaan OBD-järjestelmän testaus toteutetaan etäluennalla, on tietojärjestelmämuutosten lisäksi hankittava laitteistot, jotka pystyvät muodostamaan yhteyden ajoneuvoon ilman fyysisiä yhteyttä.

Nähdäksemme tämä lisää kustannuksia.



## *Aikataulu ja kustannukset*

Katsastuksessa käytettävät testalaitteet on uusittava aika-ajoin. Tällaisia ovat mm OBD-testerit. On harmillista, jos juuri hankitut testilaitteet jäävät käyttöikänsä lyhyiksi, kun niitä koskevia säädöksiä muutetaan yllättäen. Myös tietojärjestelmien sekä rajapintojen kehittäminen tuo kustannuksia. Jos muutokset joudutaan tekemään nopealla aikataululla, aiheutuu tästä ylimääräisiä kustannuksia, kun muihin seikkoihin liittyvät muutostyöt joudutaan ajoittamaan sekä suunnittelemaan uudelleen. Edellä mainituista syistä olisi kustannusten hallitsemiseksi tärkeää saada toimeenpanolle enemmän aikaa. Nähdäksemme päätöksentekemisestä uuden toimintamallin aloittamiseen olisi lyhin hyväksyttävä aika noin 1,5 vuotta.

## *YKL ry:n ehdotus*

Autojen älykkyyden lisääntyessä on perinteisten liikenneturvallisuuden vaikuttavien vikojen rinnalle syntynyt uusia vikakohteita. Tällaisia ovat esimerkiksi erilaiset tutkat ja niihin perustuvat ohjauksjärjestelmät, joiden virheellinen toiminta aiheuttaa voi aiheuttaa vaarallisia tilanteita niin auton käyttäjälle kuin muillekin liikenteessä oleville. Suurta osaa näistä järjestelmistä olisi mahdollista testata saman OBD-rajapinnan kautta. Ehdotamme, että tässä yhteydessä selvitettäisiin edellytyksiä ottaa myös tämä osaksi suomalaista katsastusta.

## *Yhteenvedo*

Lähtökohtaisesti U-kirjeluonnoksessa esitetty Suomen kanta on hyvä. Nähdäksemme kuitenkin etäluennan edellyttäminen ainoastaan lisää asiaan liittyviä kustannuksia. Sen sijaan U-kirjeluonnoksessa esille nostettu tarve aikataulun löysentämiselle on perusteltu, koska muuten ehdotuksesta aiheutuvat kustannukset ovat saavutettavia hyötyjä suurempia. Lisäksi kokonaisvaltaisempi ote OBD-testauksen kehittämisessä olisi toivottavaa. Tällöin yhtä rajapintaa käyttämällä saataisiin kattavampi kuva auton liikenneturvallisuudesta sekä sen ympäristövaikutuksista. Lisäksi OBD-testauksen kokonaisvaltaisempi kehittäminen toisi säästöjä.