FI

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 21.8.2009
KOM(2009) 434 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN KOMITEALLE

Aika ottaa eCall käyttöön

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN KOMITEALLE

Aika ottaa eCall käyttöön

1. JOHDANTO

Tieliikenteen kuolonuhrien määrä 27 EU-maassa on laskenut yli 27 prosenttia vuodesta 2001, jolloin komissio julkaisi eurooppalaista liikennepolitiikkaa koskevan valkoisen kirjansa[1]. Tähän myönteiseen kehitykseen ovat vaikuttaneet merkittävästi tieliikenneturvallisuutta koskeva eurooppalainen toimintaohjelma[2] ja **älyautoaloite**[3], joiden odotetaan myötävaikuttavan liikennekuolemien määrän vähenemiseen.

Lisätoimia kuitenkin tarvitaan, sillä vuonna 2008 Euroopan tieliikenteessä kuoli noin 39 000 ja loukkaantui yli 1,7 miljoonaa ihmistä. On arvioitu, että **yleiseurooppalainen ajoneuvojen hätäviestijärjestelmä** (**eCall**) voi täysimittaiseen käyttöön otettuna **pelastaa EU-27-maissa jopa 2 500 henkeä vuodessa** ja lieventää loukkaantumisia. Tämä voi säästää huomattavasti yhteiskunnan terveydenhuolto- ja muita kustannuksia ja vähentää inhimillistä kärsimystä.[4]

Komissio on jo ryhtynyt useisiin toimenpiteisiin yleiseurooppalaisen eCall-järjestelmän käyttöönoton edistämiseksi. Alun perin toiminnon oli tarkoitus olla täysimittaisessa käytössä jo vuonna 2009. Komissio on tukenut kaikista sidosryhmistä koostunutta työryhmää, joka hyväksyi **kaikkialla Euroopassa yhteentoimivan eCall-palvelun määritelmän**. Lisäksi komissio pyysi kaikkia sidosryhmiä, jäsenvaltioita ja alan edustajia allekirjoittamaan yhteisymmärryspöytäkirjan, jossa ne sitoutuvat tekemään yhteistyötä eCall-järjestelmän toteuttamiseksi. Komissio on myös antanut **kaksi tiedonantoa**[5], joissa esitellään toteuttamissuunnitelma ja ehdotetaan toimia, jotka sidosryhmien olisi toteutettava. Komissio hyväksyi lisäksi joulukuussa 2008 älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan toimintasuunnitelman[6], johon sisältyi yhtenä toimena eCall-järjestelmän käyttöönoton tukeminen, sekä ehdotuksen älykkäitä järjestelmiä koskevasta direktiivistä[7]. Direktiivissä säädetään oikeudellisesta välineestä (sääntelykomiteasta), jolla jäsenvaltiot voidaan velvoittaa ryhtymään toimenpiteisiin erityisesti *yleiseurooppalaisen eCall-järjestelmän käyttöönottamiseksi yhdenmukaistetulla tavalla*.

---

1 KOM(2001) 370: Valkoinen kirja – Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika.

2 KOM(2003) 311: Tieliikenneturvallisuuden eurooppalainen toimintaohjelma – Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä: yhteinen vastuu.

3 KOM(2006) 59: Älyautoaloite – Tieto- ja viestintätekniikkaa älykkäämpiä, turvallisempia ja puhtaampia autoja varten; KOM(2007) 541: Kohti turvallisempaa, puhtaampaa ja älykkäämpää Euroopan laajuista liikkuvuutta: ensimmäinen raportti älyautoaloitteesta.

4 Katso tutkimuksia, jotka ovat saatavilla osoitteessa www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/.

5 KOM(2005) 431: eCall kansalaisten käyttöön; KOM(2006) 723: eCall takaisin raiteilleen.

6 KOM(2008) 886: Toimintasuunnitelma älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottamiseksi Euroopassa.

7 KOM(2008) 887: Ehdotus direktiiviksi tieliikennealan älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista.

Kaikki sidosryhmät Euroopan parlamenttia, neuvostoa, jäsenvaltioita ja suurta yleisöä myöten **kannattavat laajasti eCall-järjestelmää**.

- **Euroopan parlamentti** on useassa yhteydessä antanut **täyden tukensa** eCall-järjestelmän toteuttamiselle ja kehottanut komissiota ja jäsenvaltioita ryhtymään kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin järjestelmän käyttöönottamiseksi yhdenmukaistetulla tavalla kaikkialla Euroopassa[8].

- Euroopan unionin **neuvosto** on katsonut tärkeäksi määritellä toimenpiteet, joita tarvitaan yhteentoimivan yleiseurooppalaisen eCall-järjestelmän yhdenmukaistetun käyttöönoton edistämiseksi yhteistyön ja asianmukaisen standardoinnin pohjalta[9].

- **Useimmat jäsenvaltiot** ovat allekirjoittaneet eCall-järjestelmää koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan ja tukevat järjestelmän käyttöönottoa.

- Yhteisymmärryspöytäkirjan on allekirjoittanut myös yli 80 julkista ja yksityistä organisaatiota, joihin kuuluu myös kaikkien arvoketjuun kuuluvien sidosryhmien edustajia.

