

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE**

[COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD)]

**Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE**

[COM(2013) 316 final — 2013/0165 (COD)]

(2013/C 341/11)

Ponente general: **Thomas McDONOGH**

El 1 de julio de 2013 el Parlamento Europeo y el 5 de julio de 2013 el Consejo, de conformidad con el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

*Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE*

COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD).

El 27 de junio de 2013 el Consejo y el 1 de julio de 2013 el Parlamento Europeo, de conformidad con el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

*Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE*

COM(2013) 316 final — 2013/0165 (COD).

Dada la urgencia de los trabajos, en su 492º pleno de los días 18 y 19 de septiembre de 2013 (sesión del 19 de septiembre), el Comité Económico y Social Europeo nombró ponente general a Thomas McDonogh y aprobó por 141 votos a favor y 1 abstención el presente dictamen.

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El Comité toma nota de que en 2012 hubo 28 000 fallecidos y 1,5 millones de heridos en las carreteras de la UE. El Comité cree firmemente que la reducción del número de víctimas de accidentes de tráfico es extremadamente importante para la sociedad y suscribe la ambiciosa propuesta de la Comisión de reducir esta cifra a la mitad en el período 2011-2020 en comparación con el año 2010.

1.2 El Comité acoge favorablemente las propuestas de Decisión y Directiva de la Comisión sobre la aplicación del servicio eCall para garantizar que, a partir de 2015, todos los modelos de turismos y vehículos industriales ligeros nuevos lleven incorporado el servicio eCall basado en el número 112 y que se cree la infraestructura necesaria para recibir y gestionar adecuadamente las llamadas eCall en los centros de llamadas de emergencia (también conocidos como PSAP), de manera que se garantice la compatibilidad, la interoperabilidad y la continuidad del servicio eCall en toda la UE.

1.3 El CESE coincide con las conclusiones de la evaluación de impacto de eCall que apuntan a que la introducción

obligatoria de eCall es la única manera de que los ciudadanos de la Unión se beneficien de este servicio. El Comité había advertido a la Comisión en varios dictámenes que un enfoque voluntario no tendría éxito.

1.4 El CESE observa que las propuestas solo serán aplicables a los tipos nuevos de vehículos registrados a partir del 1 de octubre de 2015 y que los modelos existentes podrán seguir fabricándose y vendiéndose sin el sistema eCall después de esa fecha. Consciente de los posibles costes para los fabricantes de automóviles, el Comité les pide que también instalen la tecnología eCall tan pronto como sea posible en modelos ya existentes que se vayan a fabricar a partir de octubre de 2015.

1.5 El Comité observa que las propuestas no incluyen la incorporación de la tecnología eCall en motocicletas u otros vehículos motorizados de dos ruedas. Habida cuenta de que el riesgo de que los conductores y pasajeros de este tipo de vehículos resulten heridos o fallecidos es un problema importante, el CESE pide a los fabricantes y los Estados miembros que amplíen el sistema eCall a los vehículos motorizados de dos ruedas tan pronto como sea posible.

1.6 El Comité también reitera su solicitud a la Comisión de que presente lo antes posible propuestas para mejorar claramente la seguridad activa y pasiva de los vehículos motorizados de dos ruedas.

1.7 El CESE está maravillado por el éxito de las autoridades de seguridad vial creadas en algunos Estados miembros para la supervisión de la aplicación de estrategias de seguridad vial nacionales, el asesoramiento sobre políticas de seguridad vial y la promoción de buenas prácticas en materia de seguridad vial. El Comité opina que debería crearse una agencia europea de seguridad vial para ayudar a armonizar y estimular la seguridad vial en toda la UE, incluida la aplicación de eCall. En este organismo también estarían representados expertos en seguridad vial nombrados por los Estados miembros.

1.8 El Comité llama la atención de la Comisión sobre anteriores dictámenes en los que debatía el tema de la seguridad vial y mencionaba la necesidad de la introducción obligatoria de eCall<sup>(1)</sup>.

## 2. Síntesis de las propuestas

### 2.1 eCall

eCall es una tecnología diseñada para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo al número europeo de emergencias 112, ya sea de manera automática, en caso de accidente o cuando se activa de forma manual. El sistema eCall marca automáticamente el número de teléfono 112, el número único de emergencia europeo, en caso de accidente grave. Informa a los servicios de emergencia sobre la ubicación del vehículo aunque el conductor esté inconsciente o no pueda realizar la llamada. En 2011 la Comisión adoptó una Recomendación, COM(2011)750 final, según la cual los operadores de redes móviles debían garantizar que sus redes pudieran transmitir llamadas eCall.

2.2 Solo alrededor del 0,7 % de los vehículos de la UE están actualmente equipados con sistemas privados de eCall, porcentaje que apenas aumenta. Estos sistemas privados no ofrecen ni interoperabilidad ni continuidad en toda la UE.

### 2.3 Propuesta de Reglamento

La propuesta de Reglamento persigue crear los requisitos de homologación de tipo para la tecnología eCall y ordenar su instalación en tipos nuevos de turismos y vehículos industriales ligeros a partir de octubre de 2015. La propuesta establece obligaciones para los fabricantes y los Estados miembros, los requisitos relativos a la privacidad y la protección de datos de los usuarios, los vehículos a los que hace referencia y la fecha de introducción.

