

INFORME 39/2013 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 5 DE SEPTIEMBRE DE 2013, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LAS SIGUIENTES PROPUESTAS DE:

- DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA AL DESPLIEGUE DEL SERVICIO ECALL INTEROPERABLE EN TODA LA UE (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 315 FINAL] [2013/0166 (COD)],**
- 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 (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 316 FINAL] [2013/0165 (COD)].**

ANTECEDENTES

A. El Protocolo sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, anejo al Tratado de Lisboa de 2007, en vigor desde el 1 de diciembre de 2009, ha establecido un procedimiento de control por los Parlamentos nacionales del cumplimiento del principio de subsidiariedad por las iniciativas legislativas europeas. Dicho Protocolo ha sido desarrollado en España por la Ley 24/2009, de 22 de diciembre, de modificación de la Ley 8/1994, de 19 de mayo. En particular, los nuevos artículos 3 j), 5 y 6 de la Ley 8/1994 constituyen el fundamento jurídico de este informe.

B. La Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE (Texto pertinente a efectos del EEE), y 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 (Texto pertinente a efectos del EEE), han sido aprobadas por la Comisión Europea y remitidas a los Parlamentos nacionales, los cuales disponen de un plazo de ocho semanas para verificar el control de subsidiariedad de la iniciativa, plazo que concluye el 9 de septiembre de 2013.

C. La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 26 de junio de 2013, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de las iniciativas legislativas europeas indicadas, designando como ponente al Diputado D. Rubén Moreno Palanques, y solicitando al Gobierno el informe previsto en el artículo 3 j) de la Ley 8/1994.

D. Se han recibido informes del Gobierno relativos a dichas iniciativas, COM (2013) 315 final, y COM (2013) 316 final, en los que se concluye que el contenido de ambas propuestas de la Comisión respetan el principio de subsidiariedad. También se ha recibido informe del Parlamento Vasco para la primera de ellas que concluye asimismo, que es conforme con el principio de subsidiariedad; y escritos de las Cortes de Aragón, del Parlamento de Cantabria, del Parlamento de La Rioja y del Parlamento de Cataluña, para ambas, y del Parlamento Vasco para la última, comunicando la toma de conocimiento, la no emisión de dictamen motivado o el archivo del expediente.

E. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su reunión celebrada el 5 de septiembre de 2013, aprobó el presente

INFORME

1.- El artículo 5.1 del Tratado de la Unión Europea señala que *“el ejercicio de las competencias de la Unión se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad”*. De acuerdo con el artículo 5.3 del mismo Tratado, *“en virtud del principio de subsidiariedad la Unión intervendrá sólo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión”*.

2.- Las Propuestas legislativas analizadas se basan, la primera de ellas, en el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010 (basada a su vez en el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)), por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (eCall es una de las seis acciones prioritarias para la elaboración y utilización de especificaciones y normas comunes). En ella se establece que, a más tardar doce meses después de la adopción de las especificaciones necesarias para una acción prioritaria, la Comisión, si procede, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, de conformidad con el artículo 294 del TFUE (procedimiento legislativo ordinario), una propuesta relativa al despliegue de esas especificaciones.

La segunda de las Propuestas legislativas analizadas se basa en el artículo 114 del TFUE, sobre la adopción de medidas relativas a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que tengan por objeto el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior.

3.- La seguridad en la carretera es uno de los elementos más importantes de la política de transporte de la Unión Europea (UE). En 2011 se produjeron en las carreteras de la UE cerca de 30.000 víctimas mortales y más de 1,5 millones de heridos en alrededor de 1,1 millones de accidentes de tráfico. Además de la tragedia que constituye la pérdida de vidas y las lesiones corporales, los accidentes tienen un coste económico para la sociedad que representa aproximadamente 130.000 millones de euros al año. La UE está plenamente comprometida con la reducción del número de accidentes de carretera (mediante la prevención de accidentes o la seguridad activa), así como con la atenuación de las consecuencias de los accidentes cuando se producen (seguridad pasiva), y con la mejora de la eficiencia de los servicios de emergencia y la eficacia de la atención médica tras un accidente (seguridad terciaria). En este contexto, el servicio eCall puede contribuir notablemente a reducir la siniestralidad en las carreteras y atenuar la gravedad de las lesiones en los accidentes de tráfico.

