



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 21.10.2003
COM(2003) 621 final

2003/0252 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre el permiso de conducción

(Texto refundido)

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

INTRODUCCIÓN

Antecedentes

La Directiva 91/439/CEE sobre el permiso de conducción¹ está presidida por dos principios fundamentales: impulsar la libre circulación de los ciudadanos comunitarios y contribuir a una mayor seguridad vial. Tales principios seguirán siendo las piedras angulares de la futura normativa sobre la expedición de permisos de conducción.

Desde el punto de vista cuantitativo, la normativa europea al respecto tiene repercusiones directas en un gran número de ciudadanos comunitarios. Así, se calcula que el 60 % de la población total de la Unión posee un permiso de conducción válido (aproximadamente 200 millones de ciudadanos). Muchos de estos ciudadanos efectúan trayectos transfronterizos dentro de la UE con fines privados o profesionales y todos los años numerosos europeos cambian de país de residencia. Por consiguiente, no deben subestimarse los efectos directos que la normativa comunitaria sobre permisos de conducción tiene en los ciudadanos.

En los últimos años se ha adoptado una serie de medidas para armonizar los regímenes nacionales de expedición de permisos. Pese a ello, la normativa se ha ido desarrollando por etapas y, por ello, el grado de armonización de los diversos aspectos ha sido bastante limitado. Hasta la adopción de la Directiva 80/1263/CEE del Consejo, el principal texto de Derecho internacional era la Convención de Viena sobre circulación por carretera (1968)², referida al tráfico transfronterizo internacional. Siempre que los ciudadanos comunitarios establecían su residencia en otro Estado miembro tenían que acogerse a los acuerdos bilaterales. En muchos casos, los ciudadanos habían de canjear sus permisos y someterse a otros exámenes teóricos, prácticos y médicos a fin de obtener un permiso expedido por el nuevo Estado miembro de residencia normal. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas consideró que esta práctica constituía un obstáculo para la libre circulación de personas e instó a las instituciones a que adoptaran la normativa necesaria en ese ámbito³. La primera Directiva 80/1263/CEE del Consejo relativa al establecimiento de un permiso de conducción comunitario⁴ sentó, pues, el principio de que los permisos expedidos por otros Estados miembros habían de ser reconocidos sin imponer nuevos exámenes. No obstante, el titular del permiso todavía tenía que canjearlo dentro del año siguiente a su establecimiento en el nuevo Estado miembro.

Con la obligación de canjear los permisos, seguía existiendo un obstáculo administrativo a la libre circulación de personas de acuerdo con las normas generales establecidas por la Directiva 80/1263/CEE. Los ciudadanos desconocían a menudo esta obligación, lo cual no era de extrañar ya que su permiso de conducción no contenía indicación alguna sobre la misma. La Directiva 91/439/CEE suprimió este procedimiento administrativo e introdujo el principio del reconocimiento recíproco. No obstante, la aplicación de dicho principio ha estado dificultada por el hecho de que los períodos de validez de los permisos y la periodicidad de

¹ DO L 237 de 24.08.1991, p. 1.

² Convenio sobre Circulación por Carretera, de 8 de noviembre de 1968, Serie de los Tratados de las Naciones Unidas, vol. 1042, p. 17.

³ Asunto 16/78 *Choquet* [1978] Recopilación de Jurisprudencia Comunitaria, 2293.

⁴ DO L 375 de 31.12.1980, p. 1.

los reconocimientos médicos no estaban armonizados. Como los regímenes sobre permisos de conducción siguen presentando notables diferencias en los 18 Estados miembros del EEE, en lugar de disminuir, la inseguridad jurídica de los ciudadanos que establecen su residencia en otro Estado miembro ha aumentado. En la *Comunicación interpretativa de la Comisión sobre los permisos de conducción comunitarios*, aprobada en marzo de 2002⁵, se describe detalladamente esta situación.

Es imprescindible que se elimine esta inseguridad jurídica que afecta a la libre circulación de los ciudadanos. Este aspecto del régimen sobre los permisos de conducción se inscribe en el contexto de los objetivos mucho más amplios fijados por el Consejo Europeo en el orden del día de Lisboa, a saber, conseguir que el mercado interior funcione al 100 %. Eliminar el último obstáculo a la libre circulación en esta área puede considerarse el final de un proceso gradual de armonización.

Protección antifraude

Uno de los aspectos que ha adquirido una mayor importancia, en especial después del 11 de septiembre de 2001, es la protección antifraude. Tanto la UE como los expertos gubernamentales responsables de la expedición de los permisos de conducción han estudiado este tema y lo han considerado asunto de gran importancia.

Debe subrayarse que actualmente es casi imposible un control eficaz de los permisos de conducción. Debido a la falta de armonización de los períodos de validez, son válidos y están en uso en los Estados miembros más de 80 modelos diferentes de permisos de conducción que confieren los correspondientes derechos diversos. Sin embargo, un permiso de conducción no sólo da acceso a todo tipo de vehículos, algunos seguramente con pesos y dimensiones considerables, sino que en muchos países de la UE se utiliza también como documento de identidad para abrir una cuenta bancaria o reservar un vuelo.

Así, en beneficio de la protección antifraude y la libre circulación de los ciudadanos, se propone dar un primer paso consistente en las siguientes medidas:

- Cesar de emitir el permiso de conducción de papel con el fin de reducir más el número de modelos de permiso en uso actualmente. Sólo se expedirán permisos de conducción cuyo formato sea el de una tarjeta de crédito de plástico, lo que permite una mayor protección contra el fraude.
- Aumentar la protección contra el fraude ofreciendo la posibilidad de incluir un microchip en el permiso de conducción. Los Estados miembros que decidan acogerse a esta posibilidad, podrán guardar en el microchip la información que aparezca impresa en el permiso de conducción. Esta función limitada hace posible aumentar la protección contra el fraude (por ejemplo, utilizando una PKI (Infraestructura de Claves Públicas) adecuada y la firma electrónica) y garantizar también la protección de los datos y la información referentes a los ciudadanos. El uso del microchip está expresamente limitado a los fines del permiso de conducción. Se garantiza así que siga siendo posible retirar el permiso de conducción tras una infracción grave.
- Establecer un período de validez limitado para los permisos de conducción, lo que implica:

⁵ DO C 77 de 28.3.2002, p. 5.

- Introducir la renovación periódica de los permisos de conducción, que permitiría actualizar continuamente la protección antifraude de todos los permisos
- La posibilidad de actualizar la fotografía del permiso al mismo tiempo, que es otro elemento antifraude que facilita la administración y el control de los permisos de conducción.

La validez limitada no pone en entredicho el derecho a conducir un vehículo de una categoría determinada, simplemente obliga a que se renueve el documento que certifica ese derecho. Los ciudadanos conservarán los derechos adquiridos, pero la renovación periódica del documento contribuirá a reducir las amplias posibilidades de fraude existentes actualmente.

Esta última medida permitirá también eliminar totalmente los últimos obstáculos que quedan a la libre circulación de los ciudadanos. Como todos los permisos de conducción nuevos tendrán el mismo periodo de validez, que figurará en el permiso, no será necesario aplicar otras normas ni cálculos nacionales como ocurre actualmente. El documento establece claramente el derecho a conducir, con lo que se facilita el reconocimiento de este al titular, las autoridades administrativas y los cuerpos de seguridad.

En cuanto a los permisos de circulación existentes actualmente, la presente propuesta, que introduce un periodo de validez, retira a los Estados miembros el derecho a aplicar sus propios periodos de validez a los titulares de un permiso expedido por otro Estado miembro que se establezcan en su territorio. Sus permisos seguirán siendo válidos de acuerdo con lo establecido en los mismos. Antes de su expiración, el titular tendrá que renovar el permiso de conducción en el Estado miembro en el que tenga la residencia normal. Estas disposiciones aportarán por fin al poseedor de un permiso de conducción la necesaria seguridad jurídica.

No se propone canjear todos los modelos de permiso de conducción existentes porque carezcan de la protección antifraude suficiente o porque sus periodos de validez difieran. Una propuesta en ese sentido significaría el canje de millones de permisos de conducción, lo que sería de tan magnitud que resultaría difícil de organizar incluso si se extendiera a lo largo de un periodo de cinco a diez años. Por ello, se propone que la validez limitada se aplique sólo a los permisos de conducción emitidos a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva. Así, se eliminarán progresivamente los modelos antiguos.

No canjear los permisos existentes implicará, por supuesto, que durante un periodo largo de tiempo algunos de los modelos de permiso antiguos que están en uso tendrán una protección antifraude menor. No obstante, la Directiva 91/439/CEE ya imponía a los Estados miembros la obligación de garantizar que se tomaran todas las vidas antifraude posibles. La redacción de esa disposición se ha modificado para incluir en ella la vigilancia del fraude con los modelos antiguos de permiso de conducción. Se espera con esta medida conseguir finalmente la eliminación progresiva de los modelos más antiguos. Es así posible distinguir entre los modelos más antiguos, que tienen una protección antifraude suficiente, y los que no tienen protección alguna. Gracias a esta propuesta, la Comisión dispondrá de los medios para seguir de cerca este asunto y poner en marcha los procedimientos necesarios en caso de que los Estados miembros no eliminen progresivamente esos modelos de permiso. Sin embargo, la responsabilidad incumbe a los Estados miembros, ya que, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, son los que mejor pueden determinar el ritmo del canje de permisos.

Todas las medidas mencionadas (la introducción de un periodo de validez limitado para los permisos nuevos que llevará a la reducción gradual del número de modelos de permiso, la

eliminación del modelo comunitario de permiso de conducción de papel y la posibilidad de incluir un microchip) contribuirán a mejorar la protección antifraude y las posibilidades de control. Estas medidas contribuirán también, por lo tanto, de manera indirecta, a la seguridad del transporte por carretera, factor de gran importancia para la protección de los ciudadanos de la Unión Europea, teniendo en cuenta las posibilidades de acceso a determinados tipos de vehículos disponibles actualmente.

Seguridad vial

Otra parte importante de esta propuesta se ocupa de aspectos que contribuirán a aumentar la seguridad vial.

En lo tocante a la armonización de las subcategorías⁶, el artículo 11 de la Directiva 91/439/CEE establece que la Comisión ha de presentar una propuesta en el plazo de los cinco años siguientes a la entrada en vigor de la Directiva (es decir, antes del 1 de julio de 2001). Actualmente esas subcategorías son optativas. La armonización de las subcategorías contribuirá a consolidar el principio del acceso progresivo al establecer edades mínimas comprendidas entre los 16 y los 24 años, en función de las características del vehículo y de las responsabilidades de los conductores de determinados tipos de vehículos. Las subcategorías optativas se convertirán en obligatorias. Asimismo, se han modificado algunas definiciones de vehículos a este respecto. Tales cambios obedecen a imperativos de seguridad vial.

Esta propuesta pondrá la Directiva 91/439/CEE sobre permisos de conducción a la par de la Directiva 2003/59/CE relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales⁷. Así el principio del acceso progresivo se aplicará también a los conductores de camiones y autobuses que no forman parte del ámbito de aplicación de la Directiva 2003/59/CE.

Es importante mencionar también en este momento la introducción de una categoría de permiso de conducción para ciclomotores. Se trata de un medio de transporte popular, especialmente entre los jóvenes, pero, al mismo tiempo, de una de las categorías de vehículo más vulnerable, por lo que las motocicletas no deben seguir quedando fuera del ámbito de aplicación de esta legislación.

Aunque la normativa sobre el permiso de conducción haya quedado en gran medida armonizada y el reconocimiento recíproco haya adquirido la categoría de principio general, una de las personas que desempeñan un papel esencial en el proceso, a saber, el examinador, no ha sido hasta el momento objeto de armonización alguna. Actualmente existen notables diferencias en lo tocante a la calidad de su formación, aun cuando la función de examinador sea idéntica en todos los Estados miembros. Por lo tanto, se introducirá un nuevo anexo IV que establece los requisitos mínimos de calificación inicial y educación continua de los examinadores del permiso de conducción. El resultado final será una mayor armonización de los exámenes de conducción en la UE y el EEE.

Los Estados miembros dispondrán de la posibilidad de exigir revisiones médicas u otras medidas de seguridad vial para la renovación del permiso. De momento, no habrá obligación

⁶ Las categorías establecidas en la Directiva 91/439/CEE son: A1, B1, C1, C1+E, D1 y D1+E. Son subdivisiones de las principales categorías: A (motocicletas), B (automóviles), C (camiones) y D (autobuses).

⁷ DO L 226 de 10.9.2003.

en la Comunidad de que los titulares de permisos de conducción de automóviles y motocicletas se sometan a revisiones médicas. Se armonizará la periodicidad de la revisión médica actualmente obligatoria para los titulares de permisos de conducción de camiones y autobuses, de manera que coincida con la renovación de los mismos.

Por último, pero no por ello menos importante, la presente propuesta se ocupa de la aplicación coherente y paneuropea de la retirada de permisos de conducción. Para ello, se consolidará el principio de la unicidad de los permisos de conducción (un único permiso por titular). Ocurre actualmente que demasiados ciudadanos de un Estado miembro se domicilian en otro para solicitar un nuevo permiso de conducción al haberles retirado el suyo el Estado miembro en el que residían normalmente debido a una infracción grave de tráfico. Esta situación es muy peligrosa para la seguridad vial y, de hecho, constituye una violación de la Directiva 91/439/CEE⁸. La presente propuesta establece explícitamente que los Estados miembros no podrán expedir un nuevo permiso de conducción a una persona cuyo permiso de conducción haya sido retirado y que, por ello, es indirectamente poseedor todavía de otro permiso de conducción. Esta propuesta eliminará, por lo tanto, el denominado "turismo del permiso de conducción" y completará el Convenio sobre las decisiones de privación del derecho de conducir⁹, que se ocupa de este mismo asunto, pero referente al tráfico internacional, tema ya tratado por las convenciones de Ginebra¹⁰ y Viena¹¹.

Codificación

Esta propuesta es una codificación de la Directiva 91/439/CE que sigue la línea del Acuerdo interinstitucional para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos¹². Significa esto que incluye en un único texto tanto las modificaciones sustanciales que introduce en la Directiva 91/439/CEE como las disposiciones de esta que no se han modificado. Esta propuesta sustituirá a la Directiva 91/439/CEE, que queda derogada. Así, se contribuirá a que la legislación comunitaria sea más accesible y transparente.

Conclusión

Como conclusión, los tres objetivos principales de esta propuesta son los siguientes:

- Reducir la posibilidad de fraude: eliminación de la posibilidad de emitir permisos de conducción de papel sustituyéndolos por un modelo consistente en una tarjeta de plástico, posibilidad de introducir un microchip en el permiso de conducción e introducción de un período de validez limitado para todos los permisos nuevos expedidos a partir de la fecha de aplicación de la propuesta.
- Garantizar la libre circulación de los ciudadanos utilizando los mismos medios de la introducción de una validez limitada y armonizando la frecuencia de la revisión médica de los conductores profesionales.

⁸ El apartado 5 del artículo 7 de la Directiva 91/439/CEE dispone que: "Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso de conducción expedido por un Estado miembro".

⁹ Acto del consejo, de 17 de junio de 1998, relativo a la celebración del Convenio sobre las decisiones de privación del derecho de conducir, DO C 216 de 10.7.1998.

¹⁰ Convención sobre la Circulación Vial, de 19 de septiembre de 1949, Serie de los Tratados de las Naciones Unidas, vol. 125, p. 3.

¹¹ Véase la nota a pie de página nº 2.

¹² Acuerdo interinstitucional, de 28 de noviembre de 2001, para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos, DO C 77 de 28.3.2002.

- Contribuir a una mayor seguridad vial: introducción de un permiso de conducción para ciclomotores, extensión del principio del acceso progresivo a los permisos de conducción para los tipos de vehículos más potentes, introducción de requisitos mínimos sobre la calificación inicial y la formación continua de los examinadores y consolidación del principio de la unicidad del permiso de conducción (un permiso por titular).

I. LIMITAR LAS POSIBILIDADES DE FRAUDE

I.1. Descripción de la situación actual

- (1) El permiso de conducción da derecho al titular a conducir una determinada categoría de vehículo. Tanto la sociedad como el legislador nacional y comunitario otorgan gran importancia a este derecho. Para muchas personas la obtención del permiso de conducción significa el acceso a una mayor libertad de movimientos. El legislador ha impuesto normas estrictas sobre la emisión y la renovación de los permisos, las cuales se han confiado a las autoridades competentes y están basadas en el principio de la residencia normal. Se consigue así un control estricto de todo el procedimiento. La Directiva 91/439/CE llega al extremo de prohibir explícitamente la posesión de más de un permiso de conducción.
- (2) Sin embargo, una vez que se ha expedido un permiso de conducción, no todos los Estados miembros aplican un seguimiento estricto consistente en la renovación regular del documento. La falta de armonización de los periodos de validez de los permisos de conducción es el motivo principal por el cual actualmente son válidos y están en uso en los Estados miembros del Espacio Económico Europeo numerosos modelos de permiso distintos (más de 80), muchos de los cuales no se ajustan a los modelos comunitarios armonizados. Muchos tienen varias décadas de antigüedad y son muy fáciles de falsificar. El resultado de esta situación es que el control de los permisos de conducción casi no existe en algunos Estados miembros. Teniendo cuenta los derechos que confiere un permiso de conducción, es necesario cambiar rápida y drásticamente esta situación.
- (3) A fin de aclarar la situación actual y de conformidad con la obligación establecida en el artículo 10 de la Directiva 91/439/CEE, la Comisión adoptó una Decisión sobre las equivalencias entre determinadas categorías de permisos de conducción¹³. Esta Decisión ofrece una visión de conjunto de todos los modelos de permiso válidos y establece los derechos de que disfrutaban sus titulares con arreglo al artículo 3 de la Directiva 91/439/CEE¹⁴. Las tablas de equivalencias recogidas en la citada Decisión son bastante complejas y no contribuyen a aclarar el problema, limitándose a ofrecer una descripción de todos los permisos existentes. La armonización de los periodos de validez contribuirá a reducir paulatinamente el número de modelos de permiso.

¹³ Decisión 2000/275/CE de la Comisión, de 21 de marzo de 2000, sobre las equivalencias entre determinadas categorías de los permisos de conducción, DO L 91 de 12.4.2000, p. 1.

¹⁴ Ejemplo de equivalencia: un permiso de la categoría "B" expedido en Alemania entre el 1 de junio de 1982 y el 2 de octubre de 1990 equivale a las categorías B, B + E, C1 y C1 + E definidas en el artículo 3 de la Directiva 91/439/CEE.

- (4) Actualmente, hay cuatro Estados miembros en los que el período de validez de los permisos para automóviles y motocicletas es ilimitado¹⁵. En muchos de los demás Estados miembros, algunas categorías de permisos son válidas durante varias décadas. Si se introdujera el canje obligatorio, armonizado y regular de los permisos, se podrían incluir en todos los documentos las medidas de seguridad más modernas y reducir de este modo el riesgo de falsificación y fraude.
- (5) La renovación periódica del documento garantizará también que la fotografía del permiso guarde parecido con el titular. Este problema es mayor en los Estados miembros en los que el período de validez es ilimitado.
- (6) Estas medidas tendrán el efecto secundario de contribuir a la seguridad del transporte. Un número menor de modelos de permiso, con una protección antifraude mejor, que se renueven regularmente y sean, por lo tanto, más fáciles de controlar, mejorará las posibilidades de ejercer un control eficaz y realizar una gestión adecuada.

I.2. Propuestas

Propuesta 1: supresión del anexo I, modelo de permiso de conducción de papel

- (7) Para limitar el número de modelos de permiso diferentes en uso y mejorar la protección contra el fraude debe suprimirse el modelo comunitario de permiso de conducción de papel.

Propuesta 2: introducción optativa de un microchip

- (8) Para mejorar todavía más la protección contra el fraude, se autorizará a los Estados miembros a introducir un microchip en el modelo de permiso comunitario de conducción consistente en una tarjeta de plástico. La repetición en el microchip de la información impresa en la tarjeta hace posible mejorar la producción contra el fraude y garantizar, al mismo tiempo, la protección de los datos y de la información relativa a los ciudadanos. El uso del microchip está limitado a los fines del permiso de conducción. Se mantiene así la posibilidad de retirar el permiso de conducción tras una infracción grave.
- (9) La Comisión establecerá los correspondientes requisitos técnicos aplicando el procedimiento del comité con el fin de garantizar la compatibilidad en el futuro. Mejorará así la protección antifraude del documento y se incrementarán las posibilidades de ejercer un control. Esta medida tendrá como efecto secundario la mejora de la seguridad del transporte y de la circulación de vehículos.

Propuesta 3: renovación (nuevo apartado 2 del artículo 7)

- (10) Los permisos de las categorías AM, A1, A2, A, B, B1 y B + E expedidos por los Estados miembros después de la entrada en vigor de esta Directiva serán válidos durante un período máximo de 10 años. Si el titular es mayor de 65 años, el periodo de validez será de 5 años como máximo.

¹⁵ Austria, Bélgica, Francia y Alemania. Sin embargo, Francia acaba de decidir modificar esta política y está a punto de promulgar nueva legislación sobre el tema.

- (11) Los permisos de las categorías C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1 y D1 + E expedidos por los Estados miembros después de la entrada en vigor de esta Directiva serán válidos durante un período máximo de 5 años. Si el titular es mayor de 65 años, el periodo de validez será de 1 año como máximo. Esto es lo que se acostumbra a hacer ya en la mayoría de los Estados miembros.
- (12) Los anteriores períodos de validez solamente serán aplicables a los permisos (de todas las categorías) expedidos por los Estados miembros antes de la entrada en vigor de la modificación de la Directiva 91/439/CEE únicamente cuando expire el período de validez indicado en el permiso o deba sustituirse un permiso por pérdida o robo.

Resultados previstos

- (13) La renovación armonizada, obligatoria y regular de los permisos de conducción contribuirá a alcanzar los siguientes objetivos:
- Prevención del fraude: todos los documentos en uso se actualizarán periódicamente e incorporarán los métodos de seguridad más modernos a fin de reducir las falsificaciones y el fraude; la fotografía del documento será reciente y guardará parecido con el titular.
 - Reducción gradual del número de modelos de permiso de conducción: se contribuirá a aclarar así la compleja situación actual y será más fácil el control
 - Fomento de la libre circulación de los titulares de permisos: al estar armonizada la validez de los permisos, desaparecerán todas las restricciones derivadas de la aplicación de los períodos de validez nacionales o de la imposición de revisiones médicas periódicas.
- (14) Esta norma no afecta a los derechos adquiridos y, por lo tanto, se aplicará únicamente a los permisos de conducción nuevos. Sólo en caso de que un permiso expedido antes de la entrada en vigor de la presente Directiva deba renovarse por pérdida o robo, se le aplicará el nuevo período de validez. De momento, el modelo único de permiso de conducción, consistente en una tarjeta de plástico y establecido por la presente Directiva, deberá emitirse de acuerdo con el apartado 1 del artículo 1 y el anexo I.
- (15) Debido a la importancia de los derechos que confiere un permiso de conducción de las categorías C o D (o de sus subcategorías o categorías de remolques), su período de validez se limitará a 1 año a partir de los 65 años de edad.

II. GARANTÍA DE LA LIBRE CIRCULACIÓN DE CIUDADANOS

II.1. Descripción de la situación actual

- (16) El apartado 2 del artículo 1 de la Directiva 91/439/CEE establece que todos los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros han de ser reconocidos recíprocamente. Este principio es aplicable sin que puedan exigirse obligaciones suplementarias¹⁶.
- (17) El principio del reconocimiento recíproco de los permisos expedidos por los Estados miembros está actualmente obstaculizado por la aplicación regular de disposiciones nacionales que regulan los períodos de validez de los permisos y la periodicidad de los reconocimientos médicos. Tales prácticas se ajustan a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 1, en el que se establece una excepción al principio general del apartado 2 de ese mismo artículo.
- (18) Aplicando el apartado 3 del artículo 1, el ciudadano comunitario que traslade su residencia normal de un Estado miembro a otro puede verse obligado a realizar un nuevo reconocimiento médico o constatar que la fecha de caducidad de su permiso es distinta de la que hubiera sido de aplicación en el Estado miembro que expidió el permiso. En la actualidad casi todos los Estados miembros aplican regímenes distintos sobre reconocimientos médicos y validez de los permisos. Significa esto que prácticamente ninguno de los ciudadanos que se establece en otro Estado miembro sabe exactamente cuando expira su permiso debido a los diferentes periodos de validez ni cuando debe someterse a la revisión médica exigida por la legislación de ese país.
- (19) Para que el reconocimiento recíproco de todos los permisos expedidos en los Estados miembros sea por lo general eficaz, deberán aprobarse las medidas descritas anteriormente sobre periodos de validez y revisiones médicas.

