
RECOMENDACIONES PARA UNA FISCALIZACIÓN VIAL EFICIENTE

PROGRAMA IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL/OISEVI

Estas recomendaciones fueron aprobadas en la VIII Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), que tuvo lugar en Madrid los días 6-8 de mayo de 2019.

Contenido

RESUMEN DE PRINCIPIOS.....	3
RESUMEN DE RECOMENDACIONES	4
1. Antecedentes	5
2. Principios generales	7
3. Recomendaciones sobre acciones comunes.....	9
4. Recomendaciones sobre acciones específicas	11
4.1. Fiscalización del consumo de alcohol y otras drogas al volante	11
4.2. Fiscalización del exceso de velocidad.....	12
4.3. Fiscalización de la no utilización del casco, cinturón de seguridad y sistemas de retención.	13
4.4. Fiscalización de las distracciones.	14

RESUMEN DE PRINCIPIOS

Estos son los principios recomendados de un sistema de fiscalización vial eficiente:

- 1) PRINCIPIO DE PLANIFICACIÓN.
- 2) PRINCIPIO DE TRANSPARENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA.
- 3) PRINCIPIO DE VISIÓN INTEGRAL.
- 4) PRINCIPIO DE EFICACIA.
- 5) PRINCIPIO DE LEGALIDAD.
- 6) PRINCIPIO DE TRAMITACIÓN ELECTRÓNICA.
- 7) PRINCIPIO DE RECAUDACIÓN FINALISTA.
- 8) PRINCIPIO DE RACIONALIDAD.
- 9) PRINCIPIO DE EQUIDAD.
- 10) PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD.
- 11) PRINCIPIO DE UNIVERSALIDAD.
- 12) PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD.
- 13) PRINCIPIO DE REEDUCACIÓN.

RESUMEN DE RECOMENDACIONES

1 REALIZAR UNA AUDITORÍA DEL SISTEMA DE FISCALIZACIÓN QUE DETERMINE LA SITUACIÓN DE LA IMPOSICIÓN DE SANCIONES EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES.....	9
2 ELABORAR UNA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL (EFV).....	9
3 TRASLADAR A LOS GOBIERNOS Y A LOS SECTORES IMPLICADOS EN EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE EL PESO Y LA IMPORTANCIA DEL SISTEMA DE FISCALIZACIÓN	9
4 PONER EN SERVICIO UN CENTRO/UNIDAD DE TRAMITACIÓN INTEGRAL DE LAS SANCIONES GENERADAS POR LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS.....	9
5 DISEÑAR UN PLAN DE COMUNICACIÓN PÚBLICA DEL SISTEMA DE FISCALIZACIÓN	10
6 PRIORIZAR LA FISCALIZACIÓN DE LAS CUATRO INFRACCIONES PRINCIPALES: ALCOHOL Y OTRAS DROGAS, SISTEMAS DE PROTECCIÓN, VELOCIDAD Y TELÉFONO CELULAR	10
7 ESTUDIAR Y ANALIZAR EL TRATAMIENTO DE LOS CONDUCTORES REINCIDENTES.....	10
8 REALIZAR CONTROLES ALEATORIOS DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS. ESTABLECER EL OBJETIVO DE QUE EL NÚMERO DE CONDUCTORES QUE EXCEDEN EL LÍMITE DE ALCOHOL EN CONTROLES ALEATORIOS DE ALCOHOLEMIA NO SUPERE EL 2%	11
9 ESTABLECER EN LA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL TASAS MÁXIMAS GENERALES Y ESPECÍFICAS DE ALCOHOLEMIA, ASÍ COMO OBJETIVOS CUANTITATIVOS SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE ACTIVIDAD Y RESULTADO.....	12
10 COMBINAR CONTROLES FIJOS Y MÓVILES DE VELOCIDAD Y ESTABLECER EL OBJETIVO DE QUE EL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EXCEDEN EL LÍMITE DE VELOCIDAD EN 40 KM/H NO SUPERE EL 1%.....	12
11 ESTABLECER EN LA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL OBJETIVOS CUANTITATIVOS SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE FISCALIZACIÓN DE LOS EXCESOS DE VELOCIDAD	13
12 FISCALIZAR EL NO USO DE LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN Y ESTABLECER EL OBJETIVO DE QUE EL NÚMERO DE CONDUCTORES QUE NO HACE USO DE LOS MISMOS NO SUPERE EL 10%	13
13 ESTABLECER EN LA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL OBJETIVOS CUANTITATIVOS SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE FISCALIZACIÓN DEL NO USO DE LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN.....	14
14 FISCALIZAR LAS DISTRACCIONES Y ESTABLECER EL OBJETIVO DE QUE EL NÚMERO DE ACCIDENTES CON VÍCTIMAS DONDE APAREZCA LA DISTRACCIÓN COMO FACTOR SEA MENOR DEL 20%	14
15 ESTABLECER EN LA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL OBJETIVOS CUANTITATIVOS SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE FISCALIZACIÓN DE LAS DISTRACCIONES.....	15

