



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 14.9.2005
COM(2005) 431 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

**2ª Comunicación sobre eSafety
UN SERVICIO eCALL PARA TODOS**

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

2ª Comunicación sobre eSafety UN SERVICIO eCALL PARA TODOS

1. INTRODUCCIÓN

En la Comunicación «i2010 – Una sociedad de la información europea para el crecimiento y el empleo», la Comisión ha presentado su estrategia para la sociedad de la información hasta el año 2010. La iniciativa i2010 reconoce la importancia del sector del transporte, que representa el 10 % del PIB y del empleo en Europa, así como la importancia del sector para la investigación y desarrollo de las TIC. Unos **servicios de movilidad y transporte seguros y eficientes** resultan ciertamente esenciales para la consecución de los objetivos de crecimiento y empleo fijados en Lisboa.

La Comisión utilizará todos los medios de que dispone (instrumentos reguladores en el área de las telecomunicaciones, fondos para investigación e iniciativas políticas) para contribuir al logro de estos objetivos. A tal efecto, la Comisión pondrá en marcha una **iniciativa insignia** denominada «**el automóvil inteligente**» dentro de la **estrategia i2010**¹.

La presente Comunicación, dedicada a las acciones urgentes y prácticas necesarias para la **implantación de eCall, el servicio paneuropeo de llamada de emergencia desde el vehículo**, constituye el primer elemento de la iniciativa del automóvil inteligente².

Existe una necesidad social y económica de mejorar la seguridad vial. En 2004, el número de víctimas de accidentes de tráfico en los 25 Estados miembros de la Unión Europea ascendió a 43 000. De no tomar medidas urgentes, no podrá alcanzarse el ambicioso objetivo de reducir esta cifra a 25 000 muertes de aquí a 2010³. Proseguirá, pues, la masacre en las carreteras europeas, creando un sufrimiento humano inconmensurable. Los costes para nuestro sistema de asistencia sanitaria seguirán siendo elevados y nuestras economías soportarán el peso de la pérdida de productividad y de unos daños materiales de gran envergadura.

Se cuenta ya con tecnologías capaces de salvar vidas y reducir la gravedad de las lesiones. En su primera Comunicación sobre eSafety⁴, la Comisión propuso acciones encaminadas a desarrollar e implementar **sistemas inteligentes de seguridad en los vehículos** basados en tecnologías de la información y la comunicación (TIC) avanzadas. Estos sistemas pueden

¹ Comunicación de la Comisión: i2010 – Una sociedad de la información europea para el crecimiento y el empleo, COM(2005) 229 final, 1.6.2005.

² En el contexto de la Comunicación i2010, el término «automóvil» incluye los turismos, los camiones, los autobuses y las motos.

³ Programa de acción europeo de seguridad vial - Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida, COM 2003(311) final 2.6.2003.

⁴ Las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de vehículos seguros e inteligentes, COM(2003) 542 final, 15.9.2003.

evitar accidentes, atenuar sus consecuencias y, en caso de producirse, ayudar en las operaciones de socorro.

Desde la adopción de la primera Comunicación sobre eSafety se han efectuado considerables progresos, y existen ya numerosas tecnologías, sistemas y servicios listos para su despliegue. Uno de ellos es el sistema **paneuropeo de llamada de emergencia desde el vehículo, eCall**.

En caso de accidente, el dispositivo eCall instalado en el automóvil transmite una llamada de urgencia que se dirige automáticamente al servicio de emergencia más próximo. Es posible activar manualmente esta llamada, pero, en caso de accidente grave, el vehículo la enviará de manera automática. eCall contribuirá a salvar vidas gracias a la información precisa que facilita sobre la localización del accidente: los servicios de emergencia reciben una notificación inmediata y saben exactamente adónde tienen que ir. Gracias a ello, el tiempo de reacción se reduce drásticamente.