Yli 70 prosenttia Eurobarometri-kyselyyn vastanneista eurooppalaisista ilmoitti haluavansa eCall-järjestelmän seuraavaan autoonsa[10].

Edistys **on kuitenkin ollut liian hidasta, ja yleiseurooppalaisen eCall-järjestelmän käyttöönotto on viivästynyt huomattavasti.** Edellisissä tiedonannoissa omaksuttu vapaaehtoisuuteen perustuva lähestymistapa ja komission pyrkimykset eCall-järjestelmän standardoimiseksi sekä sidosryhmien kanssa tehty työ eivät ole olleet riittäviä. **Lisätoimenpiteitä tarvitaankin pikaisesti.**

Tässä tiedonannossa raportoidaan EU:n toimielimille saavutetusta edistyksestä ja ehdotetaan uusia toimenpiteitä, joiden avulla eCall-palvelun käyttöönotto voitaisiin toteuttaa Euroopassa. Toimenpiteitä odotetaan sidosryhmiltä ja Euroopan komissiolta itseltään, ja niihin voisi kuulua sääntelykehyksen laatiminen eCall-järjestelmän käyttöönottamiseksi. **Näillä toimenpiteillä toteutetaan yleiseurooppalainen ajoneuvojen hätäviestijärjestelmä, ja niiden ansiosta eCall-laitteet asennetaan uusiin tyyppihyväksyttyihin ajoneuvoihin Euroopassa.**

2. YLEISEUROOPPALAISEN AJONEUVOJEN HÄTÄVIESTIJÄRJESTELMÄN TOIMINTAPERIAATTEET

Euroopassa tapahtuu vuosittain yli 1,2 miljoonaa onnettomuutta, joihin tarvitaan sairaanhoitoapua, ja tätäkin enemmän onnettomuuksia, joissa tarvitaan muunlaista apua. Onnettomuuden jälkeen auton kuljettaja ja matkustajat voivat olla sokissa, he eivät välttämättä tiedä tarkkaa sijaintiaan tai eivät pysty ilmoittamaan sitä tai käyttämään matkapuhelinta. Kaikissa näissä tilanteissa eCall-järjestelmästä on huomattavaa etua riippumatta siitä, missä päin Eurooppaa onnettomuus tapahtuu, sillä sen avulla voidaan

---

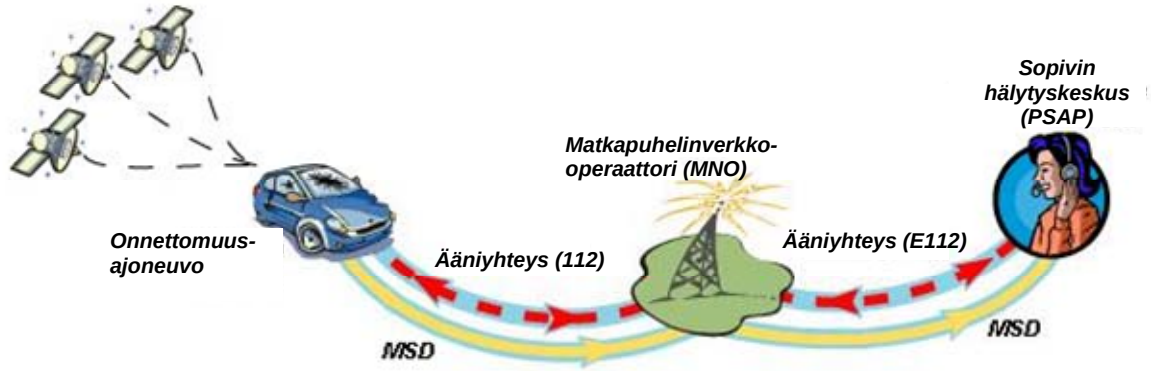
8 Euroopan parlamentin päätöslauselmat A6-0072/2006 (27.4.2006), A6-0169/2008 (6.5.2008) ja 2008/2216(INI) (20.1.2008).

9 Neuvoston päätelmät komission 31.3.2009 antamasta tiedonannosta ”Toimintasuunnitelma älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottamiseksi Euroopassa”.

10 Älykkäiden järjestelmien käyttöä ajoneuvoissa koskeva Eurobarometri-kysely nro 267.

merkittävästi nopeuttaa avun saamista, pelastaa ihmishenkiä ja lieventää vammojen vakavuutta. Kun eCall-järjestelmä on otettu Euroopassa täysimittaisesti käyttöön, siitä saadaan huomattavia taloudellisia ja yhteiskunnallisia hyötyjä.[4]

eCall on yleiseurooppalainen palvelu, jonka on tarkoitus toimia **kaikissa EU:n jäsenvaltioissa ja aloitteeseen osallistuvissa valtioissa**. Se olisi käytettävissä **kaikissa ajoneuvoissa** merkistä, maasta ja ajoneuvon tosiasiallisesta sijainnista riippumatta. eCall on ainoa palvelu, jonka kattavuus on **Euroopan laajuinen**. Sen käyttö ei edellytä erillisiä sopimuksia tai lisälaitteita, vaan järjestelmä toimii kaikkialla: niin kotimaassa kuin loma- ja liikematkakohteessakin.



