

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 21.8.2009
COM(2009) 434 final

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

«eCall: el momento de implantarlo»

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

«eCall: el momento de implantarlo»

1. INTRODUCCIÓN

El número de víctimas mortales en las carreteras de EU-27 ha disminuido en más de un 27 % desde 2001, año en que la Comisión publicase su Libro Blanco sobre la política Europea de transportes¹. El programa de acción europeo de seguridad vial² y la **iniciativa del vehículo inteligente**³ han tenido una incidencia significativa en esta evolución positiva, y se espera que sigan contribuyendo a la consecución del objetivo de reducir dicho número.

No obstante, teniendo en cuenta que en 2008 se produjeron en las carreteras europeas unos 39 000 muertos y más de 1,7 millones de heridos, es evidente la necesidad de seguir actuando. Se considera que, si se implanta íntegramente, el **sistema paneuropeo de llamada de emergencia desde el vehículo, «eCall»**, podría **salvar hasta 2 500 vidas anualmente en EU-27**, reducir la gravedad de las lesiones, aportar a la sociedad un ahorro importante en costes de asistencia sanitaria y de otro tipo y reducir el sufrimiento de las personas⁴.

Para contribuir al despliegue paneuropeo de eCall, inicialmente previsto a plena escala para 2009, la Comisión ha adoptado ya varias medidas. Prestó su apoyo a un grupo de trabajo integrado por todas las partes interesadas, que concertó la **definición de un servicio eCall interoperable que funcionaría a través de las fronteras de Europa**, e invitó a todas las partes interesadas, incluidos los Estados miembros y la industria, a firmar un Memorándum de acuerdo que les compromete a colaborar en la implantación de eCall. La Comisión adoptó asimismo **dos comunicaciones** que definen un plan de implantación y recomiendan medidas que deben tomar las partes interesadas⁵. Además, adoptó en diciembre de 2008 el Plan de acción STI⁶, una de cuyas acciones prevé el apoyo al despliegue de eCall, y al mismo tiempo una propuesta de Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI)⁷, que prevé un instrumento jurídico (a saber, un comité de reglamentación) para imponer medidas a los Estados miembros, en particular con vistas a la *«introducción armonizada de una llamada de emergencia (eCall) paneuropea»*.

¹ [COM\(2001\) 370](#) – «Libro Blanco - La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad».

² [COM\(2003\) 311](#) – «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».

³ [COM\(2006\) 59](#) – Iniciativa del vehículo inteligente - «Sensibilización sobre las TIC al servicio de vehículos más inteligentes, seguros y limpios». [COM\(2007\) 541](#) – «Hacia una movilidad más segura, más limpia y más eficiente en Europa: primer informe sobre el vehículo inteligente».

⁴ Véanse diversos estudios en www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/.

⁵ [COM\(2005\)431](#) – «Un servicio eCall para todos». [COM\(2006\) 723](#) – «Reconducir la iniciativa eCall – Plan de acción».

⁶ COM (2008) 886 – «Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes (STI)»

⁷ COM (2008) 887 – Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

eCall cuenta con un amplio apoyo de todas las partes interesadas, incluidos el Parlamento Europeo, el Consejo, los Estados miembros y la opinión pública.

- El **Parlamento Europeo** ha explicitado en varias ocasiones **su pleno respaldo** a la implantación de eCall y solicitado a la Comisión y a los Estados miembros que adopten todas las medidas necesarias para desplegarlo de forma armonizada en Europa⁸.
- El **Consejo de la Unión Europea** consideró prioritario definir las medidas necesarias para promover la introducción armonizada de un sistema eCall interoperable en toda la UE sobre la base de la cooperación y de la adecuada normalización⁹.
- La **mayoría de los Estados miembros** han firmado el Memorándum de Acuerdo de eCall y respaldan su implantación.
- Más de 80 entidades públicas y privadas, incluyendo representantes de todas las partes interesadas en la cadena del valor, han firmado también dicho Memorándum.