La implantación a gran escala de eCall constituye un objetivo prioritario de la iniciativa eSafety. Desde el año 2002, las partes interesadas han colaborado en el desarrollo de un plan de implementación de eCall. Sin embargo, **si los Estados miembros no toman medidas urgentes, el despliegue de eCall podría sufrir una sustancial demora**.

2. HACIA EL SERVICIO PANEUROPEO DE LLAMADA DE EMERGENCIA DESDE EL VEHÍCULO (eCALL)

Una de las recomendaciones más importantes de la primera Comunicación sobre eSafety era la **creación de un servicio armonizado paneuropeo de llamada de emergencia desde los vehículos (eCall)** basado en el número de llamada de urgencia único europeo, 112.

Anualmente se producen en Europa más de 1,7 millones de accidentes que requieren asistencia médica, y muchos más que precisan de otros tipos de asistencia. Es posible que, tras un accidente, los ocupantes del automóvil se encuentren conmocionados, no sepan dónde están o sean incapaces de decirlo o no puedan utilizar un teléfono móvil. En todos estos casos, eCall será de gran ayuda: puede disminuir drásticamente los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia, salvar vidas y reducir la gravedad de las lesiones. Una vez implantado, los beneficios socioeconómicos de eCall serán muy elevados.

Se han realizado ya avances significativos hacia la implantación total de eCall. El **Grupo impulsor de eCall**, establecido para prever su implementación, **ha establecido 2009 como fecha objetivo para la plena implantación**.

No obstante, el establecimiento de una cadena de servicio de emergencias completa para eCall exige la cooperación de numerosas autoridades. Esta cooperación tarda en materializarse, y en muchos Estados miembros está totalmente ausente. Aunque se reconoce la necesidad de modernizar los servicios de urgencia, no se obra en consecuencia por falta de recursos económicos o por problemas asociados a la complejidad de las estructuras organizativas.

La Comisión urge vivamente a las administraciones nacionales y regionales a que actúen, invirtiendo en la infraestructura de atención de emergencias que necesita eCall, con vistas a poner en marcha el servicio paneuropeo completo en 2009.

2.1 Cómo funciona eCall

El servicio eCall en un vehículo consiste en una llamada de emergencia que se genera bien manualmente, por los ocupantes del vehículo, bien automáticamente, por la activación de sensores del vehículo después de un accidente. Al activarse, el dispositivo **eCall establece una llamada de urgencia que transmite voz y datos directamente a los servicios de emergencia más próximos**, normalmente al centro público de atención de llamadas de urgencia y emergencia 112 más cercano, denominado en inglés PSAP (*Public Safety Answering Point*) (véase Figura 1). La llamada de voz permite a los ocupantes del vehículo comunicarse con un operador de eCall convenientemente formado. Al mismo tiempo, se enviará a dicho operador un **conjunto mínimo de datos**.

Este conjunto mínimo de datos contiene información sobre el incidente y, en particular, la hora, la localización precisa, la identificación del vehículo, un indicador de estado eCall (por lo menos, una indicación de si se ha activado manual o automáticamente) e información sobre un eventual proveedor de servicios.

2.2 Necesidad de eCall

Según los resultados de un análisis realizado por el proyecto E-MERGE⁵, financiado por la Comisión Europea, un sistema eCall que transmitiera la localización exacta del accidente al PSAP y a los servicios de urgencias permitiría **reducir el tiempo de respuesta ante ese accidente en un 50 % aproximadamente en zonas rurales y hasta en un 40 % en zonas urbanas**. Si las personas que han resultado gravemente heridas en el accidente pueden recibir asistencia médica en un plazo más breve, cabe esperar una reducción significativa de la proporción de fallecimientos y de la gravedad de los traumatismos resultantes de las lesiones. Es lo que se denomina «principio de la hora de oro» en la medicina de urgencias.

