

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL

SR. PHILIPPE LÉGER

presentadas el 12 de mayo de 2005¹

1. Mediante el presente recurso, la Comisión de las Comunidades Europeas solicita al Tribunal de Justicia que declare que la República Federal de Alemania ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción.²

I. Marco jurídico

A. Normativa comunitaria

2. En apoyo de su recurso, la Comisión invoca una serie de motivos relativos a la edad mínima exigida para acceder a la conducción de determinados vehículos, a la posibilidad de conducir vehículos de categoría distinta de aquella para la que se ha obtenido el permiso de conducción³ y al procedimiento de registro y canje de los permisos expedidos por otros Estados miembros.

3. La expedición y la utilización de los permisos fueron objeto de un comienzo de armonización mediante la adopción de la Directiva 80/1263/CEE del Consejo, de 4 de diciembre de 1980, Primera Directiva relativa al establecimiento de un permiso de conducir comunitario.⁴ Esta Directiva tenía por finalidad, por una parte, contribuir a la mejora de la seguridad de la circulación por carretera y, por otra, facilitar la circulación de las personas que se establezcan en un Estado miembro distinto de aquel en el que pasaron un examen de conducción o que se desplacen dentro de la Comunidad Económica Europea.

4. Con este fin, la Directiva 80/1263 armonizó algunas normas nacionales relativas en particular a la expedición de los permisos y a

1 — Lengua original: francés.

2 — DO L 237, p. 1 (en lo sucesivo, «Directiva»).

3 — En lo sucesivo, «permiso».

4 — DO L 375, p. 1; EE 07/02, p. 259.

las condiciones a las que se subordina su validez. Esta Directiva definió un modelo comunitario de permiso y estableció el principio del reconocimiento mutuo de dichos permisos y el canje de éstos cuando sus titulares cambien su residencia o su lugar de trabajo de un Estado miembro a otro.

5. La Directiva 80/1263 fue derogada por la Directiva 91/439. Esta última marca una nueva etapa en la armonización de las disposiciones nacionales, en particular en lo que se refiere a las condiciones de expedición de los permisos y al alcance del principio de reconocimiento mutuo de éstos.

6. En cuanto a la expedición de los permisos, se supedita especialmente a condiciones de edad mínima, que varían en función de la clasificación, operada por la Directiva, del vehículo que se pretenda conducir.

7. Por lo que se refiere a los vehículos de la categoría A,⁵ el artículo 6, apartado 1, letra b), primer guión, primera frase, de la Directiva establece el principio según el cual

la edad mínima exigida para la expedición del permiso correspondiente a este tipo de vehículos es de 18 años. Además, se añade que «[...] 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».

8. La última frase del apartado 1, letra b), primer guión, de dicho artículo precisa que «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». El artículo 6, apartado 2, de la Directiva indica que si bien los Estados miembros pueden establecer excepciones a las condiciones de edad mínima establecidas para determinadas categorías de vehículos [A, B y B + E (o B E)] y expedir de este modo permisos correspondientes a tales categorías a personas que hayan cumplido la edad de 17 años, no pueden establecer excepciones al requisito de edad mínima fijados en el artículo 6, apartado 1, letra b), primer guión, última frase, de dicha Directiva.

⁵ — Según el artículo 3, apartado 1, primer guión, de la Directiva, la categoría A comprende las motocicletas, con o sin sidecar.

9. En cuanto a los vehículos pertenecientes a las subcategorías C 1⁶ y C 1 + E (o C 1 E),⁷ el artículo 6, apartado 1, letra b), tercer guión, de la Directiva establece que la edad mínima exigida para la expedición del permiso correspondiente es de 18 años, sin perjuicio de las disposiciones previstas para la conducción de estos vehículos por el Reglamento (CEE) n° 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 carretera.⁸

10. Una vez que se ha expedido un permiso, su validez no se limita de forma sistemática a la conducción de la categoría de vehículos para la que se ha obtenido. Así, por ejemplo,

6 — Según el artículo 3, apartado 2, tercer guión, de la Directiva, la subcategoría C 1 comprende los automóviles no incluidos en la categoría D (es decir, distintos de los autobuses que transporten personas) cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilogramos (es decir, 3,5 toneladas) sin sobrepasar los 7.500 kilogramos (es decir, 7,5 toneladas). Se precisa que los automóviles de esta subcategoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.