Si cada minuto es crucial para salvar vidas y atenuar la gravedad de las lesiones cuando se pide a los servicios de emergencia que acudan a un accidente de tráfico, el interés de los dispositivos eCall radica en que pueden alertar a los servicios de emergencia inmediatamente, incluso si el conductor o pasajero está inconsciente o por otro motivo no puede llamar, y acelerarían la llegada de los equipos de emergencia, según las estimaciones, un 40% en las zonas urbanas y un 50% en las zonas rurales. Las llamadas eCall inciden asimismo de forma notable en la reducción de la congestión que provocan los accidentes de tráfico y, por lo tanto, de la congestión general de las carreteras europeas.

Por este motivo, la implantación armonizada de un servicio eCall paneuropeo interoperable en la UE viene figurando en la agenda de la Comisión desde 2005 y en la actualidad ha pasado a ser una acción prioritaria para la mejora de la seguridad vial y el despliegue de sistemas inteligentes de transporte en Europa.

4.- En el marco de una estrategia de despliegue voluntario, la Comisión, en su Comunicación de 2005 titulada «Un servicio eCall para todos», instó encarecidamente a las administraciones nacionales y regionales a actuar y a invertir en la infraestructura necesaria de atención urgente para eCall, con vistas al lanzamiento de un servicio paneuropeo completo en 2009. Asimismo, la Comisión pidió a los organismos de normalización europeos (ETSI y CEN) que elaboraran las normas comunes europeas necesarias y proporcionaran asistencia en este contexto.

El 21 de agosto de 2009, la Comunicación titulada «eCall: el momento de implantarlo» exhibía los progresos alcanzados en el proceso de introducción de eCall y concluía que el enfoque voluntario no había resultado suficiente.

Dada la ausencia de avances significativos en el despliegue voluntario de eCall hasta finales de 2009, la Comisión decidió, tras efectuar una evaluación de impacto, que la mejor opción para implantar con eficacia el servicio eCall era el enfoque «regulador».

5.- El servicio eCall exige tres tipos de medidas: la instalación de un sistema específico en los vehículos, la capacidad por parte de los operadores de redes móviles de transmitir mensajes con un determinado formato, y por último, la capacidad de los centros de llamadas de emergencia (también conocidos como PSAP, por sus siglas en inglés – *“public-safety answering point”*, a veces denominados también *“public-safety access point”*-) para tratar estos mensajes. El sistema solo puede ser operativo si también lo son simultáneamente las tres partes que lo componen.

A fin de completar la aplicación de su estrategia sobre eCall y de garantizar la implantación oportuna y paralela del servicio eCall sobre la base del número 112 por los tres grupos de partes interesadas (operadores de redes móviles, servicios públicos de emergencias e industria del automóvil) de aquí a 2015, la Comisión propone las siguientes medidas:

- Un sistema instalado en el vehículo: una propuesta en el marco de la Directiva 2007/46/CE para hacer obligatoria la instalación de eCall en todos los nuevos tipos de vehículos de las categorías M1 y N1 (turismos y vehículos industriales ligeros).
- Redes de comunicaciones móviles: la Recomendación 2011/750/UE de la Comisión, de 8 de septiembre de 2011, relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 («llamada eCall»).
- PSAP: adopción del Reglamento Delegado (UE) n° 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall), a fin de establecer las especificaciones para los centros de llamadas de emergencia o puntos de respuesta de seguridad pública (PSAP).

6.- La propuesta de Decisión relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE aborda la parte correspondiente a la infraestructura de PSAP, de la estrategia de la Comisión sobre eCall, basada en ese enfoque regulador con las tres vertientes: el sistema instalado en el vehículo, las redes de telecomunicaciones y los PSAP.

Por su parte, la propuesta analizada de Reglamento 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 (por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos a motor que establece un sistema global de homologación de tipo a nivel de la UE) tiene como objetivo introducir en el sistema de

homologación de tipo CE de los vehículos de motor un requisito para la instalación de un sistema eCall integrado en los vehículos.

Ambas propuestas, junto con los otros actos legislativos importantes citados anteriormente, vinculados a la iniciativa eCall como:

- la Recomendación 2011/750/UE de la Comisión, de 8 de septiembre de 2011, relativa al apoyo de un servicio eCall a escala de la UE en las redes de comunicación electrónica para la transmisión de llamadas de urgencia desde un vehículo, basado en el número 112 («llamada eCall»), y
- el Reglamento Delegado (UE) nº 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall), son parte de un conjunto de actos jurídicos de la UE complementarios, y juntos destinados a garantizar el despliegue del servicio eCall basado en el número 112 no más tarde del 1 de octubre de 2015.