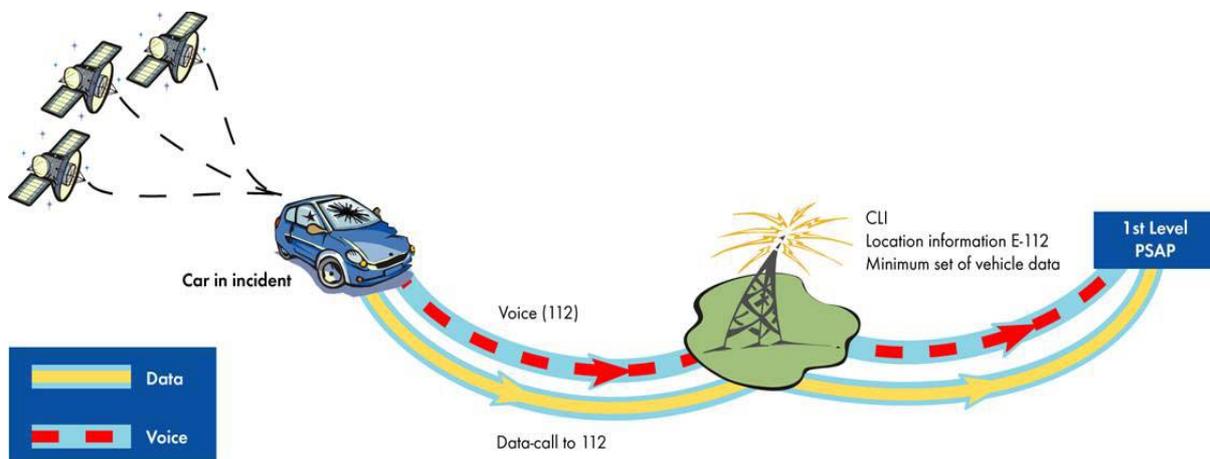


Figura 1: Principio de funcionamiento de eCall

⁵ Véase <http://www.gstforum.org/en/subprojects/rescue/>.

Las estimaciones de la relación coste/beneficio de eCall efectuadas dentro del proyecto E-MERGE y el estudio SEiSS⁶ **indican que en la UE-25 se podrían salvar hasta 2 500 vidas al año y reducir hasta en un 15 % la gravedad de las lesiones.** Estas estimaciones se basaban en la base de datos sobre accidentes CARE⁷ en relación con 2002.

Los accidentes de tráfico generan asimismo embotellamientos y, a veces, accidentes secundarios. Al acortar el tiempo de reacción, eCall puede reducir igualmente la congestión del tráfico. **Los estudios antes citados indican que esta reducción puede llegar al 20 %.** Además, es posible informar rápidamente del accidente a los demás usuarios de la ruta.

Si se aceptan las estimaciones del estudio de SEiSS sobre el impacto total de eCall, los ahorros anuales por concepto de costes de los accidentes podrían ascender a 22 000 millones de euros, y a 4 000 millones los correspondientes a costes debidos a la congestión, lo que **arroja unos beneficios totales anuales de hasta 26 000 millones de euros.** En contrapartida, las inversiones necesarias son relativamente pequeñas, 150 euros por vehículo y un máximo de 50 000 euros para la puesta al día de un centro público de atención de llamadas de emergencia (PSAP)⁸. Sobre la base de esta inversión inicial por PSAP, y añadiendo los costes de formación de personal y los generados por la necesidad de garantizar una respuesta lingüística adecuada, los **costes anuales totales ascenderían a 4 550 millones de euros** en la UE-25, incluidos los sistemas a bordo de los vehículos. A fin de calcular este importe, se ha considerado que el número de PSAP necesario en la UE-25 sería, en promedio, de uno por cada 31 000 habitantes, y que en cada PSAP trabajarían 60 personas.

Estas cifras **indican que la relación coste/beneficio de eCall será muy favorable.** Dicha relación seguiría siendo positiva incluso para el caso más pesimista de índice de éxitos y de costes más elevados, lo que confirma que la inversión en el servicio eCall está bien fundada.

2.3 ¿Por qué usa eCall el 112?