7 — Según el artículo 3, apartado 2, cuarto guión, de la Directiva, la subcategoría C 1 + E comprende conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la subcategoría C 1 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 kilogramos (es decir, 12 toneladas) y que la masa máxima autorizada del remolque no sea superior a la masa en vacío del vehículo tractor.

8 — DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21. El artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento prevé que «la edad mínima de los conductores destinados al transporte de mercancías se fija: para los vehículos, incluidos, en su caso, los remolques o semirremolques cuyo peso máximo autorizado sea inferior o igual a 7,5 toneladas, en 18 años cumplidos; para los demás vehículos, es:

- 21 años cumplidos o
- 18 años cumplidos, siempre que el interesado sea titular de un certificado de aptitud profesional reconocido por uno de los Estados miembros que acredite que ha completado una formación como conductor para el transporte de mercancías por carretera, y que se ajuste a la regulación comunitaria relativa al nivel mínimo de formación como conductor para el transporte por carretera».

el artículo 5, apartado 2, letra b), de la Directiva prevé que «el permiso válido para la categoría C + E (o C E)⁹ será también válido para la categoría D + E (o D E)¹⁰ cuando su titular esté habilitado para la categoría D¹¹».

11. Además, una vez que se ha expedido en un Estado miembro, un permiso está destinado a ser reconocido en los otros Estados miembros. Este principio de reconocimiento mutuo de los permisos se establece en el artículo 1, apartado 2, de la Directiva en los términos generales siguientes: «los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros serán reconocidos recíprocamente».

12. Sin embargo, cuando el titular de un permiso establezca su residencia normal en un Estado miembro distinto de aquel que haya expedido el permiso, la Directiva admite que el Estado miembro de residencia

9 — Según el artículo 3, apartado 1, sexto guión, de la Directiva, la categoría C + E comprende 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. En cuanto a la categoría C, a tenor del guión anterior, comprende los automóviles distintos de los de la categoría D (es decir, distintos de los autobuses) cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilogramos (es decir, 3,5 toneladas); se precisa además que los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.

10 — Según el artículo 3, apartado 1, octavo guión, de la Directiva, la categoría D + E corresponde a los 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.

11 — Como ya he indicado, la categoría D corresponde a los autobuses. Más concretamente, el artículo 3, apartado 1, séptimo guión, de la Directiva indica que esta categoría comprende los automóviles destinados al transporte de personas y con más de ocho asientos, sin contar el del conductor; se añade que los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.

aplique al titular del permiso de que se trata algunas de sus disposiciones nacionales.

de un permiso [...] 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».

13. Ello es así, según el artículo 1, apartado 3, de la Directiva, en el caso de sus disposiciones nacionales en materia fiscal, de duración de validez del permiso y de control médico. En el marco de la aplicación de estas disposiciones, el Estado miembro de residencia podrá inscribir en el permiso expedido por otro Estado miembro las menciones indispensables para la gestión del mismo. El anexo I, punto 4, de la Directiva precisa que estas menciones, como las relativas a las infracciones graves cometidas en el territorio del Estado miembro de residencia, podrán señalarse por éste último en dicho permiso, siempre que indique asimismo este tipo de menciones en el permiso que expide y que disponga, a tal fin, del emplazamiento necesario.¹²

B. Normativa nacional

15. La normativa alemana pertinente, en el marco del presente procedimiento, se recoge en el Reglamento sobre la autorización de las personas para circular por carretera (*Verordnung über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr*), de 18 de agosto de 1998, también denominado «*Fahrerlaubnis-Verordnung*».¹³

14. Así mismo, el artículo 8, apartado 2, de la Directiva establece que, «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

16. El artículo 6, apartado 2, segunda frase, de la FeV establece una edad mínima de 25 años para acceder directamente a la conducción de motocicletas pesadas de la categoría A. En cuanto a los vehículos de las subcategorías C 1 o C 1 E, según el artículo 10, apartado 2, primera frase, de la FeV, se autoriza a conducir estos vehículos a partir de los 17 años, dado que dicha conducción se encuadra dentro del marco de la formación profesional de conductores de camiones (y se limita a los trayectos efectuados en dicho marco).