Kuva 1: **eCall-järjestelmän toimintaperiaatteet**

Vakavan onnettomuuden sattuessa ajoneuvoon asennetut anturit käynnistävät automaattisesti eCall-puhelun. Toiminnon aktivoiduttua **ajoneuvoon asennettu järjestelmä muodostaa 112-ääniyhteyden**. Äänipuhelun yhteydessä lähetetään hätäviesti ja **vähimmäistiedot (minimum set of data, MSD)**, joihin sisältyvät tärkeimmät tiedot onnettomuudesta, kuten aika, paikka, ajosuunta (jotka saadaan EGNOS-satelliittijärjestelmän[11] ja vuodesta 2013 lähtien Galileo-satelliittijärjestelmän[12] välittämistä tarkoista tiedoista) ja ajoneuvon kuvaus. eCall-järjestelmä voidaan aktivoida myös manuaalisesti.

Matkapuhelinverkko-operaattori (MNO) tunnistaa 112-puhelun eCall-puheluksi niin kutsutusta eCall-lipusta, jonka ajoneuvon viestintämoduuli on siihen lisännyt. Matkapuhelinverkon operaattori käsittelee eCall-puhelun samoin kuin muut 112-puhelut ja **reitittää sen sopivimmalle** viranomaisten määrittämälle **hälytyskeskukselle** (Public Safety Answering Point, PSAP[13]). PSAP-operaattori vastaanottaa sekä äänipuhelun että vähimmäistiedot.

Vähimmäistietojen sisältämät tiedot puretaan ja esitetään PSAP-operaattorin näytöllä. **Ajoneuvon sijainti ja ajosuunta** voidaan esittää maantieteellisessä tietojärjestelmässä. Samalla operaattori kuulee, mitä ajoneuvossa tapahtuu, ja hän voi mahdollisesti keskustella

---

11 European Geostationary Navigation and Overlay Service, Euroopan geostationaarinen navigointilisäjärjestelmä. Järjestelmä lisää GNSS-signaalien (Global Navigation Satellite System) luotettavuutta ja tarkkuutta.

12 Eurooppalainen GNSS-järjestelmä, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2013.

13 PSAP: viranomaisen tai hallituksen hyväksymän yksityisen organisaation vastuulla oleva fyysinen sijaintipaikka, joka vastaanottaa hätäpuhelut ensin. Sopivin PSAP on se, jonka viranomaiset ovat etukäteen määritelleet vastaamaan tietyltä alueelta tulevista tai tietyntyyppisistä hätäpuheluista (esim. eCall-puheluista).

ajoneuvossa olevien henkilöiden kanssa. Tämä auttaa operaattoria varmistumaan siitä, tarvitaanko onnettomuuspaikalla pelastuspalveluja (ambulanssia, palokuntaa, poliisia), ja tekemään nopeasti hälytyksen sekä toimittamaan kaikki tarvittavat tiedot oikealle palveluyksikölle.

PSAP-operaattori pystyy myös välittömästi ilmoittamaan tie- tai liikennekeskuksille, että tietyssä paikassa on tapahtunut onnettomuus. Näin tieto saadaan nopeasti muiden tienkäyttäjien tietoon, minkä ansiosta voidaan estää lisäonnettomuuksia. Samoin raivaustyöt voidaan aloittaa nopeasti, mikä puolestaan vähentää ruuhkia.

3. EDISTYS JA SAAVUTUKSET

3.1. Standardointitoimien edistyminen

Komissio pyysi eurooppalaisia standardointijärjestöjä (ETSI[14] ja CEN[15]) laatimaan eCall-toiminnolle avoimet standardit sidosryhmien hyväksymien suositusten[16] perusteella. ETSI-MSG[17]-komitea hyväksyi yhdessä 3GPP-komitean[18] kanssa eCall-puhelujen välittämistä koskevat standardit ja CEN TC 278 EG 15[19] -komitea vähimmäistietojen rakennetta ja järjestelmien toiminnallisia vaatimuksia koskevat standardit. Tärkeimmät saavutukset ovat seuraavat:

- CEN-komitea on hyväksynyt **eCall-järjestelmän vähimmäistietojen** (MSD) rakenteen. Vähimmäistiedot sisältävät tärkeitä tietoja, joiden perusteella onnettomuuspaikalle voidaan lähettää pelastuspalveluyksiköitä ja nopeuttaa avunsaantia. Vähimmäistietojen avulla PSAP-operaattori voi reagoida eCall-puheluun jopa ilman puheyhteyttä.

- 3GPP-komitea on hyväksynyt **eCall-ilmaisimen** (nk. eCall-lippu), joka sisältyy matkaviestinjärjestelmissä noudatettavien teknisten määritelmien versioon 8. Ilmaisimen avulla pystytään erottamaan toisistaan matkaviestimistä tulevat 112-puhelut ja eCall-puhelut sekä manuaalisesti ja automaattisesti käynnistetyt eCall-puhelut.