### 2.4 Propuesta de Decisión

La propuesta de Decisión busca garantizar que se ordene a todos los centros de llamadas de emergencia que se encarguen de las llamadas eCall cuando ocurran, ya sea de manera

automática o manual en caso de accidente. La Comisión quiere que a partir del 1 de octubre de 2015 las llamadas eCall se hagan, transmitan y gestionen de manera armonizada en toda la UE.

### 2.5 Disposiciones del Reglamento

La propuesta de Reglamento establece requisitos jurídicos entre los que figuran:

2.5.1 Los fabricantes de turismos y vehículos industriales ligeros deben garantizar que los tipos nuevos de estos vehículos se fabriquen y homologuen con arreglo al sistema eCall a partir de octubre de 2015.

2.5.2 Los Estados miembros tendrían que garantizar que a partir del 1 de octubre de 2015 los tipos nuevos de vehículos incluidos en la propuesta de Reglamento reciben una homologación de tipo CE de un vehículo completo.

2.5.3 Las autoridades de homologación de tipo deben garantizar que estos vehículos cumplen las normas establecidas antes de emitir un certificado de homologación de tipo.

2.5.4 Los fabricantes deben garantizar que la tecnología eCall no permita que los vehículos sean objeto de seguimiento permanente.

2.5.5 Se necesitan las suficientes salvaguardas contra la supervisión y los usuarios deben tener información sobre cómo se procesarán los datos que el sistema utiliza.

2.5.6 La Comisión puede adoptar actos delegados para establecer los requisitos técnicos de los sistemas en los vehículos, definir los requisitos con relación a la privacidad de los usuarios y, sobre la base de un análisis de la relación entre coste y beneficios, eximir a determinadas clases de turismos y vehículos industriales ligeros.

## 3. Observaciones generales

3.1 El Comité toma nota de que el pasado año hubo 28 000 fallecidos y 1,5 millones de heridos en las carreteras de la UE. Cuando se llama a los servicios de emergencia en caso de un accidente de tráfico, cada minuto es fundamental para salvar vidas y reducir la gravedad de las heridas. Sin embargo, las víctimas de accidentes no siempre tienen la capacidad física de llamar a los servicios de emergencia.

3.2 La tecnología eCall aborda este problema al alertar a los servicios de emergencia de manera inmediata, incluso si el conductor o los pasajeros están inconscientes o no pueden llamar por cualquier otro motivo. El CESE también observa que se espera que la tecnología eCall acelere la llegada de los equipos de emergencia un 40 % en las zonas urbanas y un 50 % en las rurales y que, una vez ampliamente desplegado, eCall salve varios miles de vidas en Europa cada año y reduzca la gravedad de las heridas y los traumatismos de decenas de miles de personas.

<sup>(1)</sup> DO C 80 de 30.3.2004, p. 77, DO C 168 de 20.7.2007, p. 71, DO C 77 de 31.3.2009, p. 70, DO C 48 de 15.2.2011, p. 27 y DO C 132 de 3.5.2011, p. 94.

3.3 Algunos Estados miembros han creado autoridades en materia de seguridad vial nacionales para evaluar la estrategia de seguridad vial y aconsejar a sus gobiernos en cuanto a acciones prioritarias. Una Agencia Europa para la Seguridad Vial con un mandato claro para todos los ámbitos de la seguridad vial (infraestructura, vehículos y usuarios de las carreteras) en toda la Unión podría ayudar a mejorar la aplicación de una estrategia de seguridad vial armonizada de la UE. A esta agencia podrían encomendársele tareas específicas de identificación, especificación, establecimiento y promoción de buenas prácticas, así como de refuerzo del intercambio de información y colaboración transfronterizas.

#### 4. Observaciones específicas

4.1 La propuesta solo es aplicable a la homologación de tipo de turismos y vehículos industriales ligeros nuevos y no impondría condiciones para garantizar que el sistema eCall se instalara antes del primer registro del tipo de vehículo, lo que significa que los tipos ya existentes podrían seguir fabricándose y

vendiéndose sin eCall. El Comité observa que, debido a esta política, hasta 2033 el servicio eCall no habrá penetrado plenamente. Consciente de la necesidad de tener en cuenta la repercusión financiera y los problemas de diseño que esto pueda ocasionar a los fabricantes de automóviles, al Comité le gustaría que los fabricantes también instalaran la tecnología eCall tan pronto como sea posible en modelos ya existentes que vayan a fabricarse a partir de octubre de 2015.

4.2 El Reglamento relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall integrado en los vehículos no incumbirá a los vehículos motorizados de dos ruedas (motocicletas, etc.). Los conductores de los vehículos motorizados de dos ruedas incurren en una probabilidad de 18 a 20 veces superior de sufrir lesiones graves en carretera que los conductores de turismos. Hay que prestar especial atención a los problemas de seguridad vial de las categorías de vehículos de alto riesgo. Además de la instalación de la tecnología eCall, se necesitan, lo antes posible, propuestas para promover la seguridad activa y pasiva de los motociclistas.

Bruselas, 19 de septiembre de 2013.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Henri MALOSSE

---