12 — Esta precisión se recoge en el anexo I *bis*, punto 3, letra a), de la Directiva, en su versión modificada por la Directiva 96/47/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996 (DO L 235, p. 1), que entró en vigor el 18 de septiembre de 1996. Este anexo ofrece a los Estados miembros la posibilidad de expedir permisos según un modelo diferente del modelo tradicional en soporte de papel previsto en el anexo I de la Directiva. Este segundo modelo de permiso se presenta en forma de una tarjeta de policarbonato, del tipo utilizado especialmente para las tarjetas de crédito. Pueden incluirse menciones tanto sobre este tipo de permiso como sobre el permiso tradicional.

13 — BGBl. 1998 I, p. 2214; en lo sucesivo, «FeV». Ésta entró en vigor el 1 de enero de 1999.

17. Además, en virtud del artículo 6, apartado 3, número 6, de la FeV, se autoriza a los titulares de permisos C 1 E y D a conducir vehículos de la categoría D E. Del mismo modo, el apartado 4 del mismo artículo autoriza a los titulares de los permisos C 1, C 1 E, C o C E a conducir autobuses (es decir, vehículos de la categoría D) para efectuar trayectos sin pasajeros, en el interior del país, con el único objetivo de controlar el estado técnico de los vehículos o de su traslado a otro sitio.

18. Además, según el artículo 29, apartados 1 y 2, de la FeV, los titulares de un permiso expedido por un Estado miembro distinto de la República Federal de Alemania están obligados, so pena de multa, a registrar su permiso ante las autoridades administrativas alemanas, cuando hayan establecido su residencia normal en Alemania y no posean su permiso desde hace más de dos años.

19. Por último, los artículos 29, apartado 3, y, 47, apartado 2, de la FeV imponen a los titulares un permiso expedido por otro Estado miembro, que hayan establecido su residencia normal en Alemania, la obligación de canjear su permiso por un permiso alemán para que se inscriban determinadas menciones relativas, en particular, a la duración de la validez de este permiso en ese Estado cuando dicha duración es menor que la vigente en el Estado miembro de expedición.

II. Procedimiento administrativo previo

20. A raíz de un intercambio de correspondencia entre la República Federal de Alemania y la Comisión, ésta, al entender que el citado Estado miembro había incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 91/439, le requirió, mediante escrito de 18 de julio de 2001, para que presentara sus observaciones.

21. Dado que las observaciones presentadas por la República Federal de Alemania no convencieron a la Comisión, ésta le remitió, mediante escrito de 21 de marzo de 2002, un dictamen motivado en el cual le instaba a adoptar las medidas necesarias para atenerse a las obligaciones que le incumben en virtud de dicha Directiva en un plazo de dos meses a partir de la notificación de este dictamen.

22. Debido a la tardanza en la adopción del proyecto de regulación, que se suponía que iba a poner término al supuesto incumplimiento, la Comisión decidió interponer este recurso mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 2 de septiembre de 2003.

III. El recurso

23. En apoyo de su recurso, la Comisión invoca seis motivos, de los que el Gobierno alemán únicamente cuestiona dos. En primer lugar, examinaré esos dos motivos que versan sobre la edad mínima exigida para acceder a la conducción de determinados vehículos. A continuación, abordaré brevemente los otros motivos, que no han sido cuestionados, relativos a la posibilidad de conducir vehículos distintos de aquellos para cuya conducción se haya obtenido un permiso y al procedimiento de registro y de canje de los permisos expedidos por otros Estados miembros.

A. Sobre los motivos relativos a la edad mínima exigida para acceder a la conducción de determinados vehículos

24. Estos motivos se refieren, por una parte, a las motocicletas pesadas de la categoría A¹⁴ y, por otra, a los vehículos de las subcategorías C 1 y C 1 E. Examinaré sucesivamente cada uno de estos dos motivos.