Períodos de validez

- (20) Los períodos de validez de los permisos no están todavía armonizados. En algunos Estados miembros, determinadas categorías tienen validez permanente, mientras que, en otros, los permisos han de renovarse a intervalos regulares o a partir de cierta edad.
- (21) El apartado 3 del artículo 1 establece que los Estados miembros pueden aplicar sus disposiciones nacionales en materia de duración de validez del permiso. En la práctica los regímenes sobre el periodo de validez difieren mucho de un Estado miembro a otro. La consecuencia es que en la mayoría de los casos se aplica al titular de un permiso un periodo de validez diferente cuando cambia de residencia. Así, por

¹⁶ El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJ) determinó el ámbito de aplicación del principio de reconocimiento recíproco en el apartado 26 de su sentencia C-193/94 en el asunto *Skanavi*: "[...] la Directiva 91/439 [...] establece en el apartado 2 de su artículo 1 el reconocimiento recíproco, sin ninguna formalidad, de los permisos de conducción entregados por los Estados miembros". Una formalidad consistiría, por ejemplo, en exigir el registro obligatorio del permiso con motivo del cambio de residencia a otro Estado miembro.

ejemplo, el titular de un permiso alemán que se mude a los Países Bajos, tendrá un documento que indica que su permiso tiene validez ilimitada. Los Países Bajos aplicarán su legislación sobre los períodos de validez y obligarán al titular del permiso alemán a canjear su permiso transcurrido un periodo de diez años. O si, por ejemplo, el titular de un permiso sueco se traslada a España para disfrutar de sus años de jubilación, la legislación española le exigirá renovar regularmente su permiso y someterse a revisiones médicas (en lugar de la renovación pura y simple cada diez años que existe en Suecia). Esta situación da lugar a la inseguridad jurídica y la falta de transferencia. Así lo indican las quejas recibidas por la Comisión de cientos de ciudadanos, las cuales demuestran que, en la práctica, no se ha aplicado eficazmente el principio del reconocimiento recíproco y no se ha garantizado la libre circulación.

- (22) En el caso de los titulares de un permiso que establecen su residencia normal en otro Estado miembro, se plantea un problema práctico suplementario como es el del cálculo de los períodos de validez. Dado que tales períodos son distintos de un Estado miembro a otro, el titular del permiso puede verse obligado a canjearlo en un Estado miembro en que el período sea más breve, lo cual también debilita el principio del reconocimiento recíproco.
- (23) La situación antes descrita adolece de falta de transparencia tanto para los ciudadanos como para las autoridades administrativas y genera inseguridad jurídica. La información incluida en el permiso ha dejado de ser fiable. Sólo puede aclararse esta situación armonizando los períodos de validez de los permisos. Todos los permisos nuevos emitidos después de la aprobación de la presente Directiva tendrán que renovarse regularmente, ya que tendrán un periodo de validez determinado, y serán sustituidos por un nuevo modelo con las últimas técnicas de seguridad.

Reconocimiento médico

- (24) Esta cuestión está estrechamente vinculada a la de la validez de los permisos por cuanto, en la mayoría de los Estados miembros, la obligación de pasar reconocimientos médicos coincide con el inicio del período de validez. No obstante, la Directiva 91/439/CEE no armonizó la periodicidad de tales reconocimientos. El apartado 3 del artículo 1 autoriza a los Estados miembros a aplicar la frecuencia de los reconocimientos médicos exigidos a sus ciudadanos a quienes establezcan su residencia en su territorio.
- (25) El anexo III de la Directiva 91/439/CEE establece las normas mínimas relativas a la aptitud física y mental para la conducción de vehículos de motor. Todos los titulares de un permiso deben cumplir los requisitos de aptitud física y mental establecidos en este anexo tanto en el momento de expedición del permiso por primera vez como después de obtenido este.
- (26) A los efectos del anexo III de la Directiva 91/439/CEE, las categorías de permisos de conducción están divididas en dos grupos: el grupo 1 comprende las categorías A1, A, B1, B y B + E (automóviles y motocicletas) y el grupo 2 abarca las categorías C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E (autobuses y camiones).
- (27) En lo que se refiere al grupo 1, no se exige reconocimiento médico en el momento de la expedición inicial del permiso, salvo en caso de que surjan dudas de índole médica sobre la aptitud del aspirante para conducir. Ni se exigen reconocimientos médicos

después de obtener un permiso. Las normas que actualmente regulan la periodicidad de los reconocimientos médicos a que han de someterse los aspirantes a estas categorías de permisos para automóviles y motocicletas difieren de un Estado miembro a otro, si bien es posible distinguir tres fórmulas principales:

- ningún reconocimiento médico obligatorio tras la obtención del permiso por primera vez
 - obligación de pasar reconocimientos médicos a partir de cierta edad
 - obligación de pasar reconocimientos médicos cada 5 o 10 años.
- (28) La Directiva 91/439/CEE establece que los conductores de autobuses y camiones (vehículos del grupo 2) deben someterse a reconocimientos médicos periódicos, aunque no especifica con qué periodicidad. En la práctica, la mayor parte de los Estados miembros exige a los conductores de este grupo que pasen reconocimientos médicos, por lo general, cada 5 años.
- (29) La clarificación de las normas nacionales que regulan los reconocimientos médicos hará desaparecer los obstáculos descritos al reconocimiento recíproco de los permisos y la libre circulación de personas. Para ello se armonizará la frecuencia para los conductores del grupo 2 (camiones y autobuses), mientras que los Estados miembros podrán exigir a los conductores del grupo 1 (automóviles y motocicletas) someterse a esos exámenes, pero únicamente en el momento de la renovación. Con esta medida aumentará la transparencia para los ciudadanos y las autoridades, se conseguirá una libre circulación de los ciudadanos real y se contribuirá a mejorar la seguridad vial.

II.2. Propuestas

- (30) Los problemas anteriores pueden resolverse aplicando la medida propuesta en el punto I.2, a saber, la introducción de la renovación. Esta propuesta garantizará una libertad de movimientos auténtica a los ciudadanos en lo que se refiere a los permisos de conducción.
- (31) Para hacer posible la introducción de un período de validez, es necesario eliminar el apartado 3 del artículo 1. Todos los permisos de conducción nuevos tendrán el mismo período de validez en toda la Unión Europea. Todos los antiguos permisos de conducción que siga siendo válidos y estén en uso serán reconocidos, sin que sea posible restringir su validez o imponer otras medidas restrictivas como reconocimientos médicos.

III. CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

III.1. Reconocimientos médicos periódicos

Descripción de la situación actual

- (32) Los reconocimientos médicos periódicos de los conductores de autobuses y camiones están justificados debido a la mayor responsabilidad que asumen tales conductores. Además, las características de este tipo de vehículos (pesos, dimensiones, carga, etc.)

y los largos períodos al volante exigen del conductor gran preparación y experiencia y una excelente forma física. Por lo tanto, los exámenes que deberán superar esos conductores tendrán lugar a intervalos regulares a partir de la fecha de expedición del permiso. Por consiguiente, los conductores de autobuses y camiones deberán cumplir requisitos más estrictos que los que se exigen a los conductores de automóviles y motocicletas.

- (33) Se propone también la armonización de la frecuencia de las revisiones médicas de los titulares de permisos del grupo 2, en particular, de los conductores profesionales, debido a la existencia de diferentes requisitos médicos en los Estados miembros que dan lugar al falseamiento de la competencia.

Propuesta

- (34) Sin perjuicio de las disposiciones que pudiera adoptar el Consejo en el futuro, cada uno de los Estados miembros seguirá estando facultado, de acuerdo con los requisitos nacionales, para establecer la periodicidad de los reconocimientos médicos que han de realizarse en las categorías AM A1, A2, A, B, B1 y B + E, siempre y cuando tales reconocimientos coincidan con la renovación del permiso.
- (35) A la hora de renovar los permisos de las categorías C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1 y D1 + E deberá examinarse si se cumplen los requisitos mínimos de salud establecidos en el anexo III de la Directiva sobre el permiso de conducción.
- (36) Los exámenes médicos que se exigirán tendrán lugar en el momento de la renovación del permiso. Se aumentará así la transparencia para los ciudadanos. La fecha de caducidad que figura en el permiso deberá indicar claramente que el documento ha de renovarse; en el caso del grupo 1, podrá efectuarse una revisión médica, mientras que en el caso del grupo 2 será obligatoria; no se exigirá una revisión médica en ningún otro momento que no sea la fecha de expiración indicada en el permiso.
- (37) La revisión médica tendrá siempre lugar en el Estado miembro en el que tenga la residencia normal quien renueva el permiso; en aplicación del principio de subsidiariedad, los Estados miembros podrán designar ellos mismos a la autoridad competente.

III.2. Definición de las categorías de vehículo¹⁷

- (38) La aplicación de la Directiva 91/439/CEE ha puesto de manifiesto la necesidad de aclarar las definiciones de varias categorías de vehículo. Además, el artículo 11 de la Directiva 91/439/CEE impone a la Comisión la obligación explícita de revisar las diversas subcategorías en un plazo de cinco años a partir de la entrada en vigor de la Directiva (es decir, antes del 1 de julio de 2001) y de proponer su posible armonización o supresión. Habida cuenta de los requisitos de seguridad vial, la noción de acceso progresivo se ampliará a determinadas categorías de permisos. Para mayor claridad, se mencionan a continuación todas las categorías. Todas las subcategorías pasarán a ser categorías de acuerdo con la modificación propuesta y

¹⁷ Por categoría de vehículo se entienden los vehículos que pueden conducirse con una categoría concreta de permiso de conducción.

serán introducidas en todos Estados miembros, excepto en el caso la categoría B1, que, de momento, será optativa.

III.2.1. Vehículos de dos ruedas con motor

Descripción de la situación actual

Ciclomotores

- (39) Los ciclomotores no están actualmente incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 91/439/CEE. Sin embargo, las cifras de accidentes indican la necesidad de crear una nueva categoría de vehículos para los ciclomotores. En algunos Estados miembros se autoriza a muchachos muy jóvenes (14 años incluso) a conducir ciclomotores. Al mismo tiempo, las estadísticas europeas sobre accidentes de tráfico indican que el riesgo de verse implicado en un accidente es mucho mayor en el caso de los conductores muy jóvenes. La introducción de una categoría AM armonizada y de un examen teórico obligatorio puede contribuir a mejorar el control de este grupo tan vulnerable de usuarios de la carretera y hacerles más conscientes de las exigencias del tráfico.
- (40) Aclarará también la situación de los conductores de ciclomotores que cruzan fronteras. Además, la propuesta quiere solucionar los problemas a que se enfrentan en la actualidad los ciudadanos que desean alquilar un ciclomotor durante sus vacaciones. La autorización para conducir ciclomotores será reconocida en toda la Unión en caso de cambio de residencia del titular.

Motocicletas ligeras

- (41) Actualmente se consideran motocicletas ligeras las de 125 cc y 11 kW. La Directiva 91/439/CEE no impone una relación potencia/peso, lo que podría dar lugar a que se fabricaran vehículos todavía más ligeros, que, por ello, alcanzarían una aceleración y velocidad máxima cada vez mayores. La introducción suplementaria del requisito relativo a la relación potencia/peso impedirá que se proponga la compra de vehículos extremadamente ligeros y potentes a los titulares de permisos de la categoría A1.

Motocicletas

- (42) En la actualidad, la Directiva 91/439/CEE establece la siguiente norma sobre el acceso progresivo a la conducción de motocicletas pesadas: la autorización para conducir motocicletas con una relación potencia/peso superior a 0,16 kW/kg o una potencia superior a 25 kW estará supeditada a la adquisición de una experiencia mínima de 2 años en la conducción de motocicletas de características inferiores a las anteriormente indicadas. Así, la Directiva 91/439/CEE ha creado una categoría limitada y otra ilimitada dentro de la actual categoría A de motocicletas. Cada uno de esos dos tipos de motocicleta está representado por un pictograma diferente en el permiso de conducción, pero ambos pertenecen a la categoría A.
- (43) En la categoría A limitada se incluyen muchas motocicletas de potencia reducida. En muchos casos los fabricantes producen motocicletas de la categoría A ilimitada, con una cilindrada de entre 300 cc y 1000 cc, cuya potencia reducen artificialmente para incluirlas en la categoría A limitada. Esta reducción se plasma a veces en la

fabricación de motocicletas con características que no corresponden con la potencia reducida. Además, puede ocurrir que se las modifique antes de conducir las.

- (44) Por otra parte, los conductores podían eludir fácilmente el requisito de contar con 2 años de experiencia práctica con sólo esperar a que transcurrieran dos años desde la obtención del permiso de la categoría "A limitada"; así, por ejemplo, algunos aspirantes podían pasar el examen a los 18 años, no conducir en absoluto hasta los 20 años y, cumplida esa edad, adquirir una motocicleta pesada.
- (45) Los Estados miembros podían también no exigir el requisito de contar con experiencia previa y conceder acceso directo a la conducción de todo tipo de motocicletas a partir de los 21 años de edad. Prácticamente todos los Estados miembros autorizan el acceso directo. Por lo tanto, los aspirantes pueden esperar y, de hecho, así sucede, hasta cumplir los 21 años, ya que no encuentran las motocicletas de menor cilindrada lo suficientemente atractivas.
- (46) Como resultado de ello, hay muchos conductores jóvenes, sin experiencia práctica, conduciendo la categoría superior de motocicletas y las disposiciones existentes no hacen posible el control de la experiencia que se ha adquirido realmente en la conducción de motocicletas limitadas. Esta práctica es contraria a la seguridad vial y, por lo tanto, debe ponerse fin a la misma introduciendo una nueva definición de vehículo, una edad mínima y criterios de acceso.
- (47) Los nuevos criterios están ideados con el objetivo de limitar la posibilidad de reducir la potencia de las motocicletas más potentes y así acabar con la práctica del acceso progresivo sin un examen práctico y aumentar la edad mínima de acceso directo. Por el mismo motivo, debe revisarse la definición de la categoría A limitada para que los conductores novatos adquieran experiencia en motocicletas ligeramente más potentes.
- (48) Por lo tanto, las dos divisiones (limitada e limitada) de la actual categoría A pasarán a denominarse A2 y A respectivamente. En el caso de la categoría A2, se introducirá un requisito técnico suplementario con el fin de evitar que se reduzca la potencia de las motocicletas. El acceso progresivo a esta categoría se controlará a través de un examen práctico restringido.
- (49) La definición de motocicletas pesadas no varía, si bien aumenta la edad mínima de acceso directo a esta categoría (véase infra).

Propuesta

Ciclomotores

- (50) Los ciclomotores, es decir, los vehículos de dos y tres ruedas que alcanzan una velocidad máxima de 45 km/h y equipados con motores cuya cilindrada es inferior a 50 cc, en caso de que sean motores de combustión interna, o cuya potencia nominal continua máxima no sea superior a 4 kW, si el motor es eléctrico. Quedan excluidos los ciclomotores cuya velocidad máxima no supere los 6 km/h, así como las bicicletas eléctricas. En el caso de los ciclomotores de tres ruedas, la potencia máxima neta de salida del motor no será superior a 4 kW si se trata de un motor de combustión interna de cualquier otro tipo. Esta definición está tomada de la que

figura en la Directiva 2002/24/CEE, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas¹⁸.

- (51) En lo tocante a los cuadriciclos ligeros, es decir, a los vehículos de motor de cuatro ruedas, en una serie de casos se aplican diferentes códigos de la circulación. Por ello, no resulta apropiado incluir este grupo de vehículos en la presente Directiva. La definición se ajusta a la de la Directiva 2002/24/CE.
- (52) Se impondrá un examen teórico como requisito mínimo para poder conducir ciclomotores. Los Estados miembros podrán exigir otros requisitos como, por ejemplo, un examen práctico o una revisión médica. No obstante, la introducción de requisitos suplementarios no debe impedir el reconocimiento recíproco de los permisos expedidos en otros Estados miembros.

Motocicletas ligeras

- (53) Se modificará la definición de motocicleta ligera (categoría A1) como sigue: motocicletas ligeras con una cilindrada máxima de 125 cc, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso no superior a 0,1 kW/kg.
- (54) Se suprimirá el apartado 5 del artículo 3 de la Directiva 91/439/CEE, en virtud del cual los Estados miembros pueden establecer normas restrictivas adicionales.

Motocicletas

- (55) Se modificarán las definiciones de motocicleta como sigue:
- Categoría A2: motocicletas, con o sin sidecar, con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso que no exceda de 0,2 kW/kg; estas motocicletas no podrán derivarse de una versión que desarrolle más del doble de la potencia máxima.
 - Categoría A: motocicletas con o sin sidecar.

Generalidades

- (56) El titular de un permiso de conducción de una categoría de vehículo de motor de dos ruedas tendrá derecho a conducir cualquiera de las categorías inferiores de vehículos de dos ruedas con motor que existan.
- (57) Si una persona posee un permiso de conducción de la categoría A1 o A2, no se exigirá el cumplimiento de la obligación de superar un examen teórico para acceder a una categoría de motocicletas superior. Los conocimientos teóricos exigidos para conducir las categorías A1, A2 y A son los mismos, con lo que se eliminan exámenes innecesarios. Sin embargo, deberá mantenerse el examen práctico con un vehículo de la categoría pertinente, ya que las características de los vehículos de esas categorías son diferentes.

¹⁸ Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE, DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

III.2.4. Vehículos de motor (categorías B, B + E y B1)

Descripción de la situación actual

- (58) La actual definición de la categoría B, según la cual los conjuntos de vehículo y remolque de menos de 3 500 kg están incluidos en la categoría B si la masa máxima autorizada del remolque no sobrepasa la masa en vacío del vehículo tractor, ocasiona una serie de problemas prácticos: los conductores que cambian de vehículo tractor o de remolque pueden verse obligados a efectuar un examen suplementario para la categoría B + E. Además, algunos conjuntos de vehículos, cuyas propiedades y características requieren aptitudes para conducir remolques de mayores dimensiones, están incluidos en la categoría B y no en la B + E (en algunos casos, la longitud de los conjuntos es superior a 10 metros). Se introducirá un límite de peso claro que sustituirá la relación vehículo tractor/remolque; así, los remolques con una masa máxima autorizada superior a 750 kg únicamente podrán conducirse con un permiso de la categoría B + E. Incluso los conductores de vehículos de las categorías C y D han de realizar un examen suplementario para tener derecho a llevar un remolque de peso superior a 750 kg. Estas nuevas definiciones de remolque para las categorías B y B + E corresponden a los requisitos técnicos en la medida en que, en la práctica, se exige un dispositivo de frenado para los remolques de más de 750 kg.

Propuesta

- (59) Se modificará la definición de las categorías de vehículos de motor como sigue:
- Categoría B: automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg y cuyo número de personas transportadas, sin contar al conductor, no exceda de 8; los automóviles de esta categoría pueden llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.
 - Categoría B + E: conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg.
- (60) La definición de los triciclos y cuadriciclos de la categoría B1 se ha ajustado a la de la Directiva 2002/24/CE. La categoría B1 seguirá siendo optativa.

III.2.5. Camiones y autobuses (categorías C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E)

Descripción de la situación actual

- (61) Todas las categorías de camiones y autobuses: las definiciones actuales de la Directiva 91/439/CEE se refieren al número de asientos. Lo que lleva a que, por ejemplo, un autobús que transporte principalmente viajeros de pie y en el que haya sólo unos pocos asientos pueda ser conducido por el titular de un permiso de la categoría B o D1 en lugar del titular de un permiso de la categoría D. Esto ocurre con todas las categorías de permisos. La definición tiene, pues, que hacer referencia al número de viajeros y no al número de asientos.
- (62) Categorías C1 y D1: Las subcategorías C1 y D1 son actualmente facultativas y no existen en todos los Estados miembros de la Unión Europea o del EEE. Estas subcategorías se introducirán como categorías en todos los Estados miembros, ya que

permitirán distinguir mejor, a la hora de conceder permisos de conducción, entre los camiones más grandes y los autobuses utilizados principalmente para el transporte comercial, por un lado, y los camiones y autobuses más pequeños utilizados para otros fines, por otro.

- (63) Se revisarán las definiciones de las categorías C1 y D1 a fin de tener en cuenta las características técnicas de los vehículos incluidos en este grupo. Se incorporarán asimismo nuevos requisitos suplementarios sobre capacidad y longitud de tales vehículos.
- (64) Los titulares de un permiso C1 están autorizados a conducir vehículos de 3.500 a 7.500 kg. Hay en el mercado dos tipos diferentes de vehículos dentro de esos límites: los vehículos de hasta aproximadamente 6.000 kg y los que superan esa masa. Los vehículos cuya masa es inferior a 6.000 kg no tienen frenos ni sistemas de suspensión neumáticos y se fabrican basándose en el bastidor extendido de los vehículos de la categoría B. Los vehículos de más de 6.000 kg disponen de frenos y sistemas de suspensión neumáticos y son, por lo tanto, más similares a camiones pequeños y diferentes estructuralmente de las camionetas de menos de 6.000 kg. La existencia en la misma categoría de permiso de conducción de dos tipos de vehículos muy diferentes desde el punto de vista técnico da lugar a una serie de problemas. En primer lugar, el titular del permiso ha recibido formación y realizado el examen en un vehículo menor, pero se le autorizada a conducir vehículos más grandes que exigen unas habilidades diferentes. En segundo lugar, los vehículos de entre 6.000 y 7.500 kg se derivan de la categoría de camiones de 12.000 kg, por lo que se les suele sobrecargar.
- (65) Por otra parte, está previsto introducir una equivalencia que permita a los titulares de permisos de la categoría D1 conducir vehículos de la categoría C1 y viceversa, a condición de que se respeten los requisitos de edad para ambas categorías. El bastidor de los vehículos de la categoría C1 de menos de 6.000 kg suele tener la misma estructura que los de la categoría D1 y lo único que los distingue es la carrocería.
- (66) Categorías D1 y D: Se revisarán las definiciones de las categorías D1 y D con objeto de incluir nuevos requisitos sobre capacidad y longitud de estos vehículos.
- (67) En el caso de las categorías C, C1, D y D1 y sus categorías respectivas de remolques, el acceso progresivo es imprescindible para la seguridad vial. Ello se debe a que la conducción de tales vehículos requiere mayor experiencia, habida cuenta de las características específicas de los vehículos incluidos en estos grupos, especialmente en lo que se refiere a sus pesos, dimensiones, características técnicas y manejo. El acceso progresivo de este tipo se llevará a cabo mediante una referencia continua a la legislación comunitaria sobre la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales y se ajustará a esa legislación¹⁹. Así, los conductores no profesionales estarán sujetos también al principio del acceso progresivo.

¹⁹ Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE)

- (68) Se incluyen a continuación todas las definiciones, incluso las que no se han modificado, para ser exhaustivo.

Propuesta

- (69) Se modificarán las definiciones de las categorías de vehículo de motor como sigue:
- Categoría C: automóviles destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y cuyo número de personas transportadas, sin contar al conductor, no exceda de 8; los automóviles de esta categoría pueden llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.
 - Categoría C + E: conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos (no modificada);
 - Categoría C1: automóviles destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y no sobrepase los 6.000 kg y cuyo número de personas transportadas, sin contar al conductor, no exceda de 8; los automóviles de esta categoría pueden llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La subcategoría facultativa se convertirá en categoría plena y se introducirá en todos los Estados miembros.
 - Categoría C1 + E: conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kg y que la masa máxima autorizada del remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor (no modificada).
 - Categoría D: automóviles destinados al transporte de personas con una capacidad superior a 8 personas además del conductor; los automóviles de esta categoría pueden llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.
 - Categoría D + E: conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos (no modificada);
 - Categoría D1: automóviles destinados al transporte de personas con una capacidad máxima de 16 personas, sin contar al conductor, y una longitud máxima de 7 metros; los automóviles de esta categoría pueden llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.
 - Categoría D1 + E: conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría D1 y un remolque cuya masa máxima

autorizada exceda de 750 kg, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- en primer lugar, la masa máxima autorizada del conjunto así formado no excede de 12.000 kg y la masa máxima autorizada del remolque no es superior a la masa en vacío del vehículo tractor
- en segundo lugar, el remolque no se destina al transporte de personas (no modificada).

