

U 50/2013 vp

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

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 13 päivänä kesäkuuta 2013 antama ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista tyyppi-

pihyväksyntävaatimuksista ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (KOM(2013) 316 lopullinen) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 18 päivänä heinäkuuta 2013

Asunto- ja viestintäministeri *Pia Viitanen*

Hallitusneuvos Sanna Ruuskanen

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

**MUISTIO
EU/2013/1185**

EUROOPAN KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI AJONEUVON ASENNETTAVAN eCALL-JÄRJESTELMÄN KÄYTTÖÖNOTTOA KOSKEVISTA TYYPPIHYVÄKSYNTÄVAATIMUKSISTA JA DIREKTIIVIN 2007/46/EY MUUTTAMISESTA (COM(2013) 316 FINAL)

1 Yleistä

Euroopan komissio antoi 13 päivänä kesäkuuta 2013 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta.

ECall-järjestelmällä tarkoitetaan ajoneuvon asennettua järjestelmää, joka aktivoituu automaattisesti ajoneuvon jouduttua vakavaan onnettomuuteen. Palvelu ottaa langattoman matkaviestinverkon kautta yhteyttä lähimpään hätäkeskukseen ilmoittaen keskuskelle 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 merkikohtaisiin, kaupallisiin turvapalveluihin.

Komissio on ehdottanut eCall-järjestelmän käyttöönoton tyyppihyväksyntävaatimuksia koskevaa asetusta, jotta voitaisiin varmistaa palveluiden yhteentoimivuus ja jatkuvuus kaikkialla Euroopassa. Järjestelmän pakollisella käyttöönotolla 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.

2 Ehdotuksen tausta ja tavoite

Komission nyt käsiteltävä asetusehdotus muodostaa osan EU:n säädöskokonaisuutta, jolla varmistetaan hätänumeroon 112 perustuvan eCall-palvelun käyttöönotto 1 päivään

lokakuuta 2015 mennessä. Muut eCall-aloitteeseen liittyvät keskeiset säädökset ovat komission 8 päivänä syyskuuta 2011 antama suositus EU:n laajuisen eCall-palvelun tukemisesta sähköisissä viestintäverkoissa hätänumeroon 112 perustuvien ajoneuvojen hätäpuhelukäytön (eCalls) välittämiseksi (2011/750/EU), komission 26 päivänä marraskuuta 2012 antama delegoitu asetus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-hätäpuhelukäytön järjestelmän yhtenäisen tarjonnan osalta (305/2013/EU) sekä komission 13 päivänä kesäkuuta 2013 antama ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-järjestelmän käyttöönotosta (KOM(2013) 315 lopullinen).

EU:n eri jäsenvaltioissa tieliikenteessä tehdään yli 100 miljoonaa matkaa vuosittain ja matkojen määrä kasvaa edelleen. Liikenneturvallisuus onkin merkittävä huolenaihe koko Euroopan unionissa.

Komission asetusehdotuksella uusissa EU:n henkilö- ja pakettiautoissa otettaisiin käyttöön ne vähimmäistoiminnot, joita pelastuspalvelut tarvitsevat hätäpalveluiden asianmukaiseen käsittelyyn. Tieto onnettomuudesta välittyisi viipymättä pelastusviranomaisille ja avun saapuminen onnettomuuspaikalle nopeutuisi, mikä olisi omiaan vähentämään kuolonuhrien määrää ja tieliikenneonnettomuuksien aiheuttamien vammojen vakavuutta. Järjestelmän pakollinen käyttöönotto toisi palvelun kaikkien kansalaisten ulottuville ja auttaisi vähentämään ihmisten kärsimystä sekä terveydenhuolto- ja muita kustannuksia.

Ecall-järjestelmän käyttöönotto helpottaisi myös liikenteen hallintaa, kun tieto onnettomuudesta välittyisi viipymättä hätäkeskuksille ja voitaisiin sieltä välittää edelleen asianmukaisesti liikenteenhallintajärjestelmiin.