14 — Esta expresión designa los vehículos a los que se refiere el artículo 6, apartado 1, letra b), primer guión, de la Directiva. Recuerdo que se trata de motocicletas con una potencia superior a 25 kilovatios o una relación potencia/peso superior a 0,16 kilovatios por kilogramo (o de motocicletas con sidecar con una relación potencia/peso superior a 0,16 kilovatios por kilogramo).

1. Sobre el motivo relativo a la edad mínima exigida para acceder a la conducción de motocicletas pesadas de la categoría A

a) Alegaciones de las partes

25. Mediante este motivo, la Comisión reprocha a la República Federal de Alemania haber infringido el artículo 6, apartado 1, letra b), primer guión, última frase, de la Directiva al fijar en 25 años la edad mínima exigida para acceder directamente a la conducción de motocicletas pesadas de la categoría A, es decir, sin haber adquirido experiencia previa en la conducción de motocicletas de categoría inferior. Según la demandante, con arreglo a lo dispuesto en la Directiva, la normativa de un Estado miembro únicamente puede fijar en 21 años la edad mínima. En apoyo de este motivo, la Comisión alega que estas disposiciones tienen por finalidad armonizar completamente el acceso directo a la conducción de motocicletas pesadas de la categoría A, fijando para ello una edad mínima uniforme, de manera que los Estados miembros no están facultados para establecer unilateralmente una edad mínima diferente, ya sea inferior o superior.

26. El Gobierno alemán rechaza esta interpretación del artículo 6, apartado 1, letra b), primer guión, última frase, de la Directiva. A su juicio, estas disposiciones no llevan a cabo una armonización completa del acceso

directo a la conducción del tipo de vehículos de que se trata. No sólo dejan a los Estados miembros la facultad de denegar o aceptar ese acceso directo, sino que les reservan la posibilidad, cuando estos últimos la aceptan, de fijar una edad mínima superior a 21 años, de conformidad con el objetivo de seguridad de la circulación por carretera perseguido por la Directiva. A este respecto, el Gobierno alemán subraya que la Comisión propuso recientemente, en el marco de una refundición de la Directiva, aumentar la edad mínima de que se trata a 24 años, en vez de 21, para responder mejor a las exigencias de la seguridad vial.

29. En primer lugar, al admitir que los Estados miembros puedan establecer excepciones a las condiciones de edad mínima establecidas para determinadas categorías de vehículos (distintas de las motocicletas pesadas de la categoría A) y expedir, por lo tanto, permisos a personas que hayan cumplido la edad de 17 años, es decir, una edad inferior a la fijada por la Directiva para esas categorías de vehículos, el artículo 6, apartado 2, de ésta, parece indicar que la finalidad de todos los requisitos de edad mínima que ha fijado es establecer un límite mínimo (y no un límite máximo) por debajo del cual, en principio, está prohibido expedir un permiso, salvo las excepciones que el citado artículo establece de manera expresa.

b) Apreciación

27. Considero que este motivo es infundado.

28. En mi opinión, al establecer en 21 años la edad mínima exigida para un eventual acceso directo a la conducción de motocicletas pesadas de la categoría A, el artículo 6, apartado 1, letra b), primer guión, última frase, de la Directiva se limita a excluir que las personas menores de 21 años puedan gozar del derecho a conducir este tipo de vehículos. Estas disposiciones no se oponen a la existencia de una normativa nacional que fije una edad mínima superior a la establecida en la Directiva, como puede ser la de 25 años. Son varios los elementos que abogan por esta interpretación.

30. Si las excepciones previstas en dicho artículo se refieren exclusivamente a una edad mínima inferior a la fijada por la Directiva para las categorías de vehículos de que se trata, y no a una edad mínima superior, esto no significa, a mi entender, que esté prohibido de manera sistemática que los Estados miembros establezcan condiciones de edad mínima superior. Por el contrario, el silencio del artículo 6, apartado 2, de la Directiva en relación con dichas condiciones de edad mínima superior se explica sin duda por el hecho de que las normas de la Directiva en materia de condiciones de edad mínima no son oponibles a la adopción por los Estados miembros de normas más estrictas en la materia, de modo que no era necesario prever excepciones sobre este particular para permitir a éstos actuar al respecto.