  Jäsenvaltiot voivat tämän ansiosta suunnitella infrastruktuurinsa eCall-puheluihin reagoimiseksi niiden pelastusinfrastruktuureihin parhaiten soveltuvalla tavalla (esim. keskitetty/hajautettu infrastruktuuri; eCall-puhelut vastaanottaa sama PSAP-operaattori, joka vastaanottaa 112-puhelut, tai eri PSAP-operaattori, jolloin käytetään suodatustoimintoa, tai viranomaisen hyväksymä julkinen tai yksityinen organisaatio). Jäsenvaltioiden on ilmoitettava alueellaan toimiville matkapuhelinverkko- operaattoreille sopivimmat PSAP-keskukset, jonne eCall-puhelut reititetään.

- ETSI-MSG-komitea ja 3GPP-komitea ovat hyväksyneet tärkeimmät tekniset määritelmät, joissa määritellään **vähimmäistietojen lähettämisessä** ajoneuvosta PSAP-operaattorille **käytettävät yhteyskäytännöt**. Hyväksytyn ratkaisun mukaan tiedot lähetetään

---

14 Euroopan telealan standardointilaitos.
15 Euroopan standardointikomitea.
16 eCall-ohjausryhmä: Lopulliset suositukset yleiseurooppalaisen hätäviestijärjestelmän käyttöönottamiseksi.
17 ETSI Mobile Service Group.
18 Third Generation Partnership Project.
19 Maantieliikennettä ja liikennetelematiikkaa käsittelevä tekninen komitea 278; eSafety-työryhmä 15.

kaistansisäisen modeemin kautta äänipuhelun mukana. Kyseessä on avoin standardi, eikä kaistansisäisen modeemin käytöstä eCall-palvelun yhteydessä peritä lisenssimaksuja.

- CEN-komitea on hyväksynyt yleiseurooppalaisen eCall-palvelun **tärkeimmät toiminnalliset vaatimukset**, joissa määritellään yleiset toimintaperiaatteet. Toiminnallisia vaatimuksia täydennettäneen korkean tason sovellusyhteyskäytännöillä syksyyn 2009 mennessä.

Nämä standardit mahdollistavat yhtenäistetyn, luotettavan, yhteentoimivan ja keskeytymättömän eCall-palvelun käyttöönoton Euroopassa, jos jäsenvaltiot ja sidosryhmät eli laite- ja autonvalmistajat sekä matkaviestinverkko-operaattorit noudattavat niitä. Standardien päivitetty luettelo on saatavilla osoitteessa http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/.

3.2. Edistys tärkeimpien sidosryhmien sitoutumisessa

3.2.1. Neuvottelut autoteollisuuden kanssa

Komissio kävi vuonna 2008 neuvotteluja autonvalmistajien liittojen (ACEA, JAMA ja KAMA[20]) kanssa eCall-järjestelmän vapaaehtoisesta käyttöönotosta kaikissa uusissa tyyppihyväksytyissä ajoneuvoissa.

Autonvalmistajat (joista ACEA allekirjoitti ensimmäisten joukossa eCall-yhteisymmärryspöytäkirjan) vahvistivat sitoumuksensa eCall-järjestelmään ja lupasivat tarjota eCall-järjestelmää vaihtoehtona tiettyjen luokkien[21] kaikissa uusissa tyyppihyväksytyissä ajoneuvoissa kolmen vuoden kuluttua kaikkien asianmukaisten standardien hyväksymisestä (viestintästandardit, vähimmäistiedot ja toiminnalliset vaatimukset) edellyttäen, että jäsenvaltiot uudistavat PSAP-infrastruktuurinsa siten, että niissä voidaan käsitellä eCall-puheluja. **Autonvalmistajat katsoivat myös, että eCall-laitteesta voitaisiin tehdä kaikkiin ajoneuvoihin tehtaalla asennettava vakiovaruste ainoastaan lainsäädännön avulla.**

Autoteollisuus kannattaa lisäksi yleiseurooppalaisen eCall-järjestelmän ja joidenkin valmistajien kehittämien **omien hätäpuheluratkaisujen** rinnakkaiskäyttöä. Autoteollisuuden edustajat ovat myös kiinnostuneita mahdollisuudesta käyttää eCall-järjestelmää **lisäarvopalvelujen** tarjoamiseen liiketoimintansa piristämiseksi.

3.2.2. Jäsenvaltiot

Tähän mennessä 15 jäsenvaltiota on allekirjoittanut eCall-yhteisymmärryspöytäkirjan: Alankomaat, Espanja, Italia, Itävalta, Kreikka, Kypros, Liettua, Portugali, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tšekin tasavalta ja Viro. Myös kolme muuta Euroopan maata ovat allekirjoittaneet sen: Islanti, Norja ja Sveitsi.

Muut jäsenvaltiot ovat ilmaisseet tukensa aloitteelle ja halukkuutensa allekirjoittaa yhteisymmärryspöytäkirja lyhyen ajan kuluessa: Belgia, Bulgaria, Luxemburg, Puola, Romania ja Unkari.

