



Consiglio  
dell'Unione europea

**Bruxelles, 30 novembre 2016  
(OR. en)**

**15047/16  
ADD 1**

**TRANS 469  
DAPIX 221  
ENFOPOL 445**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	30 novembre 2016
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2016) 744 final ANNEX 1
Oggetto:	ALLEGATO della RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'applicazione della direttiva (UE) 2015/413 intesa a facilitare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2016) 744 final ANNEX 1.

---

All.: COM(2016) 744 final ANNEX 1



Bruxelles, 29.11.2016  
COM(2016) 744 final

ANNEX 1

**ALLEGATO**

*della*

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**sull'applicazione della direttiva (UE) 2015/413 intesa a facilitare lo scambio  
transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale**

## ALLEGATO ESEMPIO DI PRASSI PER L'EFFICACE APPLICAZIONE AUTOMATIZZATA DELLA NORMATIVA STRADALE

### 1. Principi generali

1. **Legalità** — La legislazione precisa quali apparecchiature automatiche di controllo possono essere utilizzate per la rilevazione delle infrazioni stradali e in quale misura gli elementi raccolti da tali apparecchiature possono essere usati come prova nei procedimenti giudiziari.
2. **Affidabilità** — Le norme in materia di procedure di omologazione, controlli periodici e ispezioni straordinarie o procedure di verifica relative alle apparecchiature automatiche di controllo sono trasparenti.
3. **Utilità** — È definita una strategia di utilizzo delle apparecchiature automatiche di controllo che pone l'accento su aspetti quali l'individuazione dei luoghi in cui installare le apparecchiature, il tipo di apparecchiature da installare e il metodo di rilevazione da utilizzare. Tale strategia è inoltre finalizzata a garantire l'effetto deterrente delle apparecchiature.
4. **Accuratezza** — La legislazione precisa quale sia la tolleranza dell'errore in caso di utilizzo delle apparecchiature automatiche di controllo in condizioni di funzionamento normali.
5. **Tracciabilità** — È possibile individuare le apparecchiature automatiche di controllo e dimostrarne l'affidabilità.

### 2. Pratiche efficaci

1. La legislazione precisa i requisiti generali di idoneità per l'omologazione, nonché i requisiti di esercizio, di progettazione e di prestazione che le apparecchiature automatiche di controllo devono possedere ai fini della loro omologazione.
2. Oltre alla verifica iniziale, le apparecchiature automatiche di controllo sono sottoposte a controlli annuali e ad ulteriori ispezioni o a procedure di verifica successivamente a qualunque evento che ne renda necessaria la riparazione.
3. Le apparecchiature di controllo automatico, in particolare gli apparecchi fotografici per il controllo della velocità, sono installate in luoghi scelti in base a una valutazione specifica che prevede almeno l'analisi dei dati sugli incidenti stradali nell'arco di un periodo minimo di tre e massimo di cinque anni e del numero delle infrazioni rilevate. Sono installate telecamere di rilevazione del transito con semaforo rosso agli incroci in cui si registra un'elevata frequenza di incidenti per mancato arresto dei veicoli al semaforo rosso. I soggetti coinvolti nella sicurezza stradale (ovvero le autorità locali, l'autorità di polizia, i gestori stradali) sono consultati nella fase di scelta dei luoghi di installazione delle apparecchiature.
4. Le apparecchiature automatiche di controllo sono in grado di distinguere tra varie categorie di veicoli, soprattutto tra veicoli commerciali pesanti, autovetture e motocicli. Le apparecchiature possono rilevare le infrazioni commesse su tutte le corsie o almeno sulle più pericolose (rilevazione "*multilane*").
5. Le apparecchiature automatiche di controllo possono identificare con precisione i numeri di targa per consentire il riconoscimento dello Stato membro di immatricolazione del veicolo.

6. Il metodo di misurazione della velocità media per la rilevazione delle infrazioni integra, per quanto possibile, il metodo di misurazione della velocità istantanea, in base alle caratteristiche del tratto stradale monitorato e a una valutazione caso per caso del livello di pericolosità del tratto stradale in questione.
7. La presenza delle apparecchiature automatiche di controllo installate in un determinato tratto stradale è adeguatamente segnalata o comunque comunicata al fine di accrescere l'effetto deterrente delle apparecchiature e garantire un'applicazione corretta della normativa.
8. La segnaletica di informazione, soprattutto per quanto riguarda i limiti di velocità, è leggibile e posizionata in prossimità delle apparecchiature automatiche di controllo, affinché i conducenti abbiano eventualmente il tempo di modificare la velocità.
9. Gli elementi di prova raccolti dalle apparecchiature automatiche di controllo (ad esempio la foto del conducente) sono utilizzati per la rilevazione di altre infrazioni (ad esempio il mancato uso della cintura di sicurezza oltre all'eccesso di velocità). Gli elementi di prova sono trasmessi al presunto trasgressore.
10. Si effettuano, con cadenza annuale o semestrale, valutazioni delle attività di applicazione della normativa, in particolare dell'impatto delle attrezzature automatiche di controllo installate in ogni tratto stradale monitorato; sono raccolti i dati sul tipo di infrazione stradale e sugli incidenti stradali avvenuti nei tratti stradali monitorati.