III.3. Edad mínima

Descripción de la situación actual

- (70) La armonización de las edades mínimas contribuye a la libre circulación de las personas y redundan en beneficio de la seguridad vial.
- (71) Urge elevar las edades mínimas de acceso directo a la conducción de motocicletas pesadas con el fin de mejorar la seguridad vial. Las estadísticas sobre accidentes demuestran que el riesgo de accidente de los conductores inexpertos de motocicletas pesadas aumenta de forma considerable cuando los conductores son menores de 24 años. Por ello, la edad mínima debería cambiarse de los 21 años actuales a los 24.
- (72) También debería elevarse el número mínimo de años exigido para el acceso progresivo de dos a tres años, con lo que se ampliaría el requisito de experiencia. El acceso progresivo a este tipo de motocicletas debería estar siempre supeditado a la aprobación de un examen práctico independiente con vehículos de la categoría respectiva. De este modo, ya no será posible optar al acceso progresivo sin contar con las aptitudes y los conocimientos prácticos necesarios.
- (73) La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales²⁰ ha establecido hace poco el nivel de las normas de formación de los conductores profesionales. Se ha establecido el acceso progresivo para estos conductores. Los demás conductores, no profesionales, mencionados en el artículo 2 de dicha Directiva, deberán tener también acceso a esas categorías de permisos que ofrecen la posibilidad de acceder a una categoría superior únicamente a partir de una edad más elevada.

Propuestas

- (74) La edad mínima para conducir vehículos de las categorías A1 y B1 no varía; en el caso de la categoría AM será de 16 años, pero los Estados miembros podrán autorizar el acceso a ella a partir de los 14 años, aunque solamente en el territorio nacional.
- (75) Los límites de edad para poder conducir vehículos de las categorías B y B + E no se modificarán. No obstante, la excepción a la edad mínima establecida en el apartado 2 del artículo 6 de la Directiva 91/439/CEE se limitará a la categoría B: los

²⁰

Véase la nota a pie de página nº 7.

Estados miembros podrán autorizar el acceso a dicha categoría a partir de los 17 años, si bien únicamente en el territorio nacional.

- (76) Para que el acceso a las categorías C1, C, D1 y D y sus correspondientes categorías de remolques basado en el peso y las dimensiones de los vehículos sea progresivo, se expedirán permisos para las categorías C1 y C1 + E a partir de los 18 años y para las categorías C y C + E a partir de los 21 años. Se hará una distinción similar en el caso de los permisos de las categorías D1 y D1 + E que podrán expedirse a partir de los 21 años de edad, mientras que los de las categorías D y D + E sólo se podrán obtener a partir de los 24 años de edad. Esto se aplica a los titulares de permisos no profesionales y sin perjuicio de las normas establecidas para los conductores profesionales de conformidad con las normas comunitarias sobre la calificación inicial y la formación continua establecidas en la Directiva 2003/59/CE.
- (77) Si el solicitante posee al menos tres años de experiencia en la conducción de una motocicleta de la categoría A2 y ha aprobado un examen práctico específico para la categoría A, tendrá derecho a conducir vehículos de la categoría A a partir de los 21 años. El examen práctico se limitará a efectuar un recorrido y no se exigirán maniobras ni control técnico. Se prestará especial atención a los recorridos por carretera y autopistas. En aras de la seguridad vial, el acceso directo a la categoría A se limitará a los conductores de al menos 24 años de edad.
- (78) Las edades mínimas serán, pues, las siguientes:
- Categorías AM, A1 y B1: 16 años; posibilidad de que sea 14 años en el caso de la categoría AM (sólo en el territorio nacional)
 - Categoría A2: 18 años
 - Categorías B y B + E: 18 años; posibilidad de que sea 17 años en el caso de la categoría B (sólo en el territorio nacional).
 - Categorías C1 y C1 + E: 18 años
 - Categorías C y C + E: 21 años
 - Categorías D1 y D1 + E: 21 años
 - Categorías D y D + E: 24 años
 - Categoría A: 21 años/24 años.

III.4. Acceso progresivo a la conducción de automóviles

- (79) Para hacer posible que futuras modificaciones de esta legislación introduzcan algún tipo de acceso progresivo, la categoría B1 deberá seguir siendo optativa.
- (80) Esta propuesta de Directiva nueva autorizará a los Estados miembros a reducir el periodo de validez de los permisos de conducción emitidos por primera vez a tres años. Así, se podrán aplicar medidas específicas a los conductores novatos para que puedan adquirir experiencia en condiciones controladas.

III.5. Requisitos mínimos que han de cumplir los examinadores del permiso de conducción

Descripción de la situación actual

- (81) Aunque todavía inconclusa, la armonización comunitaria de las normativas sobre el permiso de conducción se ha desarrollado de tal modo que la introducción de normas mínimas armonizadas sobre las cualificaciones y experiencia de los examinadores ha de considerarse en estos momentos una prioridad. Las normas sobre formación de los examinadores de conducción son muy distintas de un Estado miembro a otro. Dado que las pruebas teóricas y prácticas han sido armonizadas en detalle, también es necesario homogeneizar los requisitos mínimos que han de cumplir los examinadores a fin de que los resultados de las pruebas sean comparables en toda la UE. Por otra parte, es precisa una formación adecuada de los examinadores para garantizar la seguridad vial. Los cursos de reciclaje son necesarios para que los examinadores mantengan las aptitudes y experiencia adecuadas en un entorno tecnológico que cada vez evoluciona con mayor rapidez.
- (82) Habida cuenta de los avances graduales registrados en el proceso de armonización de la normativa sobre permisos de conducción, se establecerán requisitos mínimos sobre la formación inicial de los examinadores y se introducirán asimismo cursos periódicos de reciclaje. Se tendrán que fijar también algunos requisitos básicos para acceder a la profesión de examinador del permiso de conducción.

Propuesta (nuevo anexo IV de la Directiva 91/439/CEE)

- (83) Los examinadores deberán en todos los casos ser titulares de un permiso válido correspondiente a la categoría en la que desempeñan sus funciones de evaluación. Además, deberán tener una cualificación inicial y seguir una formación continua.
- (84) Los examinadores recibirán una formación extensa sobre temas fundamentales y deberán obtener una cualificación inicial antes de ser autorizados a examinar. Será de aplicación el principio del acceso progresivo a fin de obtener la autorización de examinar en las diversas categorías: al principio, los examinadores evaluarán a los aspirantes de la categoría B (a la que corresponde el 90 % de todos los exámenes); sólo podrán examinar a aspirantes de otras categorías tras haber adquirido la debida formación suplementaria en las demás categorías.

IV. VARIOS

IV.1. Evaluación (artículo 15)

- (85) Cinco años después de la fecha límite para incorporar esta Directiva al derecho nacional, se llevará a cabo una evaluación de las disposiciones introducidas en lo que se refiere a las definiciones de las categorías (y las edades mínimas) y sus efectos sobre la seguridad vial. Se estudiará también la posibilidad de introducir el acceso progresivo a la categoría B, incluida la categoría B1.

IV.2. Adaptación del modelo comunitario (anexo I)

- (86) En el modelo de permiso expedido después de la entrada en vigor de la presente propuesta (formato del modelo comunitario) figurarán las categorías AM, A1, A2 y A.

IV.3. Vehículos de prueba (anexo II)

- (87) Habrá que definir los nuevos tipos de motocicletas de prueba, dado que se han modificado las definiciones de las categorías de motocicletas (descritas en el punto III.2).

V. ASPECTOS RELACIONADOS CON LA SUBSIDIARIEDAD

- (88) La Comunidad dispone ya de competencias sobre los permisos de conducción a través de la Directiva 91/439/CEE del Consejo por la que se deroga la primera directiva sobre el permiso de conducción, es decir, la Directiva 80/1263/CEE. Las modificaciones antes expuestas entran dentro de las competencias conferidas a la Comunidad por la letra c) del apartado 1 del artículo 71 del Tratado CE, en virtud de la cual el Consejo ha de establecer, con arreglo al procedimiento de codecisión, medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes.
- (89) La mayor parte de las modificaciones propuestas tienen como objetivo aumentar la seguridad vial, que es uno de los aspectos de la seguridad en los transportes. Dichas modificaciones contribuirán a aumentar el nivel europeo general de los aspectos de seguridad relacionados con la concesión de permisos de conducción por medio de una normativa armonizada en este ámbito. Además, muchas de las medidas que se proponen están destinadas a fomentar la libre circulación de los titulares de permisos de conducción, grupo al que pertenece un elevado porcentaje de ciudadanos europeos. Se establece así un vínculo con los objetivos del orden del día de Lisboa. Además, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha destacado los efectos que la normativa sobre permisos de conducción puede tener sobre la libre circulación de ciudadanos, la cual es una de las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado de la Unión.
- (90) Las medidas propuestas aumentarán indirectamente la seguridad del transporte gracias a la mayor protección antifraude del modelo comunitario de permiso, la introducción optativa de un microchip y la eliminación del modelo de permiso comunitario de conducción de papel.
- (91) Los objetivos de las medidas legislativas propuestas no pueden ser alcanzados de forma suficiente por los Estados miembros. Los regímenes nacionales sobre permisos de conducción son muy distintos unos de otros y no tienen debidamente en cuenta los aspectos de libre circulación y libre establecimiento, como ha sido subrayado claramente por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

Propuesta de

DIRECTIVA .../.../CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de [...]

sobre el permiso de conducción

(Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo ~~71~~ ~~75~~,

Vista la propuesta de la Comisión¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

De conformidad con el procedimiento del artículo 251 del Tratado³,

Considerando lo siguiente:

↓ 91/439/CEE considerando 1
(adaptado)

~~Considerando que, a los fines de la política común de transportes y para contribuir a la mejora de la seguridad de la circulación vial y facilitar la circulación de las personas que se establezcan en un Estado miembro distinto de aquel en el que hayan aprobado un examen de conducir, resulta conveniente que exista un permiso de conducción nacional de modelo comunitario reconocido recíprocamente por los Estados miembros sin obligación de canje;~~

¹ DO ~~nº~~ C 48 de ~~27.2.1989~~, p. ~~1~~.

² DO ~~nº~~ C 159 de ~~26.6.1989~~, p. ~~21~~.

³ DO C

↓ 91/439/CEE considerando 2
(adaptado)

~~Considerando que con la primera Directiva 80/1263/CEE del Consejo, de 4 de diciembre de 1980, relativa al establecimiento de un permiso de conducción comunitario⁴ se llevó a cabo una primera fase en este sentido al establecerse un modelo comunitario de permiso nacional y el reconocimiento recíproco por parte de los Estados miembros de los permisos de conducción nacionales, así como el canje de los permisos de los titulares que trasladen su residencia normal o lugar de trabajo de un Estado miembro a otro; que debe seguirse avanzando en la misma dirección;~~

↓ 91/439/CEE considerando 4
(adaptado)

~~Considerando que es conveniente adaptar el modelo comunitario de permiso nacional que establece la Directiva 80/1263/CEE para tener en cuenta en particular la armonización de las categorías y subcategorías de vehículos y para facilitar la comprensión de los permisos tanto dentro como fuera de la Comunidad;~~

↓ nuevo

- (1) Se ha modificado varias veces de manera radical la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción⁵. Con motivo de una nueva modificación, procede codificar esa Directiva para que resulte más clara.
- (2) A pesar de los avances en armonización de las normas sobre el permiso de conducción, sigue habiendo divergencias básicas entre las legislaciones de los Estados miembros, las cuales exigen una armonización mayor para contribuir a la aplicación de las políticas comunitarias. Las normativas sobre el permiso de conducción son un elemento indispensable para aplicar la política común de transportes y aumentar la seguridad de la circulación vial, así como facilitar la circulación de las personas que se establecen en un Estado miembro que no es el que les ha expedido el permiso. Debido a la importancia de los medios de transporte individuales, la posesión de un permiso de conducción debidamente reconocido por el Estado de acogida favorece la libre circulación de los ciudadanos.
- (3) La posibilidad de dictar disposiciones nacionales sobre periodos de validez, prevista en la Directiva 91/439/CEE, ha dado lugar a la coexistencia de normas diferentes en los diversos Estados miembros y a la circulación de más de 80 modelos diferentes de permisos de conducción válidos en los Estados miembros. Esta situación crea a los ciudadanos, la policía y las administraciones que gestionan el permiso de conducción problemas de transparencia y ha dado lugar a falsificaciones de documentos que, a veces, datan de hace varios decenios. Por todos estos motivos, se deben armonizar las

⁴ ~~DO L 375 de 31.12.1980, p. 1.~~

⁵ DO L 237 de 24.8.1991, p. 1. Directiva modificada por última vez por la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, DO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

normas sobre el periodo de validez de los permisos expedidos o renovados a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva.

- (4) La introducción de un periodo de validez determinado permitirá renovar regularmente los permisos de conducción y aplicar los métodos contra la falsificación más modernos, así como exigir para la renovación revisiones médicas u otras medidas que decidan los Estados miembros como, por ejemplo, cursos de actualización de los conocimientos teóricos o de la aptitud práctica.
- (5) Los Estados miembros podrán exigir revisiones médicas para garantizar que se reúnen las condiciones físicas y mentales mínimas para poder conducir un vehículo de motor. Por motivos de transparencia, la frecuencia de esos exámenes, en caso de haberlos, será la misma que la de renovación del permiso de conducción y estará, por lo tanto, determinada por la duración del periodo de validez del permiso.
- (6) De acuerdo con las disposiciones legislativas nacionales, se verificará mediante una revisión médica, que se efectuará cuando se expida el permiso de conducción y, posteriormente, con regularidad, que los conductores de un vehículo de transporte de personas o mercancías perteneciente a determinadas categorías respetan las normas mínimas sobre la aptitud física y mental para poder conducir un vehículo de motor. Hay que armonizar la frecuencia de esas revisiones médicas con el fin de contribuir a alcanzar la libre circulación de los trabajadores, evitar falseamientos de la competencia y tomar en consideración la responsabilidad de los conductores de esos vehículos.
- (7) En lo que se refiere a la edad mínima, procede aplicar más estrictamente el principio del acceso progresivo a las diferentes categorías. En el caso de las diferentes categorías de vehículos de dos ruedas, así como en el de las diferentes categorías de vehículos de transporte de personas o mercancías, procede diversificar más las modalidades de acceso a las categorías de permisos. La categoría B1 debe seguir siendo optativa y ofrecer la posibilidad de establecer una excepción a la edad mínima con el fin de mantener la introducción futura de un acceso progresivo a la misma categoría.
- (8) Deben armonizarse las categorías con el fin de fortalecer el principio del acceso progresivo.
- (9) La definición tanto de las nuevas categorías como de las categorías existentes debe reflejar mejor las características técnicas de los vehículos en cuestión, así como la maestría necesaria para conducir vehículos.
- (10) La introducción de una categoría de permiso de conducción para los ciclomotores tiene el objetivo concreto de aumentar la seguridad vial para los conductores más jóvenes que, según las estadísticas, son los más afectados por los accidentes de carretera.

↓ 91/439/CEE considerando 3 (adaptado)

- (11) Para cumplir ciertos imperativos de seguridad vial es necesario ☒, pues, ☒ fijar las condiciones mínimas de expedición de los permisos de conducción.

↓ 91/439/CEE considerando 5
(adaptado)

~~Considerando que el artículo 3 de la Directiva 80/1263/CEE establece que deberán adoptarse disposiciones definitivas encaminadas a generalizar en la Comunidad las categorías de vehículos mencionados en dicho artículo sin posibilidad de excepción, y que lo mismo debe suceder con respecto a las condiciones de validez de los permisos de conducción;~~

↓ 91/439/CEE considerando 6
(adaptado)

~~Considerando que procede establecer la posibilidad de subdividir dichas categorías de vehículos para facilitar, ante todo, un acceso progresivo a su conducción con la finalidad de mantener la seguridad vial y tener en cuenta las situaciones nacionales existentes;~~

↓ 91/439/CEE considerando 7

(12) Es preciso adoptar disposiciones específicas que favorezcan el acceso de las personas físicamente minusválidas a la conducción de vehículos.

↓ 91/439/CEE considerando 8
(adaptado)

~~Considerando que el artículo 10 de la Directiva 80/1263/CEE establece que habrá que proceder a una armonización más avanzada de las normas relativas a los exámenes que deben realizar los conductores y a la concesión del permiso de conducción; que, a tal fin, hay que definir los conocimientos, aptitudes y comportamientos necesarios para la conducción de vehículos de motor, estructurar el examen de conducción en función de dichos conceptos y redefinir las normas mínimas de aptitud física y mental para la conducción de dichos vehículos;~~

↓ 91/439/CEE considerando 9
(adaptado)

~~Considerando que las disposiciones previstas en el artículo 8 de la Directiva 80/1263/CEE, y principalmente la obligación de canjear el permiso de conducción en el plazo de un año en caso de cambio de residencia normal, constituyen un obstáculo a la libre circulación de personas y no pueden admitirse habida cuenta de los progresos alcanzados en el marco de la integración europea;~~

- (13) Por razones de seguridad y de circulación vial es conveniente que los Estados miembros puedan aplicar sus disposiciones nacionales en materia de retirada, de suspensión y de anulación del permiso de conducción a los titulares del mismo que hayan fijado su residencia normal en su territorio.

- (14) Debe sustituirse el modelo de permiso de conducción definido en la Directiva 91/439/CEE por un modelo único consistente en una tarjeta de plástico. Este modelo tiene que adaptarse al mismo tiempo debido a la introducción de una nueva categoría de permiso de conducción para ciclomotores.
- (15) La inclusión optativa de un microchip en el modelo de permiso de conducción con formato de tarjeta de crédito hará posible que los Estados miembros mejorar aún más el nivel de protección antifraude. La Comisión establecerá con la ayuda del comité del permiso de conducción los requisitos técnicos aplicables al microchip.
- (16) Deberán determinarse unas normas mínimas que regulen el acceso a la profesión de examinador con el fin de mejorar los conocimientos y aptitudes de los mismos, permitir una evaluación más objetiva de los candidatos a la obtención del permiso de conducción, conseguir una mayor armonización de los exámenes de conducción y fortalecer el principio general del reconocimiento recíproco de los permisos de conducción
- (17) Conviene permitir que la Comisión proceda a la adaptación al progreso técnico de los anexos I a IV.
- (18) Deben adoptarse las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁶.
- (19) En la medida en que los objetivos de la acción prevista no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, y, por consiguiente, puedan lograrse mejor, debido a su dimensión o efectos, a nivel comunitario, la Comunidad puede tomar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad del artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.
- (20) La presente Directiva no afecta a las obligaciones de los Estados miembros en cuanto al plazo de incorporación a su Derecho nacional ni a la aplicación de las directivas citadas en la parte B del anexo V.

⁶ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

↓ 91/439/CEE (adaptado) → ₁ 96/47/CE art. 1, pt. 1 → ₂ 94/72/CE art. 1
--

☒ HAN ☒ ~~HA~~ ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

☒ Modelo de permiso ☒

1. Los Estados miembros establecerán el permiso de conducción nacional según el modelo comunitario que se describe en el Anexo I →₁ ~~o I-bis~~ ← y de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva. →₂ ~~No obstante, la República de Finlandia y el Reino de Suecia podrán seguir expidiendo permisos de conducción según su modelo actual hasta el 31 de diciembre de 1997.~~ ←

↓ nuevo

2. Los Estados miembros tendrán derecho a incluir en los permisos de conducción que expidan un microchip en cuanto la Comisión establezca, de acuerdo con el procedimiento contemplado en el artículo 10, una serie de requisitos técnicos referentes al mismo. La Comisión se ocupará de que los requisitos técnicos sobre el microchip que podrá incluirse en el permiso de conducción prevean la homologación CE, la cual solo podrá concederse cuando se haya probado que dicho microchip es capaz de resistir a los intentos de manipulación o alteración de sus datos. El microchip sólo guardará los datos del permiso de conducción y no tendrá otra función que la relacionada directamente con dicho permiso.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

☒ Artículo 2

Reconocimiento recíproco ☒

- ~~2. Los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros serán reconocidos recíprocamente.~~
- ~~3. Cuando el titular de un permiso de conducción en período de validez establezca su residencia normal en un Estado miembro diferente de aquel que haya expedido el permiso, el Estado miembro de acogida podrá aplicar al titular del permiso sus disposiciones nacionales en materia de duración de validez del permiso, de control médico así como en materia fiscal, y podrá indicar en el permiso las menciones indispensables para la gestión de éste.~~

↓ 91/439/CEE art. 2 (adaptado)

Artículo 3

⊗ Medidas contra la falsificación ⊗

↓ 91/439/CEE
⇒ nuevo

1. El signo distintivo del Estado miembro que expida el permiso figurará en el emblema que aparece en la página 1 del modelo de permiso de conducción comunitario.
2. Los Estados miembros adoptarán todas las disposiciones pertinentes para evitar el peligro de falsificación de los permisos de conducción⇒, incluidos los modelos de permiso expedidos antes de la entrada en vigor de la presente Directiva. Informarán de ello a la Comisión⇐.

↓ 91/439/CEE (adaptado)
→₁ 96/47/CE art. 1, pt. 1

- ~~3.~~ Previo acuerdo de la Comisión, los Estados miembros podrán introducir en el modelo que figura en el Anexo I→₁ o I bis ← los ajustes necesarios para el tratamiento por ordenador del permiso de conducción.

↓ 96/47/CE art. 1, pt. 2
(adaptado)

- ~~4.~~ Sin perjuicio de las disposiciones que el Consejo apruebe al respecto, los modelos de permiso de conducción definidos en los Anexos I y I bis no podrán incluir dispositivos electrónicos informáticos.

↓ 91/439/CEE art. 3 (adaptado)

Artículo 4

⊗ Categorías ⊗

↓ 91/439/CEE

1. El permiso de conducción previsto en el artículo 1 autorizará a conducir vehículos de las categorías siguientes:

↓ nuevo

Categoría AM:

- ciclomotores, es decir, vehículos de dos o tres ruedas cuya velocidad máxima sea superior a 6 km/h, pero que no superen los 45 km/h, provistos de un motor cuya cilindrada sea igual o inferior a 50 cm³, si es de combustión interna, o cuya potencia nominal continua máxima sea igual o inferior a 4 kW, si es eléctrico, o, en el caso de los ciclomotores de tres ruedas, de un motor cuya potencia máxima neta no supere los 4 kW si es de combustión interna de otro tipo.

Categoría A1:

- motocicletas ligeras cuya cilindrada máxima sea de 125 cm³, la potencia máxima de 11 kW y su relación potencia/peso inferior a 0,1 kW/kg.

Categoría A2:

- motocicletas, con o sin sidecar, cuya potencia máxima sea de 35 kW y su relación potencia/peso inferior a 0,2 kW/kg; estas motocicletas no podrán ser una variante de una versión que alcance más del doble de la potencia máxima; estas motocicletas podrán llevar acoplado un sidecar.

↓ 91/439/CEE

Categoría A:

- motocicletas, con o sin sidecar

↓ nuevo

Categoría B 1:

- triciclos y cuadriciclos de motor

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ nuevo

Categoría B:

- automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3 500 kilogramos y cuyo número de ☒ personas transportadas ☒ asientos, sin contar el del conductor, no exceda de ocho; los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos;

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~conjuntos compuestos por un vehículo tractor de la categoría B y un remolque, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 3 500 kilogramos y la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor;~~

↓ 91/439/CEE (adaptado)

⇒ nuevo

Categoría B + E:

- conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría B y un remolque ⇒ cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg ⇐ ~~siempre que el conjunto no esté incluido en la categoría B;~~

↓ nuevo

Categoría C 1:

- automóviles destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg, pero no sobrepase los 6 000 kg, y que no transporten más de ocho personas, sin contar al conductor; los automóviles que se puedan conducir con un permiso de la categoría C1 podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere los 750 kg.