Näin muita tielläliikkuja voidaan viipymättä varoittaa onnettomuudesta ja siten ehkäistä uusia onnettomuuksia. Nopealla tiedottamisella voidaan vähentää myös onnettomuuksista aiheutuvia liikenneuhkia.

Käyttämällä eurooppalaisten standardointielinten (CEN ja ETSI) hyväksymiä yhteisiä eurooppalaisia eCall-standardeja, taataan järjestelmien tekninen yhteentoimivuus ja palveluiden jatkuvuus kaikkialla Euroopassa. Palvelu olisi näin käytettävissä silloinkin, kun ajetaan EU:n jäsenvaltiosta toiseen. Komission asetusehdotuksessa linjatuilla yhdenmukaisilla vaatimuksilla ja standardeilla taataan tehokkaat pelastuspalvelut kaikkialla Euroopassa ja vältetään samalla markkinoiden pirstaloituminen.

EU:ssa on käytössä kattava moottoriajoneuvoja koskeva tyyppi hyväksyntäjärjestelmä, josta on säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston 5 päivänä syyskuuta 2007 antamalla direktiivillä puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (2007/46/EY, jäljempänä *puitedirektiivi*). Liikenneturvallisuuden korkean tason varmistamiseksi koko EU:n alueella tyyppi hyväksynnän tekniset vaatimukset on jo nyt useiden turvallisuus- ja ympäristötekijöiden osalta yhdenmukaistettu. eCall-järjestelmän tyyppi hyväksynnän toteuttamiseksi puitedirektiiviin tehtäisiin tarvittavat lisäykset ja muutokset.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Ehdotuksen *1 artiklassa* todetaan asetuksessa vahvistettavan ne tekniset vaatimukset, jotka koskevat ajoneuvojen EY-tyyppi hyväksyntää eCall-järjestelmän osalta. Ehdotuksen *2 artiklan* mukaan asetusta sovelletaan luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvoihin (henkilö- ja pakettiautot).

Ehdotuksen *3 artiklassa* säädetään määritelmistä. Sen mukaan ”ajoneuvon sisäisellä eCall-järjestelmällä” tarkoitetaan järjestelmää, joka aktivoituu joko automaattisesti ajoneuvon asennettujen antureiden kautta tai manuaalisesti ja joka lähettää langattomien matkaviestinverkkojen kautta standardoidut vähimmäistiedot ja avaa numeron

112 perustuvan äänikanavan ajoneuvossa olevien henkilöiden ja hätäkeskuksen välille. Edelleen artiklassa todetaan ”ajoneuvon sisäisellä järjestelmällä” tarkoitettavan ajoneuvon sisäisiä laitteita sekä järjestelyjä, joilla aloitetaan, hallitaan ja toteutetaan eCall-lähetys yleisen matkaviestintäverkon kautta ja luodaan yhteys ajoneuvon sekä sen väliseen välille, jolla toteutetaan eCall-palvelu yleisen matkaviestintäverkon kautta.

Asetusehdotuksen *4 artiklassa* valmistajien yleiseksi velvoitteeksi säädetään sen osoittaminen, että kaikki 2 artiklassa tarkoitettujen uuden ajoneuvotyyppien on varustettu säädösten mukaisella eCall-järjestelmällä.

Valmistajia koskevista erityisvelvoitteista säädetään *5 artiklassa*. Sen mukaan valmistajien on varmistettava, että kaikki uudet ajoneuvotyyppit valmistetaan ja hyväksytään asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti. Lisäksi erityisvelvoitteista todetaan muun muassa, että valmistajien on osoitettava eCall-puhelun käynnistyvän automaattisesti, kun kyseessä on vakava onnettomuus unionin alueella, ja että puhelu voidaan käynnistää myös manuaalisesti. Ajoneuvon sisäisten järjestelmien on oltava yhteensopivia satelliittinavigointijärjestelmien tarjoamien paikannuspalveluiden kanssa ja tyyppi hyväksyntää varten hyväksytään ainoastaan sellaiset eCall-järjestelmät, jotka voidaan testata. Järjestelmien on oltava makсутta ja syrjimättä kaikkien riippumattomien toimijoiden saatavilla vähintäänkin korjaus- ja ylläpitotarkoituksiin. Artiklassa säädetään vielä komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaisia teknisiä vaatimuksia ja testejä ajoneuvon sisäisten eCall-järjestelmien tyyppi hyväksyntää varten. Komissiolle siirretään myös valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan puitedirektiiviä. Komission säätämien teknisten vaatimusten ja testien on perustuttava asianmukaisesti teknisiin standardeihin.