---

[20] ACEA, JAMA ja KAMA: Euroopan, Japanin ja Korean autonvalmistajien liitot.

[21] eCall otetaan ensin käyttöön henkilöautoissa ja kevyissä hyötyajoneuvoissa (luokat M1 ja N1), joihin on olemassa sopiva aktivointimekanismi, ja myöhemmin muissa ajoneuvoluokissa.

Muiden jäsenvaltioiden ilmoittamat syyt sille, että ne eivät ole sitoutuneet eCall-järjestelmän käyttöönottoon, vaihtelevat mutta liittyvät etenkin järjestelmän kustannuksiin. Jotkut jäsenvaltiot ovat haluttomia käyttämään varoja PSAP-keskustensa uudistamiseen eCall-puhelujen vastaanottamiseksi, koska tämä saattaisi lisätä kaikkien – myös autottomien – kansalaisten verotaakkaa. eCall-järjestelmä hyödyttäisi kuitenkin kaikkia kansalaisia, myös julkisen liikenteen käyttäjiä ja vaaralle alttiita tienkäyttäjiä. Vaikka PSAP-keskuksia ja pelastusinfrastruktuuria ei voida uudistaa ilman lisäkustannuksia, eCall-järjestelmän käyttöönotto kaikissa jäsenvaltioissa ja siten kaikkialla Euroopan unionin alueella toisi huomattavia mittakaavaetuja.

Vaikka jotkut jäsenvaltioista ovat edelleen epäilevällä kannalla, useimmat ovat valmiita etenemään ja toteuttamaan eCall-järjestelmän. Koska tärkeimmät standardit ovat valmiina[22], jäsenvaltioiden olisi aloitettava eCall-järjestelmän käyttö pelastusinfrastruktuureissaan. Järjestelmän laaja käyttöönotto pelastaisi ihmishenkiä, kannustaisi autoteollisuutta asentamaan eCall-järjestelmiä ajoneuvoihin ja toisi huomattavia mittakaavaetuja.

3.2.3. Matkapuhelinverkko-operaattorit

Matkapuhelinverkko-operaattoreiden on käsiteltävä eCall-puheluja samalla tavoin kuin 112-puheluja. Niiden on aktivoitava eCall-ilmaisin verkoissaan, jotta ne voivat tunnistaa eCall-puhelut ja reitittää ne sopivimmalle kansallisen hallituksen määrittelemälle PSAP-keskukselle.

Eurooppalaisia matkapuhelinverkko-operaattoreita edustava GSM Europe -liitto on perustanut työryhmän, joka laatii strategioita eCall-järjestelmän käyttöönottamiseksi Euroopassa, edistää standardointia ja osallistuu eurooppalaisen eCall-täytäntöönpanofoorumin[23] toimintaan.

3.2.4. Pelastuspalvelut

Jäsenvaltioiden on uudistettava pelastuspalveluitaan ja eCall-puhelujen käsittelyyn tarvittavia PSAP-infrastruktuurejaan, jotta niissä pystyttäisiin käsittelemään eCall-puheluita ja vähimmäistietoihin sisältyviä tietoja.

PSAP-edustajat ovat osallistuneet aktiivisesti eCall-määritelmien laadintaan. Tämän palvelun lopullinen määritelmä vastaa pelastuspalvelujen tarpeita.

Kyseessä on hyvin vähäinen investointi niille jäsenvaltioille, joissa on käytössä nykyaikainen PSAP-infrastruktuuri, jossa pystytään käsittelemään 112-numeroon (E112) soitettujen matkapuhelujen paikkatiedot. Maille, joiden järjestelmät ovat vähemmän kehittyneitä, on tarjolla erilaisia vaihtoehtoja eCall-ilmaisimen sisältävän eCall-palvelun toteuttamiseen. Ne voivat ottaa käyttöön esimerkiksi puheluja välittävän keskuksen. PSAP-infrastruktuurin uudistaminen on kuitenkin olennaisen tärkeä investointi ihmishenkien pelastamiseksi.

---

22 Katso http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/.

23 Foorumi on koordinointielin, joka koostuu sidosryhmien ja kansallisten foorumeiden edustajista. Sen tavoitteena on ohjata, koordinoida ja seurata eCall-palvelun käyttöönottoa Euroopassa eCall-palvelun nopean, tehokkaan ja yhdenmukaistetun käyttöönoton varmistamiseksi. Katso http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/.

3.3. eCall-järjestelmä tarjoaa mahdollisuuden ottaa käyttöön lisäarvopalveluja

eCall-järjestelmä perustuu teknisiin ratkaisuihin (satelliittipaikannus, käsittely- ja viestintävalmiudet), jotka tarjoavat perustan useille ajoneuvoihin asennettaville sovelluksille, mukaan luettuna hyöty- ja yksityisajoneuvoihin sovellettavassa nykyisessä tai suunnitteilla olevassa lainsäädännössä edellytetyt sovellukset. Tällaisia ovat muun muassa digitaalinen ajopiirturi, sähköinen tiemaksujen keruujärjestelmä sekä vaarallisten tavaroiden ja elävien eläinten kuljetusta koskevissa säännöksissä edellytetyt sovellukset.