Categoría C1 + E:

- conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C1 y por un (semi-)remolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no supere los 12 000 kg y la masa máxima autorizada del (semi-)remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

⇒ nuevo

Categoría C:

- automóviles ~~distintos de los de la categoría D~~ destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kg ⇒ y que no transporten más de ocho personas, sin contar al conductor ⇐; los automóviles ~~de esta categoría~~ ☒ que se puedan conducir con un permiso de la categoría C ☒ podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

↓ 91/439/CEE
⇒ nuevo

Categoría C + E:

- conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C y un remolque ⇒ o semi-remolque ⇐ cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos.

↓ nuevo

Categoría D I:

- automóviles destinados al transporte de no más de 16 personas, sin contar al conductor, y cuya longitud máxima sea de 7 metros; los automóviles que se puedan conducir con un permiso de la categoría D1 podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere los 750 kg

Categoría D1 + E:

- conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12 000 kg y que la masa máxima autorizada del remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor;

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ nuevo

Categoría D

- automóviles destinados al transporte de personas ⇒ con una capacidad para más de ocho viajeros ⇐ ~~y con más de ocho asientos, sin contar el del conductor~~; los automóviles ~~de esta categoría~~ ☒ que se puedan conducir con un permiso de la categoría D ☒ podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg

↓ 91/439/CEE

Categoría D + E

- conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos.

↓ nuevo

Los remolques no podrán utilizarse para el transporte de personas.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~2. Dentro de las categorías A, B, B + E, C, C + E, D y D + E, podrá expedirse un permiso específico para la conducción de los vehículos de las subcategorías siguientes:~~

~~subcategoría A1~~

~~motocicletas ligeras con una cilindrada máxima de 125 cm³ y una potencia máxima de 11 kW;~~

~~subcategoría B1~~

~~triciclos y cuadriciclos de motor;~~

~~subcategoría C1~~

~~– automóviles no incluidos en la categoría D cuya masa máxima autorizada exceda de 3 500 kilogramos sin sobrepasar los 7 500 kilogramos; los automóviles de esta subcategoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos;~~

~~subcategoría C1 + E~~

~~– conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la subcategoría C1 y por un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12 000 kg y que la masa máxima autorizada del remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor;~~

~~subcategoría D1~~

~~– automóviles destinados al transporte de personas en los que el número de asientos, sin contar el del conductor, sea superior a ocho y no exceda de dieciséis; los automóviles de esta subcategoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos;~~

~~subcategoría D1 + E~~

~~– conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la subcategoría D1 y por un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, siempre que:~~

~~– por una parte, la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12 000 kg y la masa máxima autorizada del remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor;~~

~~— por otra parte, el remolque no se utilice para el transporte de personas.~~

↓ 91/439/CEE (adaptado)

2 3. A efectos de la presente Directiva para la aplicación del presente artículo:

a) el término «vehículo de motor» designará todo vehículo provisto de un motor propulsor que circule por carretera por sus propios medios, con excepción de los vehículos que se desplacen sobre raíles;

↓ nuevo

b) el término «ciclomotor» no incluirá los cuadriciclos ligeros ni las bicicletas eléctricas

c) el término «triciclo» designará un vehículo provisto de 3 ruedas simétricas equipado de un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm³, si es de combustión interna, o cuya velocidad máxima sea superior a 45 km/h

d) el término «cuadriciclo» designará todo vehículo que no sea un cuadriciclo ligero cuya masa en vacío sea igual o inferior a 400 kg (550 kg en el caso de los vehículos de transporte de mercancías), excluida la masa de las baterías, si se trata de un vehículo eléctrico, y cuya motor alcance una potencia máxima neta no superior a los 15 kW.

↓ 91/439/CEE (adaptado)
→ 97/26/CE art. 1, pt. 1

~~— los términos «triciclo» y «cuadriciclo» designarán respectivamente todos los vehículos de tres o cuatro ruedas de la categoría B que estén concebidos para rodar a una velocidad máxima superior a 45 km/h o que estén equipados con un motor de combustión interna y encendido por mando de una cilindrada superior a 50 cm³ o cualquier otro motor de potencia equivalente. La masa en vacío no deberá sobrepasar los 550 kilogramos. La masa en vacío de los vehículos propulsados por electricidad se calculará sin tener en cuenta la masa de las baterías.~~

~~Los Estados miembros podrán establecer normas que estipulen valores más reducidos para la masa en vacío o añadir otras relativas, por ejemplo, a la cilindrada máxima o a la potencia;~~

↓ nuevo

e) El término «motocicleta» designará a todo vehículo de dos ruedas cuya velocidad máxima sea superior a 45 km/h o, en caso de que ese vehículo esté equipado de un motor térmico propulsor, cuya cilindrada sea superior a 50 cm³. Se considera al sidecar equivalente a este tipo de vehículo.

↓ 97/26/CE art. 1, pt. 1
(adaptado)

~~el término «motocicleta» designará todo vehículo de dos ruedas con o sin sidecar, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h;~~

↓ 91/439/CEE (adaptado)

☒ f) ☒ = el término «automóvil» designará aquellos vehículos de motor, distintos de las motocicletas, utilizados generalmente para transportar por carretera personas o cosas o para remolcar por carretera vehículos utilizados en el transporte de personas o cosas. Este término incluye a los trolebuses, es decir, los vehículos conectados a una línea eléctrica y que no circulan sobre raíles. No incluye a los tractores agrícolas y forestales;

☒ g) ☒ = el término «tractor agrícola o forestal» designará todo vehículo de motor con ruedas o cadenas de oruga, con dos ejes como mínimo, cuya función consiste fundamentalmente en su poder de tracción, diseñado especialmente para arrastrar, empujar, transportar o accionar determinadas herramientas, máquinas o remolques empleados en la explotación agrícola o forestal y utilizado de forma sólo secundaria para el transporte por carretera de personas o cosas o para el remolque por carretera de vehículos utilizados para el transporte de personas o cosas.

↓ nuevo

3. La categoría B1 es optativa.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~4. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán establecer excepciones a las velocidades indicadas en el segundo y tercer guión del apartado 3, siempre que lo indiquen en el permiso y que las velocidades fijadas sean inferiores.~~

~~5. Para la subcategoría A1, los Estados miembros podrán establecer normas restrictivas adicionales.~~

☒ 4. ☒ 6. Previo acuerdo de la Comisión, los Estados miembros podrán excluir de la aplicación del presente artículo determinados tipos de vehículos de motor particulares, como son los vehículos especiales para minusválidos.

↓ 91/439/CEE art. 4 (adaptado)

Artículo 5

⌘ Condiciones y restricciones ⌘

↓ 91/439/CEE

1. En el permiso de conducción se hará mención de las condiciones en que el conductor está facultado para conducir.
2. Si, debido a deficiencias físicas, sólo está autorizada la conducción de determinados tipos de vehículos o de vehículos adaptados, la prueba de control de aptitud y comportamiento prevista en el artículo 7 se realizará a bordo de un vehículo de este tipo.

↓ 91/439/CEE art. 5 (adaptado)

Artículo 6

⌘ Equivalencias entre categorías ⌘

↓ 91/439/CEE

1. La expedición del permiso de conducción estará supeditada a las condiciones siguientes:
 - a) el permiso para las categorías C o D sólo podrá expedirse a conductores que ya estén habilitados para la categoría B;
 - b) el permiso para las categorías B + E, C + E y D + E sólo podrá expedirse a conductores que ya estén habilitados para las categorías B, C o D, respectivamente.
2. La validez del permiso de conducción quedará fijada del modo siguiente:
 - a) el permiso válido para las categorías C + E o D + E será también válido para la conducción de los conjuntos de la categoría B + E;
 - b) el permiso válido para la categoría C + E será también válido para la categoría D + E cuando su titular esté habilitado para la categoría D.

↓ nuevo

- c) el permiso válido para la categoría C1 o C1 + E será también válido para la conducción de vehículos de la categoría D1 o D1 + E respectivamente si su titular ha cumplido la edad mínima de 21 años;
 - d) el permiso válido para la categoría D1 o D1 + E será también válido para la conducción de vehículos de la categoría C1 o C1 + E respectivamente.
-

↓ 91/439/CEE (adaptado)

⇒ nuevo

- 3. Los Estados miembros podrán reconocer, para la conducción en su territorio, las equivalencias siguientes:
 - a) el permiso válido para las categorías A o A1 podrá ser también válido para la conducción de triciclos y cuadríciclos de motor;
 - b) el permiso válido para la categoría B podrá ser también válido para la conducción de motocicletas ligeras.
- 4. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán autorizar en su territorio la conducción de:
 - a) vehículos de la categoría D1 (~~16 asientos como máximo, sin contar el del conductor, y~~ con una masa máxima autorizada de 3 500 kg, excluido cualquier equipo especializado para el transporte de pasajeros minusválidos) a los conductores de una edad mínima de 21 años que lleven al menos dos años en posesión de un permiso de conducción de categoría B, siempre que dichos vehículos sean utilizados para fines sociales por organizaciones no comerciales y que el conductor preste sus servicios con carácter benévolo;
 - b) vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg a los conductores de una edad mínima de 21 años que lleven al menos dos años en posesión de un permiso de conducción de categoría B, siempre que dichos vehículos se destinen fundamentalmente, en posición de parada, para fines educativos o recreativos, que sean utilizados para fines sociales por organizaciones no comerciales y que se hayan modificado de modo que no puedan utilizarse para el transporte de más de 9 personas ni para el transporte de ningún tipo de bienes que no sean los absolutamente necesarios para los fines a que dichos vehículos han sido destinados.

↓ 91/439/CEE art. 6 (adaptado)

Artículo 7

⊗ Edad mínima ⊗

↓ 91/439/CEE

1. Las condiciones de edad mínima para la expedición del permiso de conducción serán las siguientes:

a) 16 años:

↓ nuevo

– para la categoría AM;

↓ 91/439/CEE (adaptado)

– para la subcategoría A1;

– para la subcategoría B1;

↓ 91/439/CEE

b) 18 años:

↓ 91/439/CEE (adaptado)

⇒ nuevo

– para la categoría A ⇒ 2 ⇐; ~~no obstante, la autorización para conducir las motocicletas con una potencia superior a 25 kW o una relación potencia/peso superior a 0,16 kW/kg (o de motocicletas con sidecar con una relación potencia/peso superior a 0,16 kW/kg), estará supeditada a la adquisición de una experiencia mínima de 2 años en la conducción de motocicletas de características inferiores, a la que corresponde al permiso A. Dicha experiencia previa podrá no exigirse si el candidato tiene al menos 21 años, siempre que se supere una prueba específica de control de aptitud y comportamiento;~~

↓ 91/439/CEE

– para las categorías B y B + E;

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~para las categorías C y C + E y las subcategorías C1 y C1 + E, sin perjuicio de lo dispuesto para la conducción de dichos vehículos en el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera⁷;~~

↓ nuevo

- para las categorías C1 y C1 + E, sin perjuicio de lo dispuesto sobre la conducción de dichos vehículos en la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera⁸;
-

↓ 91/439/CEE

c) 21 años:

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~para las categorías D y D + E y las subcategorías D1 y D1 + E, sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) no 3820/85.~~

↓ nuevo

- para la categoría A, siempre que el candidato tenga una experiencia mínima de tres años en la conducción de una motocicleta cubierta por un permiso A2 y haya superado el examen práctico específico para la categoría A definido en la letra d) del apartado 1 del artículo 8;
- para las categorías C, C + E, D1 y D1 + E, sin perjuicio de lo dispuesto sobre la conducción de dichos vehículos en la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera;

d) 24 años:

- para la categoría A;

⁷ ~~DO L 370 de 31.12.1985, p. 1.~~

⁸ DO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

- para las categorías D y D + E, sin perjuicio de lo dispuesto sobre la conducción de dichos vehículos en la Directiva 2003/59/CE;

↓ 91/439/CEE (adaptado)

⇒ nuevo

2. Los Estados miembros podrán autorizar excepciones a las condiciones de edad mínima establecidas para las categorías A, B y B + E y expedir los permisos correspondientes a partir de los 17 años, ~~salvo por los que respecta a las disposiciones para la categoría A contempladas en el apartado 1, letra b), guión primero, última frase.~~ ⇒ y para la categoría B1 y expedir los permisos correspondientes a partir de los 18 años. Los Estados miembros podrán negarse a reconocer la validez en su territorio de un permiso de conducción de las categorías B y B1 cuyo titular no tenga 18 años cumplidos ⇐.

↓ nuevo

Los Estados miembros podrán autorizar excepciones a las condiciones de edad mínima establecidas para la categoría AM y expedir los permisos correspondientes a partir de los 14 años. Los Estados miembros podrán negarse a reconocer la validez en su territorio de un permiso de conducción de la categoría AM cuyo titular no tenga 16 años cumplidos .

↓ 91/439/CEE (adaptado)

- ~~3. Los Estados miembros podrán negarse a reconocer la validez en su territorio de cualquier permiso de conducción cuyo titular no tenga 18 años cumplidos.~~

↓ 91/439/CEE art. 7 (adaptado)

Artículo 8

⊗Expedición, validez y renovación⊗

1. La expedición del permiso de conducción estará ~~igualmente~~ subordinada a las condiciones siguientes:

↓ 91/439/CEE

- a) haber aprobado una prueba de control de aptitud y comportamiento, una prueba de control de conocimientos, así como cumplir determinadas normas médicas, con arreglo a lo dispuesto en los Anexos II y III;

↓ nuevo

- b) haber aprobado una prueba de control de los conocimientos específica para la categoría AM; los Estados miembros podrán exigir la superación de una prueba de control de aptitud y comportamiento, así como una revisión médica para obtener el permiso de conducción de la categoría AM;
- c) haber aprobado una prueba de control de aptitud y comportamiento, únicamente en el caso de los candidatos a la obtención del permiso de conducción de la categoría A2 que no tengan una experiencia mínima de dos años en la conducción de una motocicleta cubierta por un permiso A1;
- d) haber aprobado una prueba de control de aptitud y comportamiento, únicamente en el caso de los candidatos a la obtención del permiso de conducción de la categoría A que tengan una experiencia mínima de tres años en la conducción de una motocicleta cubierta por un permiso A2; esta prueba podrá limitarse a la conducción práctica insistiendo en la circulación por carretera.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

- ☒ e ☒ b) tener la residencia normal o demostrar la calidad de estudiante durante un período mínimo de 6 meses en el territorio del Estado miembro que expida el permiso de conducción.

~~2. Sin perjuicio de las disposiciones que adopte el Consejo en esta materia, cada Estado miembro conservará el derecho de fijar, según criterios nacionales, el período de validez de los permisos de conducción por él expedidos.~~

~~3. Previo acuerdo de la Comisión, los Estados miembros podrán establecer excepciones a las disposiciones del Anexo III cuando dichas excepciones sean compatibles con los progresos de la ciencia médica y con los principios definidos en dicho Anexo.~~

↓ nuevo

- 2. A partir de ...[la fecha determinada en el apartado 2 del artículo 17], los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros referentes a las categorías AM, A1, A2, A, B, B1 y B + E tendrán una validez de 10 años. Los permisos para esas mismas categorías expedidos a conductores de 65 años de edad tendrán una validez de 5 años. Los Estados miembros podrán limitar el periodo de validez del permiso expedido por primera vez a un conductor novato de las categorías A y B a tres años para poder así tomar medidas específicas sobre esos conductores con el fin de aumentar su seguridad en carretera.

A partir de ...[la fecha determinada en el apartado 2 del artículo 17], los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros referentes a las categorías C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E tendrán una validez de 5 años. Los permisos

para esas mismas categorías expedidos a conductores de 65 años de edad tendrán una validez de 1 año.

En el caso de los permisos emitidos antes de la entrada en vigor de la Directiva que deban renovarse por expiración, se aplicarán al nuevo permiso los diferentes periodos de validez establecidos en el primer y el segundo guiones.

3. La renovación del permiso de conducción a su expiración estará sujeta a las siguientes condiciones:

a) El respeto de las normas mínimas de aptitud física y mental para conducir que figuran en el anexo III para los permisos de conducción de las categorías C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1 y D1 + E ;

b) Tener la residencia normal o demostrar la calidad de estudiante en el territorio del Estado miembro que expida el permiso de conducción, sin obligación de permanecer en él durante un periodo mínimo de 6 meses.

Los Estados miembros podrán exigir para la renovación de un permiso de conducción de las categorías A, A1, A2, B, B1 y B + E el respeto de las normas mínimas de aptitud física y mental para conducir que figuran en el anexo III.

↓ 91/439/CEE

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes penales y de policía nacionales, los Estados miembros podrán aplicar al expedir el permiso de conducción, y previa consulta a la Comisión, las disposiciones de su reglamentación nacional relativas a las condiciones distintas de las contempladas en la presente Directiva.

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ nuevo

5. Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso de conducción ~~expedido por un Estado miembro~~. ⇒ Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que el solicitante por primera vez de un permiso de conducción o de la renovación de un permiso de conducción no sea ya titular de otro permiso de conducción válido o retirado por las autoridades de otro Estado miembro. Se asegurarán también de que las autoridades de un Estado miembro no le hayan excluido de la obtención de un permiso de conducción. ⇐

↓ 97/26/CE art. 1, pt. 2 (adaptado) ⇒ nuevo

Artículo ~~7 bis~~ 9

Comité

~~1. Una subdivisión de los códigos comunitarios armonizados que figuran en los Anexos I y I bis se definirá con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 7 ter y, en particular, en lo que se refiere a los códigos 04, 05, 44 y 55.~~

~~Se seguirá asimismo este procedimiento para decidir si debe hacerse obligatoria, en su caso, la utilización de algunas subdivisiones de códigos comunitarios armonizados.~~

~~2. Las modificaciones necesarias para adoptar al progreso científico y técnico la parte de los Anexos I y I bis relativa a los códigos armonizados y los Anexos I, II y III IV se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 10.~~

↓ 1882/2003 art. 3 y an. III, pt. 24 (adaptado)
--

Artículo ~~7 ter~~ 10

Procedimiento del Comité

↓ 1882/2003 art.3 y an. III pt.24

1. La Comisión estará asistida por el "Comité del permiso de conducción", en lo sucesivo denominado el "Comité".

2. Cuando se haga referencia al presente artículo, se aplicarán los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8.

El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 11

Examinadores

A partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, los examinadores del permiso de conducción deberán respetar las normas mínimas del anexo IV. Los examinadores del permiso de conducción que desempeñen esa función desde antes de la entrada en vigor de la presente Directiva, establecida en el apartado 2 del artículo 17, no deberán poseer la cualificación inicial prevista en el punto 2 de dicho anexo.

Artículo 12

⌘ Disposiciones varias sobre el reconocimiento del permiso de conducción ⌘

1. Cuando el titular de un permiso de conducción válido expedido por un Estado miembro haya establecido su residencia normal en otro Estado miembro, podrá solicitar el canje de su permiso por otro equivalente. Corresponderá al Estado miembro que proceda al canje comprobar, en su caso, si el permiso presentado sigue siendo válido.
2. Sin perjuicio del respeto del principio de territorialidad de las leyes penales y de policía, el Estado miembro de residencia normal podrá aplicar al titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro sus disposiciones nacionales relativas a la restricción, la suspensión, la retirada o la anulación del derecho a conducir y, si fuera necesario, proceder a tal efecto al canje de dicho permiso.
3. El Estado miembro que proceda al canje remitirá el antiguo permiso a las autoridades del Estado miembro que lo haya expedido, indicando los motivos de dicho proceder.
4. Un Estado miembro podrá denegar el reconocimiento de la validez de cualquier permiso de conducción elaborado por otro Estado miembro a una persona que, en su territorio, sea objeto de una de las medidas indicadas en el apartado 2.

Igualmente, un Estado miembro podrá negarse a expedir un permiso de conducción a un candidato que sea objeto de tal medida en otro Estado miembro.

5. La sustitución de un permiso de conducción debida, en particular, a extravío o robo podrá obtenerse de las autoridades competentes del Estado en que el titular tenga su residencia normal; dichas autoridades procederán a la sustitución basándose en la

información que se encuentre en su poder o, en su caso, en un certificado extendido por las autoridades competentes del Estado miembro en que se haya expedido el permiso inicial.

6. Cuando un Estado miembro canjee un permiso de conducción expedido por un país tercero por un permiso de conducción de modelo comunitario, se hará constar en éste dicho canje, así como cualquier renovación o sustitución posterior del mismo.

↓ 91/439/CEE (adaptado) ⇒ nuevo

Sólo podrá efectuarse dicho canje previa entrega, a las autoridades competentes del Estado miembro que proceda al canje, del permiso expedido por un país tercero. En caso de que el titular de dicho permiso traslade su residencia normal a otro Estado miembro, éste podrá no aplicar ⇒ el principio del reconocimiento recíproco definido en ⇐ el artículo 2 ⇐.

↓ 91/439/CEE art. 9 (adaptado)

Artículo 13

⊗Residencia normal ⊗

↓ 91/439/CEE

A efectos de aplicación de la presente Directiva, se entenderá por «residencia normal» el lugar en el que permanezca una persona habitualmente, es decir, durante al menos 185 días por cada año natural, debido a vínculos personales y profesionales, o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, debido a vínculos personales que indiquen una relación estrecha entre dicha persona y el lugar en el que habite.

No obstante, la residencia normal de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar diferente del de sus vínculos personales y que, por ello, se vea obligada a permanecer alternativamente en diferentes lugares situados en dos o varios Estados miembros, se considera situada en el lugar al que le unan sus vínculos personales, siempre que vuelva a dicho lugar de una forma regular. Esta última condición no será necesaria cuando dicha persona permanezca en un Estado miembro para desempeñar una misión de una duración determinada. La asistencia a una universidad o escuela no implicará el traslado de la residencia normal.

↓ 91/439/CEE art. 10 (adaptado)

Artículo 14

☒ Equivalencia de los permisos de modelo no comunitario ☒

↓ 91/439/CEE (adaptado)
(adaptado)

Previo acuerdo de la Comisión, los Estados miembros establecerán las equivalencias entre las categorías de los permisos expedidos antes de la aplicación de la presente Directiva y las que se definen en el artículo ☒ 4 ☒.

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ nuevo

Previo ⇒ consulta con ⇐ acuerdo de la Comisión, los Estados miembros podrán realizar en sus normativas nacionales las adaptaciones necesarias para aplicar las disposiciones de los apartados 4, 5 y 6 del artículo ☒ 12 ☒.

↓ 91/439/CEE art. 11 (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 15

☒ Evaluación ☒

~~Cinco años después de la aplicación de la presente Directiva y a propuesta de la Comisión, El Consejo examinará las disposiciones nacionales referentes a las subcategorías facultativas que se hubieren creado de conformidad con el artículo 3 con el fin de armonizarlas o suprimirlas.~~
⇒ las disposiciones comunitarias sobre las categorías introducidas con arreglo al artículo 4 y las edades mínimas establecidas en el artículo 7, así como sus repercusiones sobre la seguridad vial, y evaluará la posible introducción de un acceso progresivo a la categoría B, incluida la categoría B1, antes del [...] [5 años después de la entrada en vigor de la presente Directiva; fecha fijada por el apartado 2 del artículo 17] como muy tarde. ⇐

Artículo 16

⌘Cooperación entre Estados miembros⌘

- ~~1. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros adoptarán, antes del 1 de julio de 1994, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a partir del 1 de julio de 1996.~~
 - ~~2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.~~
 3. Los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en la aplicación de la presente Directiva e intercambiarán, si es necesario, información sobre los permisos que hayan ⇒expedido, canjeado o sustituido⇐ registrado.
-



Artículo 17

Incorporación al Derecho nacional

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el ...[*dos años después de la fecha determinada en el artículo 19*], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento al apartado 2 del artículo 1, el apartado 2 del artículo 3, los apartados 1 a 3 del artículo 4, las letras c) y d) del apartado 2 del artículo 6, el artículo 7, los apartados 1 a 3 y 5 del artículo 8, el artículo 11, los artículos 16 a 20, el punto 5.2 del anexo II y el anexo IV. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de esas disposiciones, así como un cuadro de correspondencias entre esas disposiciones y la presente Directiva.
2. Aplicarán dichas disposiciones a partir del ...[*dos años después de la fecha determinada en el apartado 1 del artículo 17*].
3. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención de que las referencias hechas en las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas en vigor a las directivas derogadas por la presente Directiva se entenderán como hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y de la formulación de dicha mención.