Ehdotuksen *6 artiklassa* säädetään yksityisyyden suojasta ja tietosuojasta. Sen mukaan valmistajien on otettava huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston 24 päivänä lokakuuta 1995 antama direktiivi yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (95/46/EY)

sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston 12 päivänä heinäkuuta 2002 antama direktiivi henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (2002/58/EY, sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi). Mainittujen säädösten mukaisesti valmistajien on varmistettava, että eCall-järjestelmällä varustetut ajoneuvot eivät ole paikannettavissa eikä niihin kohdistu minkäänlaista jatkuvaa jäljitystä, kun ne ovat eCall-järjestelmän osalta tavanomaisessa toimintatilassaan. Järjestelmään on myös sisällytettävä yksityisyyttä tukevaa tekniikkaa, jotta eCall-käyttäjät saavat haluamansa tasoisen yksityisyyden suojan. Lisäksi järjestelmään on sisällytettävä tarvittavat suoja-toimet tarkkailun ja väärinkäytösten estämiseksi. Palvelu saa lähettää ainoastaan sellaisia tietoja, joita hätäpuhelukojen asianmukainen käsittely edellyttää ja valmistajan on varmistettava, että eCall-käyttäjille annetaan selkeät ja kattavat tiedot järjestelmän kautta tapahtuvasta tietojen käsittelystä. Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa määritellään tarkemmin edellä kuvatut vaatimukset ja tekniikat.

Ehdotuksen 7 artiklassa säädetään jäsenvaltioille velvollisuus myöntää EY-tyyppihyväksyntä eCall-järjestelmään ainoastaan niille uusille ajoneuvotyypeille, jotka ovat kyseessä olevan asetuksen ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten mukaisia.

Poikkeuksista säädetään ehdotuksen 8 artiklassa. Artiklan mukaan komissio voi myöntää tietyille luokkien M1 ja N1 ajoneuvoille tai ajoneuvojen alaluokille poikkeuksen järjestelmän asentamisvelvoitteesta, jos tehdyn kustannus-hyötyanalyysin perusteella ja kaikki merkitykselliset turvallisuusseikat huomioon ottaen tällaisten järjestelmien soveltaminen ei osoittaudu asianmukaiseksi kyseisessä ajoneuvossa tai ajoneuvoluokassa. Komissio voi antaa delegoituja säädöksiä tällaisten poikkeusten vahvistamiseksi. Poikkeukset koskevat lähinnä erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja ja turvatyynyttömiä ajoneuvoja, ja ne ovat lukumäärältään vähäisiä. Ehdotuksen liitteen mukaan vaatimusta järjestelmän asentamisesta ei sovellettaisi puitteiden 22 artiklan mukaisessa pien- ja keski-tyyppihyväksynnässä.

Ehdotuksen 9 artiklassa siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi valta antaa delegoituja säädöksiä artikloissa 5, 6 ja 8 tode-tuin osin. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa säädösvallan siirron. Komission antama delegoitu säädös tulee voimaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa säädöksen tiedoksiannosta ilmaissut vastustavansa sitä.