El objetivo del proyecto eCall es implantar un **servicio de emergencia paneuropeo que puedan utilizar todos los vehículos de Europa**, con independencia de su fabricante, del país en que estén matriculados y del lugar en que se encuentren. Cada vez es más frecuente que los europeos se desplacen a otro país en sus automóviles, por lo que resulta imprescindible que eCall sea un servicio paneuropeo interoperable.

El número de urgencia único europeo 112 fue introducido, a fin de ofrecer este tipo de servicio para llamadas de urgencia, por una Decisión del Consejo de 1991⁹. Las llamadas a este número se encaminan hacia el **centro público de atención de llamadas de urgencia y emergencia (PSAP) más próximo** en los distintos países europeos. Las llamadas pueden efectuarse gratuitamente desde cualquier teléfono y normalmente su encaminamiento recibe trato prioritario.

⁶ Exploratory Study on the potential socio-economic impact of the introduction of Intelligent Safety Systems in Road Vehicles, véase http://europa.eu.int/information_society/activities/esafety/call_4/index_en.htm.

⁷ http://europa.eu.int/comm/transport/care/index_en.htm.

⁸ Estimaciones del estudio de SEiSS: Suponiendo una producción en grandes cantidades de la unidad a bordo del vehículo y en la puesta al día de los PSAP que están ya en condiciones de tratar la información sobre localización de las llamadas E112.

⁹ Decisión del Consejo, de 29 de julio de 1991, relativa a la creación de un número de llamada de urgencia único europeo (91/396/CEE), Publicada en el Diario Oficial n.º L 217 de 6.8.1991, p. 31.

Cada vez es mayor la proporción de los 180 millones de llamadas que reciben anualmente los servicios de urgencia que **procede de un teléfono móvil** (actualmente el 60 – 70 %). En **aproximadamente un 15 % de los casos, no se puede determinar con precisión el lugar desde el que se efectúan estas llamadas**, lo que produce una demora significativa en el envío de la ayuda o incluso hace imposible enviarla.

La Directiva de servicio universal adoptada en 2002¹⁰ establece la obligación de que los **operadores de redes públicas** pongan a disposición de los servicios de urgencia la **localización del llamante para todas las llamadas**, en la medida en que sea técnicamente posible¹¹. Las llamadas al 112 con información sobre localización se denominan llamadas E112.

La implementación de la capacidad de localización para el tratamiento de las llamadas E112 en los PSAP también beneficia al servicio eCall. Efectuada esta inversión, se considera que el coste de actualizar los PSAP para poder dar servicio eCall será relativamente bajo. **El uso del 112 permite construir un servicio eCall verdaderamente paneuropeo, basado en Directivas en vigor, con una inversión relativamente pequeña.**

La Directiva sobre intimidad y comunicaciones electrónicas¹² contiene disposiciones encaminadas a proteger los datos personales y la intimidad en las comunicaciones electrónicas. Sin embargo, en el caso de una verdadera emergencia, se considera que la necesidad de asistencia debe anteponerse al derecho de protección de la intimidad. Por ello, la Directiva permite que las organizaciones que atienden las llamadas de urgencia procesen la información sobre localización y otros datos personales

2.4 Hoja de ruta para una plena implantación de aquí a 2009

El Grupo impulsor de eCall fue creado para que elaborara una arquitectura marco y un modelo de negocio para eCall, así como para definir los cometidos de las distintas partes interesadas públicas y privadas. Entre ellos están los Estados miembros, la Comisión, los operadores de telecomunicaciones, los operadores de PSAP, los fabricantes de vehículos, los suministradores de equipos, los concesionarios de autopistas, los clubes o asociaciones de automovilistas, el sector de los seguros y los proveedores de servicios.