4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

↓ 91/439/CEE art. 13 (adaptado)

Artículo 18

Derogación

Queda derogada ~~a partir del 1 de julio de 1996~~ la Directiva ~~80/91/CEE~~ ~~91/439/CEE~~, modificada por las directivas citadas en la parte A del anexo V con efectos a ...[*dos años después de la fecha determinada en el apartado 1 del artículo 17*], sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros en lo que se refiere a los plazos de incorporación al Derecho nacional de la directiva indicados en la parte B del anexo V.



Las referencias hechas en la Directiva derogada se entenderán como hechas a la presente Directiva y se interpretarán de acuerdo con el cuadro de correspondencias del anexo VI.

Artículo 19

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El apartado 1 del artículo 1, el artículo 2, el apartado 1 del artículo 3, el apartado 4 del artículo 4, el artículo 5, el apartado 1, las letras a) y b) del apartado 2, los apartados 3 y 4 del artículo 6, el apartado 4 del artículo 8, el artículo 9, el artículo 10, los artículos 12 a 15 y los anexos I, II y III serán aplicables a partir del [*2 años después de la fecha establecida en el artículo 19*].

↓ 91/439/CEE art. 14 (adaptado)

Artículo 20

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo

Le président

[...]

Por el Consejo

El Presidente

[...]

ANEXO I

DISPOSICIONES RELATIVAS AL MODELO COMUNITARIO DE PERMISO DE CONDUCCIÓN

1. ~~El permiso comunitario será de color rosa y sus dimensiones máximas serán:~~
 - ~~– alto 106 mm~~
 - ~~– ancho 222 mm.~~
2. ~~El permiso estará compuesto de seis páginas:~~

~~página 1~~

 - ~~– llevará el signo distintivo del Estado miembro que expida el permiso;~~
 - ~~– la mención del nombre del Estado miembro que expide el permiso es facultativa;~~

~~el signo distintivo del Estado miembro que expida el permiso será el siguiente:~~

B:	Bélgica
DK:	Dinamarca
D:	Alemania
GR:	Grecia
E:	España
F:	Francia
IRL:	Irlanda
I:	Italia
L:	Luxemburgo
NL:	Países Bajos
A:	Austria

P:	Portugal
FIN:	Finlandia
S:	Suecia
UK:	Reino Unido

↓ 91/439/CEE (adaptado)

- ~~la mención «permiso de conducción», en mayúsculas, en la lengua o lenguas del Estado miembro que expida el permiso; figurará en letras pequeñas, después de un espacio adecuado, en las demás lenguas de las Comunidades Europeas;~~
- ~~la mención «modelo de las Comunidades Europeas» se inscribirá en la lengua o lenguas del Estado miembro que expida el permiso.~~

~~página 2~~

- ~~1) los apellidos del titular~~
- ~~2) el nombre del titular~~
- ~~3) la fecha y el lugar de nacimiento del titular~~
- ~~4) la designación de la autoridad competente que expide el permiso (incluido el lugar y la fecha de expedición y el sello de la autoridad)~~
- ~~5) el número del permiso~~
- ~~6) la fotografía del titular~~
- ~~7) la firma del titular~~
- ~~8) la residencia, domicilio o dirección postal (mención facultativa).~~

~~páginas 3 y 4~~

~~Incluirán las (sub)categorías de vehículos, la fecha de expedición de la (sub)categoría, su período de validez, el sello de la autoridad (timbre ...), las posibles menciones adicionales o restrictivas en forma codificada frente a cada (sub)categoría correspondiente.~~

~~Las subcategorías no contempladas en la normativa nacional de un Estado miembro podrán omitirse en los permisos de conducción expedidos por dicho Estado miembro.~~

~~Los códigos utilizados en la página 4 se determinarán de la siguiente manera:~~

~~— códigos 01 a 99 —~~

~~códigos comunitarios armonizados~~

~~CONDUCTOR (Causas médicas)~~

~~01. Corrección y protección de la visión~~

~~01.01 Gafas~~

~~01.02 Lente o lentes de contacto~~

~~01.03 Cristal de protección~~

~~01.04 Lente opaca~~

~~01.05 Recubrimiento del ojo~~

~~01.06 Gafas o lentes de contacto~~

~~02. Prótesis auditiva/ayuda a la comunicación~~

~~02.01 Prótesis auditiva de un oído~~

~~02.02 Prótesis auditiva de los dos oídos~~

~~03. Prótesis/órtesis del aparato locomotor~~

~~03.01 Prótesis/órtesis de los miembros superiores~~

~~03.02 Prótesis/órtesis de los miembros inferiores~~

~~05. Limitaciones (subcódigo obligatorio, conducción con restricciones por causas médicas)~~

~~05.01 Limitación a conducción diurna (por ejemplo, desde una hora después del amanecer hasta una hora antes del anochecer)~~

~~05.02 Limitación de conducción en el radio de... km del lugar de residencia del titular, o dentro de la ciudad o región...~~

~~05.03 Conducción sin pasajeros~~

~~05.04 Conducción con una limitación de velocidad de... km/h~~

~~05.05 Conducción autorizada únicamente en presencia del titular de un permiso de conducción~~

~~05.06 Sin remolque~~

~~05.07 Conducción no permitida en autopista~~

~~05.08 Excepción del alcohol~~

~~ADAPTACIONES DE LOS VEHÍCULOS~~

~~10. Transmisión adaptada~~

~~10.01 Transmisión manual~~

~~10.02 Transmisión automática~~

~~10.03 Transmisión accionada electrónicamente~~

~~10.04 Palanca de cambios adaptada~~

~~10.05 Sin caja de cambios secundaria~~

~~15. Embrague adaptado~~

~~15.01 Pedal de embrague adaptado~~

~~15.02 Embrague manual~~

~~15.03 Embrague automático~~

~~15.04 Separación delante del pedal de embrague/pedal abatible/extraíble~~

~~20. Mecanismos de frenado adaptados~~

~~20.01 Pedal de freno adaptado~~

~~20.02 Pedal de freno agrandado~~

~~20.03 Pedal de freno accionado por el pie izquierdo~~

~~20.04 Pedal de freno que encaja en la suela del calzado~~

~~20.05 Pedal de freno con inclinación~~

~~20.06 Freno de servicio manual (adaptado)~~

~~20.07 Utilización máxima del freno de servicio reforzado~~

~~20.08 Utilización máxima del freno de emergencia integrado en el freno de servicio~~

~~20.09 Freno de estacionamiento adaptado~~

~~20.10 Freno de estacionamiento accionado eléctricamente~~

~~20.11 Freno de estacionamiento (adaptado) accionado por el pie~~

~~20.12 Separación delante del pedal de freno/pedal abatible/extraíble~~

~~20.13 Freno accionado por la rodilla~~

~~20.14 Freno de servicio accionado eléctricamente~~

~~25. Mecanismos de aceleración adaptados~~

~~25.01 Pedal de acelerador adaptado~~

~~25.02 Pedal de acelerador que encaja en la suela del calzado~~

~~25.03 Pedal de acelerador con inclinación~~

~~25.04 Acelerador manual~~

~~25.05 Acelerador de rodilla~~

~~25.06 Servoacelerador (electrónico, neumático, etc.)~~

~~25.07 Pedal de acelerador a la izquierda del pedal de freno~~

~~25.08 Pedal de acelerador a la izquierda~~

~~25.09 Separación delante del pedal del acelerador/pedal abatible/extraíble~~

~~30. Mecanismos combinados de frenado y de aceleración adaptados~~

~~30.01 Pedales paralelos~~

~~30.02 Pedales al mismo nivel (o casi)~~

~~30.03 Acelerador y freno deslizantes~~

~~30.04 Acelerador y freno deslizantes y con órtesis~~

~~30.05 Pedales de acelerador y freno abatibles/extraíbles~~

~~30.06 Piso elevado~~

~~30.07 Separación al lado del pedal de freno~~

~~30.08 Separación para prótesis al lado del pedal de freno~~

~~30.09 Separación delante de los pedales de acelerador y freno~~

~~30.10 Soporte para el talón/para la pierna~~

~~30.11 Acelerador y freno accionados eléctricamente~~

~~35. Dispositivos de mandos adaptados~~

~~(Interruptores de los faros, lava/limpiaparabrisas, claxon, intermitentes, etc.)~~

~~35.01 Dispositivos de mando accionables sin alterar la conducción ni el control~~

~~35.02 Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.)~~

~~35.03 Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.) con la mano izquierda~~

~~35.04 Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.) con la mano derecha~~

~~35.05 Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.) ni los mecanismos combinados de aceleración y frenado~~

~~40. Dirección adaptada~~

~~40.01 Dirección asistida convencional~~

~~40.02 Dirección asistida reforzada~~

~~40.03 Dirección con sistema auxiliar~~

~~40.04 Columna de dirección alargada~~

~~40.05 Volante ajustado (volante de sección más grande o más gruesa, volante de diámetro reducido, etc.)~~

~~40.06 Volante con inclinación~~

~~40.07 Volante vertical~~

~~40.08 Volante horizontal~~

~~40.09 Conducción accionada con el pie~~

~~40.10 Dirección alternativa ajustada (accionada por palanca, etc.)~~

~~40.11 Pomo en el volante~~

~~40.12 Volante con órtesis de la mano~~

~~40.13 Con órtesis tenodese~~

~~42. Retrovisor(es) adaptado(s)~~

~~42.01 Retrovisor lateral exterior (izquierdo o) derecho~~

~~42.02 Retrovisor exterior implantado en la aleta~~

~~42.03 Retrovisor interior suplementario para controlar el tráfico~~

~~42.04 Retrovisor interior panorámico~~

~~42.05 Retrovisor para evitar el punto ciego~~

~~42.06 Retrovisor(es) exterior(es) accionables eléctricamente~~

~~43. Asiento del conductor adaptado~~

~~43.01 Asiento del conductor a una altura adecuada para la visión y a una distancia normal del volante y el pedal~~

~~43.02 Asiento del conductor ajustado a la forma del cuerpo~~

~~43.03 Asiento del conductor con soporte lateral para mejorar la estabilidad en posición sentado~~

~~43.04 Asiento del conductor con reposabrazos~~

~~43.05 Asiento del conductor deslizante con gran recorrido~~

~~43.06 Cinturones de seguridad adaptados~~

~~43.07 Cinturón de sujeción en cuatro puntos~~

~~44. Adaptaciones de la motocicleta (subcódigo obligatorio)~~

~~44.01 Freno de mando único~~

~~44.02 Freno (ajustado) accionado con la mano (rueda delantera)~~

~~44.03 Freno (ajustado) accionado con el pie (rueda trasera)~~

~~44.04 Manilla de aceleración (ajustada)~~

~~44.05 Transmisión y embrague manuales (ajustados)~~

~~44.06 Retrovisor(es) ajustado(s)~~

~~44.07 Mandos (ajustados) (intermitentes, luz de freno,...)~~

~~44.08 Altura del asiento ajustada para permitir al conductor alcanzar el suelo con los dos pies en posición sentado~~

~~45. Únicamente motocicletas con sidecar~~

~~50. Limitado a un vehículo/un número de chasis específico (número de identificación del vehículo, NIV)~~

~~51. Limitado a un vehículo/matricula específicos (número de registro del vehículo, NRV)~~

~~ASPECTOS ADMINISTRATIVOS~~

~~70. Canje del permiso no... expedido por... (símbolo EU/ONU, si se trata de un tercer país); ejemplo: 70.0123456789.NL)~~

~~71. Duplicado del permiso no... (símbolo EU/ONU, si se trata de un tercer país); ejemplo: 71.987654321.HR)~~

~~72. Limitado a los vehículos de categoría A con una cilindrada máxima de 125cc y una potencia máxima de 11 kW (A 1)~~

~~73. Limitado a los vehículos de categoría B, de tipo triciclo o cuatriciclo de motor (B 1)~~

~~74. Limitado a los vehículos de la categoría C cuya masa máxima autorizada no sobrepase los 7 500 kg (C 1)~~

~~75. Limitado a los vehículos de la categoría D con un máximo de 16 asientos, sin contar el del conductor (D 1)~~

~~76. Limitado a los vehículos de la categoría C cuya masa máxima autorizada no sobrepase los 7 500 kg (C 1), con un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, a condición de que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12 000 kg, y que la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor (C 1 + E)~~

~~77. Limitado a los vehículos de la categoría D con un máximo de 16 asientos, sin contar el del conductor (D 1), con un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, a condición de que a) la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12 000 kg, la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor, y b) el remolque no se utilice para el transporte de personas (D 1 + E)~~

~~78. Limitado a vehículos con transmisión automática~~

~~(Directiva 91/439/CEE, anexo II, 8.1.1., §2)~~

~~79. (...) Limitado a los vehículos que cumplen las prescripciones indicadas entre paréntesis en el mapeo de la aplicación del apartado 1 de artículo 10 de la Directiva~~

~~90.01: a la izquierda~~

~~90.02: a la derecha~~

~~90.03: izquierda~~

~~90.04: derecha~~

~~90.05: mano~~

~~90.06: pie~~

~~90.07: utilizable~~

↓ 2003/59/CE art.10.2 (adaptado)

~~95. Conductor titular del CAP que satisface la obligación de aptitud profesional prevista en el artículo 3 válida hasta el ... (por ejemplo: 95.01.01.2012)~~

↓ 96/47/CE (adaptado)

- ~~— códigos 100 y posteriores~~
- ~~— códigos nacionales válidos únicamente en el territorio del Estado que haya expedido el permiso.~~

~~La fecha de primera expedición de cada categoría deberá consignarse de nuevo en la página 3 en caso de sustitución o cambio posteriores.~~

~~página 5. Podrá incluir información del tipo:~~

- ~~— posibles períodos de suspensión del derecho a conducir;~~
- ~~— las infracciones graves cometidas en el territorio del Estado de residencia normal y que sean tenidas en cuenta en el marco del sistema de seguimiento del conductor vigente en dicho Estado.~~

~~página 6. Incluirá:~~

- ~~— las validaciones limitadas al territorio del Estado que las haya concedido mediante equivalencia o para categorías de vehículos que no estén cubiertas por la presente Directiva (incluyendo fechas de expedición y de validez ...);~~
- ~~— los espacios reservados a la indicación (facultativa) de los cambios de residencia del titular.~~

- ~~3. Las inscripciones que figuren en todas las páginas, excepto en la página 1, se redactarán en la lengua del Estado miembro que expida el permiso.~~

↓ Acta de adhesión A, FIN y S
Art. 29 y anexo I, p. 166
(adaptado)

~~En caso de que un Estado miembro desee redactar dichas inscripciones en una lengua nacional distinta de una de las lenguas siguientes: alemán, danés, español, finlandés, francés, griego, inglés, italiano, neerlandés, portugués y sueco, elaborará una versión bilingüe del permiso utilizando una de las lenguas mencionadas, sin perjuicio de las restantes disposiciones del presente Anexo.~~

↓ 91/439/CEE (adaptado)

- ~~4. Cuando el titular de un permiso de conducción expedido por un Estado miembro haya fijado su residencia normal en otro Estado miembro, dicho permiso podrá indicar:~~
- ~~— el (los) cambio(s) de residencia en la página 6;~~
 - ~~— las indicaciones indispensables para la gestión del permiso tales como las infracciones graves cometidas en su territorio, en la página 5;~~

~~sin perjuicio de que consigne asimismo este tipo de indicaciones en los permisos que expida y siempre que disponga, a tal fin, del espacio necesario.~~

~~No obstante lo dispuesto en el punto 2 del presente Anexo, los permisos de conducción expedidos por el Reino Unido podrán no llevar fotografía del titular durante un período máximo de diez años tras la adopción de la presente Directiva.~~

MODELO COMUNITARIO DE PERMISO DE CONDUCCIÓN

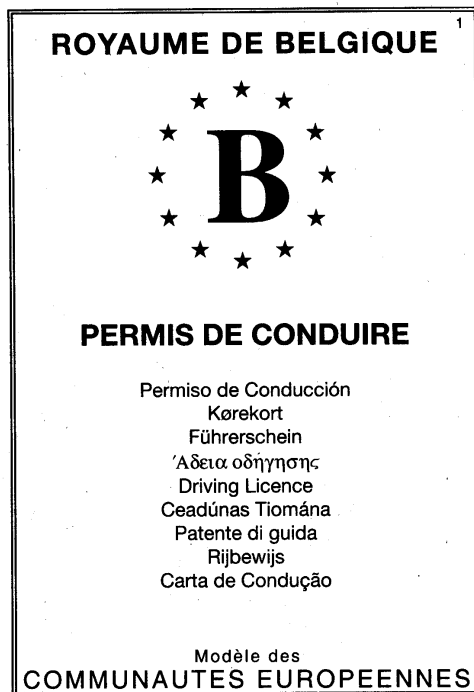
ESTADO MIEMBRO 	PERMISO DE CONDUCCION Kortkort Führerschein 'Aðgangsbeygja Driving Licence Permis de conduire Ceadúnas Tiomána Patente di guida Rijbewijs Carta de Conducção	Modelo de las COMUNIDADES EUROPEAS																														
CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS PARA LOS CUALES ES VALIDO EL PERMISO⁶ EN EL TERRITORIO NACIONAL <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">CAT</th> <th style="width: 10%;">DESDE</th> <th style="width: 10%;">HASTA</th> <th style="width: 10%;">MENCIÓNES</th> <th style="width: 10%;">SELLO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>			CAT	DESDE	HASTA	MENCIÓNES	SELLO																									
CAT	DESDE	HASTA	MENCIÓNES	SELLO																												
CAMBIO DE RESIDENCIA																																

106 mm

222 mm

**EJEMPLO DE PERMISO DE CONDUCCIÓN SEGÚN EL MODELO
COMUNITARIO: PERMISO BELGA**

(Con carácter indicativo)



↓ 96/47/CE Art.1, pt. 3 (adaptado)

ANEXO I bis

DISPOSICIONES RELATIVAS AL MODELO COMUNITARIO DE PERMISO DE CONDUCCIÓN

~~(Alternativa al modelo del Anexo I)~~

↓ 96/47/CE Art.1, pt. 3 (adaptado)

1. Las características físicas de la tarjeta correspondiente al modelo comunitario de permiso de conducción serán conformes a las normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

Los métodos de verificación de las características de los permisos de conducción destinados a garantizar su conformidad con las normas internacionales serán conformes a la norma ISO 10373.

2. El permiso constará de dos caras:

La página 1 contendrá:

- a) la mención «permiso de conducción», en mayúsculas, en la lengua o lenguas del Estado miembro que expida el permiso;
- b) con carácter facultativo, la mención del nombre del Estado miembro que expida el permiso;
- c) el distintivo del Estado miembro que expida el permiso, impreso en negativo, en un rectángulo azul rodeado de doce estrellas amarillas; los distintivos serán los siguientes:

B:	Bélgica
DK:	Dinamarca
D:	Alemania
GR:	Grecia
E:	España
F:	Francia
IRL:	Irlanda
I:	Italia

L: Luxemburgo
NL: Países Bajos
A: Austria
P: Portugal
FIN: Finlandia
S: Suecia
UK: Reino Unido

- d) las informaciones específicas del permiso expedido constarán numeradas del siguiente modo:
1. el (los) apellido(s) del titular;
 2. el nombre del titular;
 3. la fecha y el lugar de nacimiento del titular;
 4.
 - a) la fecha de expedición del permiso;
 - b) la fecha de expiración de la validez administrativa del permiso o un guión cuando la duración del documento sea ilimitada;
 - c) la designación de la autoridad que expide el permiso (puede figurar en la página 2);
 - d) un número distinto del que se recoge en la rúbrica 5, que sea útil para la gestión del permiso de conducción (mención facultativa);
 5. el número del permiso;
 6. la fotografía del titular;
 7. la firma del titular;
 8. la residencia, el domicilio o la dirección postal (mención facultativa);
 9. las categorías ~~e subcategorías~~ de vehículos que el titular tenga derecho a conducir (las categorías nacionales figurarán en caracteres diferentes de las categorías armonizadas);
- e) la mención «modelo de las Comunidades Europeas» en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro que expida el permiso, así como la mención «permiso de conducción» en las demás lenguas de la Comunidad Europea, impresas en rosa, de modo que sirvan de fondo del permiso:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort;

f) colores de referencia:

- azul: Reflex Azul Pantone,
- amarillo: Pantone Amarillo.

La página 2 contendrá:

- a) 9. las categorías ~~e subcategorías~~ de vehículos que el titular tenga derecho a conducir (las categorías nacionales figurarán en caracteres diferentes de las categorías armonizadas);
10. la fecha de la primera expedición de cada categoría ~~e subcategoría~~ (esta fecha deberá transcribirse al nuevo permiso en toda sustitución o intercambio posteriores);
11. la fecha de expiración de validez de cada categoría ~~e subcategoría~~;
12. en su caso, las menciones adicionales o restrictivas en forma codificada con respecto a cada categoría ~~e subcategoría~~ a la que se apliquen.

Los códigos se establecerán del siguiente modo:

↓ 2000/56/CE Art.1, pt. 1 y anexo I
--

– códigos 01 a 99: códigos comunitarios armonizados

CONDUCTOR (Causas médicas)

- 01. Corrección y protección de la visión
 - 01.01 Gafas
 - 01.02 Lente o lentes de contacto
 - 01.03 Cristal de protección
 - 01.04 Lente opaca
 - 01.05 Recubrimiento del ojo
 - 01.06 Gafas o lentes de contacto
- 02. Prótesis auditiva/ayuda a la comunicación
 - 02.01 Prótesis auditiva de un oído
 - 02.02 Prótesis auditiva de los dos oídos
- 03. Prótesis/órtesis del aparato locomotor
 - 03.01 Prótesis/órtesis de los miembros superiores
 - 03.02 Prótesis/órtesis de los miembros inferiores
- 05. Limitaciones (subcódigo obligatorio, conducción con restricciones por causas médicas)
 - 05.01 Limitación a conducción diurna (por ejemplo, desde una hora después del amanecer hasta una hora antes del anochecer)
 - 05.02 Limitación de conducción en el radio de... km del lugar de residencia del titular, o dentro de la ciudad o región...
 - 05.03 Conducción sin pasajeros
 - 05.04 Conducción con una limitación de velocidad de... km/h
 - 05.05 Conducción autorizada únicamente en presencia del titular de un permiso de conducción
 - 05.06 Sin remolque
 - 05.07 Conducción no permitida en autopista
 - 05.08 Exclusión del alcohol

ADAPTACIONES DE LOS VEHÍCULOS

- 10. Transmisión adaptada
 - 10.01 Transmisión manual

- 10.02 Transmisión automática
- 10.03 Transmisión accionada electrónicamente
- 10.04 Palanca de cambios adaptada
- 10.05 Sin caja de cambios secundaria
- 15. Embrague adaptado
 - 15.01 Pedal de embrague adaptado
 - 15.02 Embrague manual
 - 15.03 Embrague automático
 - 15.04 Separación delante del pedal de embrague/pedal abatible/extraíble
- 20. Mecanismos de frenado adaptados
 - 20.01 Pedal de freno adaptado
 - 20.02 Pedal de freno agrandado
 - 20.03 Pedal de freno accionado por el pie izquierdo
 - 20.04 Pedal de freno que encaja en la suela del calzado
 - 20.05 Pedal de freno con inclinación
 - 20.06 Freno de servicio manual (adaptado)
 - 20.07 Utilización máxima del freno de servicio reforzado
 - 20.08 Utilización máxima del freno de emergencia integrado en el freno de servicio
 - 20.09 Freno de estacionamiento adaptado
 - 20.10 Freno de estacionamiento accionado eléctricamente
 - 20.11 Freno de estacionamiento (adaptado) accionado por el pie
 - 20.12 Separación delante del pedal de freno/pedal abatible/extraíble
 - 20.13 Freno accionado por la rodilla
 - 20.14 Freno de servicio accionado eléctricamente
- 25. Mecanismos de aceleración adaptados
 - 25.01 Pedal de acelerador adaptado

- 25.02 Pedal de acelerador que encaja en la suela del calzado
- 25.03 Pedal de acelerador con inclinación
- 25.04 Acelerador manual
- 25.05 Acelerador de rodilla
- 25.06 Servoacelerador (electrónico, neumático, etc.)
- 25.07 Pedal de acelerador a la izquierda del pedal de freno
- 25.08 Pedal de acelerador a la izquierda
- 25.09 Separación delante del pedal del acelerador/pedal abatible/extraíble
- 30. Mecanismos combinados de frenado y de aceleración adaptados
 - 30.01 Pedales paralelos
 - 30.02 Pedales al mismo nivel (o casi)
 - 30.03 Acelerador y freno deslizantes
 - 30.04 Acelerador y freno deslizantes y con órtesis
 - 30.05 Pedales de acelerador y freno abatibles/extraíbles
 - 30.06 Piso elevado
 - 30.07 Separación al lado del pedal de freno
 - 30.08 Separación para prótesis al lado del pedal de freno
 - 30.09 Separación delante de los pedales de acelerador y freno
 - 30.10 Soporte para el talón/para la pierna
 - 30.11 Acelerador y freno accionados eléctricamente
- 35. Dispositivos de mandos adaptados
 - (Interruptores de los faros, lava/limpiaparabrisas, claxon, intermitentes, etc.)
 - 35.01 Dispositivos de mando accionables sin alterar la conducción ni el control
 - 35.02 Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.)