1. Antecedentes

I.- Los países de Iberoamérica, a diferentes niveles y en diferentes situaciones, están experimentando un importante desarrollo en el ámbito del tránsito y del transporte. En este contexto, el crecimiento de las infraestructuras, del parque de vehículos y del censo de conductores implica tradicionalmente el crecimiento del número de accidentes de tránsito y las consecuencias de los mismos. Se estima que cada año más de 110.000 personas fallecen en Iberoamérica por siniestros de tránsito, y muchas más quedan discapacitadas de por vida, con costes que alcanzan más del 2% del PIB de los países. Los siniestros de tránsito son ya la primera causa de muerte entre los jóvenes comprendidos entre los 5 y los 44 años. Es una tragedia que no se debe aceptar, por lo que se impone la necesidad de enfrentarla con acciones efectivas basadas en evidencia científica, con un enfoque integral y con un abordaje multisectorial.

II.- Los diferentes estudios mundiales indican que las causas de la siniestralidad son múltiples, y radican en errores humanos y fallos en los sistemas del transporte, los vehículos y las infraestructuras. En todo caso, el factor humano es el más frecuente, está presente en el 85% de los casos, y el grueso de esos accidentes tiene su origen en infracciones o distracciones (comportamientos indebidos). De este modo puede concluirse que el eje central del trabajo de la política pública de seguridad vial debe centrarse en corregir esos comportamientos.

III.- Las diferentes entidades supranacionales indican que garantizar el cumplimiento de las normas del tránsito es la forma más eficaz de reducir los accidentes, los fallecidos y los heridos, y los países que obtienen mejores resultados son los que disponen de sistemas de autoridad más eficientes.

IV.- Los comportamientos humanos indebidos tienen su solución en una herramienta: la fiscalización vial. Se entiende por fiscalización vial el conjunto de actuaciones públicas que garantizan el cumplimiento de las normas de circulación. La fiscalización vial implica la adopción de decisiones públicas de gestión, jurídicas, tecnológicas y de comunicación con una finalidad: desterrar la sensación de impunidad y generar sensación de control en la vía.

V.- La experiencia internacional demuestra que las grandes reducciones de siniestralidad de los países, superiores al 40%, se producen con la puesta en marcha de un sistema de fiscalización vial eficiente. A estos efectos, resultan de especial importancia en la implementación del sistema de fiscalización la existencia de un procedimiento sancionador en materia de tránsito eficiente y una gestión ágil y eficaz de las infracciones detectadas por los Agentes de la Autoridad y, especialmente, por los sistemas automáticos de vigilancia y control del tránsito. En definitiva un sistema que promueva el cumplimiento de las normas.

Los resultados del modelo econométrico DRAG-España (INSIA-UPM, 2009) sugieren que cada aumento del 10% del número de agentes de tránsito produce reducciones del número de

accidentes mortales de entre el 3,6 y el 8,3%. De acuerdo con el mismo trabajo, incrementar el número de controles preventivos de alcoholemia en un 10% reduce los accidentes mortales en aproximadamente un 1,3%.

La vigilancia y control del tránsito es la actividad mediante la cual se verifica el efectivo cumplimiento de la legislación por parte de los usuarios de las vías. Se trata de una actividad fundamentalmente disuasoria, cuyo objetivo no es aumentar el número de sanciones, sino reducir la proporción de usuarios que adoptan determinadas conductas de riesgo.

VI.- Las presentes recomendaciones tienen por objetivo establecer las directrices necesarias para que los países de Iberoamérica centren sus esfuerzos y ejerzan políticas eficientes en materia de fiscalización vial.

2. Principios generales

Para la adopción de una fiscalización vial eficiente las Autoridades del tránsito y transporte tendrán en cuenta los siguientes principios:

- a) **Principio de planificación.** La consecución de objetivos en seguridad vial hace necesario establecer el correspondiente Plan de Fiscalización Vial donde se determinen las diferentes acciones y metodología que se llevarán a cabo.
- b) **Principio de transparencia e información pública.** La actividad sancionadora en materia de tránsito, como toda actividad de ejercicio público, debe ser transparente, puesta a disposición de los ciudadanos y facilitada en su acceso.
- c) **Principio de visión integral.** Se debe realizar un tratamiento integral del sistema de fiscalización que incluya todos los elementos del sistema: gestión, técnico, jurídico, operativo, importe económico y de comunicación.
- d) **Principio de eficacia.** La autoridad que planifique la fiscalización vial debe comprometerse y fijar objetivos cuantificables de gestión y de consecución de resultados y adoptar las decisiones necesarias para que la gestión sea lo más eficiente posible con el menor coste.
- e) **Principio de legalidad.** La imposición de sanciones en materia de tránsito debe someterse siempre y en todo caso a la legalidad y al debido proceso.
- f) **Principio de tramitación electrónica.** Una de las características principales de una fiscalización eficiente es que entre la comisión del hecho y la imposición de la sanción se produzca el menor tiempo posible. Internet y las nuevas tecnologías lo facilitan.
- g) **Principio de recaudación finalista.** Las cantidades recaudadas por infracciones a la normativa de tránsito deben destinarse a seguridad vial.
- h) **Racionalidad:** Las infracciones a la normativa de tránsito deben ser claras, comprensibles y razonables para ser aceptadas por los ciudadanos.
- i) **Equidad:** Todos los ciudadanos deben ser iguales ante el cumplimiento de la norma. Las excepciones debilitan la aceptación social del sistema sancionador. Las autoridades públicas están obligadas a dar ejemplo en el cumplimiento de la ley por la pedagogía que ello supone.

- j) Proporcionalidad.** Las sanciones impuestas deben ser disuasorias en cuanto al coste, pero pagables para la población en general, teniendo en cuenta la población económicamente menos favorecida.
- k) Universalidad:** Es importante evitar la sensación de impunidad. Los países deben dotarse de sistemas intensivos de control y vigilancia para garantizar que todos y en todo el territorio cumplan la norma.
- l) Oportunidad:** Se debe reducir al mínimo imprescindible el plazo entre la comisión de la infracción y la ejecución de la sanción, para que esta tenga el carácter preventivo y disuasorio que se pretende.
- m) Reeducador:** Las medidas de control sólo son plenamente eficaces si se combinan con medidas de formación y campañas publicitarias para que los ciudadanos asimilen la importancia de las mismas, las razones por las que se han tomado y los logros sociales obtenidos en términos de reducción de lesiones y víctimas mortales

3. Recomendaciones sobre acciones comunes

Para la consecución de una fiscalización vial eficiente, se deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones.

1 REALIZAR UNA AUDITORÍA DEL SISTEMA DE FISCALIZACIÓN QUE DETERMINE LA SITUACIÓN DE LA IMPOSICIÓN DE SANCIONES EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES

La auditoría debe diagnosticar la eficacia del procedimiento sancionador analizando, entre otros, el volumen de denuncias, el número de sanciones pagadas, los tiempos de tramitación, la gestión de las notificaciones, el sistema de puntos o la situación de la fiscalización electrónica.

2 ELABORAR UNA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL (EFV)

La estrategia debe describir la realidad de la siniestralidad derivada de la falta de fiscalización, el conjunto de acciones a realizar, los objetivos de fiscalización perseguidos y la relación de indicadores relativos al cumplimiento del Plan.

3 TRASLADAR A LOS GOBIERNOS Y A LOS SECTORES IMPLICADOS EN EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE EL PESO Y LA IMPORTANCIA DEL SISTEMA DE FISCALIZACIÓN

Se debe implicar a los gobiernos, organizaciones y sociedad civil, trasladándoles el peso y la importancia del sistema de fiscalización para la reducción de las cifras de siniestralidad.

Es fundamental adoptar medidas y buenas prácticas para la actividad de las fuerzas de seguridad, orientadas a mejorar sus actuaciones y en consecuencia la percepción que tiene la ciudadanía de las mismas.

4 PONER EN SERVICIO UN CENTRO/UNIDAD DE TRAMITACIÓN INTEGRAL DE LAS SANCIONES GENERADAS POR LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS

Este Centro/Unidad de tramitación integral debe permitir gestionar las sanciones en los tiempos y con los requerimientos exigidos por la Estrategia.

En la gestión de la fiscalización, el aporte de la tecnología en sistemas automáticos puede colaborar mucho en mejorar la eficiencia de estos procesos, estableciendo como paso inicial el análisis de la tecnología disponible, su implementación y el mantenimiento de la misma.

La interoperabilidad y la transparencia deben ser características intrínsecas al uso de estas tecnologías.

5 DISEÑAR UN PLAN DE COMUNICACIÓN PÚBLICA DEL SISTEMA DE FISCALIZACIÓN

El objetivo del plan de comunicación es que la población entienda y asuma el sistema como un elemento necesario para la mejora de los comportamientos viales.

6 PRIORIZAR LA FISCALIZACIÓN DE LAS CUATRO INFRACCIONES PRINCIPALES: ALCOHOL Y OTRAS DROGAS, SISTEMAS DE PROTECCIÓN, VELOCIDAD Y TELÉFONO CELULAR

Se debe priorizar la fiscalización de cuatro infracciones en el sistema por su relación inequívoca entre el riesgo de accidente y lesión:

- el consumo de alcohol y otras drogas;
- la no utilización del cinturón, del casco y de los sistemas de retención infantil;
- el exceso de velocidad;
- la utilización manual del teléfono celular.

Además, en algunos países también puede considerarse prioritaria la fiscalización de infracción por no utilizar correctamente el sistema de luces en la conducción de motocicletas.

7 ESTUDIAR Y ANALIZAR EL TRATAMIENTO DE LOS CONDUCTORES REINCIDENTES

Se debe estudiar y analizar el tratamiento de los conductores reincidentes, prestando especial atención a medidas encaminadas a su rehabilitación.

4. Recomendaciones sobre acciones específicas

Las infracciones a la normativa de tránsito presentan características diferentes que requieren de soluciones e indicadores de gestión diferentes. Las autoridades de tránsito atenderán a las siguientes recomendaciones respecto a la gestión de las infracciones principales a fiscalizar.

4.1. Fiscalización del consumo de alcohol y otras drogas al volante.

8 REALIZAR CONTROLES ALEATORIOS DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS. ESTABLECER EL OBJETIVO DE QUE EL NÚMERO DE CONDUCTORES QUE EXCEDEN EL LÍMITE DE ALCOHOL EN CONTROLES ALEATORIOS DE ALCOHOLEMIA NO SUPERE EL 2%

El consumo de alcohol y drogas al volante constituye uno de los problemas esenciales en seguridad vial. Según un estudio realizado en Estados Unidos (Blomberg y otros, 2009), circular con una concentración de alcohol en sangre de 1,0 g/l, supone un riesgo de accidente casi cinco veces superior al valor correspondiente a los conductores que no han bebido; a 1,5 g/l, el riesgo es 22 veces superior. Las estadísticas de siniestralidad indica que un tercio de los conductores fallecidos tenían presencia de alcohol por encima de las tasas legalmente permitidas.

En estas condiciones, resulta imprescindible desterrar de los conductores la sensación de impunidad respecto a este tipo de consumos y generar, por el contrario, la sensación del fiscalización y control. Las mejores prácticas se centran en la aplicación de operativos aleatorios de control de alcoholemia con dispositivos de detección de alcohol y el uso de dispositivos de medición de aire espirado.

Para ello, los Estados deben fijarse determinados objetivos en el ejercicio del control del alcohol y las drogas. En el proyecto PEPPER (Erke y otros, 2008) fueron analizados 40 estudios de efectividad de la realización de controles de alcoholemia por equipos de policía estacionarios, situados en los márgenes de las vías. La reducción media observada del número de accidentes fue de un 15%.

Junto con el control del consumo de alcohol, los países deben incorporar el control de la conducción tras el consumo de otras drogas: cocaína, opiáceos, cannabis, anfetaminas y metanfetaminas.

9 ESTABLECER EN LA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL TASAS MÁXIMAS GENERALES Y ESPECÍFICAS DE ALCOHOLEMIA, ASÍ COMO OBJETIVOS CUANTITATIVOS SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE ACTIVIDAD Y RESULTADO

En concreto, se recomienda que la EFV incluya los siguientes elementos respecto a la fiscalización del consumo de alcohol:

- tasas generales de consumo de alcohol a partir de los cuales no está permitida la conducción de vehículos de motor;
- tasas específicas de alcohol a partir de las cuales no es posible conducir vehículos a conductores noveles y profesionales;
- drogas de comercio ilegal fiscalizadas;
- número de controles aleatorios de alcoholemia, que debe tender hacia el objetivo de 1/3 del censo de conductores;
- número de controles aleatorios de otras drogas;
- % de alcoholemias positivas sobre el total de pruebas realizadas;
- % de pruebas de otras drogas positivas sobre el total de pruebas realizadas;
- número de denuncias por consumo de alcohol y otras drogas;
- número de denuncias pagadas;
- % de accidentes mortales y de fallecidos en accidentes con presencia de alcohol y otras drogas;
- % de conductores fallecidos con presencia de alcohol y otras drogas;
- número de conductores que reinciden en denuncias por alcohol o drogas en el plazo de tres años.

4.2. Fiscalización del exceso de velocidad.

10 COMBINAR CONTROLES FIJOS Y MÓVILES DE VELOCIDAD Y ESTABLECER EL OBJETIVO DE QUE EL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE EXCEDEN EL LÍMITE DE VELOCIDAD EN 40 KM/H NO SUPERE EL 1%

El exceso de velocidad constituye sin duda uno de los principales factores de siniestralidad. El exceso de velocidad provoca el accidente en gran parte de las ocasiones y agrava las consecuencias una vez producido. De acuerdo con estudios australianos (Kloeden y otros, 2001 y 2002), circular en vías interurbanas a una velocidad superior en 20 km/h a la velocidad media del conjunto de conductores significa multiplicar por cinco el riesgo de implicación en un

accidente grave; en vías urbanas, la misma diferencia de velocidad multiplica el riesgo por más de 30.

En el proyecto PEPPER (Erke y otros, 2008) se evaluó la efectividad media de los métodos de control (control estacionario, radares automáticos fijos y móviles), a partir del análisis de 45 investigaciones científicas. La mayor efectividad corresponde al control automático con radares fijos, que reduce los accidentes en un 34-39%. Las menores reducciones aparecen en el control móvil.

11 ESTABLECER EN LA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL OBJETIVOS CUANTITATIVOS SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE FISCALIZACIÓN DE LOS EXCESOS DE VELOCIDAD

Los indicadores básicos que debiera recoger la EFV se concretan del siguiente modo:

- número total de equipos de control de velocidad automáticos (móviles o fijos) con que cuenta la autoridad de tránsito en el territorio a fiscalizar;
- número de vehículos cuya velocidad ha sido controlada, en función del tipo de equipo de control;
- % de vehículos que exceden el límite de velocidad sobre el total de vehículos controlados;
- % de vehículos que exceden el límite de velocidad máxima en carretera un 40%, y en ciudad un 20%.
- número de denuncias por exceso de velocidad tramitadas;
- tiempo medio entre la captación del hecho por el aparato de control y la notificación al conductor;
- número de denuncias pagadas;
- % de accidentes mortales y de fallecidos en accidentes debidos a velocidad excesiva.