El Grupo impulsor redactó un **Memorándum de acuerdo**¹³ **sobre la implementación de eCall cuyo objetivo es garantizar que eCall funcione en todos los Estados miembros de la UE.** El Memorándum obliga a las partes interesadas a implementar eCall conjuntamente partiendo de unas especificaciones comunes sobre arquitectura e interfaz, incluido el conjunto mínimo de datos (MSD). El Memorándum fue firmado por la Comisión Europea, ACEA en representación de la industria del automóvil y la asociación multisectorial ERTICO en

¹⁰ Directiva 2002/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2002, relativa al servicio universal y los derechos de los usuarios en relación con las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas (Directiva servicio universal); publicada en el DO L 108 de 24.4.2002.

¹¹ El operador de la red, para todas las llamadas al 112, envía, directamente o previa solicitud, la información sobre localización. Esta función se está implementando en la actualidad en el 50 % aproximadamente de los Estados miembros y se denomina «112 mejorado» o E112 (*enhanced 112*). En la mayor parte de los casos, la información sobre localización es la de la celda del sistema celular (el denominado «identificador de celda»).

¹² Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas.

¹³ Memorándum de Acuerdo para la realización del servicio interoperable en vehículos eCall, véase www.eScope.info.

representación de sus miembros en agosto de 2004. El número de firmantes supera en este momento los 50.

Los miembros de eSafety han concertado una hoja de ruta para la implantación de eCall, que se presenta en la Figura 2. Los hitos más importantes son los siguientes:

- Aprobación del plan de implantación, del modelo de negocio y de las normas técnicas de eCall antes de que finalice 2005.
- Especificación completa del sistema eCall a bordo del vehículo e inicio de su desarrollo a mediados de 2006.
- Ensayos de campo a escala real con PSAP pioneros en 2007.
- Introducción de eCall como equipamiento estándar de todos los vehículos que se comercialicen con posterioridad a septiembre de 2009.

Para que la tecnología eCall pueda funcionar, será necesario que los servicios de emergencia de los Estados miembros de la UE equipen o actualicen sus PSAP para que puedan procesar los informes de localización de eCall a más tardar antes de que finalice 2007.

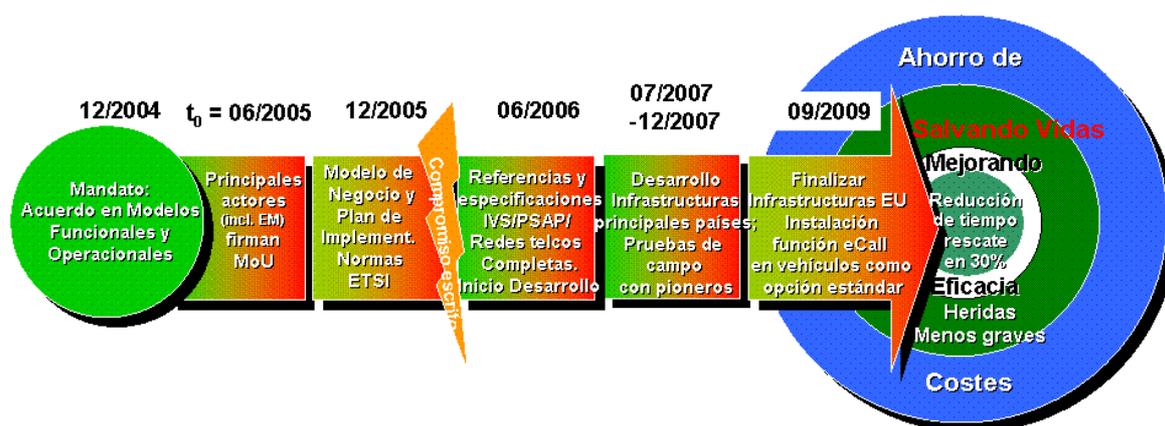


Figura 2: Hoja de ruta para la implantación de eCall

3. ACCIONES ENCAMINADAS A PONER eCALL A DISPOSICIÓN DE LOS CIUDADANOS EN 2009

Con el compromiso de las partes interesadas de la industria y del sector público, eCall podrá hacerse realidad. La **industria está lista para equipar todos los vehículos nuevos con dispositivos eCall** en los modelos que se pongan en el mercado con posterioridad a septiembre de 2009. Sin embargo, sin un compromiso pleno de los Estados miembros no puede esperarse que la industria del automóvil acepte invertir. Es necesario que todas las partes interesadas **actúen de común acuerdo** para promover eCall en los foros nacionales e internacionales, y en particular en el Foro eSafety.