Más del 70 % de los ciudadanos que contestaron a una encuesta de Eurobarómetro en Europa manifestaron que les gustaría que eCall estuviera instalado en su próximo automóvil¹⁰.

No obstante, los progresos han sido demasiado lentos y la implantación del sistema eCall paneuropeo lleva un notable retraso. El enfoque voluntario adoptado en las comunicaciones anteriores y los esfuerzos de la Comisión por normalizar eCall y trabajar con todas las partes interesadas han resultado insuficientes. **Es preciso adoptar con urgencia nuevas medidas.**

El objeto de la presente Comunicación es informar a las instituciones de la UE de los progresos alcanzados y proponer nuevas medidas que permitan empezar a desplegar realmente el servicio eCall en Europa. Estas medidas, cuyos destinatarios son las partes interesadas y la propia Comisión Europea, incluyen la posibilidad de establecer un marco regulador de dicho despliegue. **Estas medidas harán realidad el servicio paneuropeo de llamadas de emergencia desde el vehículo y permitirán la instalación de los dispositivos eCall en los vehículos nuevos homologados en Europa.**

2. LA LLAMADA DE EMERGENCIA DESDE EL VEHÍCULO PANEUROPEA: CÓMO FUNCIONA

Anualmente se producen en Europa más de 1,2 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, sean incapaces de comunicarse o no acierten a utilizar un teléfono móvil. En todos estos casos, en cualquier lugar de Europa en que se encuentren, eCall resultará decisivo: puede **reducir drásticamente los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia**, salvar vidas y reducir la gravedad de las lesiones. Una vez plenamente implantado en Europa, los beneficios socioeconómicos de eCall serán muy elevados⁴.

⁸ Resoluciones del PE A6-0072/2006, de 27 de abril de 2006, A6-0169/2008, de 6 de mayo de 2008 y 2008/2216(INI), de 20 de enero de 2009.

⁹ Conclusiones del Consejo sobre la Comunicación de la CE «Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes en Europa» de 31.3.2009.

¹⁰ Eurobarómetro 267 sobre el uso de sistemas inteligentes en los vehículos.

eCall es un servicio paneuropeo que funcionará en **todos los Estados miembros de la Comunidad y en los Estados asociados a la iniciativa**. Estará disponible en **la totalidad de los vehículos**, con independencia de su marca, país y ubicación real. eCall es el único servicio que facilita **cobertura paneuropea**: no serán necesarios ni acuerdos especiales ni dispositivos adicionales, pues eCall funcionará cuando salgamos de vacaciones y en nuestros viajes de negocios lo mismo que en casa.