Näiden sovellusten yhdenmukaistaminen ja niiden yhdistäminen yhtenäiseen ja avoimeen järjestelmäarkkitehtuuriin voisi parantaa tehokkuutta, käytettävyyttä ja laajennettavuutta sekä vähentää kustannuksia. Uusien tai parannettujen sovellusten käyttöönotto olisi myös helpompaa (”plug and play”). Tällainen modulaarinen lähestymistapa mahdollistaa liikenneturvallisuuteen, henkilökohtaiseen liikkuvuuteen, logistiikkatukeen tai multimodaalisten tietojen saantiin liittyvien toimintojen ja sovellusten helpon ja edullisen lisäämisen. Älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevaan toimintasuunnitelmaan kuuluu ’ajoneuvon sisäinen avoin järjestelmäalusta’ -käsitteen määrittely. Jos eCall-järjestelmän käyttöönotto perustuisi tähän käsitteeseen, tämä edistäisi järjestelmän yleistymistä.

Auto- ja televiestintäala sekä palveluntarjoajat hyötyvät uusista palveluista, jotka perustuvat eCall-telematiikka-alustan käyttöönottoon kaikissa ajoneuvoissa. Niistä on merkittävää etua etenkin kriisitilanteissa.

Teiden ylläpitäjät hyötyvät tehokkaammasta onnettomuuksien hallintapalvelusta, koska ne saavat eCall-palvelusta välittömästi tiedon onnettomuuksista.

Pelastuspalveluyksiköille on etua vähimmäistietoihin sisältyvästä ajoneuvon kuvauksesta. Niille annetaan tarkat tiedot ajoneuvon rakenteesta, mikä vähentää huomattavasti loukkuun jääneiden henkilöiden irrottamiseen tarvittavaa aikaa ja auttaa välttämään onnettomuuksia (kun esimerkiksi ajoneuvon akun tai pyroteknisten järjestelmien tarkka sijainti on tiedossa)[24].

Lisäksi jälkimarkkinoille todennäköisesti kehitetään laitteita, joilla eCall-palvelu voidaan ottaa käyttöön jo markkinoilla olevissa ajoneuvomalleissa. Näissä järjestelmissä olisi noudatettava vakiovarusteena olevan yleiseurooppalaisen eCall-järjestelmän toiminnallisia vaatimuksia.

3.4. Yleiseurooppalaisen eCall-palvelun ja automerkkien omien eCall-palvelujen rinnakkaiskäyttö

Eri automerkit ja palveluntarjoajat tarjoavat omia hätäpuhelupalvelujaan Euroopassa ja maailmanlaajuisesti (esim. Volvon OnCall-palvelu, GM:n OnStar-palvelu, PSA, Fiat, BMW). Niihin liittyy tyypillisesti muitakin palveluja, kuten tiepalvelut, matkapuhelinpalvelut ja dynaaminen navigointi. Hätäpuhelut vastaanotetaan yksityisissä puhelinkeskuksissa, jotka välittävät puhelut ja tiedot onnettomuudesta PSAP-keskukselle, jos on kyse hätätilanteesta. Jokaisen valmistajan on tehtävä erillinen sopimus kunkin sellaisen maan PSAP-viranomaisten kanssa, jossa se haluaa tarjota palveluitaan.

---

[24] Katso ADAC:in tekemä tutkimus pelastustöissä laadituista raporteista osoitteessa www.adac.de/rettungskarte.

Vaikka nämä jo yli kymmenen vuotta sitten käyttöönotetut palvelut ovat osoittautuneet hyödyllisiksi ja siten vahvistavat hyödyt, joita eCall-palvelu voisi tarjota, ne eivät ole yleistyneet Euroopassa (niitä käytetään alle 0,4 prosentissa ajoneuvoista). Palvelu on yleensä saatavilla vain kalliin hintaluokan autoissa, eikä sitä tarjota kaikissa Euroopan maissa.

Autonvalmistajat voivat vapaasti valita tuettavan järjestelmätyypin (yleiseurooppalainen eCall-palvelu tai automerkin oma eCall-palvelu) niissä jäsenvaltioissa, jotka ovat tehneet sopimuksen laadultaan yleiseurooppalaista eCall-palvelua vastaavien automerkkien omien eCall-palvelujen tukemisesta. Tätä varten CEN on laatimassa standardia toiminnallisista vaatimuksista, jotka koskevat kolmannen osapuolen tarjoamia eCall-palveluja (TPS-eCall). Muissa jäsenvaltioissa autonvalmistajien on otettava käyttöön yleiseurooppalainen eCall-järjestelmä. Jos ajoneuvon ostaja ei halua automerkin omaa eCall-ratkaisua, valmistajan on varustettava ajoneuvo yleiseurooppalaisella eCall-järjestelmällä.

Autonvalmistajan valitsemasta ratkaisusta riippumatta **kaikkien EU:n jäsenvaltioiden on otettava saumattomasti käyttöön yleiseurooppalainen ajoneuvojen hätäviestipalvelu**, johon sisältyy äänensiirto ja ainakin eCall-puhelun vähimmäistietojen toimittaminen.