3.1 Acciones de los Estados miembros

1. Los Estados miembros deberían firmar el Memorándum de eCall

Los Estados miembros deberían firmar inmediatamente el Memorándum de Acuerdo de eCall al nivel que proceda y comprometerse con la implantación paneuropea de eCall. El Memorándum ha sido ya firmado por más de 50 partes interesadas, pero entre ellas sólo figuran dos Estados miembros (Finlandia y Suecia) y Suiza. **La falta de firmas, en especial de los Estados miembros, podría demorar la implementación de eCall y debilitar el compromiso de la industria.**

2. Los Estados miembros deberían promover el 112 y el E112

El número de urgencia único europeo 112 se utiliza ya en 24 Estados miembros¹⁴. Sin embargo, suele usarse **en paralelo con los números nacionales**, ya que solo en Dinamarca y en los Países Bajos es el único número existente. La mayor parte de los Estados miembros, además, ha tardado en instar a sus operadores de redes públicas inalámbricas a facilitar información sobre localización (E112). Dado que eCall se basa en los servicios 112 y E112, **los Estados miembros deberían fomentar el uso del 112 y tomar medidas que permitieran acelerar la introducción de la información sobre localización en sus redes públicas inalámbricas.**

3. Los Estados miembros deberían poner al día sus PSAP para que estén en condiciones de gestionar las llamadas E112 y eCall con capacidad de localización

Los Estados miembros deberían garantizar que, a más tardar a finales de 2007, existan medios adecuados para poner al día la infraestructura de los puntos de respuesta de servicio público (PSAP) de manera que estos puedan tratar la información sobre localización y de otro tipo de las llamadas eCall procedentes de los vehículos. Asimismo, con el fin de cumplir la normativa sobre E112, los Estados miembros deberían primero poner al día sus PSAP para que pudieran tratar la información sobre localización de las llamadas E112, y luego efectuar la mejora complementaria que les permita tratar las llamadas eCall, ateniéndose a las normas que está desarrollando el ETSI.

4. Los Estados miembros deberían disponer de unos servicios de emergencia capaces de tratar adecuadamente la localización de las llamadas y proporcionar una atención lingüística conveniente.

Los Estados miembros deberían garantizar que sus PSAP sean capaces de tratar adecuadamente las eCall procedentes de vehículos, que su personal esté convenientemente formado para poder hacerlo y que exista un apoyo lingüístico. También deberían poner al día el conjunto de su cadena del servicio de emergencia (PSAP, envío de información a los servicios pertinentes, vehículos de emergencia y servicios de urgencia de los hospitales) con herramientas adecuadas basadas en las TIC que garantizaran una respuesta rápida y fiable ante un accidente de tráfico y aprovecharan plenamente la información facilitada por las llamadas eCall desde los vehículos. El proyecto RESCUE está elaborando un concepto de servicio para la totalidad de la cadena del servicio de emergencia¹⁵.

¹⁴ El procedimiento de infracción contra Polonia se inició en marzo de 2005.

¹⁵ RESCUE forma parte del proyecto integrado GST, véase http://www.gstforum.org/en/7_sub-projects/rescue_rsq/.

3.2 Promoción de eCall en los foros nacionales e internacionales

La Comisión recomienda vivamente que los Estados miembros establezcan **plataformas nacionales** para promover eCall. En ellas deberían participar los ministerios pertinentes (transportes, telecomunicaciones e interior), incluidas las autoridades responsables de los servicios de emergencia, junto con el sector privado y los proveedores de servicios. La Comisión pondrá en marcha una campaña de promoción de los servicios 112, E112 y eCall y organizará conferencias de intercambio de mejores prácticas en apoyo de las actividades nacionales.