31. El objetivo perseguido por la Directiva, mediante el establecimiento de condiciones de edad mínima, confirma este análisis.

32. En efecto, como subraya el cuarto considerando de la Directiva, el establecimiento de condiciones mínimas en las que puede expedirse un permiso responde a ciertos imperativos de seguridad vial. Añado que las condiciones de edad mínima fijadas en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva, figuran entre las condiciones mínimas destinadas a garantizar la consecución de ese objetivo.

33. Pues bien, aunque el establecimiento de condiciones de edad mínima responde claramente a exigencias de seguridad vial en la medida en que prohíbe que se expidan permisos a personas que todavía no han cumplido la edad mínima de que se trata, no puede afirmarse lo mismo en el supuesto de que las condiciones de edad mínima establecidas en la Directiva impliquen también la prohibición de que los Estados miembros denieguen la expedición de permisos a personas que ya han cumplido esa edad mínima. Más bien al contrario, es precisamente el deseo de reforzar la protección de la seguridad de la circulación el que inspira generalmente el establecimiento por los Estados miembros de condiciones de edad mínima superiores a las fijadas en la Directiva. Además, como ha señalado el Gobierno alemán, la Comisión ha expresado recientemente su intención, en relación con el acceso directo a la conducción de motocicletas de mucha potencia, de aumentar la edad mínima a 24 años, en

lugar de 21 años, con miras a contribuir a la mejora de la seguridad de la circulación.¹⁵

34. En mi opinión, de estos diferentes elementos resulta que el artículo 6, apartado 1, letra b), primer guión, última frase, de la Directiva no se opone a la existencia de una normativa nacional que establezca una edad mínima superior a la fijada en este artículo, como la que se establece en la normativa alemana de que se trata. Por consiguiente, considero que es infundado el motivo relativo a la edad mínima exigida para acceder directamente a la conducción de motocicletas pesadas de la categoría A, basado en la supuesta infracción de dicho artículo de la Directiva.

2. Sobre el motivo relativo a la edad mínima exigida para acceder a la conducción de vehículos de las subcategorías C 1 y C 1 E

a) Alegaciones de las partes

35. Mediante este motivo, la Comisión reprocha a la República Federal de Alemania

15 — Véase la Propuesta de revisión de la Directiva COM (2003) 621 final, de 21 de octubre de 2003, apartados 71 y 77. La Comisión señala que la normativa comunitaria actual permite que numerosos jóvenes conductores sin experiencia práctica conduzcan las motocicletas más potentes. Pues bien, la Comisión pone de manifiesto que las estadísticas de accidentes demuestran que el riesgo de accidente de los conductores inexpertos de este tipo de vehículos es especialmente elevado en el caso de menores de 24 años. Por lo tanto, en aras de la seguridad de la circulación, la Comisión propone elevar de 21 a 24 años la edad mínima exigida para acceder directamente a la conducción de dichos vehículos.

haber infringido el artículo 6, apartado 1, letra b), tercer guión, de la Directiva, en relación con el artículo 5, apartado 1, letra b), segundo guión, del Reglamento n° 3820/85, al admitir que a partir de la edad de 17 años se pueden conducir vehículos de las subcategorías C 1 o C 1 E, cuando esa conducción se encuadra dentro de una formación profesional de conductores de camiones. En opinión de la Comisión, estas disposiciones de la Directiva, así como las del Reglamento a las que se remite, se oponen a que personas menores de 18 años se beneficien del derecho de conducir vehículos de ese tipo.

36. El Gobierno alemán rechaza este motivo y precisa que, en Derecho interno, la obtención de un permiso C 1 está supeditada a la obtención de un permiso B.

