

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 22/2013 vp

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (eCall-järjestelmän tyyppihyväksyntävaatimukset)

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (eCall-päätös)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 5 päivänä elokuuta 2013 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (eCall-järjestelmän tyyppihyväksyntävaatimukset) (U 50/2013 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Eduskunnan puhemies on 5 päivänä elokuuta 2013 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (eCall-päätös) (U 51/2013 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on

annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenneneuvos, johtava asiantuntija Kari Saari ja liikenneneuvos, johtava asiantuntija Seija Miettinen-Belleverque, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtaja Jukka Aaltonen, Hätäkeskuslaitos
- yksikönpäällikkö Erik Asplund, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi
- tekninen asiantuntija Sami Peuranen, Autotuotajat ry
- suunnittelija Petri Jääskeläinen, Liikenneturva.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

U 50/2013 vp

Euroopan komissio antoi 13 päivänä kesäkuuta

2013 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta.

ECall-järjestelmällä tarkoitetaan ajoneuvoon asennettua järjestelmää, joka aktivoituu automaattisesti ajoneuvon jouduttua vakavaan onnettomuuteen. Palvelu ottaa langattoman matkaviestinverkon kautta yhteyttä lähimpään hätäkeskukseen ilmoittaen keskukselle muun muassa onnettomuuspaikan. Lisäksi järjestelmä avaa numeroon 112 perustuvan puheyhteyden ajoneuvossa olevien henkilöiden ja hätäkeskuksen välille. Palvelu voitaisiin tarvittaessa aktivoida myös manuaalisesti. Kaupallisista palveluista järjestelmä eroaa siten, että se ottaa yhteyden suoraan hätäkeskuslaitoksen päivystäjään eikä merkikokoisiin, kaupallisiin turvapalveluihin.

Komissio on ehdottanut eCall-järjestelmän käyttöönoton tyypinhyväksyntävaatimuksia koskevaa asetusta, jotta voitaisiin varmistaa palveluiden yhteentoimivuus ja jatkuvuus kaikkialla Euroopassa. Järjestelmän pakollisella käytöllä varmistettaisiin myös se, että palvelu olisi kaikkien kansalaisten käytettävissä. ECall-järjestelmästä tulisi 1 päivästä lokakuuta 2015 alkaen pakollinen uusiin henkilö- ja pakettiautoihin (M₁- ja N₁-luokan ajoneuvot). Säädös koskisi vain uusia ajoneuvotyyppisiä.

U 51/2013 vp

Euroopan komissio antoi 13 päivänä kesäkuuta 2013 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-järjestelmän käyttöönotosta. Järjestelmä perustuu säädöskokonaisuuteen, jonka osat koskevat ajoneuvoon asennettua järjestelmää, televiestinverkkoja ja hätäkeskuksia. Tässä muistiossa käsitellään eCall-järjestelmään liittyvää hätäkeskusinfrastruktuuriin liittyvää osaa.

Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön PSAP-hätäkeskusinfrastruktuuri, joka on määritelty eCall-asetuksessa.

Ehdotuksen 1 artiklan mukaan jäsenvaltioiden olisi otettava viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2015 käyttöön eCall-hätäkeskuksissa tarvittava infrastruktuuri, jota eCall-puheluiden asianmukainen käsittely ja vastaanottaminen niiden alueella edellyttää.

Ehdotuksen 2 artiklan mukaan jäsenvaltioiden olisi annettava komissiolle kertomus pää-

töksen täytäntöönpanosta viimeistään 18 kuukauden kuluessa sen voimaantulosta.

Ehdotuksen 3 artikla koskisi päätöksen voimaantuloa.

Valtioneuvoston kanta

U 50/2013 vp

Valtioneuvosto kannattaa komission ehdotuksen liikenneturvallisuustavoitteita. On selvää, että liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeä kansallinen intressi. Liikennekuolemat ja liikenteessä vammautuminen aiheuttavat Suomessa paitsi lukuisia henkilökohtaisia tragedioita myös merkittäviä yhteiskunnallisia kustannuksia. Ehdotetulla eCall-järjestelmällä voidaan tehostaa hätäpalveluja ja parantaa ensiapua, mikä on omiaan vähentämään liikennekuolemia ja liikenteen aiheuttamien vammojen vakavuutta. Järjestelmän käyttöönotto auttaisi vähentämään ihmisten kärsimystä sekä terveydenhuolto- ja muita kustannuksia.

Valtioneuvosto pitää eCall-järjestelmän pakollista käyttöönottoa uusissa ajoneuvotyypeissä perusteltuna, jotta voidaan varmistaa palvelun saatavuus kaikille kansalaisille. Yhteisillä teknisillä standardeilla vältetään myös markkinoiden pirstaloituminen ja varmistetaan palveluiden yhteentoimivuus koko EU:n alueella. Asian jatkovalmistelussa on kuitenkin syytä varmistaa, ettei ajoneuvojen pakollinen varustaminen eCall-järjestelmällä perusteettomasti rajoita autonvalmistajien tai muiden riippumattomien toimijoiden mahdollisuutta tarjota lisäksi vastaavia tai monimuotoisempaan palveluun kykeneviä laitteita, jotka toimivat eCall-palvelun rinnalla tai sen pohjalta. Myös viestintäverkkojen nopea kehitys tulee huomioida jatkovalmistelussa. Säädöskehyksen on oltava joustava, koska viestintäverkkoja koskevien uusien teknologioiden käyttöönotto tulee jatkossa edellyttämään muutoksia niin ajoneuvojärjestelmiltä, matkaviestinverkoilta kuin hätäkeskusten järjestelmiltäkin.

Tarkan ja luotettavan paikannustiedon tarjoaminen on olennainen osa ajoneuvoon asennetun eCall-järjestelmän tehokasta toimintaa. Paikan-

nustiedon luonne huomioon ottaen valtioneuvosto pitää tärkeänä, että järjestelmän käyttäjien yksityisyyden suoja huomioidaan asianmukaisesti järjestelmälle asetettavissa vaatimuksissa ja teknisissä standardeissa.

U 51/2013 vp

Valtioneuvosto kannattaa komission ehdotusta, jonka mukaan PSAP-hätäkeskusinfrastruktuurin tulisi täyttää eCall-asetuksessa asetetut määräykset. Tällä tavalla voidaan varmistaa EU:n laajuinen eCall-palvelun yhteensopivuus, yhteentoimivuus ja jatkuvuus.

Komission ehdotuksen käsittelyn yhteydessä valtioneuvosto pitää tärkeänä selvittää eCall-asetuksessa mainittujen standardien versiot, joi-

hin hätäkeskuslaitosten vaatimustenmukaisuuden tulee perustua. Lisäksi asian jatkokäsittelyssä tulee selvittää eCall-asetuksen 3 artiklan 7 kohtaa, jossa säädetään hätäkeskuksen pääsyä ajoneuvon ominaisuuksia koskeviin tietoihin. Myös yhteyksien luominen ja ylläpito ulkomaisiin rekistereihin tulee ottaa esille ja säännöksiä tulee tältä osin selvittää.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että tämän päätösehdotuksen voimaantulo on sama kuin komission 13 päivänä kesäkuuta 2013 antaman ehdotuksen, joka koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta ajoneuvon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikenne- ja viestintävaliokunta on päättänyt 20.9.2013 yhdistää molempien samanaikaisesti eduskuntaan lähetettyjen eCall-järjestelmää koskevien valtioneuvoston kirjelmien U 50/2013 vp ja U 51/2013 vp käsittelyn. eCall-järjestelmällä tarkoitetaan ajoneuvon asennettua teknistä järjestelmää, joka aktivoituu automaattisesti, jos ajoneuvo joutuu vakavaan onnettomuuteen. Järjestelmä muodostaa satelliitin avulla yhteyden hätäkeskukseen ja ilmoittaa onnettomuuden tarkan sijainnin. Samalla ajoneuvon sisätilan ja hätäkeskuksen välille avautuu puheyhteys. Järjestelmä on mahdollista aktivoida tarvittaessa myös manuaalisesti.

Komission ehdotuksen mukaan eCall-järjestelmä tulisi pakolliseksi uusiin henkilö- ja pakettiautotyyppisiin lokakuun 2015 alusta lukien. Pakollisuus koskisi uusia tyyppihyväksyttäviä ajoneuvoja, ja asetuksella vahvistettaisiin ne tekniset vaatimukset, jotka koskevat EY-tyyppihyväksyntää eCall-järjestelmän osalta. Lisäksi jäsenvaltioiden tulisi varmistaa, että hätäkeskukset voivat vastaanottaa eCall-hälytyksiä mainitusta ajankohdasta lukien. Asetettavien teknisten vaatimusten avulla pyritään varmistamaan,

että järjestelmä toimii myös jäsenvaltioiden välisessä liikenteessä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan järjestelmän pakollisuus nostaisi jonkin verran uusien autojen valmistuskustannuksia, mutta kuluttajahinnoissa muutos todennäköisesti olisi hyvin pieni.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan järjestelmän käyttöönotolla nopeutettaisiin olennaisesti avun saapumista onnettomuuspaikalle. Komission arvion mukaan avun saaminen eCall-järjestelmällä varustettujen ajoneuvojen onnettomuuksissa nopeutuisi kaupunkialueilla noin 40 % ja maaseudulla 50 %. Tätä kautta säästettäisiin ihmishenkiä, vähennettäisiin vakavien loukkaantumisten määrää ja saavutettaisiin myös selkeitä yhteiskunnallisia kustannussäästöjä. Tieto onnettomuudesta olisi teknisesti mahdollista välittää myös hätäkeskuksesta eteenpäin esimerkiksi liikenteen hallintajärjestelmiin, mitä kautta on mahdollista pyrkiä lisäämään myös muun liikenteen turvallisuutta.

Valiokunta korostaa, että eCall-järjestelmän toiminnan kannalta keskeisten toimijoiden, kuten teleyritysten, hätäkeskusten ja autonvalmistajien, teknisten ratkaisujen tulee toimia saumattomasti yhteen. Erityisen tärkeänä valiokunta pitää sitä, että järjestelmää koskevassa säänte-

lyssä ja teknisissä vaatimuksissa varmistetaan, että järjestelmä pysyy teleyritysten hallinnoimien viestintäverkkojen nopean teknisen kehityksen vauhdissa ja pystyy jatkossa hyödyntämään myös uusien sukupolvien matkaviestinverkkoja.

Valiokunta pitää yksityisyyden suojan kannalta järjestelmän toiminnassa olennaisena, että ajoneuvoon ei kohdistu jatkuvaa paikantamista, vaan hälytykseen liittyvä paikannus aktivoituisi ainoastaan vakavan onnettomuuden tapahtuessa tai jos toiminto otettaisiin ajoneuvosta käyttöön manuaalisesti. Valiokunta pitää kuitenkin tärkeänä, että järjestelmää koskevan sääntelyn valmistelussa ja järjestelmän teknisessä kehittämisessä otetaan huomioon mahdollisuus järjestelmän hyödyntämiseen myös muihin älyliikenteen sovelluksiin tulevaisuudessa. Tästä syystä valiokunta pitää keskeisenä, että järjestelmän tulee voida toimia tarvittaessa mahdollisimman laajasti teknisesti yhteen mm. erilaisten satelliitipaikannusjärjestelmien, muiden älyliikenteen tai vastaavien palveluiden sekä niiden erilaisten teknisten järjestelmien kanssa. Nyt valittavat ratkaisut ja niitä koskevat vaatimukset eivät saa aiheuttaa tarpeettomia teknisiä rajoitteita järjestelmän hyödyntämiselle myös muihin käyttötarkoituksiin, mikäli tämä arvioidaan tulevaisuudessa tarpeelliseksi. Valiokunta toteaa, että sääntelyn jatkovalmistelussa tulee kuitenkin erityisesti varmistaa, että kansalaisten yksityisyyden suoja toteutuu ja että sääntely vastaa nykyisen tietosuojaa koskevan sääntelyn keskeisiä periaatteita. Tämä on ensisijaisen tärkeää varmistaa jatkossa myöskin järjestelmän mahdollisia uusia hyödyntämistapoja koskevassa pohdinnassa.