- 35.03 Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.) con la mano izquierda
- 35.04 Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.) con la mano derecha
- 35.05 Dispositivos de mando accionables sin descuidar el volante ni los accesorios (de pomo, de horquilla, etc.) ni los mecanismos combinados de aceleración y frenado
- 40. Dirección adaptada
 - 40.01 Dirección asistida convencional
 - 40.02 Dirección asistida reforzada
 - 40.03 Dirección con sistema auxiliar
 - 40.04 Columna de dirección alargada
 - 40.05 Volante ajustado (volante de sección más grande o más gruesa, volante de diámetro reducido, etc.)
 - 40.06 Volante con inclinación
 - 40.07 Volante vertical
 - 40.08 Volante horizontal
 - 40.09 Conducción accionada con el pie
 - 40.10 Dirección alternativa ajustada (accionada por palanca, etc.)
 - 40.11 Pomo en el volante
 - 40.12 Volante con órtesis de la mano
 - 40.13 Con órtesis tenodese
- 42. Retrovisor(es) adaptado(s)
 - 42.01 Retrovisor lateral exterior (izquierdo o) derecho
 - 42.02 Retrovisor exterior implantado en la aleta
 - 42.03 Retrovisor interior suplementario para controlar el tráfico
 - 42.04 Retrovisor interior panorámico
 - 42.05 Retrovisor para evitar el punto ciego

- 42.06 Retrovisor(es) exterior(es) accionables eléctricamente
- 43. Asiento del conductor adaptado
 - 43.01 Asiento del conductor a una altura adecuada para la visión y a una distancia normal del volante y el pedal
 - 43.02 Asiento del conductor ajustado a la forma del cuerpo
 - 43.03 Asiento del conductor con soporte lateral para mejorar la estabilidad en posición sentado
 - 43.04 Asiento del conductor con reposabrazos
 - 43.05 Asiento del conductor deslizante con gran recorrido
 - 43.06 Cinturones de seguridad adaptados
 - 43.07 Cinturón de sujeción en cuatro puntos
- 44. Adaptaciones de la motocicleta (subcódigo obligatorio)
 - 44.01 Freno de mando único
 - 44.02 Freno (ajustado) accionado con la mano (rueda delantera)
 - 44.03 Freno (ajustado) accionado con el pie (rueda trasera)
 - 44.04 Manilla de aceleración (ajustada)
 - 44.05 Transmisión y embrague manuales (ajustados)
 - 44.06 Retrovisor(es) ajustado(s)
 - 44.07 Mandos (ajustados) (intermitentes, luz de freno...)
 - 44.08 Altura del asiento ajustada para permitir al conductor alcanzar el suelo con los dos pies en posición sentado
- 45. Únicamente motocicletas con sidecar
- 50. Limitado a un vehículo/un número de chasis específico (número de identificación del vehículo, NIV)
- 51. Limitado a un vehículo/matricula específicos (número de registro del vehículo, NRV)

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

- 70. Canje del permiso nº... expedido por... (símbolo EU/ONU, si se trata de un tercer país); ejemplo: 70.0123456789.NL)

- 71. Duplicado del permiso nº... (símbolo EU/ONU, si se trata de un tercer país); ejemplo: 71.987654321.HR)
- 72. Limitado a los vehículos de categoría A con una cilindrada máxima de 125cc y una potencia máxima de 11 kW (A 1)
- 73. Limitado a los vehículos de categoría B, de tipo triciclo o cuadriciclo de motor (B 1)
- 74. Limitado a los vehículos de la categoría C cuya masa máxima autorizada no sobrepase los 7 500 kg (C 1)
- 75. Limitado a los vehículos de la categoría D con un máximo de 16 asientos, sin contar el del conductor (D 1)
- 76. Limitado a los vehículos de la categoría C cuya masa máxima autorizada no sobrepase los 7 500 kg (C 1), con un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, a condición de que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12 000 kg, y que la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor (C 1 + E)
- 77. Limitado a los vehículos de la categoría D con un máximo de 16 asientos, sin contar el del conductor (D 1), con un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, a condición de que a) la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12 000 kg, la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor, y b) el remolque no se utilice para el transporte de personas (D 1 + E)
- 78. Limitado a vehículos con transmisión automática

(Directiva 91/439/CEE, punto 5.1 del anexo II)

- 79. (...) Limitado a los vehículos que cumplen las prescripciones indicadas entre paréntesis en el marco de la aplicación del apartado 1 de artículo 10 de la Directiva
 - 90.01: a la izquierda
 - 90.02: a la derecha
 - 90.03: izquierda
 - 90.04: derecha
 - 90.05: mano
 - 90.06: pie
 - 90.07: utilizable

↓ 2003/59/CE art.10.2 (adaptado)

95. Conductor titular del CAP que satisface la obligación de aptitud profesional prevista ~~en el artículo 3~~ ☒ en la Directiva 2003/59/CE ☒ válida hasta el ... (por ejemplo: ~~95-01-01~~ 01.01.2012)

- códigos 100 y posteriores códigos nacionales válidos únicamente en el territorio del Estado que haya expedido el permiso.

Cuando un código se aplique a todas las categorías ~~o subcategorías~~ para las que se expide el permiso, podrá imprimirse bajo las columnas 9, 10 y 11;

13. un espacio reservado para que el Estado miembro de acogida pueda inscribir facultativamente menciones indispensables para la gestión del permiso, en el marco de la aplicación de la letra a) del apartado 3 del presente Anexo;
14. un espacio reservado para que el Estado miembro que expida el permiso pueda inscribir menciones indispensables para su gestión o relativas a la seguridad vial (mención facultativa). En caso de que dicha mención perteneciera a una rúbrica definida en el presente Anexo, deberá ir precedida del número de la rúbrica correspondiente.

Podrán también figurar en dicho espacio, mediando acuerdo expreso escrito del titular, menciones no referidas a la gestión del permiso de conducción ni a la seguridad de la circulación viaria; la inclusión de dichas menciones no afectará en ningún caso la utilización del modelo como permiso de conducción.

- b) Una explicación de las rúbricas numeradas que aparecen en las páginas 1 y 2 del permiso [al menos las rúbricas 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 y 12].

En caso de que un Estado miembro desee redactar dichas inscripciones en una lengua nacional distinta de una de las lenguas siguientes: alemán, danés, español, finés, francés, griego, inglés, italiano, neerlandés, portugués y sueco, elaborará una versión bilingüe del permiso utilizando una de las lenguas mencionadas, sin perjuicio de las restantes disposiciones del presente Anexo.

- c) Se reservará un espacio en el modelo comunitario de permiso para poder introducir en él, en su caso, un microchip o cualquier otro dispositivo informatizado equivalente.

3. Disposiciones particulares:

- a) Cuando el titular de un permiso de conducción emitido por un Estado miembro de conformidad con el presente Anexo haya tomado su residencia normal en otro Estado miembro, este último podrá inscribir sobre el permiso las menciones indispensables para su gestión, siempre que también inscriba este tipo de menciones en los permisos que emita y que disponga del sitio necesario para tal efecto.

- b) Sin perjuicio de otras disposiciones del presente Anexo, y previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán añadir colores o marcas como códigos de barras, símbolos nacionales y elementos de seguridad.

En el marco del reconocimiento recíproco de los permisos, el código de barras no podrá contener información distinta que la que figura de manera legible en el permiso de conducción o que son indispensables para el proceso de emisión del permiso.

MODELO COMUNITARIO DE PERMISO DE CONDUCCIÓN COMUNITARIO

Página 1

		PERMISO DE CONDUCCIÓN ESTADO MIEMBRO	
6. FOTOGRAFÍA		1.	
		2.	
		3.	
		4a.	4c.
		4b.	(4d.)
		5.	
		7.	
		(8.)	
9.			

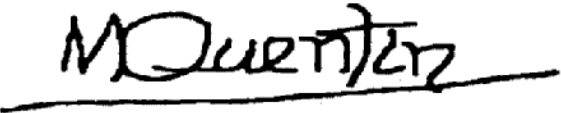
Página 2

13.				
(14.)				
1.	9.	10.	11.	12.
A1				
A				
B1				
B				
C1				
C				
D1				
D				
BE				
C1E				
CE				
D1E				
DE				
1. Apellidos 2. Nombre 3. Fecha y lugar de nacimiento 4a. Fecha de expedición del permiso 4b. Fecha de validez del permiso 4c. Expedido por 5. Número del permiso 6. Donatario 9. Categoría 10. Fecha de expedición por categoría 11. Fecha de validez por categoría 12. Condiciones restrictivas				

EJEMPLO DE PERMISO DE CONDUCCIÓN SEGÚN EL MODELO

Permiso belga (con carácter indicativo)

	RIJBEWIJS	KONINKRIJK BELGIE
6. FOTO	1.	Steven
	2.	Anne-Marie M.E.
	3.	01.04.73 D-53170 Bonn
	4a.	01.07.96
	4c.	B-9000 Gent
	4b.	30.06.06
	5.	DA 003 360
	7.	
	9.	☐ A ☐ B

	PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE	
6. PHOTO	1.	Quentin
	2.	Maria N.E.
	3.	01.04.73 B-7000 Mons
	4a.	01.07.96
	4c.	B-1180 Uccle
	4b.	30.06.06
	5.	DA 003 361
	7.	
	9.	☐ A ☐ B

ANEXO II

I. REQUISITOS MÍNIMOS PARA LOS EXÁMENES DE CONDUCCIÓN

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para asegurarse de que los futuros conductores poseen efectivamente los conocimientos, aptitudes y comportamientos relacionados con la conducción de un vehículo de motor. El examen establecido a este respecto deberá incluir:

- una prueba de control de conocimientos;
- y posteriormente, una prueba de control de aptitudes y comportamientos.

Las condiciones en las que deberá desarrollarse dicho examen se detallan a continuación

A. PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS

1. Forma

La forma se elegirá de modo que garantice que el candidato posee los conocimientos relativos a las materias enunciadas en los puntos 2 a 4.

El candidato al permiso de una categoría que hubiera superado el examen de conocimientos para un permiso de otra categoría podrá quedar dispensado de las disposiciones comunes de los puntos 2 a 4.

2. Contenido de la prueba para todas las categorías de vehículos

2.1. La prueba se referirá obligatoriamente a cada uno de los puntos enumerados en los temas siguientes y el contenido y la forma de las preguntas se dejará a iniciativa de cada Estado miembro:

2.1.1. Disposiciones legales en materia de circulación vial:

- y, en particular, las que se refieren a la señalización, reglas de prioridad y limitaciones de velocidad;

2.1.2. El conductor:

- la importancia de la vigilancia y de las actitudes con respecto a los demás usuarios,
- las funciones de percepción, de evaluación y de decisión, principalmente el tiempo de reacción y modificaciones de los comportamientos del conductor vinculados a los efectos del alcohol, de las drogas y de los medicamentos, de los estados emocionales y de la fatiga;

2.1.3. La vía:

- los principios más importantes relativos al respeto de las distancias de seguridad entre vehículos, a la distancia de frenado y a la estabilidad en carretera del vehículo en diferentes condiciones meteorológicas y de estado de las calzadas,
- los riesgos de conducción vinculados a los diferentes estados de la calzada, y especialmente sus variaciones según las condiciones atmosféricas, la hora del día o de la noche,
- las características de los diferentes tipos de vías y las disposiciones legales derivadas de ello;

2.1.4. Los demás usuarios de la vía:

- los riesgos específicos relacionados con la inexperiencia de otros usuarios de la vía, con las categorías de usuarios más vulnerables, como por ejemplo niños, peatones, ciclistas y personas con problemas de movilidad,
- los riesgos inherentes a la circulación y a la conducción de los diversos tipos de vehículos, y a las diferentes condiciones de visibilidad de sus conductores;

2.1.5. Normativa general y puntos varios:

- la normativa relativa a los documentos administrativos necesarios para la utilización del vehículo,
- las normas generales que especifican el comportamiento que debe adoptar el conductor en caso de accidente (balizar, alertar) y medidas que puede adoptar, si procede, para socorrer a las víctimas de accidentes de carretera,
- factores de seguridad relativos a la carga del vehículo y a las personas transportadas;

2.1.6. Precauciones necesarias al abandonar el vehículo;

2.1.7. los elementos mecánicos relacionados con la seguridad de la conducción y, en particular, poder detectar los defectos más corrientes que puedan afectar al sistema de dirección, de suspensión, de freno, a los neumáticos, faros e intermitentes, a los catadióptricos, retrovisores, parabrisas y limpiaparabrisas, al sistema de escape, a los cinturones de seguridad y las señales acústicas;

2.1.8. los equipos de seguridad de los vehículos, en particular la utilización de los cinturones de seguridad, reposacabezas y equipos de seguridad destinados a los niños;

2.1.9. las normas de utilización del vehículo en relación con el medio ambiente (utilización pertinente de las señales acústicas, consumo moderado de carburante, limitación de emisiones contaminantes, etc.).

3. Disposiciones específicas relativas a las categorías A y A1:

3.1. Prueba obligatoria de conocimientos generales sobre:

- 3.1.1. Utilización de la indumentaria de protección, como guantes, botas, otras prendas y casco;
- 3.1.2. Visibilidad de los motoristas por los demás usuarios de la vía;
- 3.1.3. Factores de riesgo ligados a las diferentes condiciones viales anteriormente expuestas, prestando especial atención a los tramos deslizantes tales como recubrimientos de drenaje, señales en la calzada (rayas, flechas), raíles de tranvía;
- 3.1.4. Aspectos mecánicos con incidencia en la seguridad vial, entendida como se ha expuesto anteriormente, prestando especial atención a las luces de emergencia, a los niveles de aceite y a la cadena.

4. Disposiciones específicas relativas a las categorías C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E

4.1. Prueba obligatoria de conocimientos generales sobre:

- 4.1.1. Normativa relativa a las horas de conducción y descanso, recogida en el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo¹; utilización del aparato de control regulado por el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo²;
- 4.1.2. Normas relativas al tipo de transporte considerado: mercancías o pasajeros;
- 4.1.3. Documentos del vehículo o documentos de transporte necesarios para el transporte nacional e internacional de mercancías o pasajeros;
- 4.1.4. Conducta que se debe observar en caso de accidente; conocimiento de las medidas que hay que tomar en accidentes y ocasiones similares, incluidas las medidas de emergencia tales como la evacuación de los pasajeros y los primeros auxilios;
- 4.1.5. Precauciones que hay que tomar para quitar y reemplazar las ruedas;
- 4.1.6. Normativa en materia de peso y dimensiones; normativa sobre limitadores de velocidad;
- 4.1.7. Obstaculización de la visibilidad para el conductor y los demás usuarios, causada por las características de su vehículo;
- 4.1.8. Lectura de un mapa de carretera, planificación de itinerarios, incluidos los sistemas electrónicos de navegación (opcional);
- 4.1.9. Factores de seguridad relativos a la carga de su vehículo: control de la carga (colocación y sujeción), dificultades con diferentes tipos de carga (líquidos, cargas

¹ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

² DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

que cuelgan,...), carga y descarga de mercancías y empleo del material destinado a tal efecto (categorías C, C + E, C1, C1 + E solamente);

- 4.1.10. Responsabilidad del conductor en el transporte de pasajeros; confort y seguridad de éstos; transporte de niños; controles necesarios antes de la partida; la prueba de control de conocimientos debe incluir todo tipo de autobuses (de servicio público, autocares, autobuses de dimensiones especiales,...) (categorías D, D + E, D1, D1 + E solamente).
- 4.2. Prueba obligatoria de conocimientos generales sobre las siguientes disposiciones adicionales para las categorías C, C + E, D y D + E:
 - 4.2.1. Principios de construcción y funcionamiento de: motores de combustión interna, líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador, líquido de limpieza), circuito de combustible, sistema eléctrico, sistema de arranque, sistema de transmisión (embrague, caja de cambios, etc.);
 - 4.2.2. Lubricado y anticongelante;
 - 4.2.3. Principios de construcción, colocación, utilización correcta y mantenimiento de los neumáticos;
 - 4.2.4. Principios de tipos, funcionamiento, partes principales, conexiones, empleo y mantenimiento cotidiano de los mecanismos de frenado y aceleración;
 - 4.2.5. Principios de tipos, funcionamiento, partes principales, conexiones, empleo y mantenimiento cotidiano de los sistemas de acoplamiento (categorías C + E, D + E solamente);
 - 4.2.6. Métodos de búsqueda de las causas de una avería;
 - 4.2.7. Mantenimiento preventivo de vehículos e intervenciones habituales necesarias;
 - 4.2.8. Responsabilidad del conductor en la recepción, transporte y entrega de mercancías de acuerdo con las condiciones acordadas (categorías C, C + E solamente).

B. PRUEBA DE CONTROL DE APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS

5. El vehículo y su equipo

- 5.1. La conducción de un vehículo equipado con un cambio de velocidades manual estará subordinada a la superación de una prueba de control de las aptitudes y comportamientos realizada en un vehículo equipado con un cambio de velocidades manual.

Si el candidato realiza la prueba de control de aptitudes y comportamientos en un vehículo equipado con un cambio de velocidades automático, esto se indicará en todo permiso de conducción expedido sobre la base de un examen de este tipo. Cualquier permiso que contenga esta mención podrá utilizarse únicamente para la conducción de un vehículo equipado con un cambio de velocidades automático.

Se entenderá por «vehículo equipado con un cambio de velocidades automático» aquel vehículo en el que una simple acción sobre el acelerador o los frenos permite que varíe la desmultiplicación entre el motor y las ruedas.

- 5.2. Los vehículos utilizados para las pruebas de control de las aptitudes y comportamientos deberán responder a los criterios mínimos que se detallan a continuación. Los Estados miembros podrán establecer requisitos más restrictivos para dichos criterios, o bien añadir otros.

↓ nuevo

Categoría A1:

Motocicleta de la categoría A1 sin sidecar, cuya cilindrada mínima sea de 120 cm³ y que alcance una velocidad de al menos 90 km/h

Categoría A2:

Motocicleta de la categoría A2 sin sidecar, cuya cilindrada mínima sea 375 cm³ y la potencia mínima de 25 kW

Categoría A:

Motocicleta de la categoría A sin sidecar, cuya cilindrada mínima sea de 600 cm³ y la potencia mínima de 35 kW

↓ 2000/56/CE Art.1, pt. 2
(adaptado)

Categoría A:

~~acceso progresivo (primer párrafo de la letra b) del apartado 1 del artículo 6);
motocicleta sin sidecar con una cilindrada superior a 120 cm³ y que alcance una velocidad de al menos 100 km/h;~~

~~acceso directo (segundo párrafo de la letra b) del apartado 1 del artículo 6);
motocicleta sin sidecar con una potencia de al menos 35 kW.~~

Subcategoría A1:

~~Motocicleta sin sidecar, con una cilindrada mínima de 75 cm³.~~

↓ 2000/56/CE Art.1, pt. 2
(adaptado)

Categoría B:

Vehículo de la categoría B de 4 ruedas y que pueda alcanzar una velocidad de al menos 100 kilómetros por hora.

Categoría B + E:

Conjunto compuesto de un vehículo de examen de la categoría B y de un remolque de una masa máxima autorizada de al menos 1 000 kg, que alcance una velocidad de al menos 100 km/h y que no entre en la categoría B; el compartimento de carga del remolque consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que el vehículo; la caja cerrada puede ser también ligeramente menos ancha que el vehículo a condición que la visión trasera solo sea posible utilizando los retrovisores exteriores de la cabina del vehículo; este último se presentará con un mínimo de peso total real de 800 kilogramos.

~~Sub~~Categoría B1:

Triciclo o cuadriciclo con un motor que alcance una velocidad de al menos 60 km/h.

Categoría C:

Vehículo de la categoría C de una masa máxima autorizada de al menos 12 000 kilogramos, con una longitud de al menos 8 metros, una anchura de al menos 2,40 metros y que pueda alcanzar una velocidad de al menos 80 kilómetros por hora; equipado con frenos antibloqueo, una caja de cambios de al menos 8 marchas hacia delante y el aparato de control regulado en el Reglamento (CEE) no 3821/85; el compartimento de carga consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina; el vehículo se presentará con un mínimo de peso total real de 10 000 kilogramos.

Categoría C + E:

Vehículo articulado o conjunto compuesto por un vehículo de examen de la categoría C y un remolque con una longitud de al menos 7,5 metros; tanto el vehículo articulado como el conjunto tendrá una masa máxima autorizada de al menos 20 000 kg, una longitud de al menos 14 metros y una anchura de al menos 2,40 metros, alcanzará una velocidad de al menos 80 km/h e irá equipado con frenos antibloqueo, una caja de cambios de al menos 8 marchas hacia delante y el aparato de control regulado en el Reglamento (CEE) no 3821/85; el compartimento de carga consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina; tanto el vehículo articulado como el conjunto se presentarán con un mínimo de peso total real de 15 000 kilogramos.

~~Sub~~Categoría C1:

Vehículo de la subcategoría C1 cuya masa máxima autorizada no sea inferior a 4 000 kg con una longitud de al menos 5 metros y que alcance una velocidad de al menos 80 km/h; equipado con frenos antibloqueo y un aparato de control de los establecidos por el Reglamento (CEE) nº 3821/85; el compartimento de carga consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina.

~~Sub~~Categoría C1 + E:

Conjunto compuesto por un vehículo de examen de la ~~sub~~ subcategoría C1 y por un remolque de una masa máxima autorizada de al menos 1 250 kg, que tenga una longitud de al menos 8 metros y alcance una velocidad de al menos 80 km/h; el compartimento de carga consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina del vehículo; la caja cerrada puede ser también ligeramente menos ancha que el vehículo a condición que la visión trasera solo sea posible utilizando los retrovisores exteriores de la cabina del vehículo; este último se presentará con un mínimo de peso total real de 800 kilogramos.

~~Sub~~Subcategoría D:

Vehículo de la ~~sub~~ subcategoría D cuya longitud no sea inferior a 10 metros, una anchura de al menos 2,40 metros y que alcance una velocidad de al menos 80 km/h; equipado con frenos antibloqueo y el aparato de control regulado en el Reglamento (CEE) no 3821/85.

~~Sub~~Subcategoría D + E:

Conjunto compuesto por un vehículo de examen de la ~~sub~~ subcategoría D y por un remolque cuya masa máxima autorizada no sea inferior a 1 250 kg, una anchura de al menos 2,40 metros y que alcance una velocidad de al menos 80 km/h; el compartimento de carga del remolque consistirá en una caja cerrada de al menos 2 metros de ancho y 2 metros de alto; este último se presentará con un mínimo de peso total real de 800 kilogramos.

Subcategoría D1:

Vehículo de la subcategoría D1 con una masa máxima autorizada de al menos 4 000 kilogramos con una longitud de al menos 5 metros y una velocidad de al menos 80 km/h; equipado con frenos antibloqueo y el aparato de control regulado en el Reglamento (CEE) no 3821/85.