7.- En la evaluación de impacto y otros estudios realizados, se pusieron de relieve los siguientes beneficios:

- Reducción del número de víctimas mortales (si todos los vehículos están equipados con eCall, entre un 1 % y un 10 % según la densidad de la población del país y su infraestructura viaria y de respuesta a las emergencias).
- Reducción de la gravedad de las lesiones (entre el 2 % y el 15 %).
- Reducción de los costes de congestión causados por accidentes de tráfico. Esta reducción se obtiene gracias a la mejora de la gestión de los accidentes, ya que estos son inmediatamente comunicados a los PSAP, por lo que pueden transmitirse a los centros de gestión del tráfico adecuados, los cuales, a su vez, pueden informar inmediatamente a los demás usuarios de la carretera, con la consiguiente reducción del número de accidentes secundarios.
- Facilitación de los servicios de salvamento y mayor seguridad de los equipos de salvamento (por ejemplo, bomberos) al extraer a los ocupantes atrapados, ya que los conjuntos mínimos de datos (MSD –“*minimum set of data*”- sus siglas en inglés), homologadas por los organismos europeos de normalización, entre otras cosas, facilitarán información sobre el tipo de combustible.
- Reducción de la infraestructura de socorro a pie de carretera, ya que todos los usuarios de la carretera podrían lanzar una llamada de emergencia desde su vehículo.

8.- La seguridad vial es causa de gran preocupación en toda la Unión Europea y para todos sus habitantes: 500 millones de ciudadanos de los veintiocho Estados miembros utilizan más de 230 millones de vehículos que circulan por más de cinco millones de kilómetros de carreteras.

El objetivo de la iniciativa sobre el servicio eCall interoperable en toda la Unión es, en última instancia, introducir en todos los vehículos de Europa las funcionalidades mínimas necesarias para garantizar el tratamiento adecuado de las llamadas de emergencia por parte de los servicios de respuesta a las emergencias. En la actualidad, el número anual de viajes por carretera que atraviesan los Estados miembros supera los 100 millones, y esta cifra está creciendo debido a la consolidación de la Unión Europea (mediante la libre circulación de mercancías, personas y servicios). Es necesario actuar a nivel de la UE para garantizar la interoperabilidad y continuidad del servicio en toda Europa, ya que este objetivo no puede lograrse si los Estados miembros actúan por separado. Además, la actuación a nivel de la UE utilizando las normas comunes europeas de eCall homologadas por los organismos europeos de normalización (Comité Europeo de Normalización – “*Comité Européen de Normalisation*” CEN- e Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones – “*European Telecommunications Standards Institute*” ETSI-) garantizará la prestación eficaz del servicio de respuesta a las emergencias en toda Europa, por ejemplo en el caso de los vehículos que circulan fuera de los países en que están matriculados, y también ayudará a evitar la fragmentación del mercado (que puede producirse como consecuencia de la proliferación de soluciones nacionales y/o privadas propias aplicadas con criterios diferentes).

Por lo tanto, se considera que ambas Propuestas cumplen con el principio de subsidiariedad al alcanzarse mejor el objetivo a través de una acción comunitaria.

9.- La Propuesta de Decisión relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE insta a los Estados miembros a que desplieguen la infraestructura de los PSAP de eCall necesaria para la recepción y el tratamiento adecuados de todas las llamadas eCall en su territorio, de conformidad con las especificaciones establecidas en el Reglamento Delegado (UE) nº 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall), a fin de garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad del servicio eCall a escala de la UE. El plan consiste en mantener los costes financieros y administrativos para las autoridades nacionales y regionales en niveles mínimos, en proporción a los objetivos que se persiguen. Se cumple con el principio de proporcionalidad porque una parte sustancial de la implementación de la iniciativa (la organización de los PSAP) se deja a la discreción de los organismos competentes nacionales. La infraestructura de los PSAP será potenciada por los Estados miembros de la manera más adecuada en función de su estructura nacional o local, respetando de esta forma las especificidades y circunstancias propias de cada Estado miembro. Cada Estado miembro podrá organizar sus servicios de emergencia de la manera más rentable y acorde con sus necesidades, lo que incluye la posibilidad de filtrar las llamadas que no sean llamadas de emergencia y no pueden

tramitarse a través de los PSAP de eCall, particularmente en el caso de las llamadas eCall manuales.

10.- Los actos propuestos son pertinentes a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a su territorio.

CONCLUSIÓN

Por los motivos expuestos, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE (Texto pertinente a efectos del EEE), y 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 (Texto pertinente a efectos del EEE), son conformes al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.