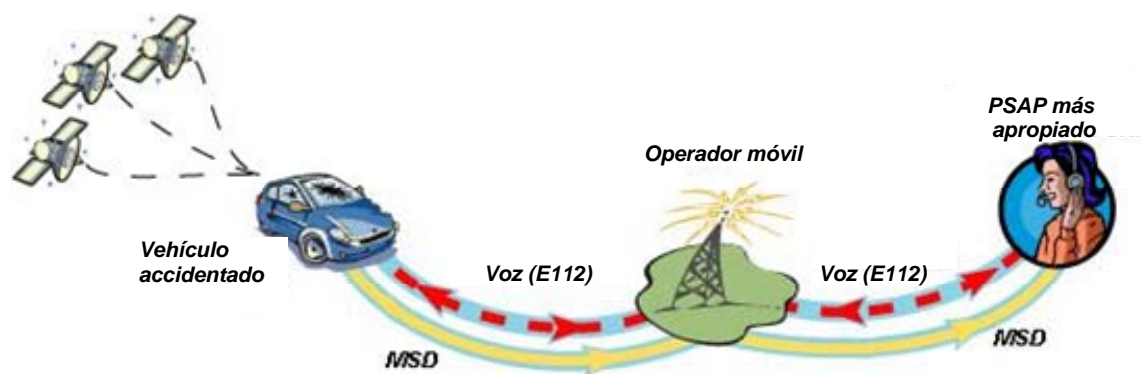


Figura 1. eCall — Principios de funcionamiento

Si se produce un accidente grave, los sensores del vehículo desencadenan automáticamente una llamada eCall. Una vez activado, el **sistema a bordo del vehículo establece una conexión vocal con el 112** y, al mismo tiempo, envía un mensaje de emergencia, el **conjunto mínimo de datos (MSD, *minimum set of data*)**, que incluye información esencial sobre el accidente, tal como la hora, el lugar y la dirección de marcha (derivada de datos precisos obtenidos de satélites tales como EGNOS¹¹ y, a partir de 2013, Galileo¹²), además de una descripción del vehículo. Esta llamada puede activarse también manualmente.

El operador de red móvil detecta que la llamada al 112 constituye una eCall basándose en el «indicativo eCall» insertado por el módulo de comunicaciones del vehículo. Dicho operador gestiona la eCall como cualquier otra llamada al 112 y la **encamina hacia el centro de respuesta de emergencia más adecuado** —punto de respuesta de seguridad pública (PSAP, *Public Safety Answering Point*)¹³— que hayan definido las autoridades públicas. El operador del PSAP recibirá tanto la llamada vocal como el MSD.

La información facilitada por el MSD será descodificada y presentada en la pantalla del operador del PSAP. La **localización y la dirección de la marcha** del vehículo pueden mostrarse en un sistema de información geográfica. Al mismo tiempo, el operador podrá escuchar lo que sucede en el vehículo y hablar con sus ocupantes si es posible. Esto le ayudará a determinar qué servicios de emergencia deben trasladarse al lugar del accidente (ambulancia, bomberos, policía) y transmitir rápidamente la alarma y toda la información pertinente al servicio adecuado.

¹¹ *European Geostationary Navigation Overlay System*. Refuerza la fiabilidad y precisión de las señales GNSS (*Global Navigation Satellite System*).

¹² GNSS europeo que entrará en funcionamiento a partir de 2013.

¹³ PSAP: ubicación física en la que se reciben inicialmente las llamadas de emergencia y que está bajo la responsabilidad de una autoridad pública o de una organización privada reconocida por la administración. El PSAP más apropiado es el definido de antemano por las autoridades para hacerse cargo de las llamadas procedentes de determinada zona o de las llamadas de determinado tipo (por ejemplo, una eCall).

Además, el operador del PSAP podrá informar inmediatamente a los centros de gestión del tráfico de que se ha producido un accidente en un punto concreto, facilitando rápidamente información a los demás usuarios de la carretera y evitando así accidentes secundarios, además de contribuir a despejar la calzada, reduciendo por consiguiente la congestión.

3. INFORME SOBRE LOS AVANCES Y LOS LOGROS

3.1. Progresos de las actividades de normalización

La Comisión solicitó a las organizaciones europeas de normalización (ETSI¹⁴, CEN¹⁵) que elaboraran normas abiertas para el funcionamiento de eCall sobre la base de las recomendaciones acordadas por las partes interesadas¹⁶. Este trabajo fue aceptado por los comités técnicos ETSI-MSG¹⁷, en colaboración con 3GPP¹⁸, en lo que se refiere a las normas relacionadas con la transmisión de eCall y CEN TC 278 WG 15¹⁹ en lo que se refiere a las relacionadas con la estructura del MSD y los requisitos operativos de los sistemas. Los principales logros conseguidos son:

- Aprobación por el CEN de la estructura del **MSD de eCall**, que incluye información importante para facilitar el envío de los servicios al lugar del accidente y para acelerar la respuesta. Este conjunto permite al operador de un PSAP responder a la eCall incluso en ausencia de comunicación vocal.
- Aprobación por el 3GPP del **discriminador de eCall** («indicativo eCall»), incluido en la versión 8 de las especificaciones técnicas a las que deben ajustarse los sistemas de telecomunicaciones móviles. Este discriminador permitirá distinguir una llamada al 112 efectuada desde un terminal móvil de una eCall, así como una eCall manual de otra automática.