Ehdotuksen 10 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on säädettävä valmistajiin sovellettavista seuraamuksista, mikäli valmistaja on rikkonut asetuksessa säädettyjä vaatimuksia. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Sellaisia rikkomus-tyyppisiä, joista seuraamus voidaan määrätä, ovat esimerkiksi väärin tietojen antaminen hyväksyntämenettelyn tai markkinoilta pois vetämiseen johtavan menettelyn kuluessa, tyyppihyväksynnän testitulosten väärentäminen sekä sellaisten tietojen tai teknisten eritelyjen ilmoittamatta jättäminen, jotka saattaisivat johtaa markkinoilta pois vetämiseen tai tyyppihyväksynnän peruuttamiseen.

Ehdotuksen 11 artiklassa todetaan ne puitteiden direktiivin liitteet, joita asetusehdotuksen johdosta muutettaisiin. Yksityiskohtaiset muutokset on säädetty asetusehdotuksen liitteessä.

Ehdotuksen 12 artiklan mukaan asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen julkaisusta ja sitä sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2015 alkaen.

4 Vaikutukset Suomessa

4.1 Lainsäädännölliset vaikutukset

Tarkan ja luotettavan paikannustiedon tarjoaminen on olennainen osa ajoneuvoon asennetun eCall-järjestelmän tehokasta toimintaa. Paikannustieto on henkilötietolain mukainen henkilötieto, kun se on yhdistettävissä luonnolliseen henkilöön. Suomen perustuslain 2 luvun 10 §:n nojalla henkilötietojen suojasta säädetään lailla. Koska komission ehdotuksessa on kyse asetuksesta, tulee säädös jäsenvaltioissa välittömästi voimaan eikä se edellyttäisi erillistä kansallista lainsäädäntöä. Asian jatkovalmistelussa tulee kuitenkin seurata yksityisyyden suojaa ja tie-

tosuoja koskevia vaatimuksia ja tarkastella niiden yhteensopivuutta kansallisen henkilötietolain ja sähköisen viestinnän tietosuojalain kanssa.

Asetusehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä tehokkaista seuraamuksista, joita sovelletaan eCall-asetuksen säännöksiä rikkoviin valmistajiin. Suomessa ajoneuvorikkomuksista säädetään ajoneuvolain 96 §:ssä. Asian jatkovalmistelussa on seurattava, että ajoneuvolain mukainen sakkorangaistus on riittävän tehokas seuraamus valmistajille. Toisaalta joissain tapauksissa, esimerkiksi asiakirjoja väärennettäessä, saattaa tulla kyseeseen myös rikoslain suora sovellettavuus.

Asia kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 4 luvun 18 §:n perusteella Ahvenanmaan lainsäädäntövaltaan.

4.2 Hallinnolliset vaikutukset

Valtaosa asetuksessa säädettyistä veloitteista koskee autonvalmistajia. Kansallisille viranomaisille asetetaan velvollisuus myöntää EY-tyyppihyväksyntä uusille ajoneuvotyypeille ajoneuvon sisäisen eCall-järjestelmän osalta. Suomessa asianomainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto, mutta koska Suomessa ei juurikaan ole uusia ajoneuvotyyppisiä koskevaa autonvalmistusteollisuutta, ei asetusehdotuksella arvioida olevan merkittäviä hallinnollisia vaikutuksia.

4.3 Liikenneturvallisuusvaikutukset

Komissio arvioi eCall-järjestelmällä olevan myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Onnettomuustilanteessa jokainen minuutti on elintärkeä ja nopea avunsaanti voi alentaa vammojen vakavuusastetta. ECall-laitteet antavat pelastuspalvelulle hälytyksen välittömästi, vaikka kuljettaja tai matkustaja olisi tajuton tai ei muusta syystä pysty soittamaan hätäpuhelia. Tämän ansiosta pelastusyksiköiden arvioidaan saapuvan onnettomuuspaikalle kaupunkialueella 40 % ja maaseudulla 50 % nopeammin. Avun nopeampi saapuminen vähentää kuolonuhreja ja vakavia loukkaantumisia. Ehdotuksen hyötyjä voi-

daan pitää ilmeisinä myös Suomen olosuhteissa.