La Comisión propondrá al Comité de protección civil la creación de un **subgrupo relacionado con las comunicaciones de urgencia**, 112, E112 y eCall. Los Estados miembros deberían respaldar los trabajos de este subgrupo para resolver los temas pendientes referidos a la inversión en los servicios paneuropeos interoperables E112 y eCall en sus respectivos países.

Todas las partes interesadas en eSafety deberían respaldar los trabajos del **Grupo impulsor de eCall** y utilizar este foro para dar solución a los temas pendientes referidos a la implantación de un servicio eCall paneuropeo de aquí a 2009. Entre ellos figuran acuerdos sobre las especificaciones del sistema a bordo del vehículo, sobre el modelo de negocio de eCall y sobre la organización de los ensayos de campo.

El **Foro eSafety** es una plataforma europea importante para proseguir el diálogo sobre la aceleración del desarrollo, despliegue y uso de los sistemas inteligentes de seguridad de los vehículos en Europa. La Comisión organizará las reuniones plenarias y de alto nivel periódicas de este Foro, las cuales permitirán a todas las partes interesadas seguir los progresos conseguidos en la implantación de eCall y adoptar nuevas medidas si procede.

Es necesario que eCall funcione en todas las redes GSM y 3G de Europa. Resulta crucial, por ello, la normalización de los protocolos de transacción y transferencia de datos entre el terminal eCall a bordo del vehículo y los PSAP. La Comisión ha solicitado al ETSI que acelere la normalización de eCall y que colabore con el CEN en la medida necesaria. Se prevé que el **ETSI tenga elaborados proyectos de normas sobre eCall** antes de que finalice 2005.

4. CONSTRUIR UN FUTURO MÁS SEGURO CON eSAFETY Y OTRAS ACCIONES DE LA COMISIÓN

La iniciativa eSafety forma parte de una **estrategia global de la Comisión** tendente a mejorar la seguridad vial y la eficiencia del transporte en Europa, al tiempo que se mantiene y mejora la competitividad de las industrias concernidas y, en particular, del sector del automóvil.

La **iniciativa eSafety** goza de un reconocimiento mundial en el ámbito de la seguridad vial. eCall constituye un elemento prioritario de eSafety, que ha alcanzado la madurez. En el marco del Foro eSafety se han creado once grupos de trabajo que empiezan ya a producir resultados (aparte de los de eCall). La Comisión también se muestra activa en lo que se refiere a la **reglamentación** y a la promoción de la seguridad vial mediante iniciativas conjuntas.

Como consecuencia de la iniciativa eSafety y de los programas de investigación financiados por la Comunidad, están ya listos para su introducción generalizada en el mercado sistemas de seguridad activa y de asistencia avanzada al conductor como ESP, ACC y los de alerta de

abandono de carril y atenuación de colisiones. La Comisión redoblará sus esfuerzos para fomentar la implementación voluntaria de estos sistemas.

4.1 eSafety

La interacción persona-máquina (*Human-Machine Interaction* o HMI) constituye un tema prioritario de eSafety. En 2003 se creó un grupo de trabajo sobre HMI para analizar la situación en lo tocante a la aplicación de la denominada **Declaración de principios europea**¹⁶ sobre la interacción persona-máquina. El análisis se basó en los informes presentados por los Estados miembros. El grupo se centró en las áreas problemáticas de la HMI, tales como la introducción de dispositivos nómadas y la complejidad, en rápido aumento, de los nuevos sistemas de a bordo. El grupo de trabajo publicó su informe final en febrero de 2005. Basándose en dicho informe, la Comisión se propone presentar una recomendación sobre la HMI que contendrá una declaración de principios europea renovada.

Otra prioridad es la **información viaria y del tráfico en tiempo real (*Real-Time Traffic and Travel Information* o RTTI)**. El grupo de trabajo sobre RTTI del Foro eSafety tiene por misión identificar y suprimir los obstáculos que dificultan una implementación a escala europea de los servicios RTTI, como por ejemplo la disponibilidad limitada de contenidos de información sobre tráfico, las dificultades a la hora de definir las funciones de los sectores público y privado, la disponibilidad de capacidad de difusión y las dificultades con los modelos de negocio. El trabajo tiene en cuenta la Recomendación de la Comisión sobre servicios TTI en Europa¹⁷. El objetivo establecido por este grupo de trabajo es que todos los países de la Unión Europea convengan en ampliar la instalación de la cadena de información necesaria para los servicios de información viaria y del tráfico en tiempo real con el fin de poder atender al 80 % de la población de la UE con servicios normalizados de aquí a 2010. El grupo publicará su informe final a finales de 2005.

El **grupo de trabajo sobre sensibilización de los usuarios del Foro eSafety** investiga las acciones que permitan comunicar a los usuarios los beneficios de los sistemas de eSafety con el fin de que los conozcan mejor. Es algo esencial para incrementar la demanda de tales sistemas por parte de los usuarios y para mejorar las perspectivas de negocio. El grupo ha analizado las mejores prácticas y las «lecciones aprendidas» de anteriores campañas y actividades de difusión a los usuarios, así como las pautas de penetración de algunos sistemas precedentes. El grupo propone crear una «plataforma de comunicaciones» de todas las partes interesadas y la creación de una etiqueta «eSafety». Esta propuesta figura ya en su primer informe provisional de mayo de 2005 y se está debatiendo actualmente en los otros grupos de eSafety, incluido el grupo sobre hojas de ruta para la implementación.

4.2 Otras acciones de la Comisión

La Comisión ha establecido en 2005 un grupo de alto nivel a favor de una industria del automóvil competitiva en la UE. Este grupo, denominado CARS 21, reúne a la Comisión Europea con los líderes del sector del automóvil, el Parlamento Europeo, los sindicatos, las ONG y los usuarios, y su objetivo es elaborar una estrategia integrada para el desarrollo

¹⁶ Recomendación de la Comisión, de 21 de diciembre de 1999, relativa a sistemas de información y comunicación a bordo de vehículos seguros y eficientes: declaración de principios europea sobre la interfaz persona-máquina DO L 19 de 25.1.2000.

¹⁷ Recomendación de la Comisión, DO L 199 de 24.7.2001, p. 20.

sostenible del sector, definir la mejor manera de regularlo y establecer las condiciones necesarias para la innovación.

La Comisión presentará también en 2005 una **revisión intermedia del programa de acción sobre seguridad vial** en la que se evaluarán los progresos generales conseguidos hacia el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas en las carreteras europeas para 2010.

5. CONCLUSIONES

Existen ya sistemas y tecnologías capaces de salvar vidas y reducir la gravedad de las lesiones causadas por los accidentes de tráfico. La iniciativa eSafety pretende poner estos sistemas, basados en el uso de TIC avanzadas, al alcance de los usuarios. eCall es el primero de ellos: cuando esté plenamente desplegado, podrá salvar hasta 2 500 vidas al año y aportar unos beneficios socioeconómicos muy considerables. Con él mejorará directamente la calidad de vida de nuestros 454 millones de ciudadanos.

Nuestro reto es garantizar el despliegue a gran escala de eCall en Europa. La tecnología existe y el sector está dispuesto a ello. Ahora es preciso que los Estados miembros se comprometan e inviertan en la infraestructura necesaria para sus servicios de emergencia.

La puesta al día de los servicios de emergencia supone un coste, pero la relación coste/beneficio prevista es favorable. Una vez realizada la inversión, se cosecharán también otros beneficios. La Comisión urge a los Estados miembros a tomar medidas inmediatas sobre las recomendaciones de la presente Comunicación. La Comisión seguirá atentamente la evolución de la situación y, en caso de que la implantación de eCall no progrese con arreglo a la hoja de ruta aquí presentada, estudiará la adopción de nuevas medidas.