Esto permitirá a los Estados miembros diseñar la infraestructura de respuesta a una eCall de la manera que mejor cuadre con su infraestructura de respuesta a las emergencias (p. ej., centralizada o descentralizada, el mismo PSAP que recibe las llamadas al 112 o un PSAP distinto con una función de filtrado, entidad pública o entidad privada reconocida por las autoridades públicas). Los Estados miembros deberán informar a los operadores de redes móviles que operen en el país de cuál es el PSAP más adecuado para encaminar una eCall.

- Aprobación por ETSI-MSG y 3GPP de las especificaciones técnicas esenciales que definen los **protocolos para el envío del MSD** desde el vehículo al operador del PSAP. La solución convenida es que los datos se transmitan a través de un módem en banda junto con la llamada vocal. Se trata de una norma abierta y no existirán cánones por licencia en relación con su utilización para el servicio eCall.

¹⁴ Instituto Europeo de Normas de Telecomunicación.

¹⁵ Comité Europeo de Normalización.

¹⁶ Grupo impulsor de eCall: Recomendaciones finales para la introducción del sistema eCall paneuropeo.

¹⁷ Grupo de servicios móviles del ETSI.

¹⁸ *3rd Generation Partnership Project*.

¹⁹ Comité técnico 278 sobre telemática aplicada al tráfico y al transporte por carretera. Grupo de trabajo 15 sobre eSafety.

- Aprobación por el CEN de los **requisitos operativos esenciales** del servicio eCall paneuropeo, que definen los principios funcionales y operativos generales. Se espera que los requisitos operativos queden completados con protocolos de aplicación de alto nivel para otoño de 2009.

Este conjunto de normas permitirá el despliegue de un servicio eCall armonizado, fiable, interoperable y permanente en Europa, siempre que lo apliquen las partes interesadas, es decir, los fabricantes de vehículos y equipos, los operadores de redes móviles y los Estados miembros. La lista actualizada de normas puede consultarse en: http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/.

3.2. Progresos en el compromiso de las principales partes interesadas

3.2.1. Negociaciones con la industria del automóvil

En 2008, la Comisión Europea mantuvo negociaciones con representantes de las asociaciones de fabricantes de automóviles (ACEA, JAMA y KAMA²⁰) sobre la introducción voluntaria de eCall en todos los vehículos nuevos homologados.

Los fabricantes de automóviles (ACEA fue uno de los primeros firmantes del memorándum de acuerdo sobre eCall) confirmaron su compromiso con este sistema y prometieron ofrecerlo como opción para los nuevos vehículos homologados de determinadas categorías²¹ tres años después de la aprobación de todas las normas pertinentes (normas de comunicación, MSD y requisitos operativos), siempre que los Estados miembros actualizaran sus infraestructuras de PSAP para atender las eCall. **Los fabricantes señalaron también que incorporar como equipamiento de serie el sistema eCall en todos los vehículos sólo sería posible a través de la regulación.**

Además, la industria del automóvil aboga por la coexistencia del sistema eCall paneuropeo con las **soluciones propias de llamada de emergencia** diseñadas por algunos fabricantes. Dicha industria está interesada también en utilizar la plataforma eCall para ofrecer **servicios de valor añadido** que potencien su negocio.

3.2.2. Estados miembros

Hasta la fecha, han firmado el memorándum de acuerdo de eCall 15 Estados miembros: Austria, Chipre, República Checa, Estonia, Finlandia, Alemania, Grecia, Italia, Lituania, Portugal, Eslovaquia, Eslovenia, España, los Países Bajos y Suecia. Lo han firmado asimismo otros tres Estados europeos: Islandia, Noruega y Suiza.

Otros Estados miembros han manifestado su apoyo a la iniciativa y su voluntad de firmar el memorándum en breve: Bélgica, Bulgaria, Hungría, Luxemburgo, Rumanía y Polonia.

Las razones que alegan los demás Estados miembros para no firmar varían, aunque en lo fundamental se refieren al coste de la operación. Algunos Estados miembros no están

²⁰ ACEA, JAMA, KAMA: asociaciones de fabricantes de automóviles de, respectivamente, Europa, Japón y Corea.

²¹ eCall se introducirá en primer lugar en los turismos y los vehículos industriales ligeros (categorías M1 y N1), para los que existe un mecanismo de disparo adecuado, y posteriormente en las demás categorías de vehículos.

dispuestos a invertir en mejorar sus PSAP para recibir las eCall, ya que esto podría incrementar la carga fiscal de todos los ciudadanos, incluso de los que no tienen coche. Sin embargo, eCall beneficiaría a todos los ciudadanos, incluidos los usuarios del transporte público y los usuarios vulnerables de la carretera. Aunque es cierto que la mejora de los PSAP y de la infraestructura de socorro entraña un coste, el despliegue de eCall en todo el Estado miembro, así como en toda la Unión Europea, supondría unas importantes economías de escala.

Aunque en algunos Estados miembros persistan las dudas, la mayor parte de ellos están listos para dar un paso más e implantar eCall. Dado que existen ya las normas esenciales pertinentes²², los Estados miembros deberían empezar a implantar la función eCall en su infraestructura de respuesta a las emergencias. Además de salvar vidas, constituiría un incentivo para que se instalasen los sistemas eCall a bordo de los vehículos y para conseguir economías de escala a través de un despliegue más amplio.

3.2.3. Operadores de redes móviles

Es necesario que los operadores de telecomunicaciones móviles gestionen las eCall de la misma manera que las llamadas al 112. Deben activar el indicador de eCall en sus redes para poder identificarlas y encaminarlas al PSAP más adecuado definido por las autoridades nacionales.

GSM Europe, asociación que representa a los operadores europeos de redes móviles, ha establecido un grupo operativo a fin de elaborar estrategias para el despliegue de eCall en Europa, contribuir a la normalización y participar en los trabajos de la Plataforma Europea para la Implantación de eCall (EeIP, *European eCall Implementation Platform*)²³.

3.2.4. Servicios de respuesta a las emergencias

Los Estados miembros deben mejorar sus servicios de respuesta a las emergencias, la infraestructura de los PSAP para gestionar las eCall y los datos contenidos en el MSD.

Los representantes de los PSAP han participado en la definición de las especificaciones de eCall. La definición final del servicio se corresponde con las necesidades de los servicios de emergencia.

Para los países con una infraestructura de PSAP que responda al estado de la técnica y sea capaz de gestionar la información sobre localización de las llamadas móviles al 112 (E112), la inversión necesaria será mínima. Para los países que tengan un sistema menos desarrollado, el diseño del servicio eCall, incluido el discriminador de eCall, presenta varias opciones, tales como el establecimiento de una plataforma intermedia. No obstante, la mejora de la infraestructura de los PSAP constituye una inversión esencial para salvar vidas humanas.

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

²³ Esta plataforma es el órgano de coordinación que reúne a los representantes de las asociaciones de partes interesadas pertinentes y de las plataformas nacionales. Su objetivo es guiar, coordinar y vigilar los progresos en la implantación del servicio eCall en Europa para garantizar un despliegue de oportuno, efectivo y armonizado del mismo. Véase http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/

3.3. eCall representa una oportunidad para desplegar servicios de valor añadido

eCall se apoya en elementos técnicos (posicionamiento por satélite, capacidades de procesamiento y comunicación) que sirven también de base a varias aplicaciones a bordo del vehículo, incluidas las que exige la normativa existente o prevista aplicable a los vehículos comerciales o privados, tales como el tacógrafo digital, el peaje electrónico o las disposiciones sobre el transporte de mercancías peligrosas y animales vivos.

Una racionalización e integración de todas estas aplicaciones dentro de una arquitectura coherente y de sistema abierto podría aportar una mayor eficiencia y utilizabilidad, reducir los costes y potenciar la extensibilidad, permitiendo la integración *plug and play* de aplicaciones futuras nuevas o mejoradas. Este enfoque modular permitiría integrar fácilmente y a bajo coste funcionalidades y aplicaciones relacionadas con la seguridad vial, la movilidad personal, el apoyo logístico o el acceso a la información multimodal. La definición de un concepto de «plataforma abierta a bordo del vehículo» forma parte del plan de acción STI y la introducción de eCall sobre la base de este concepto contribuiría positivamente a darle impulso.

Las industrias del automóvil y de las telecomunicaciones, así como los proveedores de servicios, podrían beneficiarse de los servicios basados en la introducción de la plataforma telemática eCall en la totalidad de los vehículos, algo de especial valor en tiempos de crisis.

Los operadores de las carreteras se beneficiarán de un servicio de gestión de accidentes más eficiente, dado que el servicio eCall permite notificar de inmediato cualquier accidente.

Para los servicios de emergencia será de interés contar con la descripción del vehículo incluida en el MSD, ya que les permitirá conocer la estructura exacta del vehículo, reduciendo así considerablemente el tiempo necesario para extraer a los ocupantes atrapados y evitando posibles accidentes (p. ej., por conocer la posición exacta de las baterías del vehículo o de los sistemas pirotécnicos)²⁴.

Además, se espera que se desarrollen equipos posventa para incorporar el servicio eCall a los modelos de vehículo ya presentes en el mercado. Estos sistemas tendrían que ajustarse a los requisitos operativos estándar del sistema eCall paneuropeo.

3.4. Coexistencia del servicio eCall paneuropeo con servicios eCall privados

Diferentes marcas de automóvil y proveedores de servicios ofrecen en Europa y en el mundo servicios privados de llamada de emergencia desde el vehículo (p. ej., Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW). Habitualmente van agrupados con otros servicios, como la asistencia en caso de avería, la telefonía móvil a bordo, la navegación dinámica, etc. Las llamadas de emergencia son recibidas por centros de llamadas privados que transmiten las llamadas y los datos del accidente a los PSAP en caso de emergencia. Cada fabricante tiene que llegar a un acuerdo, caso por caso, con las autoridades de los PSAP en cada uno de los países en que desea prestar el servicio.

Aunque estos servicios, introducidos hace más de diez años, han demostrado su utilidad y confirman los beneficios que puede aportar eCall, su penetración es escasa en Europa (menos

²⁴ Véase el estudio de investigación sobre accidentes de ADAC: *Save lives with ADAC and on-board rescue sheets*.

del 0,4% de la flota de vehículos). El servicio se ofrece normalmente solo en coches de gama alta y no cubre todos los países de Europa.

En los Estados miembros en los que existe un acuerdo para dar a los servicios eCall privados un soporte de calidad similar al del eCall paneuropeo, el fabricante del vehículo sería libre de elegir el tipo de sistema soportado (servicio eCall paneuropeo o privado). A tal efecto, el CEN está elaborando unos requisitos operativos normalizados para los servicios eCall ofrecidos por terceros (TPS-eCall). En los demás Estados miembros, los fabricantes de vehículos deberán implantar el sistema eCall paneuropeo. Si el comprador de un vehículo no opta por la solución eCall privada, el fabricante de automóviles deberá equipar el vehículo con el sistema eCall paneuropeo.

Con independencia de la solución que elija el fabricante del vehículo, **deberá facilitarse en todos los Estados miembros de la UE un servicio de llamada de emergencia desde el vehículo**, que incluya un enlace vocal más el envío de cuando menos el MSD de eCall.

Cuando eCall esté plenamente desplegado en toda Europa, los proveedores de servicios eCall privados podrán también migrar al uso del eCall paneuropeo, p. ej. las llamadas de emergencia desde el vehículo llamarán al número 112 mientras los demás servicios prestados no experimentan variación.

4. RECOMENDACIONES

4.1. Necesidad de nuevas medidas

El objetivo inicial era desplegar eCall en 2009. **Sin embargo, los avances han sido demasiado lentos y su implantación se ha visto considerablemente retrasada**, pese a que las normas existen ya y a que la mayoría de las partes interesadas ha mostrado su buena disposición.

Un problema importante en el despliegue de eCall deriva de la necesidad de una actuación simultánea por parte de todas las partes interesadas, a saber, la industria del automóvil, los operadores de telecomunicaciones móviles, los servicios de emergencia y los Estados miembros, cada una de las cuales tiene que aportar una parte del servicio. **Para salir del punto muerto, la Comisión ha estudiado tres posibles opciones:** 1) no intervenir y dejar la introducción a las fuerzas del mercado; 2) respaldar la introducción voluntaria por la industria; y 3) forzar la introducción mediante medidas reguladoras.

1) En lo que se refiere a la opción de no intervenir, los servicios privados de llamada de emergencia desde el vehículo han demostrado ser beneficiosos, pero su penetración en el mercado es muy lenta y se circunscribe sobre todo a los automóviles de gama alta y a ciertos países de Europa. Además, los servicios de respuesta de emergencia tendrán que conectarse con diferentes servicios privados, lo que añadirá complejidad al servicio. Es evidente que, dado lo que está en juego (salvar vidas humanas), esta opción no es aceptable.

2) El enfoque voluntario llevaría a la introducción del servicio eCall en Europa, pero con demasiada lentitud. El compromiso de la industria para ofrecer eCall como opción en todos los vehículos de ciertas categorías constituye un paso positivo que, con el tiempo, incrementaría el índice de penetración del servicio, siempre que se pusieran al día los servicios de emergencia. Sin embargo, si eCall fuera solo una opción no generaría las mismas

economías de escala, lo que podría elevar su precio, reducir su demanda y frenar su penetración, y en consecuencia sus beneficios.

3) El enfoque regulador significaría la instalación de serie de los equipos eCall en todos los vehículos nuevos en Europa, empezando con los pertenecientes a ciertas categorías²¹ durante un período de transición, así como el establecimiento de un marco para tramitar las eCall en las redes de telecomunicaciones y los PSAP, sobre la base de la normativa existente. Este enfoque pondría eCall a disposición de todos los ciudadanos de Europa, aceleraría su difusión y liberaría todo el potencial para salvar vidas y atenuar la gravedad de las lesiones que encierra este sistema. Además, se espera que la certidumbre creada por el enfoque regulador acelere la introducción de los sistemas eCall por los fabricantes de automóviles, fomentando así la introducción del servicio incluso antes de que resulte obligatorio y promoviendo al mismo tiempo el mercado de servicios telemáticos en Europa.

4.2. Actuaciones propuestas

Las medidas que se proponen a continuación pretenden conseguir que el servicio eCall paneuropeo se haga realidad en Europa. Las partes interesadas deberían dar los siguientes pasos:

- (1) La Comisión, los Estados miembros y todas las demás partes interesadas respaldarán activamente los trabajos de la EeIP²³ y de sus grupos operativos, a fin de garantizar que se publiquen a tiempo todas las definiciones, directrices y buenas prácticas necesarias para el despliegue eficaz y armonizado del servicio eCall en Europa.
- (2) La Comisión, junto con los Estados miembros y demás partes interesadas, pondrá en marcha campañas coordinadas de sensibilización a fin de generalizar el conocimiento del servicio y la demanda del mismo.
- (3) Los Estados miembros, las organizaciones de los PSAP, las industrias del automóvil y las telecomunicaciones y las demás partes interesadas llevarán a cabo proyectos piloto previos al despliegue que tengan en cuenta las normas en vías de aprobación. La Comisión podrá financiar dichos proyectos a través del Programa de Innovación y Competitividad (PIC).

En última instancia, el objetivo es la implantación plena del servicio eCall paneuropeo y el que éste se convierta en un equipamiento de serie en todos los vehículos nuevos homologados en Europa. La Comisión examinará la eficacia del enfoque voluntario antes descrito. De no conseguirse avances significativos de aquí a finales de 2009 tanto en la disponibilidad del dispositivo eCall en los vehículos como en las inversiones necesarias en la infraestructura de los PSAP, la Comisión planificará la adopción de las siguientes medidas reguladoras en 2010:

- (1) Una Recomendación a los Estados miembros destinada a los operadores de redes móviles sobre la transmisión de una eCall, incluido el MSD, desde los sistemas a bordo del vehículo a los PSAP. Las directrices se basarían en el número único de urgencia

europeo, potenciado con una capacidad de localización (E112)²⁵, y en el conjunto de normas relacionadas con la transmisión de la eCall.

- (2) Una propuesta de Reglamento, en virtud de la legislación sobre homologación de vehículos²⁶, que prevea la introducción obligatoria de la parte del servicio eCall situada a bordo del vehículo en los vehículos nuevos homologados en Europa, empezando por determinadas categorías²¹, sobre la base de los requisitos operativos aprobados por las organizaciones europeas de normalización.
- (3) La evaluación de una posible medida reguladora referida a la mejora de la infraestructura de los PSAP necesaria para la adecuada recepción y gestión de una eCall, en el marco de la propuesta de Directiva sobre el despliegue de los STI en Europa⁷. El Reglamento resultante, que exigiría que los Estados miembros adoptaran las medidas necesarias para la implantación de eCall, se basaría en las recomendaciones de la EeIP.

5. CONCLUSIONES

Se considera que eCall es uno de los sistemas de transporte inteligente para la seguridad vial más baratos y eficientes que pueden desplegarse a corto plazo. La tecnología ha alcanzado la madurez y las organizaciones europeas de normalización han publicado las normas necesarias para garantizar el funcionamiento fiable e interoperable del servicio eCall en toda Europa. Los ciudadanos comprenden su importancia y desean que su próximo vehículo esté equipado de un sistema eCall asequible. El Parlamento Europeo y la mayoría de los Estados miembros han manifestado su pleno apoyo a este servicio. Las partes interesadas han unido sus esfuerzos en la EeIP a fin de garantizar un despliegue armonizado y rápido del servicio en Europa.

Ha llegado el momento de empezar a desplegar los sistemas en los vehículos, las redes de comunicaciones móviles y las infraestructuras de los servicios de emergencia. En la presente Comunicación, la Comisión propone una serie de medidas encaminadas a acelerar la introducción de eCall en todos los vehículos nuevos en Europa. La implantación de un servicio que puede salvar 2 500 vidas al año y reducir el sufrimiento de miles de familias no debe retrasarse más. Si el enfoque voluntario no permite alcanzar el objetivo de introducir el servicio eCall en Europa, la Comisión estudiará la aprobación en 2010 de nuevas medidas reguladoras que permitan que el sistema eCall constituya un equipamiento de serie en los vehículos nuevos homologados en Europa, a fin de abaratar el coste de los sistemas y de garantizar su despliegue en todos los países europeos.

²⁵ Directiva 2002/22/CE de 7 de marzo de 2002 «Directiva servicio universal» y Recomendación 2003/558/CE de la Comisión, de 25 de julio de 2003, relativa al tratamiento de la información sobre la ubicación de las personas que efectúan llamadas en redes de comunicaciones electrónicas para su uso en servicios de llamadas de urgencia con capacidad de localización.

²⁶ Directiva 2007/46/CE por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.