Subcategoría D1 + E:

Conjunto, compuesto por un vehículo de examen de la subcategoría D1 y por un remolque cuya masa máxima autorizada no sea inferior a 1 250 kg, que alcance una velocidad de al menos 80 km/h; el compartimento de carga del remolque consistirá en una caja cerrada de al menos 2 metros de ancho y 2 metros de alto; este último se presentará con un mínimo de peso total real de 800 kilogramos.

Los vehículos de examen de las categorías B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1 y D1 + E que no se ajusten a los criterios mínimos expuestos más arriba, pero que estén en uso en el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva de la Comisión o antes, podrán seguir usándose durante un período que no excederá diez años a partir de dicha fecha. Los requisitos concernientes a la carga transportada por estos vehículos, se adoptaran de los Estados miembros en un término de diez años después de la entrada en vigor de la presente directiva.

6. Aptitudes y comportamiento que se examinarán en la prueba de las categorías A y A1

6.1. Categorías C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E: preparación y comprobación técnica del vehículo en relación con la seguridad vial.

Los candidatos deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente las prescripciones siguientes:

- 6.1.1. Ajustar la indumentaria de protección, como guantes, botas, otras prendas y casco;
- 6.1.2. Efectuar verificaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, del de los frenos, sistema de dirección, interruptor de parada de emergencia (caso de existir), cadena, nivel de aceite, faros, catadióptricos, indicadores de dirección y de la señal acústica.

6.2. Categorías A y A1: maniobras especiales de la prueba con incidencia en la seguridad vial:

- 6.2.1. Quitar y poner el soporte de la moto y desplazarla sin ayuda del motor caminando a un lado;
- 6.2.2. Estacionar la moto sobre su soporte;
- 6.2.3. Realizar al menos dos maniobras a poca velocidad, entre ellas un slalom; dichas maniobras deben permitir comprobar el manejo del embrague en combinación con el freno, el equilibrio, la dirección de la visión, la posición sobre la moto y la posición de los pies en los reposapiés;
- 6.2.4. Realizar al menos dos maniobras a más alta velocidad: una en segunda o tercera velocidad, al menos a 30 km/h y otra para evitar un obstáculo a una velocidad mínima de 50 km/h; dichas maniobras deben permitir comprobar la posición sobre la moto, la dirección de la visión, el equilibrio, la técnica de conducción y la técnica de cambio de marchas;
- 6.2.5. Frenado: se realizarán al menos dos ejercicios de frenado, incluido uno de emergencia a una velocidad mínima de 50 km/h; dichas maniobras deben permitir comprobar el manejo del freno de delante y de detrás, la dirección de la visión y la posición sobre la moto.

Las maniobras especiales mencionadas en los puntos 6.2.3 a 6.2.5 deben llevarse a la práctica en los cinco años siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva.

6.3. Comportamientos en circulación:

Los candidatos deberán efectuar obligatoriamente todas las operaciones siguientes en situaciones normales de circulación, con toda seguridad y con las precauciones necesarias:

- 6.3.1. Abandonar el lugar de estacionamiento, arrancar después de una parada del tráfico; salir al tráfico desde una vía sin circulación;

- 6.3.2. Conducción en vías rectas; cruzarse con vehículos incluso en pasos estrechos;
- 6.3.3. Conducción en curva;
- 6.3.4. Cruces: abordar y franquear cruces e intersecciones;
- 6.3.5. Cambios de dirección: girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril;
- 6.3.6. Entrar/salir de una autopista (caso de existir): incorporación desde el carril de aceleración; salir por el carril de desaceleración;
- 6.3.7. Adelantar/cruzar: adelantar otros vehículos (si es posible); adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);
- 6.3.8. Otros componentes viales (caso de existir): rotondas; pasos ferroviarios a nivel; paradas de tranvía o autobús; pasos de peatones; conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas;
- 6.3.9. Tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

7. Aptitudes y comportamiento que se examinarán en la prueba de las categorías B, B1 y B + E

- 7.1. Preparación y comprobación técnica del vehículo en relación con la seguridad vial.

Los candidatos deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente las prescripciones siguientes:

- 7.1.1. Regulando el asiento para conseguir una posición sentada correcta;
- 7.1.2. Ajustando los retrovisores, el cinturón de seguridad y los reposacabezas, caso de existir;
- 7.1.3. Controlando el cierre de las puertas;
- 7.1.4. Efectuando verificaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, sistema de dirección, frenos, líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador, líquido de limpieza), faros, catadióptricos, indicadores de dirección y de la señal acústica;
- 7.1.5. Comprobación de los factores de seguridad en relación con la carga del vehículo: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, cierre de la cabina, colocación de la carga, sujeción de la misma (categoría B + E únicamente);
- 7.1.6. Comprobación del mecanismo de acoplamiento, del freno y de las conexiones eléctricas (categoría B + E únicamente);

- 7.2. Categorías B y B1: maniobras especiales de la prueba con incidencia en la seguridad vial.

Se examinarán algunas de las maniobras enunciadas a continuación (al menos dos maniobras de los cuatro puntos, de las que una contendrá una marcha atrás):

- 7.2.1. Efectuar un recorrido de marcha atrás en línea recta o girando una esquina, sin dejar de utilizar la vía de circulación correcta;
- 7.2.2. Realizar una media vuelta utilizando las velocidades hacia delante y hacia atrás;
- 7.2.3. Aparcar el vehículo y abandonar el estacionamiento (paralelo, oblicuo o perpendicular) utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano, en pendiente, cuesta arriba o cuesta abajo;
- 7.2.4. Frenar para detenerse con precisión utilizando, si es necesario, la capacidad máxima de frenado del vehículo.
- 7.3. Categoría B + E: maniobras especiales de la prueba con incidencia en la seguridad vial.
 - 7.3.1. Proceder al acoplamiento y desacoplamiento del remolque de su vehículo motor; esta maniobra debe comenzar con el vehículo y su remolque uno al lado del otro (es decir no en línea);
 - 7.3.2. Efectuar una marcha atrás describiendo una curva cuyo trazado se dejará a iniciativa de los Estados miembros;
 - 7.3.3. Estacionamiento seguro para cargar o descargar.
- 7.4. Comportamientos en circulación.

Los candidatos deberán efectuar obligatoriamente todas las operaciones siguientes en situaciones normales de circulación, con toda seguridad y con las precauciones necesarias:

 - 7.4.1. Abandonar el lugar de estacionamiento, arrancar después de una parada del tráfico; salir al tráfico desde una vía sin circulación;
 - 7.4.2. Conducción en vías rectas; cruzarse con vehículos incluso en pasos estrechos;
 - 7.4.3. Conducción en curva;
 - 7.4.4. Cruces: abordar y franquear cruces e intersecciones;
 - 7.4.5. Cambios de dirección: girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril;
 - 7.4.6. Entrar/salir de una autopista (caso de existir): incorporación desde el carril de aceleración; salir por el carril de desaceleración;
 - 7.4.7. Adelantar/cruzar: adelantar otros vehículos (si es posible); adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);
 - 7.4.8. Otros componentes viales (caso de existir): rotondas; pasos ferroviarios a nivel; paradas de tranvía o autobús; pasos de peatones; conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas;
 - 7.4.9. Tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

8. Aptitudes y comportamiento que se examinarán en la prueba de las categorías C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, y D1 + E.

8.1. Categorías C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E: preparación y comprobación técnica del vehículo en relación con la seguridad vial.

Los candidatos deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente las prescripciones siguientes:

- 8.1.1. Regulando el asiento para conseguir una posición sentada correcta;
- 8.1.2. Ajustando los retrovisores, el cinturón de seguridad y los reposacabezas, caso de existir;
- 8.1.3. Efectuando verificaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, sistema de dirección, frenos, faros, catadióptricos, indicadores de dirección y de la señal acústica;
- 8.1.4. Verificando la asistencia del frenado y la dirección; comprobando el estado de las ruedas, tornillos de fijación de éstas, guardabarros, parabrisas, ventanillas y limpiaparabrisas, líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador, líquido de limpieza); comprobando y utilizando el panel de instrumentos, incluido el aparato de control regulado en el Reglamento (CEE) no 3821/85;
- 8.1.5. Comprobando la presión, los depósitos de aire y la suspensión;
- 8.1.6. Comprobando de los factores de seguridad en relación con la carga del vehículo: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, mecanismo de carga (caso de existir), cierre de la cabina (caso de existir), colocación de la carga, sujeción de la misma (categorías C, C + E, C1, C1 + E únicamente);
- 8.1.7. Comprobando el mecanismo de acoplamiento, del freno y de las conexiones eléctricas (categoría C + E C1 + E, D + E, D1 + E únicamente);
- 8.1.8. Siendo capaz de tomar medidas especiales de seguridad del vehículo; comprobando el compartimento de carga, las puertas de servicio, las salidas de emergencia, el material de primeros auxilios, los extintores y demás equipos de seguridad (categorías D, D + E, D1, D1 + E únicamente);
- 8.1.9. Lectura de un mapa de carretera (optativo).
- 8.2. Categorías C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E: maniobras especiales de la prueba con incidencia en la seguridad vial.
 - 8.2.1. Proceder al acoplamiento y desacoplamiento del remolque de su vehículo motor; (categorías C + E, C1 + E, D + E, D1 + E únicamente); esta maniobra debe comenzar con el vehículo y su remolque uno al lado del otro (es decir no en línea);
 - 8.2.2. Efectuar una marcha atrás describiendo una curva cuyo trazado se dejará a iniciativa de los Estados miembros;

- 8.2.3. Estacionamiento seguro para cargar o descargar en una rampa o plataforma de carga o instalación similar (categorías C, C + E, C1, C1 + E únicamente);
- 8.2.4. Estacionar para dejar que los pasajeros entren y salgan con seguridad (categorías D, D + E, D1, D1 + E únicamente).

8.3. Comportamientos en circulación.

Los candidatos deberán efectuar obligatoriamente todas las operaciones siguientes en situaciones normales de circulación, con toda seguridad y con las precauciones necesarias:

- 8.3.1. Abandonar el lugar de estacionamiento, arrancar después de una parada del tráfico; salir al tráfico desde una vía sin circulación;
- 8.3.2. Conducción en vías rectas; cruzarse con vehículos incluso en pasos estrechos;
- 8.3.3. Conducción en curva;
- 8.3.4. Cruces: abordar y franquear cruces e intersecciones;
- 8.3.5. Cambios de dirección: girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril;
- 8.3.6. Entrar/salir de una autopista (caso de existir): incorporación desde el carril de aceleración; salir por el carril de desaceleración;
- 8.3.7. Adelantar/cruzar: adelantar otros vehículos (si es posible); adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);
- 8.3.8. Otros componentes viales (caso de existir): rotondas; pasos ferroviarios a nivel; paradas de tranvía o autobús; pasos de peatones; conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas;
- 8.3.9. Tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

9. Evaluación de la prueba de control de aptitudes y comportamientos

- 9.1. En cada una de las situaciones de conducción, la evaluación se referirá a la soltura del candidato en el manejo de los diferentes mandos del vehículo y el dominio que demostrará para introducirse en la circulación con total seguridad. A lo largo de la prueba, el examinador deberá recibir una impresión de seguridad. Los errores de conducción o un comportamiento peligroso que amenace la seguridad inmediata del vehículo de examen, sus pasajeros u otros usuarios de la vía, tanto si es necesaria o no la intervención del examinador o acompañante, se sancionarán con un suspenso. No obstante, el examinador será libre de decidir si es conveniente o no llevar el examen práctico a su término.

Los examinadores deberán formarse de manera que valoren correctamente la habilidad de los candidatos para conducir con total seguridad. El trabajo de los examinadores deberá ser controlado y supervisado por un organismo autorizado por el Estado miembro, con el fin de garantizar la aplicación correcta y homogénea de las

disposiciones relativas a la valoración de faltas con arreglo a las normas que establece el presente anexo.

- 9.2. En su apreciación, los examinadores deberán prestar especial atención al hecho de si los candidatos muestran un comportamiento prudente y cortés. Éste es un reflejo de la forma de conducir considerada en su globalidad, que el examinador debe tener en cuenta para hacerse una idea general del candidato. Será un criterio positivo una conducción flexible y dispuesta (aparte de segura), y tendrá en cuenta la situación del tiempo y de la vía pública, los demás vehículos, los intereses de los demás usuarios de aquélla, especialmente de los más vulnerables, y la capacidad de anticipación.
- 9.3. El examinador analizará también si el candidato:
- 9.3.1. Controla el vehículo, teniendo en cuenta: la correcta utilización de los cinturones de seguridad, los retrovisores, los reposacabezas, el asiento; manejo correcto de las luces y demás equipos; manejo correcto del embrague, caja de cambios, acelerador, sistemas de frenado (incluido el tercer sistema, caso de existir), la dirección; ☒ control del vehículo en diversas circunstancias y a velocidades diferentes, estabilidad de la posición sobre la calzada; pesos, dimensiones y características del vehículo; peso y tipo de carga ☒ (categorías B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D + E y D1 + E únicamente); confort de los pasajeros (categorías D, D + E, D1, D1 + E únicamente) (sin aceleraciones bruscas, suavidad en la conducción, ausencia de frenazos);
- 9.3.2. Conducción económica y no perjudicial medioambientalmente, teniendo en cuenta las revoluciones por minuto, el cambio de marchas, la utilización de frenos y acelerador (categorías B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E únicamente);
- 9.3.3. Capacidad de observación: observación panorámica; utilización correcta de los espejos; visión a lo lejos, mediana, cercana;
- 9.3.4. Prioridades/ceda el paso: prioridad en cruces e intersecciones; ceda el paso en otras ocasiones (por ejemplo, al cambiar de dirección, al cambiar de carril, en maniobras especiales);
- 9.3.5. Posición correcta en la vía pública: posición correcta en la calzada, en los carriles, en las rotondas, en las curvas, posición apropiada teniendo en cuenta el tipo y características del vehículo; preposicionamiento;
- 9.3.6. Mantenimiento de distancias: mantenimiento de la distancia adecuada delante y al lado; mantenimiento de la distancia adecuada de los demás usuarios de la vía pública;
- 9.3.7. Velocidad: no superior a la autorizada; adecuación de la velocidad a las condiciones climáticas y del tráfico y, cuando proceda, a los límites nacionales; conducción a una velocidad a la que siempre sea posible parar en el tramo visible y libre; adecuación de la velocidad a la de los demás usuarios del mismo tipo;
- 9.3.8. Semáforos, señales de tráfico y otros factores: actuación correcta ante los semáforos; observancia de las indicaciones de los controladores del tráfico; comportamiento

correcto ante las señales de tráfico (prohibiciones u obligaciones); respeto de las señales en la calzada;

- 9.3.9. Señalización: Dar la señalización oportuna cuando sea necesario, correctamente y en su momento; reaccionar de forma apropiada ante las señales emitidas por otros usuarios de la vía;
- 9.3.10. Frenado y detención: desaceleración a su momento, frenado y detención acordes con las circunstancias; capacidad de anticipación; utilización de varios sistemas de frenado (únicamente para las categorías C, C + E, D, D + E); utilización de sistemas de reducción de la velocidad diferentes de los frenos (únicamente para las categorías C, C + E, D, D + E);

10. Duración del examen

La duración del examen y la distancia que se haya de recorrer deberán ser suficientes para la evaluación de las aptitudes y comportamientos prevista en el apartado B del presente anexo. El tiempo mínimo de conducción consagrado al control de los comportamientos no deberá en ningún caso ser inferior a 25 minutos para las categorías A, $\boxtimes$ A1 $\boxtimes$, B, $\boxtimes$ B1 $\boxtimes$ y B + E y 45 minutos para las demás. En este tiempo no se incluye la recepción del candidato, la preparación del vehículo, la comprobación técnica del vehículo, en lo que respecta a la seguridad vial, las maniobras especiales y el anuncio de los resultados de la prueba práctica.

11. Lugar del examen

La parte del examen destinada a evaluar el dominio técnico del vehículo podrá desarrollarse en un terreno especial. La destinada a evaluar los comportamientos en circulación tendrá lugar, si es posible, en carreteras situadas fuera de las aglomeraciones, en vías rápidas y en autopistas (o similares), así como en todo tipo de vías urbanas (zonas residenciales, zonas con limitaciones de 30 y 50 km/h, vías rápidas urbanas), que deberán presentar los diferentes tipos de dificultades que puede encontrar un conductor. Es aconsejable que el examen pueda desarrollarse en diferentes condiciones de densidad de tráfico. El tiempo transcurrido en la carretera debe utilizarse de una forma óptima con el fin de probar al candidato en todas los diferentes tipos de tráfico que se pueden encontrar, haciendo especial hincapié en la transición de uno a otro.

II. CONOCIMIENTOS, APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS RELACIONADOS CON LA CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO DE MOTOR

Los conductores de todo vehículo de motor deberán poseer, para conducir con seguridad, los conocimientos, aptitudes y comportamientos expuestos en los puntos 1 a 9, que les permitan:

- discernir los peligros originados por la circulación y valorar su gravedad;
- dominar su vehículo con el fin de no crear situaciones peligrosas y reaccionar de forma apropiada cuando éstas se presenten;
- observar las disposiciones legales en materia de circulación vial, en particular las que tienen por objeto prevenir los accidentes de la carretera y garantizar la fluidez de la circulación;

- detectar los defectos técnicos más importantes de su vehículo, en particular los que pongan en peligro la seguridad, y remediarlos debidamente;
- tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores (alcohol, cansancio, vista deficiente, etc.) con el fin de conservar la utilización plena de las capacidades necesarias para la seguridad de la conducción;
- contribuir a la seguridad de todos los usuarios, en particular de los más débiles y de los más expuestos, mediante una actitud respetuosa hacia el prójimo.

Los Estados miembros pueden tomar las medidas que crean oportunas para garantizar que los conductores que hayan perdido los conocimientos, aptitudes o comportamientos mencionados en los anteriores puntos 1 a 9 puedan recuperar dichos conocimientos o aptitudes, y puedan recobrar el comportamiento requerido para la conducción de un vehículo de motor.

ANEXO III

NORMAS MÍNIMAS RELATIVAS A LA APTITUD FÍSICA Y MENTAL PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR

DEFINICIONES

1. Con arreglo al presente Anexo, los conductores se clasificarán en dos grupos:
 - 1.1. *grupo 1*
conductores de vehículos de las categorías A, ⇒ A1 ⇐, B, ⇒ B1 ⇐ y B + E ~~y de las subcategorías A1 y B1.~~
 - 1.2. *Grupo 2*
conductores de vehículos de las categorías C, C + E, ⇒ C1, C1 + E, ⇐ D, D + E, ~~y de las subcategorías C1, C1 + E, D1 y D1 + E.~~
 - 1.3. La legislación nacional podrá establecer que las disposiciones previstas por el presente Anexo, para los conductores del grupo 2, se apliquen a los conductores de vehículos de la categoría B que utilicen su permiso de conducción con un fin profesional (taxis, ambulancias, etc.).
2. Por analogía, los candidatos a la expedición o la renovación de un permiso de conducción se clasificarán en el grupo al que vayan a pertenecer una vez expedido o renovado el permiso.

RECONOCIMIENTO MÉDICO

3. *Grupo 1*
Los candidatos deberán pasar un reconocimiento médico si, en el momento de cumplir las formalidades requeridas o en el transcurso de las pruebas que están obligados a realizar antes de obtener un permiso, se pone de manifiesto que padecen una o varias de las incapacidades mencionadas en el presente Anexo.
4. *Grupo 2*
Los candidatos deberán pasar un reconocimiento médico antes de la expedición inicial de un permiso; posteriormente, los conductores deberán pasar los reconocimientos periódicos ⇒ cada vez que renueven su permiso de conducción ⇐ ~~que disponga la legislación nacional.~~

5. En el momento de la expedición de un permiso de conducción o de cualquier renovación posterior, los Estados miembros podrán exigir normas más rígidas que las mencionadas en el presente Anexo.

CAPACIDAD VISUAL

6. Los candidatos a un permiso de conducción deberán someterse a las investigaciones apropiadas que garanticen que poseen una agudeza visual compatible con la conducción de vehículos de motor. Si se sospecha que el candidato no posee una capacidad visual adecuada, deberá ser examinado por una autoridad médica competente. En este examen se deberá prestar especial atención a la agudeza visual, al campo visual, a la visión crepuscular y a las enfermedades oculares progresivas.

Las lentillas intraoculares no deberán considerarse como lentes correctoras a efectos de la aplicación del presente Anexo.

Grupo 1

- 6.1. Los candidatos a la expedición o la renovación de un permiso de conducción deberán poseer una agudeza visual binocular, si es preciso mediante lentes correctoras, de al menos 0,5 con ambos ojos a la vez. El permiso de conducción no deberá ser ni expedido ni renovado si se comprueba, en el reconocimiento médico, que el campo visual es inferior a 120° en el plano horizontal, salvo en casos excepcionales debidamente justificados mediante un dictamen médico favorable y prueba práctica positiva, o que el interesado sufre otra afección de la vista que pueda hacer peligrar la seguridad de su conducción. Si se descubre o declara una enfermedad ocular progresiva, se podrá expedir o renovar el permiso de conducción supeditado a un reconocimiento periódico efectuado por una autoridad médica competente.
- 6.2. Los candidatos a la expedición o renovación de un permiso de conducción que padezcan una pérdida funcional total de la visión de un ojo o que utilicen solamente un ojo, por ejemplo en casos de diplopía, deberán poseer una agudeza visual de al menos 0,6, si es preciso mediante lentes correctoras. La autoridad médica competente deberá certificar que esta condición de visión monocular ha existido el tiempo suficiente para que el interesado se haya adaptado y que el campo de visión del ojo en cuestión es normal.

Grupo 2

- 6.3. Los candidatos a la expedición o renovación de un permiso de conducción deben poseer una agudeza visual en ambos ojos, si es preciso mediante lentes correctoras, de al menos 0,8 para el ojo que esté en mejores condiciones y de al menos 0,5 para el ojo que esté en peores condiciones. Si se alcanzan los valores de 0,8 y 0,5 mediante corrección óptica, la agudeza sin corregir de cada uno de los dos ojos deberá alcanzar 0,05 o se deberá obtener la corrección de la agudeza mínima (0,8 y 0,5) mediante gafas cuya potencia no podrá exceder de 4 $\Rightarrow$ 8 $\Leftarrow$ dioptrías aproximadamente o mediante lentes de contacto (capacidad visual sin corregir = 0,05). Se deberá tolerar bien la corrección. No se deberá expedir ni renovar el permiso de conducción si el candidato o el conductor no poseen un campo visual binocular normal o está afectado de diplopía..

CAPACIDAD AUDITIVA

7. Podrá expedirse o renovarse el permiso de conducción a cualquier candidato o conductor del grupo 2 siempre que exista un dictamen de las autoridades médicas competentes; en el reconocimiento médico se tendrán especialmente en cuenta las posibilidades de compensación.

MINUSVALÍAS DEL APARATO LOCOMOTOR

8. No se deberá expedir ni renovar el permiso de conducción a los candidatos o conductores que sufran afecciones o anomalías del sistema locomotor que hagan peligrosa la conducción de vehículos de motor.

Grupo 1

- 8.1. Se podrá expedir un permiso de conducción, si es preciso con condición restrictiva, previo dictamen de una autoridad médica competente, a los candidatos o conductores con minusvalías físicas. Dicho dictamen deberá apoyarse en una evaluación médica de la afección o anomalía en cuestión y, si fuese necesario, en una prueba práctica; este dictamen deberá completarse con la especificación del tipo de adaptación que debe realizarse en el vehículo y se habrá de mencionar si el interesado necesita o no utilizar un aparato ortopédico, en la medida en que la prueba de control de aptitudes y comportamientos demuestre que, con estos dispositivos, la conducción no resultaría peligrosa.
- 8.2. El permiso de conducción podrá ser expedido o renovado a aquellos candidatos que sufran una afección evolutiva siempre que se sometan a controles periódicos con el fin de verificar que siguen siendo capaces de conducir su vehículo con absoluta seguridad.

Se podrá expedir o renovar un permiso de conducción sin control médico a partir del momento en que la minusvalía se haya estabilizado.

Grupo 2

- 8.3. Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos o peligros adicionales relacionados con la conducción de vehículos incluidos en este grupo.