Kun eCall-palvelu on otettu täysimittaisesti käyttöön kaikkialla Euroopassa, myös automerkkien omien eCall-palvelujen tarjoajat voivat siirtyä käyttämään yleiseurooppalaista eCall-palvelua. Tällöin ajoneuvojen hätäpuhelut ohjautuvat numeroon 112, mutta muut tarjottavat palvelut säilyvät ennallaan.

4. SUOSITUKSET

4.1. Lisätoimien tarve

Alun perin eCall-järjestelmä oli tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2009. **Edistys on kuitenkin ollut liian hidasta, ja käyttöönotto on viivästynyt huomattavasti**, vaikka standardit ovat valmiina ja useimmat sidosryhmät ovat halukkaita ottamaan järjestelmän käyttöön.

Suurin ongelma eCall-järjestelmän käyttöönotossa on ollut se, että se edellyttää samanaikaisia toimia kaikilta sidosryhmiltä. Toisin sanoen autoteollisuuden, matkapuhelinverkko-operaattoreiden, pelastuspalvelujen ja jäsenvaltioiden on kunkin toteutettava osa palvelusta. **Ratkaisuksi tähän umpikujaan komissio harkitsee kolmea toimintavaihtoehtoa:** 1) ei puututa tilanteeseen ja jätetään järjestelmän käyttöönotto markkinavoimien varaan, 2) tuetaan järjestelmän vapaaehtoista käyttöönottoa tai 3) määrätään käyttöönotosta sääntelytoimenpitein.

1) Vaihtoehto olla puuttumatta tilanteeseen: automerkkien omat ajoneuvojen eCall-palvelut ovat osoittautuneet hyödyllisiksi, mutta niiden markkinaosuus on hyvin pieni ja niitä on käytössä lähinnä kalliin hintaluokan autoissa ja vain tietyissä Euroopan maissa. Lisäksi pelastuspalvelujen ja automerkkien omien palvelujen välillä tarvitaan koordinointia, mikä monimutkaistaa palvelua. Koska kyse on ihmishenkien pelastamisesta, tämä vaihtoehto ei selvästikään ole hyväksyttävä.

2) Vapaaehtoisuuteen perustuva lähestymistapa johtaisi eCall-palvelun käyttöönottoon Euroopassa, mutta tämä tapahtuisi liian hitaasti. Se, että autoteollisuus on sitoutunut tarjoamaan eCall-palvelun vaihtoehtona kaikissa tietyn luokan ajoneuvoissa, on myönteinen edistysaskel ja tukee palvelun yleistymistä ajan kuluessa edellyttäen, että pelastuspalveluja uudistetaan. Jos eCall-palvelu olisi vain vaihtoehto, ei saataisi samoja mittakaavaetuja, jolloin

järjestelmän hinta nousisi, kysyntä laskisi ja yleistyminen hidastuisi. Tämä estäisi saavuttamasta järjestelmän tarjoamia hyötyjä.

3) Sääntelyyn perustuva lähestymistapa merkitsisi sitä, että eCall-järjestelmästä tehtäisiin kaikkiin uusiin ajoneuvoihin asennettava vakiovaruste Euroopassa. Siirtymäaikana se asennettaisiin tiettyihin ajoneuvoluokkiin[20]. Nykyiseen lainsäädäntöön perustuva sääntely tarjoaisi lisäksi puitteet eCall-puhelujen käsittelylle tietoliikenneverkoissa ja PSAP-keskuksissa. Tämä lähestymistapa toisi eCall-palvelun kaikkien eurooppalaisten saataville, nopeuttaisi sen käyttöönottoa ja mahdollistaisi täysimääräisen hyötymisen eCall-järjestelmän mahdollisuuksista ihmishenkien pelastamisessa ja vammojen vakavuuden lieventämisessä. Lisäksi sääntelyyn perustuvan lähestymistavan luoma varmuus todennäköisesti edistäisi eCall-järjestelmän käyttöönottoa autonvalmistajien parissa, mikä tukisi palvelun käyttöönottoa jo ennen kuin siitä tulee pakollista ja samalla piristäisi telematiikkapalvelujen markkinoita Euroopassa.

4.2. Ehdotetut toimet

Seuraavassa ehdotettavilla toimilla on tarkoitus toteuttaa eCall-palvelu Euroopassa. Sidosryhmien olisi toteutettava seuraavat toimet:

(1) Komission, jäsenvaltioiden ja kaikkien muiden sidosryhmien on aktiivisesti tuettava eurooppalaisen eCall-täytäntöönpanofoorumin (EeIP)[23] ja sen työryhmien työtä, jotta varmistettaisiin, että kaikki määritelmät, ohjeet ja hyvät käytännöt ovat ajoissa valmiina eCall-palvelun tehokkaan ja yhtenäistetyn käyttöönoton takaamiseksi Euroopassa.

(2) Komission on yhdessä jäsenvaltioiden ja muiden sidosryhmien kanssa käynnistettävä koordinoituja tiedotuskampanjoita, joilla parannetaan palvelun tunnettavuutta ja lisätään sen kysyntää.