Valiokunta pitää hyvänä, että eCall-järjestelmässä on myös manuaalinen aktivointimahdollisuus, mutta jatkovalmistelussa saattaisi olla paikallaan arvioida myös manuaalisen hälytyksen peruuttamismahdollisuuden tarvetta. Järjestelmään voisi olla hyödyllistä sisällyttää myös jonkinlainen automaattinen onnettomuuden vakavuudesta kertova tieto. Esimerkiksi tieto siitä, miten monta henkeä ajoneuvossa on onnetto-

muustilanteessa, saattaisi auttaa pelastusviranomaisia reagoimaan onnettomuustilanteeseen tarkoituksenmukaisimmalla tavalla.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Suomessa pystytään vastaanottamaan eCall-hälytyksiä komission esittämässä aikataulussa edellyttäen, että uusi hätäkeskustietojärjestelmä saadaan käyttöönotettua suunnitellussa aikataulussa. Valiokunta pitää hyvin tärkeänä sitä, että eCall-järjestelmä ja erityisesti manuaalinen aktivoimistoiminto toteutetaan siten, että virheelisten hälytysten määrä ja niiden mahdollisuudet minimoidaan.

Valiokunta pitää hyvänä, että autonvalmistajien automaattisten hälytysjärjestelmien toteutusta pyritään ohjaamaan yhtenäiseen suuntaan. Valiokunta pitää kuitenkin tärkeänä, että sääntely ei saa rajoittaa autonvalmistajia ottamasta käyttöön entistä kehittyneempiä autojen turvallisuusvarusteita. Automaattisen aktivoitumisen osalta valiokunta pitää lähtökohtaisesti hyvänä, että ajoneuvon valmistaja voisi esim. ajoneuvon ominaisuudet ja tyypillinen käyttötapa huomioiden valita itse sen teknisen toteutustavan, jolla järjestelmän aktivoituminen käytännössä esim. airbagin laukeamisen tai muun vastaavan teknisen ratkaisun perusteella toteutetaan.

Valiokunta pitää lähtökohtaisesti hyvänä, että järjestelmä otetaan käyttöön uusien ajoneuvotyyppien vakiovarusteena eikä ehdotukseen sisälly pakkoa asentaa laitteita jälkiasennuksena jo käytössä oleviin ajoneuvoihin. Valiokunta kuitenkin toteaa, että ajoneuvokannan uusiutuminen on siinä määrin hidasta, että jatkossa saattaisi olla paikallaan pohtia myös sellaisia keinoja, joilla näiden laitteiden käyttö lisääntyisi myös jo käytössä olevissa ajoneuvotyypeissä.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 27 päivänä syyskuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Kalle Jokinen /kok	Johanna Ojala-Niemelä /sd
vpj.	Osmo Kokko /ps	Eila Tiainen /vas
jäs.	Thomas Blomqvist /r	Ari Torniainen /kesk
	Jukka Kopra /kok	Reijo Tossavainen /ps
	Merja Kuusisto /sd	Oras Tynkkynen /vihr
	Suna Kymäläinen /sd	Mirja Vehkaperä /kesk.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.