



Bruselas, 29.11.2016
COM(2016) 744 final

ANNEX 1

ANEXO

del

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO
relativo a la aplicación de la Directiva 2015/413/UE por la que se facilita el intercambio
transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad
vial

ANEXO: EJEMPLO DE PRÁCTICAS PARA EL CONTROL AUTOMÁTICO EFECTIVO DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁFICO

1. Principios generales

1. **Legalidad** — La legislación especifica los equipos automáticos de control usados para la detección de infracciones de tráfico y la medida en que los elementos recogidos por estos equipos se pueden utilizar como prueba en un procedimiento judicial.
2. **Fiabilidad** — Las normas sobre los procedimientos de homologación, los controles periódicos y las inspecciones extraordinarias o los procedimientos de verificación de los equipos automáticos de control son transparentes.
3. **Utilidad** — Se ha elaborado una estrategia para la utilización de los equipos automáticos de control, centrada en aspectos tales como la identificación de los lugares donde instalarlos, el tipo de equipo que se va a instalar y el método de detección que debe emplearse. Esta estrategia se propone también garantizar el efecto disuasorio de estos equipos.
4. **Exactitud** — La legislación especifica el error tolerado cuando se utilizan equipos automáticos de control en condiciones operativas normales.
5. **Trazabilidad** — Los equipos automáticos de control se pueden identificar y su fiabilidad demostrarse.

2. Prácticas efectivas

1. Las normas que especifican los requisitos generales para la homologación, los requisitos operativos, los requisitos de diseño y los requisitos de funcionamiento que deben cumplir los equipos automáticos de control para ser homologados se especifican en la legislación.
2. Además de la verificación inicial, los equipos automáticos de control se someten a comprobaciones anuales e inspecciones adicionales o procedimientos de verificación después de cualquier acontecimiento que pudiera requerir su reparación.
3. Los equipos automáticos de control, en particular los radares de control de la velocidad, se instalan en lugares seleccionados a través de una evaluación específica consistente en, al menos, un análisis de los datos sobre accidentes durante un período mínimo de tres años y un máximo de cinco, así como del número de infracciones detectadas. Las cámaras de semáforo en rojo se instalan en cruces en los que se registran con frecuencia accidentes porque los vehículos no respetan los semáforos. Las partes interesadas que intervienen en la seguridad vial (por ejemplo, la policía, las autoridades locales, los administradores de carreteras) son consultadas a la hora de seleccionar estos lugares.
4. Los equipos automáticos de control pueden distinguir entre las distintas categorías de vehículos, especialmente entre los vehículos industriales pesados, los vehículos de turismo y las motocicletas. Los equipos pueden detectar infracciones cometidas en todos los carriles, o al menos en los más peligrosos (detección multicarril).
5. Los equipos automáticos de control pueden identificar las placas de matrícula con una exactitud que permite determinar en qué Estado miembro está matriculado el vehículo.

6. El método de medición de la velocidad media para la detección de infracciones por exceso de velocidad complementa el método de medición de la velocidad instantánea en la medida de lo posible, en función de las características del tramo de carretera controlado y de una evaluación caso por caso del nivel de peligro en dicho tramo.
7. Los equipos automáticos de control instalados están señalizados adecuadamente, o comunicados de otro modo, en un tramo de carretera a fin de aumentar su efecto disuasorio y con objeto de garantizar una ejecución leal.
8. Los paneles informativos, especialmente por lo que se refiere a los límites de velocidad, son legibles y están colocados en las proximidades de los equipos automáticos de control, concediendo al conductor tiempo suficiente para modificar su velocidad en caso necesario.
9. Las pruebas recogidas por los equipos automáticos de control (por ejemplo, fotografía del conductor) se utilizan para detectar otras infracciones (por ejemplo, la no utilización del cinturón de seguridad en combinación con el exceso de velocidad). Se facilitan las pruebas al presunto infractor.
10. Se llevan a cabo evaluaciones anuales o semestrales de las actividades coercitivas y, en particular, del impacto de los equipos automáticos de control instalados en cada segmento de carretera controlado y se recogen datos sobre la tipología de las infracciones de tráfico y los accidentes en los segmentos de carretera controlados.