(3) Jäsenvaltioiden, PSAP-organisaatioiden, auto- ja televiestintäalan sekä muiden sidosryhmien on suoritettava ennen käyttöönottoa testejä, joissa on otettava huomioon hyväksymisvaiheessa olevat standardit. Komissio voi myöntää näihin testeihin rahoitustukea kilpailukyvyn ja innovoinnin ohjelmasta (CIP).

Lopullisena tavoitteena on ottaa yleiseurooppalainen eCall-palvelu täysimittaiseen käyttöön ja tehdä eCall-järjestelmästä kaikkien uusien tyyppihyväksyttyjen ajoneuvojen vakiovaruste Euroopassa. Komissio seuraa, kuinka tehokas edellä esitetty vapaaehtoisuuteen perustuva lähestymistapa on. Jos eCall-laitteiden asentamisessa ajoneuvoihin ja PSAP-infrastruktuuriin tarvittavissa investoinneissa ei tapahdu merkittävää edistystä vuoden 2009 loppuun mennessä, komissio aikoo ryhtyä seuraaviin sääntelytoimenpiteisiin vuonna 2010:

(1) Jäsenvaltioille annetaan suositus, jonka mukaan matkapuhelinverkko-operaattoreiden on välitettävä eCall-puheluja ja vähimmäistietoja ajoneuvojen järjestelmistä PSAP-keskuksille. Nämä ohjeet perustuisivat siihen, että on Euroopan yleinen hätänumero,

johon on lisätty sijainninmääritysvalmius (E112)[25], sekä eCall-puhelujen välittämistä koskeviin standardeihin.

(2) Ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan lainsäädännön[26] nojalla tehdään ehdotus asetukseksi eCall-palvelun ajoneuvoon asennettavan osan pakollisesta käyttöönotosta uusissa tyyppihyväksytyissä ajoneuvoissa Euroopassa. Ehdotus koskisi aluksi tiettyjä ajoneuvoluokkia[20] ja perustuisi eurooppalaisten standardointijärjestöjen hyväksymiin toiminnallisiin vaatimuksiin.

(3) PSAP-infrastruktuuriin eCall-puheluiden vastaanottamiseksi ja käsittelemiseksi tarvittavia parannuksia koskevaa mahdollista sääntelytoimenpidettä arvioidaan älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottoa Euroopassa koskevan direktiiviehdotuksen[1] puitteissa. Annettava asetus, jolla jäsenvaltiot velvoitettaisiin toteuttamaan tarvittavat toimet eCall-palvelun käyttöönottamiseksi, perustuisi eurooppalaisen eCall-täytäntöönpanofoorumin (EeIP) suosituksiin.

5. PÄÄTELMÄT

eCall-palvelu on yksi tehokkaimmista ja edullisimmista tieliikenteen turvallisuutta parantavista älykkäistä liikennejärjestelmistä, jotka ovat toteutettavissa lyhyellä aikavälillä. Tarvittava teknologia on valmiina, ja eurooppalaiset standardointijärjestöt ovat antaneet standardit, joita tarvitaan eCall-järjestelmän luotettavan toiminnan ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi kaikkialla Euroopassa. Kansalaiset ymmärtävät palvelun merkityksen ja haluavat edullisen eCall-järjestelmän seuraavaan autoonsa. Euroopan parlamentti ja useimmat jäsenvaltiot ovat luvanneet täyden tukensa eCall-palvelulle. Sidosryhmät ovat tehneet yhteistyötä eurooppalaisessa eCall-täytäntöönpanofoorumissa varmistaakseen palvelun yhdenmukaistetun ja nopean käyttöönoton Euroopassa.

Nyt on aika ottaa järjestelmä käyttöön ajoneuvoissa, matkaviestinverkoissa ja pelastusinfrastruktuureissa. Komissio ehdottaa tässä tiedonannossa toimenpiteitä, joilla nopeutettaisiin eCall-järjestelmän käyttöönottoa kaikissa uusissa ajoneuvoissa Euroopassa. Käyttöönotto ei saisi viivästyä enää yhtään, sillä eCall-järjestelmä voisi säästää yli 2 500 ihmishenkeä vuodessa ja vähentää tuhansien perheiden kärsimyksiä. Jos eCall-palvelua ei saada Euroopassa käyttöön vapaaehtoisesti, komissio aikoo vuonna 2010 harkita uusia sääntelytoimenpiteitä, joilla eCall-järjestelmästä tehtäisiin uusien tyyppihyväksyttyjen ajoneuvojen vakiovaruste Euroopassa, laskettaisiin järjestelmän kustannuksia ja varmistettaisiin sen käyttöönotto kaikkialla Euroopassa.

---

25 Komission direktiivi 2002/22/EY, annettu 7 päivänä maaliskuuta 2002 (’yleispalveludirektiivi’), ja komission suositus, annettu 25 päivänä heinäkuuta 2003, soittajan sijaintitietojen käsittelystä sähköisen viestinnän verkoissa paikantamisella laajennettuja hätäpuhelupalveluja varten.

26 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle.