



Experiencia internacional en el control automatizado de infracciones del tránsito

Estructura orgánica y protección de datos personales

Autor

Nicolás García Bernal
Email: ngarcia@bcn.cl

Nº SUP: 131.463

Resumen

Un enfoque integral de la gestión de la velocidad incluye infraestructura y vigilancia vial (Banco Mundial, 2020). En este último caso, la vigilancia vial se puede implementar a través de un sistema de control automatizado que permita registrar distintas infracciones del tránsito, lo que incluye la velocidad.

Al respecto, el Banco Mundial (2020) plantea que la instalación exitosa de un sistema de control de velocidad requiere de ciertas capacidades básicas que permitan garantizar su ejecución. Dentro de estas, se destaca el determinar qué agencia tendrá la responsabilidad y el establecer la viabilidad económica del sistema, es decir, la existencia de financiamiento para el establecimiento, mantenimiento y operación continua del sistema.

En España, en el año 2006, se implementó el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (CTDA) con el fin de detectar y fiscalizar la infracción a las normas de circulación y seguridad a través del empleo de medios técnicos de captación y reproducción de imágenes.

En Francia, en el año 2003, se instalaron las primeras cámaras de velocidad. Actualmente el sistema está a cargo de la Agencia Nacional para el Procesamiento Automatizado de Delitos, que en conjunto con el Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones de Tráfico y el Sistema de Control Automatizado permiten el funcionamiento centralizado de la observación y eventual sanción de las infracciones por exceso de velocidad a través de dispositivos de control automáticos.

En ambos casos, la protección de los datos personales usados y tratados por los sistemas de control automatizado se rigen por las directrices impuestas por la Unión Europea. Lo anterior se hace particularmente a través de la Directiva 2016/679 para el tratamiento de datos personales por parte de las autoridades con fines de prevención, investigación, detección y el enjuiciamiento de los delitos o ejecución de sanciones penales, y a través del Reglamento general de protección de datos 2016/680, que establece las normas generales para la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y la libre circulación de estos.

Introducción

En el marco de la discusión del proyecto de ley que crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) y modifica las leyes N°18.287 y N°18.290 (Boletín N° 9252-15), que tiene como propósito incorporar la tecnología para resguardar el respecto a la velocidad máxima en puntos de mayor conflicto en las zonas urbanas, el presente documento entrega antecedentes respecto a la experiencia internacional, y particularmente en las materias solicitadas por la Comisión de Transporte y Telecomunicaciones del Senado.

Particularmente, para abordar el funcionamiento de este tipo de sistemas a nivel internacional, en primera instancia se da cuenta de una serie de recomendaciones – basadas en la evidencia - que realiza el Banco Mundial (2020) para que las jurisdicciones puedan implementar un sistema de control automatizado. Posteriormente, para los casos de España y Francia se describe la institucionalidad involucrada en la implementación y funcionamiento de este tipo de sistemas.

Así también, en la última sección, se abordan las políticas y prácticas para garantizar la seguridad y protección en el uso y procesamiento de los datos personales en el marco de un sistema automatizado de control de infracciones. Para esto se hace referencia a las directivas de la Unión Europea en la materia, y particularmente a cómo se han implementado en los sistemas de España y Francia.

I. Recomendaciones del Banco Mundial para la implementación de un sistema de control de velocidad a través de cámaras y otros dispositivos

El Banco Mundial, en conjunto con el Global Road Safety Partnership (GRSP), en el documento “Guide for Determining Readiness for Speed Cameras and other Automated Enforcement”, entrega antecedentes para que las jurisdicciones puedan implementar un sistema de control automatizado¹. Esto justificado en que, de acuerdo con la evidencia, la introducción de cámaras de velocidad sería uno de los métodos más efectivos para reducir velocidades y lesiones, además de salvar vidas² (Banco Mundial, 2020).

Particularmente, se considera que un control de velocidad requiere algunas capacidades básicas que permitan garantizar ciertos pasos esenciales en la secuencia de ejecución, los que deberían ser considerados para desarrollar un sistema de control automatizado.

En las recomendaciones del Banco Mundial (2020) se señala que antes de la implementación de un Sistema de Control Automatizado se deben abordar materias que pueden ser objeto de legislación. Para dicho caso se identifican: requisitos legales mínimos para la aprobación de los tipos cámaras a utilizar; requisitos mínimos para la legalización/certificación/calibración de los dispositivos; definición de la responsabilidad del propietario/conductor; identificación de la agencia responsable de la financiación, instalación y mantenimiento de los dispositivos, y del sistema de gestión de infracciones; garantizar la seguridad de los datos, lo que incluye la captura y transferencia para su procesamiento, almacenamiento

¹ Se considera como una parte de un enfoque integral de la gestión de velocidad, lo que incluye infraestructura y vigilancia vial.

² Se destaca la evaluación de las primeras 28 cámaras de velocidad introducida en el Estado de Nueva Gales del Sur (Australia), en donde se evidenció una reducción del 71% en el exceso de velocidad y del 89% de muertes en los lugares tratados.

y uso seguro³; definición de umbrales de tolerancia de ejecución, es decir, un nivel de velocidad por encima del límite establecido; y también el establecimiento de sanciones que aumenten en severidad a medida que sea mayor la velocidad detectada.

En materia de organización y financiación, el Banco Mundial (2020) recomienda determinar qué agencias tendrán la responsabilidad de los aspectos discretos del sistema (pudiendo ser la policía, la justicia, la tesorería o las agencias de transportes). Como ejemplos de la experiencia internacional, se menciona que en algunos países las agencias gubernamentales tienen responsabilidades legislativas para todas las operaciones y la gestión. Mientras que en otros, las empresas privadas pueden operar con cámaras y proporcionar imágenes al gobierno para su procesamiento. También es posible que empresas privadas puedan ejecutar la gama completa de los procesos, es decir, desde el funcionamiento de la cámara hasta la emisión de las sanciones.

A lo anterior, se agregan las siguientes recomendaciones:

- Lograr una razonable aceptación política tanto de los tomadores de decisión como de la ciudadanía.
- Selección del sitio e instalación de la cámara bajo criterios que identifiquen sitios con historial de accidentes graves o con perfiles de alta velocidad.
- Mantenimiento y calibración de la cámara de forma segura y periódica. Se recomienda que los requisitos de calibración sean establecidos en la legislación, siendo un requisito para la prueba de exactitud del dispositivo⁴.
- Identificación única del vehículo y vinculación con el propietario registrado⁵. Se recomienda establecer una legislación que disuada a quienes usan matrículas patentes fraudulentas⁶, u obligar a que todos los vehículos estén registrados y exhiban las patentes correctamente.
- Velar por que el propietario registrado proporcione su nombre completo y datos de contacto para el registro del vehículo a la autoridad. Así también, que proporcione actualizaciones oportunas cuando existan cambios de información, tal como cambio en la dirección o transferencia de propiedad del vehículo⁷. Para este último, se recomienda la legislación que sancione por declaraciones falsas de los propietarios registrados.
- Sistema judicial que permita que un conductor acusado pueda impugnar legalmente la sanción.
- Proceso para garantizar que se aplique la sanción⁸ y el manejo de reincidentes⁹.

³ En dicho caso se hace referencia a uso de cifrado a través de contraseñas o seguridad biométrica de los datos.

⁴ Por ejemplo, en la experiencia internacional, cuando se comprueba y calibra un dispositivo, se emite un certificado de precisión que cuenta con una fecha de caducidad, el que puede ser considerado como evidencia de la precisión del dispositivo.

⁵ Para identificar y notificar correctamente al infractor se destacan dos alternativas en base a la experiencia internacional: (a) reconocimiento facial para identificar al conductor y emitir la infracción y (b) legislación sobre responsabilidad del propietario.

⁶ Según la evidencia, en los casos que existe una alta probabilidad de ser detectado, aumentan los vehículos con patentes adulteradas o falsas

⁷ Se destaca como buena práctica que exista un marco de tiempo para notificar a la autoridad luego de producido un cambio, y que existan sanciones para asegurar/apoyar el cumplimiento.

⁸ Por ejemplo, a través de incentivos para el pago de las multas, o a través de una multa adicional por pago atrasado.

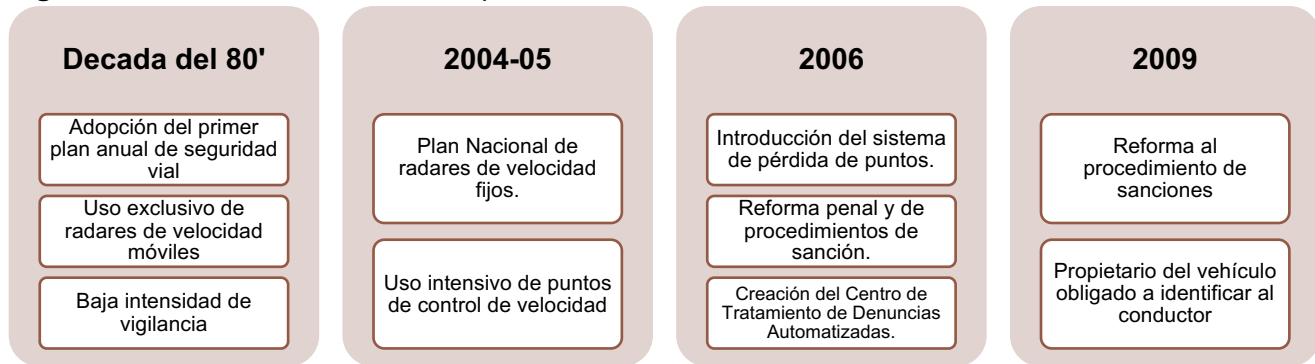
⁹ Se recomienda incluir en la legislación medidas para hacer cumplir el pago, tal como comparecer ante un tribunal o no permitir transacciones con agencias gubernamentales (por ejemplo, imposibilidad de registrar un vehículo o renovar una licencia de conducir hasta que las multas sean pagadas en su totalidad).

- Evaluación para mostrar las mejoras en seguridad vial para transparentar periódicamente los resultados de costo-beneficio tras la implementación del sistema¹⁰.

II. España: Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas

En España la política e institucionalidad de control de velocidad presenta hitos relevantes desde la década de los ochenta, periodo en el cual se adoptó el Primer Plan Anual de Seguridad Vial. Posteriormente, como se observa en la figura 1, destaca la incorporación de radares de velocidad fijos en los años 2004-05 y posteriormente, el año 2006, se avanzó en una reforma al Código Penal y al procedimiento sancionatorio, además de la creación del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (CTDA). Luego, en 2009, se simplificaron los procedimientos administrativos.

Figura 1. Evolución de la Política española de control de velocidad.



Fuente: Elaboración propia en base a ITF (2017)

La Orden INT/2035/2007 de 2 de julio creó el CTDA con el fin de detectar y fiscalizar las infracciones a las normas de circulación y seguridad a través del empleo de medios técnicos de captación y reproducción de imágenes¹¹. Así, el CTDA se establece como una institución que favorece el tratamiento homogéneo, ágil y eficaz, además de dar cumplimiento a la exigencia de centralización de toda la gestión de este tipo de procedimientos¹².

Según lo dispuesto en la Orden 2035/2007, el CTDA está integrado en la estructura orgánica de la Subdirección General de Normativa y Recursos, de la Dirección General de Tráfico (DGT), de la cual depende funcional y orgánicamente, teniendo su sede en León. Le corresponde ejercer funciones de apoyo telemático y administrativo para la tramitación de las infracciones cuya detección se produzca mediante el empleo de medios técnicos. Mientras que su financiamiento es con cargo del Presupuesto de Gastos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

¹⁰ Esto permitiría convencer a los responsables de la toma de decisiones del valor de la velocidad y del control automatizado; comunicar las mejoras de seguridad al público; y ampliar y perfeccionar el sistema.

¹¹ Ha implementado distintos medios tecnológicos y/o tipos de radares instalados que buscan obtener imágenes de los vehículos infractores y remitirlas al sistema para procesar su información. A mayo de 2019, cuenta con distintos tipos de radares instalados: 724 puntos de control de velocidad, 62 radares de tramo, 557 radares móviles, 10 helicópteros operativos y 8 drones.

¹² Para aquello, se indica que la detección mediante el empleo de medios técnicos de captación y reproducción de imágenes destacan, por su especificidad, como uno de los procedimientos sancionadores por infracciones a las normas de circulación y seguridad en el ámbito de la Administración General del Estado.

En la ley sobre tráfico (Real Decreto 339/1990 de 2 de marzo), en su art. 71, se establece que si bien las competencias para sancionar las infracciones que trata dicho marco legal corresponden al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho, estos podrán delegar esta competencia en la medida y extensión que estimen conveniente. De este modo, se plantea que en particular “podrán delegar en el Director del CTDA la de las infracciones que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo”.

La DGT¹³, dependiente de la Subsecretaría de Interior, es el Centro Directivo a través del cual el Ministerio del Interior ejerce sus competencias sobre el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico¹⁴. Esta dirección es la responsable de la ejecución de la política vial en las vías de España, encargándose de la vigilancia y control del tráfico. En consecuencia, la DGT es una de las Direcciones Generales del Ministerio del Interior, que carece de estructura organizativa propia, y que funciona con la estructura organizativa del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT, S/F).

El Director General de Tráfico es la máxima autoridad del organismo, y es nombrado por el Consejo de Ministros, mediante el Real Decreto dictado a propuesta del Ministerio del Interior. A este le corresponde ejercer las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en el marco de la Ley sobre tráfico (Art. 5 del Real Decreto 339/1990 de 2 de marzo), además de promover y suscribir convenios de colaboración, celebrar contratos y actos a nombre del organismos, disponer de gastos, Igualmente, según lo dispuesto por el Real Decreto 1599/2004, este puede elaborar planes y programas sobre seguridad vial.

Dentro de las funciones de la DGT destacan las siguientes (Ministerio del Interior de España, 2021):

- a. La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y travesías; la implantación, mantenimiento y explotación **propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentalidad, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.**
- b. **La dirección de los Centros de Gestión de Tráfico y del CTDA**, así como la **resolución sobre la instalación** de videocámaras y dispositivos para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico en el ámbito de la Administración General del Estado.

En su metodología de implementación, la DGT indica que la selección de tramos requiere la existencia de condiciones de factibilidad técnica¹⁵. Además, se establece que dos tercios de las cabinas tengan equipamiento, que el límite de velocidad sea creíble, y que exista publicidad con carteles (0,5 a 2 km de distancia) y con publicidad en la web.

¹³ La DGT fue creada mediante la ley 47/59, der 30 de julio de 1959, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico.

¹⁴ La jefatura Central de Tráfico es un Organismo Autónomo, previsto en el art. 98 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público. Su finalidad es el desarrollo de acciones tendientes a la mejora del comportamiento y formación de los usuarios de las vías, y de la seguridad y fluidez de la circulación de vehículos y la prestación al ciudadano de todos los servicios administrativos relacionados con las mismas. Esta tiene personalidad jurídica pública diferenciada, patrimonio y tesorería propios, autonomía de gestión y plena capacidad jurídica de obrar dentro de su esfera de competencia.

¹⁵ Esto implica que exista capacidad de comunicaciones, existencia de cobertura de telefonía móvil (3G), el relieve terrestre (orografía) no debe impedir que el sol llegue a las placas patentes, sistema de contención que proteja la instalación, evitar las curvas y que no oculte la señalización de la vía.

III. Francia: Agencia Nacional de Procesamiento Automatizado de Infracciones

Francia fue uno de los primeros países en implementar un sistema de tratamiento de infracciones automático. En 2003 se instalaron las primeras cámaras de velocidad en Francia, esto a partir de la implementación el decreto interministerial del 27 de octubre de 2003, que creó el Sistema Automatizado de Control de Sanciones, que posteriormente paso a ser Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones de Tráfico (CNT). Posteriormente, el 2011 se creó la Agencia Nacional para el Procesamiento automatizado de Delitos (ANTAI). El siguiente cuadro menciona y describe brevemente la institucionalidad actual.

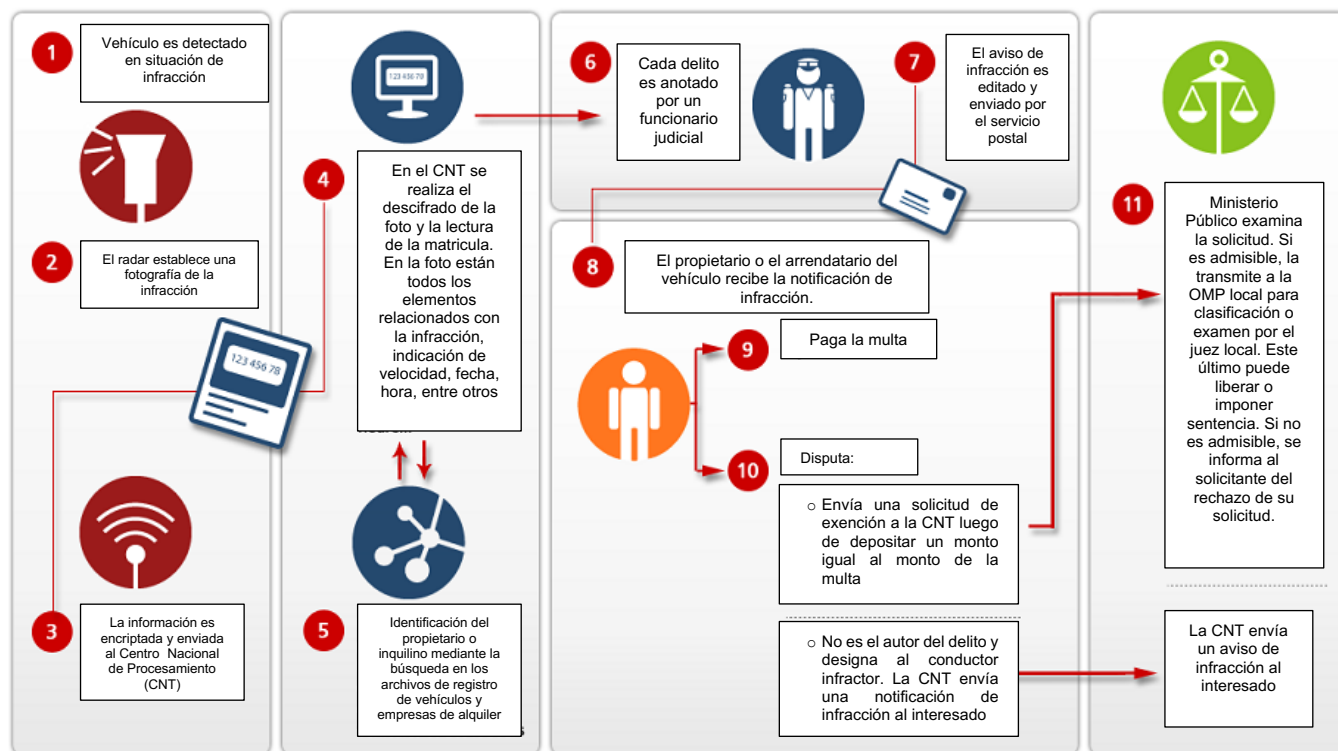
Cuadro 1. Institucionalidad vinculada al tratamiento de infracciones en Francia.

Institución	Año creación	Breve descripción
Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones de Tráfico (CNT)	2003	Gestión de la tramitación automatizada de las infracciones de tráfico
Sistema de Control Automatizado	2004	Observar infracciones mediante dispositivos de control automático homologados
Agencia Nacional de Procesamiento Automatizado de Infracciones (ANTAI)	2011	Procesamiento automatizado de delitos y de gestionar el procedimiento sancionador.

Fuente: Elaboración propia.

El control automatizado en Francia se caracteriza por la centralización de la observación de las infracciones por exceso de velocidad por parte de los agentes (oficiales de policía nacional y soldados de la Gendarmería, estando todo el sistema entre la toma fotográfica y su procesamiento protegido y cifrado (Gendarmerie national, 2021). El diagrama 1 busca explicar el funcionamiento de este, es decir, desde el registro de la infracción por el radar, el envío de la multa al domicilio y las posibilidades de pago de impugnación.

Complementariamente, se debe indicar que el sustento penal del control automatizado se basa primeramente en el Art. 529-11 del Código de Procedimiento Penal (*Code de procédure penale*), que especifica que la notificación de infracción puede enviarse tras la observación de una infracción del Código de Circulación realizada utilizando un dispositivo de control automático aprobado. Así también, el art. L130-9 del Código de Carreteras (*Code de la route*) establece que los hallazgos realizados por los dispositivos de control automatizados aprobados son válidos hasta que se demuestre lo contrario. La Oficial del Ministerio Público (OMP) actúa como Ministerio Público ante el Juzgado de Policía en ciertos tipos de infracciones.

Diagrama 1. Flujo de trabajo del proceso realizado por la ANTAI.

Fuente: ANTAI (2021)

A continuación se detalla más específicamente cada una de las instituciones vinculadas a la seguridad vial a través de dispositivos automatizados.

i. Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones de Tráfico (CNT)

El año 2003 se creó el Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones de Tráfico (*Centre national de traitement*, CNT) con el objetivo disminuir los 105.500 siniestros de tránsito en carreteras, y las 7.655 muertes asociadas en el año 2002. Al CNT se le asigna el gestionar el manejo de infracciones de tránsito automatizadas de radares de tráfico y radares de semáforo en rojo. Esta bajo la responsabilidad del Ministro del Interior.

El CNT es el organismo que permite llevar a cabo las funcionalidades del proyecto “Control Automatizado”, lo que se hace a través del alojamiento de la estructura técnica (TI, conexiones de red y radar), gestión técnica de la aplicación informática de “control automatizado” y acomodación de la estructura funcional. Con ello, desarrollan procesos de procesamiento, lectura y aseguramiento de la transcripción de los mensajes de infracción, aportando datos para la verificación y validación de las infracciones, impresión, envío de avisos de infracción de tráfico y también la impugnación de la misma (ANTAI, 2021).

La CNT emplea alrededor de 500 personas, agentes estatales incluyendo la policía y gendarmería nacional del Centro Automatizado de Observación de Infracciones de Tránsito (*Centre de constatation des infractinons routièrès*, CACIR) y el Ministerio Público. Igualmente incluyen empleados de las 17

empresas privadas asociadas que administran sistemas informáticos, mantenimiento de radares, envío de multas de tránsito, el centro de llamados, entre otros.

El CACIR es un servicio común a la policía nacional y gendarmería francesa, definido por el decreto N.º 2004-1086 de 10 de junio de 2004. A este le corresponde el tomar nota de las infracciones de tránsito detectadas mediante radares automáticos del Sistema de Control Automatizado en las áreas definidas por el Código de Circulación, y tras esto transmite la información recopilada a la CNT.

ii. Sistema de Control Automatizado

El 2004, bajo el control y autoridad del Ministerio del Interior, se crea – vía Decreto 13/2004 – el Sistema de Control Automatizado, que corresponde a un tratamiento automatizado de datos personales, con el fin de observar mediante dispositivos de control automático homologados¹⁶, las infracciones del Código de Circulación. El cuadro 2 detalla las finalidades del Sistema de Control Automatizado.

Cuadro 2. Finalidades del control automatizado, art. 1ero del Decreto 13/2004.

Finalidades del Control Automatizado

- **Registro y conservación de datos** recogidos con dispositivos electrónicos ante infracciones.
- **Gestionar la identificación** de conductores de vehículos.
- Gestionar las operaciones para la **tramitación de infracciones**.
- **Gestionar las respuestas** de quienes reciben una notificación de infracción
- **Facilitar la gestión del pago**, el cobro de multas y reembolsos.
- **Facilitar el establecimiento de retiradas de puntos** por parte del servicio responsable de la gestión del sistema nacional de permiso de conducir.
- **Asegurar la transmisión de los expedientes** de los delitos a los juzgados y autoridades judiciales.
- **Gestionar la flota de dispositivos** de grabación electrónica.

Fuente: Elaboración propia en base al Decreto 13/2004.

Particularmente, el sistema implementado se basa en una cadena de control de tráfico automatizada, que utiliza en ciertos lugares equipos de campo, tal como radares de velocidad o de semáforo en rojo, entre otros¹⁷. Desde el 2 de julio de 2018, existe un sitio web con un mapa oficial de radares para brindar a los usuarios de la vía información confiable y actualizada sobre la ubicación de los 3.275 radares fijos.

Como se mencionó anteriormente, el art. 2, Decreto 13/2004 establece que el procesamiento automatizado es operado por el Centro Nacional de Tratamiento (CNT), ubicado en Rennes. Así también, que el fiscal del tribunal de Rennes tiene capacidad exclusiva para dirigir la actividad de policía judicial de los agentes de la policía judicial y los agentes del CNT¹⁸. Igualmente, se le ha conferido la “capacidad exclusiva para la realización de la acción pública, directamente o a través del funcionario del

¹⁶ La observación de infracciones a la normativa sobre velocidades máximas autorizadas se realiza a través de un dispositivo que realiza un control automático en dos puntos distantes del mismo carril y que recopila los datos correspondientes.

¹⁷ Para el desarrollo de su labor, se indica que “en la decisión de instalar o utilizar radares de tráfico no se tiene en cuenta el interés económico, sino solo para ayudar a reducir las muertes y lesiones en las carreteras”. La decisión se toma en lugares donde se produce un número de accidentes corporales superior a la media, y donde la velocidad suele estar implicada en la ocurrencia de estos accidentes y donde los controles son difíciles de realizar con recursos humanos.

¹⁸ Esto acorde a lo dispuesto en el Código de Procesamiento Penal y el Código de Circulación.

Ministerio que actúe bajo su autoridad, en la evaluación de la admisibilidad de solicitudes y denuncias pertinentes en la materia”.

La operación del sistema implica que cuando los dispositivos detecten que la velocidad del vehículo exceda la velocidad autorizada¹⁹, el radar toma una fotografía automáticamente y recopila datos correspondientes a: (i) imágenes sobre el vehículo y sus pasajeros; (ii) lugar, fecha y hora de las imágenes; (iii) carril de circulación de vehículos y; (iv) matrícula del vehículo. Esta se envía al CNT en donde se realiza el descifrado de la foto y la lectura de la matrícula. Una vez que se identifica el vehículo, el boleto se edita y se envía automáticamente al propietario del vehículo.

Por último, cabe destacar que en 2006 se creó por ley una cuenta fiduciaria para rastrear la distribución del producto de las multas del control automatizado y el producto de otras multas fijas de la policía de tránsito, tal como multas de estacionamiento. Según se indica en *Securité Routière (2020)*, el año 2019 la cuenta recibió 1.650 millones de euros, de los cuales 760 millones de euros provinieron de multas relacionadas con el control automatizado. Anualmente se publica un reporte del gasto de los recursos obtenidos por esta vía²⁰.

iii. Agencia Nacional de Procesamiento Automatizado (ANTAI)

El año 2011, vía decreto 348 del 31 de marzo de 2011, en Francia se creó la Agencia Nacional de Procesamiento Automatizado de Infracciones (*Agence nationale de traitement automatisé des infractions*, ANTAI), bajo la supervisión del Ministro del Interior. La misión de la ANTAI es “contribuir a la lucha contra la inseguridad vial en el marco de la política llevada a cabo por el Ministerio del Interior” (ANTAI, 2021).

ANTAI está compuesta por un equipo de dirección de proyectos y gestiona el funcionamiento del CNT, e igualmente acoge a los servicios de la fiscalía y el CACIR. El cuadro 3 da cuenta de los objetivos y propósitos definidos para ANTAI.

Cuadro 3. Objetivos y propósitos de ANTAI

Objetivos	Encargada de “dirigir todas las etapas del proceso sancionador”. Esto implica: <ul style="list-style-type: none"> (a) Gestión del mensaje de infracción (<i>flash</i> del radar y acta electrónica); (b) Envío de la notificación de multa y; (c) Facilitación de los pagos y recursos.
Propósitos	<ul style="list-style-type: none"> (a) Simplificar los trámites para los ciudadanos, así como para la administración. (b) Garantizar la seguridad jurídica e informática de los procedimientos para tratar eficazmente las infracciones. (c) Asegurar la información para los infractores

Fuente: Elaboración propia.

¹⁹ Existe un umbral para darle al conductor el beneficio de la duda. La sensibilidad se establece en un 5% por encima de la velocidad permitida. Por ejemplo, si el límite es 50 km/h, marca exceso de velocidad si esta es mayor o igual a 56 km/h.

²⁰ El reporte de gasto de recursos del año 2020 se puede consultar en: https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-10/infographie_recette_radars_9_10_20.pdf

Respecto a sus funciones, el art. 2 del Decreto 348 establece que la ANTAI actúa en el marco de la política vial como proveedor de servicios al Estado y a las autoridades locales por infracciones de tránsito. Así también, establece las funciones señaladas en el cuadro 4²¹.

Cuadro 4. Funciones de la ANTAI, definidas en el Art. 2 del Decreto No. 348/2011

Funciones de la Agencia Nacional para el procesamiento automatizado	
i.	La participación en la definición de las normas relativas al tratamiento automatizado de las infracciones, el control y la evaluación de su aplicación, la contribución a su evolución y a la vigilancia de la interoperabilidad de los dispositivos técnicos correspondientes.
ii.	El diseño, revisión, mantenimiento, explotación y desarrollo de sistemas y aplicaciones necesarias para el tratamiento automatizado de las infracciones
iii.	La edición, envío de correo, enrutamiento y envío de las distintas notificaciones de multa establecidas por vía electrónica o en el marco del tratamiento automatizado de las infracciones, así como los diferentes correos necesarios.
iv.	La clasificación del correo recibido en el marco de los recursos emitidos por los infractores o cualquier otro correo.
v.	La información de los infractores por la organización de un centro de llamadas o de cualquier otro medio de comunicación.
vi.	La preparación y envío de notificaciones de multas fijas de responsabilidad extracontractual establecidas por medios electrónicos o en el marco de la tramitación automatizada de las infracciones, la clasificación del correo correspondiente y la información de los destinatarios de dichas notificaciones
vii.	La organización y gestión del tratamiento automatizado de las infracciones

Fuente: Elaboración propia.

ANTAI debe asegurar el procesamiento automatizado de la correspondencia con las infracciones luego de detectada una infracción de tránsito por parte de un sistema automatizado²². Igualmente le corresponde facilitar el pago de multas y el proceso de apelación²³.

En cuanto a la administración de la Agencia, el art. 4 del Decreto 348 establece que esta será administrada por una junta directiva y dirigida por un director. Tanto el presidente del consejo de administración como el presidente de la Agencia son designado por decreto, a propuesta del ministro del Interior, y por un período de tres años renovable por una vez.

El consejo de administración está compuesto por trece miembros de oficio y dos representantes del establecimiento (art. 5, decreto 348). Por ejemplo, dentro de los primeros se incluye al secretario general del Ministerio del Interior, al secretario general del ministro encargado del transporte, el director general de Policía Nacional, el director general de la gendarmería nacional; el director de asuntos penales e indultos del Ministerio de Justicia, el representante de tráfico y seguridad vial, entre otros.

²¹ Para realizar sus objetivos, la agencia efectúa estudios técnicos administrativos, jurídicos y financieros.

²² Según lo reportado por ANTAI, a febrero de 2017, existían 2.046 radares de velocidad fijos desplegados, a los que se agregan 382 radares inteligentes; 501 radares de velocidad móviles, 209 radares autónomos, 101 radares de tramo, 706 radares en semáforos; 383 vehículos con radar móvil de nueva generación y 882 radares pedagógicos.

²³ El modelo se caracteriza por tres tipos de multas: fijas, reducidas y aumentadas, según el cumplimiento con las fechas de vencimiento del pago. Definidas las multas, el modelo establece que esta puede ser apelada en tres casos: robo, destrucción, usurpación, vehículo donado o vendido; identificación del conductor real del vehículo prestado o alquilado; impugnación de la veracidad de la infracción. En este último caso, es obligatorio hacer un depósito (“en consignación”) mediante el mismo procedimiento y por un monto equivalente a la multa, pero sin descuento de puntos de la licencia de conducir. Este depósito se reintegrará si la apelación se cierra sin tomarse medida alguna o si el juez desestima el caso.

IV. Protección de datos personales

Tal como se señaló anteriormente, el Banco Mundial (2020) recomienda garantizar la seguridad de los datos para el éxito de un sistema automatizado de control de infracciones. En dicho caso, plantea que las jurisdicciones deben incluir protocolos de seguridad que permitan gestionar dos riesgos: (1) personas no autorizadas que accedan a los datos; (2) personal autorizado que accede a los datos y los utiliza para fines inapropiados (por ejemplo, eliminación de sanciones del expediente del infractor).

A continuación, se da cuenta del marco de la regulación en esta materia en la Unión Europea y también se señala lo realizado en España y en Francia.

i. Unión Europea

En la Unión Europea (UE) se ha dispuesto la Directiva 2016/679 para el tratamiento de datos personales por parte de las autoridades – policiales o judiciales - con fines de prevención, investigación, detección y el enjuiciamiento de delitos o ejecución de sanciones penales²⁴. Complementariamente, el Reglamento general de protección de datos de la UE (RGPD) 2016/680 del Parlamento y del Consejo, del 27 de abril de 2016, establece normas generales para la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento²⁵ de datos personales²⁶ y a la libre circulación de estos datos.

Particularmente, en el contenido del RGPD, se establecen 8 capítulos, entre los que se definen: disposiciones generales; principios; derechos del interesado; responsable y encargado del tratamiento; transferencias de datos personales a terceros países u organizaciones internacionales; autoridades de supervisión independientes; cooperación y coherencia; y remedios, responsabilidades y sanciones.

Por ejemplo, en relación a los “principios relacionados con el procesamiento de datos personales”, el art. 5 establece que los requisitos que se deben cumplir son: legalidad, equidad y transparencia²⁷; limitación de la finalidad; minimización de datos; exactitud; limitación de almacenamiento; integridad y confidencialidad; y rendición de cuentas.

Además, se especifica que los fines específicos para los cuales se procesan los datos personales deben ser explícitos y legítimos, y estar determinados en el momento de la recopilación de estos. Igualmente, se enfatiza que los datos personales deben procesarse de manera que se garantice su seguridad y confidencialidad adecuada, y explícitamente se indica que se debe evitar el acceso no autorizado o el uso de datos personales y el equipo utilizado para el procesamiento.

²⁴ Dicha directiva tiene como fundamento que “la protección de las personas físicas en relación con el tratamiento de los datos de carácter personal es un derecho fundamental”. Particularmente hace referencia al art. 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y el art. 16 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

²⁵ Por tratamiento o procesamiento se define a cualquier operación o conjunto de operaciones que se realizan sobre datos personales o sobre conjunto de datos personales, ya sea por medios automatizados o no, como recopilación, registro, organización, estructuración, almacenamiento, adaptación o alteración, recuperación, consulta, uso, divulgación por transmisión, difusión o puesta a disposición, alineación o combinación, restricción, borrado o destrucción.

²⁶ Define como “datos personales” a cualquier información relacionada con una persona física identificada o identificable; una persona física identificable es aquella que puede ser identificada, directa o indirectamente, en particular por referencia a un identificador como un nombre, un número de identificación, datos de ubicación, un identificador en línea o uno o más factores específicos de los aspectos físicos, fisiológicos, identidad genética, mental, económica, cultural o social de esa persona física.

²⁷ El principio de transparencia requiere que cualquier información y comunicación relacionada con el procesamiento de esos datos personales sea fácilmente accesible, entendible y que utilice un lenguaje claro y sencillo.

Según lo dispuesto por el RGPD, “la limitación a los fines” implica el garantizar que el período durante el cual se almacenan los datos personales se limite a un mínimo estricto, es decir, que no se conserven más de lo necesario, debiendo establecerse límites de tiempo para su eliminación o revisión periódica.

En la misma dirección, el art. 17 regula el derecho de borrado, estableciendo que el interesado podrá obtener del responsable del tratamiento el borrado de los datos personales que le conciernen sin demora indebida. Aquello podrá ocurrir, por ejemplo, cuando no sean necesarios en relación con los fines para los que fueron recopilados o procesados; cuando el interesado retire el consentimiento en el que se basa el tratamiento y no exista otro fundamento jurídico para el tratamiento; o porque han sido procesados ilegalmente.

Así también, el art. 32 del RGPD hace referencia a la seguridad del procesamiento. Con dicho propósito, indica que el controlador y el procesador deberán implementar medidas técnicas y organizativas adecuadas para garantizar un nivel de seguridad adecuado al riesgo, lo que, entre otras medidas, deberá incluir:

- Seudonimización y cifrado de datos personales.
- Capacidad de garantizar la confidencialidad, integridad, disponibilidad y resiliencia continuas de los sistemas y servicios de procesamiento.
- Capacidad de restaurar la disponibilidad y acceso a los datos personales de manera oportuna en caso de un incidente físico o técnico.
- Un proceso para probar y evaluar periódicamente la eficiencia de las medidas técnicas y organizativas para garantizar la seguridad del procesamiento.

Para la evaluación del nivel apropiado de seguridad, el RGPD plantea que se debe tener en cuenta los riesgos que presenta el procesamiento, y particularmente los derivados de la destrucción, pérdida, alteración, divulgación no autorizada o acceso a los datos personales transmitidos, almacenados o procesados de otra manera, accidentales o ilegales.

ii. España

En el marco de lo ya señalado en el RGPD, se ha establecido que el Delegado de protección de datos corresponde a la Dirección General de Tráfico (DTG). Para lo anterior, se ha establecido que debe cumplir las siguientes funciones (DGT, 2021):

- Informar y asesorar al responsable y encargado del tratamiento de datos personales, así como a los empleados que se ocupen del tratamiento de las obligaciones que les incumben en virtud del Reglamento y otras disposiciones de protección de datos.
- Supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en la normativa reguladora y de las políticas del responsable y de encargado del tratamiento de datos, en materia de protección de datos.
- Ofrecer asesoramiento que se le solicite acerca de la evaluación de impacto relativa a la protección de datos personales.
- Cooperar con la Agencia Española de Protección de Datos y actuar como punto de contacto.
- Intervenir en caso de que los interesados presenten ante él la reclamación potestativa previa al recurso ante la AEPD.
- Atender las cuestiones de los interesados en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y al ejercicio de sus derechos al amparo del Reglamento General de Protección de Datos.

Hasta inicios del 2021, en España no se había realizado la trasposición legislativa de la Directiva 2016/680 de la UE. Incluso, en marzo de 2021 el Tribunal de Justicia de la Unión Europea lo ha sancionado por no haber traspuesto ni comunicado las medidas de transposición de dicha Directiva²⁸.

Pese a lo anterior, en mayo del 2021 se aprobó la Ley Orgánica 7/2021 que regula la protección de datos personales utilizados en labores de prevención, detección, investigación o enjuiciamiento de infracciones penales, así como en la protección y prevención frente a las amenazas contra la seguridad pública. Con esto se logró agregar dichas las materias de protección de datos en la legislación española, y que no estaban incluidas en la aplicación de la Ley Orgánica 3/2018, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales²⁹.

La finalidad principal de la Ley Orgánica 7/2021 es que los datos sean tratados por las autoridades competentes de manera en que se cumplan los fines prevenidos, preservando los derechos fundamentales de los ciudadanos, conforme a la normativa relevante en la materia³⁰. Lo anterior aplica para los casos en que los tratamiento de los datos personales se obtengan mediante la utilización de cámaras.

Respecto a lo establecido por la Ley Orgánica 7/2021, se puede destacar:

- El tratamiento sólo será lícito en la medida en que sea necesario para los fines señalados y se realice por una autoridad competente en el ejercicio de sus funciones.
- Las autoridades competentes tendrán que llevar a cabo un registro de operaciones que incluya la recogida, alteración, consulta, comunicación a terceros, transferencias internacionales, y supresión de los datos personales.
- Obligación exigible al responsable de facilitar la información correspondiente a los derechos del interesado de forma concisa, con un lenguaje claro y sencillo y de manera gratuita.
- Debe ponerse a disposición del interesado la identificación del responsable del tratamiento y sus datos de contacto.
- Reconocimiento de derechos de acceso, rectificación, supresión y limitación del tratamiento y se faculta al interesado a conocer si se están tratando o no sus datos³¹. Este derecho podrá ser restringido en determinados supuestos, como cuando sea necesario evitar que se obstaculice una investigación.
- El responsable del tratamiento deberá aplicar medidas técnicas y organizativas apropiadas que consideren los niveles de riesgo para los derechos y libertades de las personas físicas.
- El responsable del tratamiento determinará que la conservación de los datos personales tenga lugar sólo durante el tiempo necesario para cumplir con los fines previstos y deberá revisar la

²⁸ La condena corresponde a 15.5 millones de euros y una multa coercitiva diaria de 89.548,20 euros por cada día de retraso en la transposición

²⁹ Esta tiene como soporte el derecho protegido por el art. 18.4 de la Constitución española que reconoce la protección de datos personales al señalar que “la ley limitará el uso de la informática para garantizar el honor y la intimidad personal y familiar de los ciudadano y pleno ejercicio de sus derechos”.

³⁰ En dicho caso se hace referencia al art. 8.1 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, el art. 16,1 TFUE y el art. 18.4 de la Constitución.

³¹ El Ministerio del Interior de España, y particularmente la DGT, cuenta con un formulario de “ejercicio de los derechos de protección de datos personales del interesado” en el cual el interesado puede ejercer la protección de un conjunto de derechos, pudiendo ser: derecho de acceso, derecho de rectificación, derecho de supresión, derecho a la limitación del tratamiento, derecho a la portabilidad de los datos y derecho de oposición.

necesidad de conservar, limitar o suprimir el conjunto de los datos personales contenidos en cada una de las actividades de tratamiento bajo su responsabilidad, como máximo cada tres años.

- Los responsables del tratamiento deben designar un delegado de la protección de datos.

Finalmente, en lo que respecta a la seguridad del tratamiento autorizado, en el art. 37 se establece que el responsable o encargado del tratamiento, a raíz de una evaluación de riesgos, pondrá en práctica medidas de control con los propósitos de control de acceso a los equipamientos, control de los soportes de datos, control de almacenamiento, control de los usuarios, control de la transmisión, entre otros. Así por ejemplo, se establece:

- a. Denegar el acceso a personas no autorizadas.
- b. Impedir que puedan ser leídos, copiados, modificados o cancelados por personas no autorizadas.
- c. Impedir que se introduzcan sin autorización datos personales, o que estos puedan inspeccionarse, modificarse o suprimirse sin autorización.
- d. Garantizar que las personas autorizadas sólo puedan tener acceso a los datos personales para los que han sido autorizados.
- e. Verificar y establecer a qué organismos se han transmitido o pueden transmitirse.
- f. Garantizar que se pueda verificar y constatar, a posteriori, qué datos personales se han introducido, en qué momento y quién los ha introducido.

iii. Francia

En esta materia, la ANTAI señala que su compromiso es “garantizar que la recopilación y procesamiento de sus datos cumplan con el Reglamento General de protección de datos (RGPD)” (ANTAI,2021), establecido por la regulación Unión Europea 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, la Directiva (UE) 2016/680 y la Ley de protección de datos francesa del 6 de enero de 1978, y sus respectivas modificaciones. En este marco, se ha dispuesto que le corresponde al Ministerio del Interior garantizar un nivel suficiente de seguridad con respecto a los datos personales recopilados por los radares automáticos.

Lo dispuesto en la Directiva (UE) 2016/680 ha sido incluido en la legislación francesa mediante la Ley No. 2018-493 de 20 de junio de 2018, dentro la Ley de 6 de enero de 1978, de modo tal que el procesamiento de datos personales de segmentos de radar está cubierto por dicha ley. Esto se complementa con la Orden del 13 de octubre de 2004 que creó el Sistema de Control Automatizado, y estableció condiciones para la regulación de la protección, recopilación y procesamiento de datos personales vinculados a los vehículos emitidos por radares automáticos³².

Ley de protección de datos del 6 de enero del 6 de enero de 1978.

Según lo ya mencionado, en este marco legal se pueden destacar las siguientes disposiciones:

- El responsable debe garantizar la seguridad de los datos personales

³² Le corresponde al Sistema de Control Automatizado el uso de dispositivos para la observación e identificación de infracciones de la velocidad máxima autorizada, debiendo en tales casos registrar los datos recopilados y su velocidad media calculada.

- Los datos personales deben conservarse en una forma que permita la identificación de las personas interesadas por un período no superior al necesario para los fines que son tratados (Art. 4-5)³³.
- Los datos personales deben procesarse de tal manera que se garantice la seguridad adecuada de los datos personales, incluida la protección contra el procesamiento no autorizado o ilegal y contra la pérdida, destrucción o daño accidental, o el acceso de personas no autorizadas, utilizando las medidas técnicas u organizativas adecuadas (Art. 4-6).
- Demostrar que el tratamiento se realiza adecuadamente (Art. 99).
- El responsable del tratamiento automatizado, o su encargado, deberá implementar, tras una evaluación de riesgos, medidas destinadas a:
 - i. Evitar que cualquier persona no autorizada acceda a las instalaciones del tratamiento;
 - ii. Evitar que los soportes de datos sean leídos, copiados, modificados o borrados de forma no autorizada;
 - iii. Evitar la entrada no autorizada de datos personales en el archivo, así como la inspección, modificación o eliminación no autorizada de los datos personales registrados;
 - iv. Impedir el uso de sistemas de procesamiento automatizados por personas no autorizadas que utilicen equipos de transmisión de datos;
 - v. Asegurar que las personas autorizadas a utilizar un sistema de procesamiento automatizado solo puedan acceder a los datos personales a los que están autorizadas a tener acceso;
 - vi. Garantizar que sea posible verificar y establecer a qué organismos los datos personales han sido o pueden ser transmitidos o puestos a disposición por equipos de transmisión de datos;
 - vii. Garantizar que es posible verificar y establecer a posteriori qué datos personales han sido ingresados en sistemas de procesamiento automatizados y cuándo y por quién fueron ingresados;
 - viii. Evitar la lectura, copia, modificación o eliminación no autorizada de datos personales durante la transmisión de datos personales y durante el transporte de soportes de datos;
 - ix. Asegurar que los sistemas instalados se puedan restaurar en caso de una interrupción;
 - x. Garantizar a que las funciones del sistema funcionen, que se informen los errores operativos y que los datos personales almacenados no se corrompan por un mal funcionamiento.
- Que el responsable del tratamiento establezca para cada operación de tratamiento automatizado un registro de las operaciones de recogida, modificación, consulta y comunicación, incluidas transferencias, interconexión y borrado, relativas a dichos datos (Art. 101)

Decreto de 13 de octubre de 2004 que crea un sistema de control automatizado

Este Decreto establece criterios y procedimientos para la recopilación de datos, identificación y registro de la infracción y multa, entre otros. Para esto, operativamente el proceso de Control Automatizado implica que luego de que el radar detecte la infracción, y tome la fotografía automáticamente³⁴, la foto debe ser encriptada y se envía automáticamente al CNT. En dicha instancia se realiza el descifrado de la fotografía y la lectura de la matrícula.

³³ Le corresponde al responsable del tratamiento “garantizar la proporcionalidad del periodo de conservación de los datos personales, teniendo en cuenta la finalidad del expediente y la naturaleza de las infracciones registradas.”

³⁴ A través de una cámara de velocidad se calcula la velocidad promedio de un vehículo con puntos de control colocados en la carretera. Estas cuentan con un sistema de reconocimiento automático de matrículas de vehículos, que registra las placas y el tiempo exacto de paso de los automóviles.

Respecto a lo anterior, destaca que, de acuerdo a lo explicitado en el art. 3 del Decreto 13/2004, la imagen debe incluir todos los elementos relacionados con la infracción, es decir, las fotografías del vehículo y sus pasajeros, lugar, fecha y hora de las fotografías, carril de circulación del vehículo y número de matrícula del mismo. Además, antes del envío de la notificación de infracción, el CNT realiza una búsqueda en el expediente de matrícula nacional, expediente de vehículos robados y el expediente de empresas de alquiler.

Por ejemplo, en el caso de las infracciones relacionadas con el tráfico rodado, la normativa establece que se deben recopilar los siguientes datos³⁵:

Infracciones relacionadas con el tráfico (Art. 3, Decreto 13 de octubre 2004)

- Número de identificación único del delito;
- Imagen sobre el vehículo y sus pasajeros relacionados con los delitos
- Datos relacionados con la infracción: naturaleza de la infracción, lugar, fecha y hora, ruta controlada, medio de observación, identificador y nombre, organismo y unidad o departamento de asignación de agentes del orden;
- Identificación del vehículo: categoría y número de matrícula del vehículo utilizado para cometer la infracción;
 - Identificación del titular del certificado de matriculación del vehículo utilizado para cometer la infracción:
 - Identificación civil: nombre, apellido habitual, nombres, fecha y lugar de nacimiento, nacionalidad, direcciones postales y electrónicas;
 - Nombre o denominación social de la persona jurídica, número de identificación, dirección del domicilio social;
 - Identificación del conductor del vehículo utilizado para cometer la infracción: identificación civil: nombre y apellido, fecha y lugar de nacimiento, nacionalidad, direcciones postales y electrónicas, filiación cuando esta información sea necesaria para la identificación del interesado parte, en particular en el caso de homónimos, o cuando el interesado haya nacido en el extranjero;
 - Categoría y número de licencia de conducir del conductor del vehículo utilizado para cometer la infracción;
 - Cantidad de la multa, naturaleza;
 - Información relacionada con el pago de multas y depósitos por parte de los deudores;
 - Información relacionada con la retirada de puntos correspondientes a la infracción;
 - Información relativa a las solicitudes de exoneración y denuncias presentadas por los interesados ;
 - Reclamación de las resoluciones dictadas por los tribunales competentes a fin de permitir el reembolso del depósito por parte de los servicios competentes y cerrar el expediente de infracción.

Considerando que los radares procesan datos de todos los vehículos que pasan por los puestos de control, independiente de su velocidad, se considera que dicha información constituyen datos personales sobre los conductores, y su tratamiento debe cumplir con lo dispuesto en el RGPD, la ley francesa "Informatique et Libertés", y lo particularmente dispuesto en el Decreto de 13/2004. Por lo anterior, este último en su art. 2-1, establece que "cuando no se registre ninguna infracción a la velocidad máxima autorizada, los datos recogidos y la velocidad media calculada correspondiente se eliminarán lo antes posible, en un plazo máximo de 24 horas". Mientras que en caso de infracción, los plazos dependerán según la calificación de la infracción, siendo diez años por falta y por infracciones previstas en el código de circulación y; cinco años para otras multas (art. 3, Decreto 13/2004)

³⁵ Igualmente se señala, que según sea necesario, podrá registrar datos comunicados por Estados que tengan un nivel suficiente de protección de la vida privada y de derechos y libertades fundamentales de las personas con respecto a cuyo tratamiento sean objeto de estos datos.

Pese a esto último, se establece que es posible que el infractor o demandado solicite al fiscal con jurisdicción territorial la orden de la supresión de los datos que le conciernen cuando el procedimiento en particular haya dado lugar a una decisión definitiva de puesta en libertad o, en el caso de infracciones de tránsito, que ha recuperado la cantidad de puntos que le fueron retirados de su carnet de conducir.

Luego, también en cumplimiento con el GDPR, se explicita quiénes pueden tener acceso a la totalidad o parte de los datos e información recopilada, esto en razón de sus competencias y dentro de la necesidad de acceder a esta³⁶. Por ejemplo, para el caso de las infracciones relacionadas con el tráfico, se individualiza a:

- El personal del CNT y la ANTAI para el ejercicio de su jurisdicción;
- Las autoridades judiciales;
- Funcionarios o agentes de la policía judicial, en el ejercicio de las misiones;
- Soldados de la gendarmería nacional o funcionarios de la policía nacional autorizados para realizar controles viales, en aplicación de las disposiciones del Código de Carreteras y del Código de Procedimiento Penal;
- Los auxiliares de la policía judicial y los guardias rurales;
- Funcionarios habilitados para observar infracciones de tránsito.

También se señala quiénes son destinatarios de la totalidad o parte de los datos personales:

- La persona física o jurídica de que se trate, su abogado o su representante;
- Empresas, establecimientos o administración que pongan vehículos a disposición de sus empleados o clientes y que hayan suscrito convenio con el CNT, únicamente en lo que se refiere a los elementos identificativos del vehículo;
- Funcionarios o agentes de la policía judicial, auxiliares de la policía judicial, funcionarios y agentes a quienes la ley asigne determinadas funciones de la policía judicial, dentro de los límites de sus competencias legales;
- Los prefectos para el ejercicio de sus competencias en materia de circulación de vehículos;
- Los agentes de los servicios centrales puestos bajo la autoridad del Ministro del Interior responsable de la aplicación de las disposiciones del artículo L. 225-1 del Código de Circulación;
- Agentes de los servicios de la Dirección General de Hacienda Públicas competentes para el cobro de multas dentro de los límites de sus autorizaciones legales.

En el marco del tratamiento de la información, se hace referencia a la interconexión, conexión o conciliación con otros organismos, tal como el registro nacional, el sistema nacional de permisos de conducir, sistema de pago electrónico de multas, tramitación a la gestión de contratos de alquiler y vehículos arrendados, entre otros.

Finalmente, el decreto 13/2004 establece que se registren – y se conserve durante un año – las operaciones de recolección, modificación, consulta, comunicación y borrado de datos e información personal incluyendo el identificador del autor, fecha, hora y naturaleza de la operación.

³⁶ El 14 de abril de 2020 se modificó el decreto ministerial de 13 de octubre de 2004 en lo referido a las infracciones que dan lugar al registro de datos, como también a los agentes y funcionarios que están autorizados para consultarlos.

Referencias

- **Banco Mundial, 2020.** Guide for Determining Readiness for Speed Cameras and other Automated Enforcement. Disponible en: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/794451581062198463/pdf/Guide-for-Determining-Readiness-for-Speed-Cameras-and-other-Automated-Enforcement.pdf>
- **National agency for automated offence processing (ANTAI), 2017.** The automated control. Disponible en: <https://www.antai.gouv.fr/controle-automatise?lang=en>
- **International Transport Forum (ITF), 2017.** Benchmarking Seguridad vial en América Latina. Disponible en: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-america-latina_0.pdf
- **The Good life France, S/F.** Speed cameras in France. Disponible en <https://www.thegoodlifeFrance.com/speed-cameras-in-france/> (consultado 17/07/2019)
- **National agency for automated offence processing (ANTAI), 2017.** The automated control. Disponible en: <https://www.antai.gouv.fr/controle-automatise?lang=en>
- **Dirección General de Tráfico (DGT), 2021.** Quiénes somos. Disponible en: <https://www.dgt.es/es/la-dgt/quienes-somos/>
- **DGT, 2021.** Protección de datos. Disponible en: <https://www.dgt.es/es/proteccion-de-datos.shtml>
- **Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE), 1990.** Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1990-6396>
- **Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE), 2007.** Orden INT/2035/2007, de 2 de julio, por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/o/2007/07/02/int2035/dof/spa/pdf>
- **Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE), 2018.** Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-16673>
- **BOE, 2021.** Ley Orgánica 7/2021, de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-8806>
- **Noticias jurídicas, 2021.** Ley Orgánica 7/2021: así serán los derechos de protección de datos en las causas penales. Disponible en: <https://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/16321-ley-organica-7-2021:-asi-seran-los-derechos-de-proteccion-de-datos-en-las-causas-penales/>
- **Ministerio del Interior de España, 2021.** Dirección General de Tráfico: Funciones. Disponible en: <http://www.interior.gob.es/el-ministerio/funciones-y-estructura/subsecretaria-del-interior/direccion-general-de-traffic> (consultado el 12/07/2021)
- **European Council, 2021.** Data protection in the EU. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/data-protection-reform/>
- **EUR-Lex, 2016.** Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504>
- **EUR-Lex, 2016.** Directiva (UE) 2016/680, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016 relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación

de dichos datos. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02016L0680-20160504>

- **DGT (S/F)**. La jefatura central de tráfico: Origen, evolución y situación actual. Disponible en: <https://www.dgt.es/Galerias/la-dgt/empleo-publico/contratacion-temporal-y-becas/2016/TEMA-1.pdf>
- **Légifrance, 2003**. Orden de 27 de octubre de 2003 por la que se crea el sistema automatizado de control de sanciones. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000247427>
- **Légifrance, 2004**. Orden 13 de octubre de 2004 por la que se crea el sistema de control automatizado. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000440619/>
- **Légifrance, 2004**. Decreto No. 2011-348 de 29 de marzo de 2011, por el que se crea la Agencia Nacional para el Procesamiento automatizado de delitos. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000023791865/>
- **Légifrance, 2021**. Código de Procedimiento Penal. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000006071154/>
- **Légifrance, 2021**. Leyes de tránsito. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000006074228/>
- **Gendarmerie nationale, 2021**. Seguridad vial – control automatizado. Disponible en: <https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/nos-conseils/pour-les-usagers-de-la-route/le-controle-automatise> (consultado el 12/07/2021)
- **Securite Routière, 2020**. ¿Para qué se utiliza el dinero de los radares? Disponible en: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/radars/chiffres-radars/recettes-des-radars>

Nota aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)