4.3. Fiscalización de la no utilización del casco, cinturón de seguridad y sistemas de retención.

12 FISCALIZAR EL NO USO DE LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN Y ESTABLECER EL OBJETIVO DE QUE EL NÚMERO DE CONDUCTORES QUE NO HACE USO DE LOS MISMOS NO SUPERE EL 10%

La utilización del casco y el resto de elementos de seguridad de los vehículos constituyen un elemento básico y esencial en la reducción de la siniestralidad.

En caso de implicación en un accidente, la utilización del cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte en un 45-50%, en las plazas delanteras, y un 25%, en las plazas traseras, según una revisión de estudios llevada a cabo por investigadores noruegos (Elvik y Vaa, 2004).

Según la OMS, usar correctamente un casco de motociclista puede reducir el riesgo de muerte casi en un 40%, y el riesgo de un traumatismo grave en más del 70%. Por ello, es fundamental que el casco esté correctamente abrochado.

Respecto a los sistemas de retención para niños, la OMS estima que reducen la mortalidad de los bebés en alrededor de un 70% y de niños pequeños entre un 54% y un 80%.

13 ESTABLECER EN LA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL OBJETIVOS CUANTITATIVOS SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE FISCALIZACIÓN DEL NO USO DE LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN

Los indicadores que debiera recoger la EFV se concretan del siguiente modo:

- descripción de la obligatoriedad de los sistemas en las normas;
- número de vehículos sometidos a controles aleatorios de uso de los sistemas;
- % de vehículos sancionados sobre total de vehículos controlados;
- número de denuncias por no uso de los sistemas de protección;
- número de denuncias pagadas;
- % de fallecidos que no hacían uso de los sistemas de protección;
- % de no uso de elementos de protección en estudios observacionales.

4.4. Fiscalización de las distracciones.

14 FISCALIZAR LAS DISTRACCIONES Y ESTABLECER EL OBJETIVO DE QUE EL NÚMERO DE ACCIDENTES CON VÍCTIMAS DONDE APAREZCA LA DISTRACCIÓN COMO FACTOR SEA MENOR DEL 20%

La distracción en la conducción comienza a constituirse en el principal factor de producción de accidentes de tránsito. El uso del teléfono celular ha contribuido de un modo especial a ello. La distracción derivada del uso del celular mientras se conduce puede trastornar la conducción. Los conductores que usan un teléfono celular pueden tener un tiempo de reacción más lento para frenar y de asimilación frente a las señales de tránsito, una capacidad limitada de mantenerse en el carril correcto y una distancia menor con el vehículo que va delante.

En este contexto, la fiscalización de las distracciones resulta especialmente compleja. Por ello, la fiscalización debe complementarse de un modo especial con medidas que apelen al conductor a la auto fiscalización de sus distracciones.

La fiscalización eficiente de las distracciones requiere también de datos fiables sobre su papel en los siniestros de tránsito. Por ello, deben establecerse protocolos rigurosos de levantamiento de los siniestros, que permitan determinar las causas de la manera más rigurosa posible.

15 ESTABLECER EN LA ESTRATEGIA DE FISCALIZACIÓN VIAL OBJETIVOS CUANTITATIVOS SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE FISCALIZACIÓN DE LAS DISTRACCIONES

La Estrategia de Fiscalización Vial debe incluir los siguientes indicadores:

- catalogación jurídica del uso teléfono celular como infracción;
- asimilación de las consecuencias a la conducción bajo la influencia de drogas o alcohol;
- número de vehículos sometidos a controles aleatorios de uso del teléfono celular;
- % de vehículos sancionados por uso del teléfono celular sobre el total de vehículos controlados;
- número de denuncias formuladas por conducción utilizando manualmente el teléfono celular;
- número de denuncias pagadas.
- % de accidentes mortales y de fallecidos en accidentes donde el factor distracción está presente.