AFECCIONES CARDIOVASCULARES

9. Constituyen un peligro para la seguridad vial las afecciones que puedan exponer a los candidatos o conductores a la expedición o renovación de un permiso de conducción a un fallo repentino de su sistema cardiovascular que pueda provocar una alteración súbita de las funciones cerebrales.

Grupo 1

- 9.1. El permiso de conducción no deberá expedirse ni renovarse a los candidatos afectados de trastornos graves del ritmo cardíaco.

- 9.2. El permiso de conducción podrá expedirse o renovarse a los candidatos o conductores portadores de un marcapasos, previa presentación de un dictamen médico autorizado y realización de revisiones médicas regulares.
- 9.3. La expedición o renovación de un permiso de conducción a los candidatos o conductores con anomalías de la tensión arterial serán consideradas atendiendo al resto de los datos del reconocimiento, a las posibles complicaciones asociadas y al peligro que puedan constituir para la seguridad de la circulación.
- 9.4. En general, el permiso de conducción no debe expedirse ni renovarse a los candidatos o conductores afectados de un ángor que les sobrevenga en reposo o con la emoción. La expedición o renovación de un permiso de conducción a los candidatos o conductores que hayan sufrido un infarto de miocardio queda supeditada a la presentación de un dictamen médico autorizado y, si fuese necesario, a la realización de revisiones médicas regulares.

Grupo 2

- 9.5. Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos o peligros adicionales relacionados con la conducción de vehículos incluidos en este grupo.

DIABETES MELLITUS

10. El permiso de conducción puede expedirse o renovarse a los candidatos o conductores afectados de diabetes mellitus, previa presentación de un dictamen médico autorizado y realización de las revisiones médicas regulares adecuadas a cada caso.

Grupo 2

- 10.1. El permiso de conducción no debe expedirse ni renovarse a los candidatos o conductores de este grupo afectados de una diabetes mellitus que haga necesario un tratamiento de insulina, salvo en casos muy excepcionales debidamente justificados mediante un dictamen médico autorizado y previa realización de revisiones médicas regulares.

ENFERMEDADES NEUROLÓGICAS

11. El permiso de conducción no debe expedirse ni renovarse a los candidatos o conductores que padezcan una afección neurológica grave, excepto en caso de que la petición esté respaldada por un dictamen médico autorizado.

Con este fin, los trastornos neurológicos debidos a afecciones u operaciones del sistema nervioso central o periférico, exteriorizados mediante signos motores sensitivos, sensoriales o tróficos que perturben el equilibrio y la coordinación, serán analizados con arreglo a sus posibilidades funcionales y su evolución. En estos casos, se podrá supeditar la expedición o renovación del permiso de conducción a revisiones periódicas en caso de riesgo de agravamiento.

12. Las crisis de epilepsia y las demás perturbaciones brutales del estado de consciencia constituyen un grave peligro para la seguridad vial cuando sobrevienen durante la conducción de un vehículo de motor.

Grupo 1

- 12.1. Podrá expedirse o renovarse el permiso siempre que las autoridades médicas competentes efectúen un reconocimiento y que haya un control médico regular. Las autoridades médicas considerarán la existencia de epilepsia u otros trastornos del estado de conciencia, su forma y evolución clínica (por ejemplo, ausencia de crisis en los dos últimos años), el tratamiento seguido y los resultados terapéuticos.

Grupo 2

- 12.2. No debe expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún candidato o conductor que presente o pueda presentar crisis de epilepsia u otras perturbaciones graves del estado de conciencia.

TRASTORNOS MENTALES

Grupo 1

- 13.1. No debe expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún candidato o conductor:
- que padezca trastornos mentales graves, congénitos o adquiridos por enfermedad, traumatismo o intervenciones de neurocirugía;
 - que padezca un retraso mental grave;
 - que padezca trastornos de conducta graves por senilidad o trastornos graves de la capacidad de raciocinio, de comportamiento y de adaptación relacionados con la personalidad,

excepto si la solicitud está acompañada de un dictamen médico autorizado y siempre que, si es necesario, se realicen revisiones médicas regulares.

Grupo 2

- 13.2. Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos o peligros adicionales relacionados con la conducción de vehículos incluidos en este grupo.

ALCOHOL

14. El consumo de alcohol representa un peligro considerable para la seguridad en carretera. Habida cuenta de la gravedad del problema, es necesaria una gran vigilancia en el plano médico.

Grupo 1

- 14.1. No debe expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún candidato o conductor que se halle en situación de dependencia respecto del alcohol o que no pueda disociar conducción y consumo de alcohol.

Puede expedirse o renovarse el permiso de conducción a los candidatos o conductores que hayan estado en situación de dependencia respecto del alcohol tras un periodo demostrado de abstinencia y siempre que exista un dictamen médico autorizado y revisiones médicas regulares.

Grupo 2

- 14.2. Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos y peligros relacionados con la conducción de vehículos incluidos en este grupo.

DROGAS Y MEDICINAS

15. Abuso

No debe expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún candidato o conductor que se halle en situación de dependencia respecto de sustancias de acción psicótropa, o que, sin ser adicto, abuse de ellas regularmente, sea cual sea el tipo de permiso solicitado.

Consumo habitual

Grupo 1

- 15.1. No debe expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún candidato o conductor que consuma habitualmente sustancias psicótropas, sea cual sea su forma, que puedan comprometer su aptitud para conducir sin peligro, si la cantidad absorbida influye de manera negativa en la conducción. Lo mismo sucederá con cualquier medicamento o combinación de medicamentos que influya en la capacidad de conducir.

Grupo 2

- 15.2. Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos y peligros adicionales relacionados con la conducción de los vehículos a los que se refiere la definición de este grupo.

ENFERMEDADES RENALES

Grupo 1

- 16.1. Puede expedirse o renovarse el permiso de conducción a todo candidato o conductor que padezca una insuficiencia renal grave siempre que haya un dictamen médico autorizado y que el interesado se someta a revisiones médicas periódicamente.

Grupo 2

- 16.2. No debe expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún candidato o conductor con insuficiencia renal grave irreversible, excepto en casos extraordinarios debidamente justificados mediante dictamen médico autorizado y con revisiones médicas regulares.

DISPOSICIONES DIVERSAS

Grupo 1

- 17.1. Puede expedirse o renovarse el permiso de conducción a todo candidato o conductor al que se haya transplantado un órgano o que haya recibido un implante artificial que incidan en la capacidad de conducir, siempre que exista un dictamen médico autorizado y, en su caso, revisiones médicas regulares.

Grupo 2

- 17.2. Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos y peligros adicionales relacionados con la conducción de los vehículos a los que se refiere la definición de este grupo.
 18. En general, el permiso de conducción no debe expedirse ni renovarse a ningún candidato o conductor que padezca alguna afección no mencionada en los anteriores apartados que pueda suponer una incapacidad funcional que comprometa la seguridad vial al conducir un vehículo de motor, excepto si la solicitud está acompañada de un dictamen médico autorizado y, en su caso, de revisiones médicas regulares.
-

ANEXO IV

CUALIFICACIÓN INICIAL Y FORMACIÓN CONTINUA DE LOS EXAMINADORES DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN

1. Condiciones generales

1.1. Un examinador del permiso de conducción de la categoría B:

- a) deberá ser titular de un permiso de conducción de la categoría B con una antigüedad mínima de cinco años
- b) deberá tener como mínimo 25 años de edad
- c) deberá poseer la cualificación inicial prevista en el punto 2 y después seguir anualmente la formación continua prevista en el punto 3.

1.2. Un examinador del permiso de conducción de las demás categorías:

- a) deberá ser titular de un permiso de conducción de la categoría en cuestión
- b) deberá poseer la cualificación inicial prevista en el punto 2 y después seguir anualmente la formación continua prevista en el punto 3
- c) deberá haber ejercido como examinador del permiso de conducción de la categoría B durante al menos 3 años; este periodo podrá ser de un año si el examinador demuestra una experiencia de conducción de 5 años en la categoría en cuestión.

2. Contenido de la calificación inicial de los examinadores del permiso de conducción:

2.1. Conocimientos profundos de todos los puntos mencionados en la presente Directiva y, en particular, del anexo II. Además, la calificación inicial debe cubrir los aspectos siguientes:

2.1.1. Aspectos relacionados con la conducción:

- a) comportamientos en circulación
- b) atención a la circulación vial
- c) técnica de observación
- d) control del vehículo
- e) atención a las diversas condiciones meteorológicas y al estado de la calzada
- f) atención a los intereses de los demás usuarios de la carretera y anticipación de situaciones

g) conducción económica y respetuosa del medio ambiente

2.1.2. Conocimientos:

a) conocimiento profundo del código de circulación

b) conocimientos didácticos y pedagógicos

2.2. A efectos de verificar la cualificación inicial, los Estados miembros exigirán como mínimo un examen teórico y uno práctico, referentes a cada uno de los temas cubiertos por la presente Directiva y, en particular, a los temas enumerados en el punto 2.1, los cuales son necesarios para verificar los conocimientos, las aptitudes y el comportamiento exigidos para ser examinador del permiso de conducción de la categoría de que se trate. Deberá prestarse una atención especial a la capacidad de conducción de esa categoría.

Los examinadores del permiso de conducción de la categoría A serán también examinadores de las categorías AM, A1 y A2.

Los examinadores del permiso de conducción de la categoría C serán también examinadores de las categorías C1, D y D1.

Los examinadores del permiso de conducción de la categoría C + E serán también examinadores de las categorías C1 + E, D + E y D1 + E.

3. Formación continua

La formación continua abordará los mismos temas que la formación inicial. La formación teórica se referirá a temas como las modificaciones de la legislación y las aptitudes didácticas y sociales. La formación práctica hará posible mantener un excelente nivel de aptitud a la conducción de la categoría de que se trate y de los conocimientos especializados personales en ese campo. Con un periodo de vigilancia de un día al año, como mínimo, se obtendrán los datos necesarios para enfocar la formación continua a la satisfacción de las necesidades personales del examinador. La duración mínima anual de la formación continua será la siguiente:

Formación teórica (todas las categorías):

2 días

Formación práctica:

Categoría B: 1 día

Categoría B + E: 1 día

Categoría A: 3 días

Categoría C: 3 días

Categoría C + E: 3 días

La formación continua para la categoría A será válida también para las categorías AM, A1 y A2. La formación continua para la categoría C será válida también para las categorías C1, D y D1. La formación continua para la categoría C + E será válida también para las categorías C1 + E, D + E y D1 + E.





ANEXO V

Parte A

Directiva derogada y modificaciones sucesivas (mencionadas en el artículo 18)

Directiva 91/439/CEE ¹ del Consejo	DO L 237 de 24.8.1991, p. 1.
Directiva 94/72/CE del Consejo	DO L 337 de 24.12.1994, p. 86
Directiva 96/47/CE del Consejo	DO L 235 de 17.9.1996, p. 1
Directiva 97/26/CE del Consejo	DO L 150 de 7.6.1997, p. 41
Directiva 2000/56/CE de la Comisión	DO L 237 de 21.9.2000, p. 45
Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, únicamente el apartado 2 del artículo 10	DO L 226 de 10.9.2003, p. 4

¹ La Directiva 91/439/CEE ha sido modificada también por el siguiente acto que sigue en vigor: Acta de Adhesión de la República de Austria, la República de Finlandia y el Reino de Suecia (DO C 241 de 29.8.1994, p. 21).

Parte B

Plazo de incorporación al Derecho nacional y de aplicación (mencionados en el artículo 18)

Directiva	Fecha límite para la incorporación	Fecha de aplicación
Directiva 91/439/CEE	1 de julio de 1994	1 de julio de 1996
Directiva 94/72/CE	-	xx.xx.1995
Decisión 96/427/CE	-	16 de julio de 1996
Directiva 96/47/CE	1 de julio de 1996	1 de julio de 1996
Directiva 97/26/CE	1 de enero de 1998	1 de enero de 1998
Directiva 2000/56/CE	30 de septiembre de 2003	30 de septiembre de 2003, 30 de septiembre de 2008 (punto 6.2.5 del anexo II) y 30 de septiembre de 2013 (punto 5.2 del anexo II)
Directiva 2003/59/CE	10 de septiembre de 2006	10 de septiembre 2008 (transporte de viajeros) y 10 de septiembre de 2009 (transporte de mercancías)

ANEXO VI

Cuadro de correspondencias

Directiva 91/439/CEE del Consejo	Presente Directiva
Primera frase del apartado 1 del artículo 1	Apartado 1 del artículo 1
Segunda frase del apartado 1 del artículo 1	-
-	Apartado 2 del artículo 1
Apartado 2 del artículo 1	Artículo 2
Apartado 3 del artículo 1	-
Apartado 1 del artículo 2	Apartado 1 del artículo 3
Apartado 2 del artículo 2	Primera frase del apartado 2 del artículo 3
	Segunda frase del apartado 2 del artículo 3
Apartado 3 del artículo 2	-
Apartado 4 del artículo 2	-
Palabras introductorias del primer párrafo del apartado 1 del artículo 3	Palabras introductorias del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
-	Primer guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
-	Tercer guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Primer guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 3	Cuarto guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Segundo guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 3	Sexto guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Tercer guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 3	-
Cuarto guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 3	Séptimo guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Quinto guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 3	Décimo guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Sexto guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 3	Undécimo guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4

Séptimo guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 3	Decimocuarto guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Octavo guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 3	Decimoquinto guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Palabras introductorias del primer guión del apartado 2 del artículo 3	-
Primer guión del primer párrafo del apartado 2 del artículo 3	Segundo guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Segundo guión del primer párrafo del apartado 2 del artículo 3	Quinto guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Tercer guión del primer párrafo del apartado 2 del artículo 3	Octavo guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Cuarto guión del primer párrafo del apartado 2 del artículo 3	Noveno guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Quinto guión del primer párrafo del apartado 2 del artículo 3	Duodécimo guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Palabras introductorias del sexto guión del primer párrafo del apartado 2 del artículo 3	Decimotercer guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Primer subguión del sexto guión del primer párrafo del apartado 2 del artículo 3	Decimotercer guión del primer párrafo del apartado 1 del artículo 4
Segundo subguión del segundo guión del primer párrafo del apartado 2 del artículo 3	Segundo párrafo del apartado 1 del artículo 4
Palabras introductorias del apartado 3 del artículo 3	Palabras introductorias del apartado 2 del artículo 4
Primer guión del apartado 3 del artículo 3	Letra a) del apartado 2 del artículo 4
-	Letra b) del apartado 2 del artículo 4
Primer guión del segundo párrafo del apartado 3 del artículo 3	Letras c) y d) del apartado 2 del artículo 4
Segundo párrafo del segundo guión del apartado 3 del artículo 3	-
Tercer guión del apartado 3 del artículo 3	Letra e) del apartado 2 del artículo 4
Cuarto guión del apartado 3 del artículo 3	Letra f) del apartado 2 del artículo 4
Quinto guión del apartado 3 del artículo 3	Letra g) del apartado 2 del artículo 4

-	Apartado 3 del artículo 4
Apartado 4 del artículo 3	-
Apartado 5 del artículo 3	-
Apartado 6 del artículo 3	Apartado 4 del artículo 4
Artículo 4	Artículo 5
Apartado 1 del artículo 5	Apartado 1 del artículo 6
Palabras introductorias del apartado 2 del artículo 5	Palabras introductorias del apartado 2 del artículo 6
Letra a) del apartado 2 del artículo 5	Letra a) del apartado 2 del artículo 6
Letra b) del apartado 2 del artículo 5	Letra b) del apartado 2 del artículo 6
-	Letra c) del apartado 2 del artículo 6
-	Letra d) del apartado 2 del artículo 6
Apartado 3 del artículo 5	Apartado 3 del artículo 6
Apartado 4 del artículo 5	Apartado 4 del artículo 6
Palabras introductorias del apartado 1 del artículo 6	Palabras introductorias del apartado 1 del artículo 7
-	Primer guión de la letra a) del apartado 1 del artículo 7
Primer guión de la letra a) del apartado 1 del artículo 6	Segundo guión de la letra a) del apartado 1 del artículo 7
Segundo guión de la letra a) del apartado 1 del artículo 6	Tercer guión de la letra a) del apartado 1 del artículo 7
Primer guión de la letra b) del apartado 1 del artículo 6	Primer guión de la letra b) del apartado 1 del artículo 7
Segundo guión de la letra b) del apartado 1 del artículo 6	Segundo guión de la letra b) del apartado 1 del artículo 7
Tercer guión de la letra b) del apartado 1 del artículo 6	Tercer guión de la letra b) del apartado 1 del artículo 7

-	Primer guión de la letra c) del apartado 1 del artículo 7
Primer guión de la letra c) del apartado 1 del artículo 6	Segundo guión de la letra c) del apartado 1 del artículo 7
-	Letra d) del apartado 1 del artículo 7
Apartado 2 del artículo 6	Primera frase del primer guión del apartado 2 del artículo 7
-	Segunda frase del primer guión del apartado 2 del artículo 7
	Segundo guión del apartado 2 del artículo 7
Apartado 3 del artículo 6	-
Palabras introductorias del apartado 1 del artículo 7	Palabras introductorias del apartado 1 del artículo 8
Letra a) del apartado 1 del artículo 7	Letra a) del apartado 1 del artículo 8
-	Letra b) del apartado 1 del artículo 8
-	Letra c) del apartado 1 del artículo 8
-	Letra d) del apartado 1 del artículo 8
Letra b) del apartado 1 del artículo 7	Letra e) del apartado 1 del artículo 8
Apartado 2 del artículo 7	-
Apartado 3 del artículo 7	-
-	Apartado 2 del artículo 8
-	Apartado 3 del artículo 8
Apartado 4 del artículo 7	Apartado 4 del artículo 8
Apartado 5 del artículo 7	Primera frase del apartado 5 del artículo 8
	Segunda frase del apartado 5 del artículo 8
Apartado 1 del artículo 7 bis	-
Apartado 2 del artículo 7 bis	Artículo 9
Artículo 7 ter	Artículo 10

-	Artículo 11
Artículo 8	Artículo 12
Artículo 9	Artículo 13
Artículo 10	Artículo 14
Artículo 11	Artículo 15
Apartado 1 del artículo 12	-
Apartado 2 del artículo 12	-
Apartado 3 del artículo 12	Artículo 16
-	Artículo 17
Artículo 13	Primer párrafo del artículo 18
-	Segundo párrafo del artículo 18
-	Artículo 19
Artículo 14	Artículo 20
Anexo I	-
Anexo I bis	Anexo I
Anexo II	Anexo II
Anexo III	Anexo III
-	Anexo IV
-	Anexo V
-	Anexo VI

FICHA DE IMPACTO

IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LAS EMPRESAS, ESPECIALMENTE SOBRE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

TÍTULO DE LA PROPUESTA

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción por la que se deroga la Directiva 91/439/CEE.

NÚMERO DE REFERENCIA DEL DOCUMENTO

COM (2003)...

PROPUESTA

1. Teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad, expóngase la necesidad de una normativa comunitaria en este campo y cuáles son sus principales objetivos.

La Comunidad dispone ya de competencias sobre los permisos de conducción a través de la Directiva 91/439/CEE del Consejo por la que se deroga la primera directiva sobre el permiso de conducción, es decir, la Directiva 80/1263/CEE. Las modificaciones entran dentro de las competencias conferidas a la Comunidad por la letra c) del apartado 1 del artículo 71 del Tratado CE, en virtud de la cual el Parlamento Europeo y el Consejo ha de establecer, con arreglo al procedimiento de codecisión, medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes.

La mayor parte de las modificaciones propuestas tienen como objetivo aumentar la seguridad vial, que es uno de los aspectos de la seguridad en los transportes. Dichas modificaciones contribuirán a aumentar el nivel europeo general de los aspectos de seguridad relacionados con la concesión de permisos de conducción por medio de una normativa armonizada en este ámbito. Además, muchas de las medidas que se proponen pretenden fomentar la libre circulación de los titulares de permisos de conducción, grupo al que pertenece un elevado porcentaje de ciudadanos europeos. Esto responde a las normas generales establecidas en el orden del día de Lisboa. Además, debe destacarse que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha subrayado los efectos que la normativa sobre permisos de conducción puede tener sobre la libre circulación de ciudadanos, la cual es una de las libertades fundamentales garantizadas por el Tratado de la Unión.

Las medidas propuestas aumentarán indirectamente la seguridad del transporte gracias a la mayor protección antifraude del modelo comunitario de permiso, la introducción optativa de un microchip y la eliminación del modelo de permiso comunitario de conducción de papel.

Los objetivos de las medidas legislativas propuestas no pueden ser alcanzados de forma suficiente por los Estados miembros. Los regímenes nacionales en materia de permisos de conducción son muy distintos unos de otros y no tienen debidamente en

cuenta los aspectos de libre circulación y libre establecimiento. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha subrayado también este punto.

REPERCUSIONES SOBRE LAS EMPRESAS

2. Precíse que empresas resultarán afectadas por la propuesta:

- *de qué sectores*

La propuesta afectará a todos los titulares futuros de un permiso de conducción, así como a los profesores de autoescuela, los examinadores, la administración pública que se ocupa de este tema y las fuerzas de seguridad. Se producirán efectos indirectos en los fabricantes de permisos de conducción, ya que se eliminará el modelo de papel y quedará únicamente el modelo de tarjeta de plástico. No obstante, no afectará directamente a su actividad comercial. Habrá también repercusiones indirectas sobre los fabricantes de vehículos, ya que se armonizarán las denominadas subcategorías de las Directiva 91/439/CEE. Esta armonización tendrá un efecto positivo al haber un mercado mayor y unas definiciones homogenizadas.

- *de qué tamaño (cuál es la concentración de pequeñas y medianas empresas).*

El principal grupo de pequeñas y medianas empresas que se verá afectado será el sector de las autoescuelas. Por lo general se trata de pequeñas empresas (1 persona muchas veces).

- *indíquese si existen zonas geográficas concretas de la Comunidad donde se encuentre este tipo de empresas.*

No, se hayan distribuidas por igual en todos los Estados miembros.

3. *Especifíquese qué empresas deberán conformarse a la propuesta.*

Las autoescuelas siempre tendrán la posibilidad de impartir formación a los aspirantes a la obtención del permiso de conducción. Nada ha cambiado al respecto. La única diferencia es que las diversas categorías de permiso de conducción estarán más homogenizadas y, por ello, habrá oportunidad de aumentar el trabajo en este sector compuesto por lo general de pequeñas empresas.

4. *Efectos económicos probables de la propuesta:*

- *sobre el empleo*

La mayor armonización producirá un efecto beneficioso.

- *sobre la inversión y la creación de empresas*

El hecho de que se vayan a introducir en algunos Estados miembros nuevas categorías de permiso dará seguramente mayores oportunidades de trabajo al sector de las autoescuelas como ya se ha dicho anteriormente, pero podría producir también un aumento indirecto del uso de algunos tipos de vehículos como, por ejemplo, las

motocicletas ligeras, las camionetas y los minibuses que no se habían armonizado hasta ahora.

– *sobre la competitividad de las empresas*

La armonización de las definiciones de las categorías de permisos de conducción tendrá efectos beneficiosos en la competitividad empresarial. Sin embargo, es difícil hablar de competitividad en un sector que está organizado muy localmente.

5. *Señálese si la propuesta contiene medidas especialmente diseñadas para las pequeñas y medianas empresas (obligaciones menores o diferentes, etc.).*

La propuesta no incluye medidas específicas para esos fines.

CONSULTAS

6. *Cítense los organismos que han sido consultados sobre la propuesta y expóngase la opinión que han dado sobre ella.*

Esta propuesta se basa en los resultados de una serie de estudios efectuados a partir de 1994. La armonización de las categorías de permiso de conducción se debatió con las autoridades responsables de los exámenes de conducción de los Estados miembros (CIECA), las asociaciones de autoescuelas (EFA, IVV y otras), representantes de la industria del automóvil (ACEM, ADQUAD), asociaciones de usuarios (FIM, FEMA, AIT-FIA) y asociaciones sectoriales.

Esos estudios y los debates consiguientes se comunicaron al Comité del Permiso de Conducción y a los expertos gubernamentales sobre el permiso de conducción con los que se discutieron a fondo.