4.4 Taloudelliset vaikutukset

Esitetyt muutokset korottaisivat jonkin verran uusien autojen valmistuskustannuksia. Muutos kuluttajahinnoissa olisi kuitenkin todennäköisesti hyvin pieni, koska laitteissa käytettävä tekniikka on pääosin jo käytössä erilaisissa viestintäsovelluksissa eikä sen valmistaminen massatuotannossa ole kallista. Lisäksi järjestelmien toiminnassa voidaan paljolti hyödyntää autoissa jo nyt olevaa, esimerkiksi turvavarusteisiin liittyvää tekniikkaa. Laitteiston tyyppihyväksyntätestissä voidaan todennäköisesti hyödyntää autoille jo nykyisin pakollisia törmäystestejä.

5 EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta ja toissijaisuusperiaate

Säädösehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehty sopimus ja erityisesti sen 114 artikla. Asetus säädettäisiin EU:ssa tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen ja se edellyttäisi määräenemmistöpäätöstä. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen oikeusperusta on asianmukainen. Valtioneuvosto katsoo myös, että eCall-palveluiden yhteentoimivuutta ja jatkuvuutta ei voida riittävällä tavalla saavuttaa yksittäisten jäsenvaltioiden toimin, vaan tavoitteiden toteutumiseksi tarvitaan EU:n taseoisia toimia. Ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

6 Kansallinen valmistelu ja käsittely EU:n toimielimissä

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt komission asetusehdotuksesta lausuntoa sisäasiainministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, Viestintävirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, liikennevirastolta, Autoalan Keskusliitto ry:ltä ja Autotuojat ry:ltä. Lausunto saatiin Autoalan Keskusliitolta ry:tä, Viestintävirastolta sekä sosiaali- ja terveysministeriöltä.

Autoalan Keskusliitto piti lausunnossaan komission ehdotusta kannatettavana ja erityi-

sen toivottavana palveluna kuluttajille. Keskusliitto piti tärkeänä, että asian valmistelussa huomioidaan älyliikenteen laajemmat tulevaisuuden tarpeet ja mahdollisuudet. Komission ehdotuksessa tarkoitetun eCall-laitteiston lisäksi tulisi sallia mahdollisuus asentaa ajoneuvoihin vastaavia tai monimuotoisempaan palveluun kykeneviä laitteita, joilla kuluttajia voitaisiin palvella jatkossa laajemmin. Muita älyliikenteen ratkaisuja ja palveluita pitäisi samaan aikaan edistää voimakkaasti.

Viestintävirasto toi lausunnossaan esille, että komissio ehdotuksessa eCall-palvelun arvioidaan olevan täysin kattava vuonna 2033. Palvelu on tällä hetkellä kuitenkin yksilöity toimivaksi vain 2G/3G-verkoissa. Ottaen huomioon viestintäverkkojen nopean kehitysvauhdin, on oletettavaa, etteivät mainitut verkot ole enää vuonna 2033 käytössä ainakaan nykyisessä laajuudessaan. Viestintäverkkoja koskevien uusien teknologioiden käyttöönotto tulee jatkossa edellyttämään muutoksia niin ajoneuvojärjestelmiltä, matkaviestinverkoilta kuin hätäkeskusten järjestelmiltäkin, mikä tulee huomioida EU:n dokumenteissa. Asiakirjoja tulee voida päivittää tältä osin.

Sosiaali- ja terveysministeriö piti lausunnossaan tärkeänä, että hätäkeskustietojärjestelmän käyttöönotto voitaisiin varmistaa ennen kuin eCall-järjestelmä tulee voimaan.

U-kirjelmäluonnos on ollut EU-asioiden komitean alaisen liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä. Ehdotusta ei ole vastustettu.

Ehdotuksen käsittelyä ei ole vielä aloitettu EU:n toimielimissä.

7 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto kannattaa komission ehdotuksen liikenneturvallisuustavoitteita. On selvää, että liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeä kansallinen intressi. Liiken-

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