37. A su juicio, además, la adquisición de un certificado de aptitud profesional que acredite que ha completado una formación reconocida de conductor para el transporte de mercancías por carretera, que puede justificar, con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra b), segundo guión, del Reglamento n° 3820/85, la concesión a los titulares de tal certificado de un derecho a conducir vehículos de transporte de mercancías de peso superior a 7,5 toneladas (una vez cumplidos los 18 años), implica que la formación de que se trata puede iniciarse antes de que los interesados hayan cumplido la edad de 18 años y que implica una determinada experiencia en la conducción. De lo anterior se desprende que, al reservar a las personas de 17 años el derecho a conducir vehículos de las subcategorías C 1 o C 1 E por necesidades de su formación

profesional, la normativa nacional controvertida se ajusta a la línea marcada en dicho artículo 5, apartado 1, letra b), segundo guión, al que se remite el artículo 6, apartado 1, letra b), tercer guión, de la Directiva. Negar esta tesis equivaldría a penalizar la existencia de formaciones profesionales de conductores de camiones suficientemente largas para considerarse completas, en perjuicio de los intereses de la seguridad de la circulación.

38. Por último, el Gobierno alemán relativiza el alcance del derecho anticipado a conducir vehículos de las subcategorías C 1 y C 1 E, que está previsto en la normativa nacional. Este derecho se concede únicamente a las personas que completen una formación profesional de conductores de camiones y que hayan pasado determinados exámenes psicopsicológicos previos. Además, la autorización para conducir estos tipos de vehículos sólo es válida en el marco de la citada formación profesional y únicamente en el territorio nacional.

b) Apreciación

39. En mi opinión, este motivo es fundado, tanto por lo que se refiere a los vehículos de

la subcategoría C 1 como a los vehículos de la subcategoría C 1 E.

40. En cuanto a los vehículos de la subcategoría C 1, el artículo 6, apartado 1, letra b), tercer guión, de la Directiva y el artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento n° 3820/85 (al que remite ese artículo de la Directiva) prevén que el acceso a la conducción de dichos vehículos se reserva a las personas que hayan cumplido la edad mínima de 18 años. Al admitir que se dé este acceso a partir de la edad de 17 años, la normativa nacional controvertida infringe las disposiciones en la Directiva, que coinciden con las del Reglamento antes mencionadas. Esta conclusión se impone aunque, como afirma el Gobierno alemán, el alcance de ese derecho anticipado de conducir sea limitado.

41. Del mismo modo, carece de importancia que, como afirma el Gobierno alemán, la obtención de un permiso C 1 (que habilita para la conducción de vehículos de la subcategoría C 1) se supedita a la obtención de un permiso B (que habilita para la conducción de vehículos de la categoría B). En efecto, si bien el artículo 6, apartado 2, de la Directiva autoriza a los Estados miembros a establecer excepciones a las condiciones de edad mínima que ella establece para determinadas categorías de vehículos, como los de la categoría B, y a expedir así permisos correspondientes a ese tipo de vehículos a personas que hayan cumplido la edad de

17 años, es preciso señalar que no puede aplicarse la misma solución para los vehículos de la subcategoría C 1. Dado que el citado artículo 6, apartado 2, tiene carácter exhaustivo, la obtención de un permiso B a partir de la edad de 17 años, en virtud de dicho artículo, no puede justificar la obtención de un permiso C 1 en las mismas condiciones de edad.

42. En cuanto a los vehículos de la subcategoría C 1 E, cabe recordar que el Reglamento n° 3820/85 [al que se remite el artículo 6, apartado 1, letra b), tercer guión, de la Directiva] establece, en su artículo 5, apartado 1, letra b), primer guión, el principio según el cual la edad mínima exigida para acceder a la conducción de dichos vehículos se fija en 21 años cumplidos. Como excepción a este principio, el artículo 5, apartado 1, letra b), segundo guión, de dicho Reglamento rebaja esa edad mínima a 18 años cumplidos siempre que, recuerdo, «el interesado sea titular de un certificado de aptitud profesional reconocido por uno de los Estados miembros que acredite que ha completado una formación como conductor para el transporte de mercancías por carretera, y que se ajuste a la regulación comunitaria relativa al nivel mínimo de formación como conductor para el transporte por carretera».

43. De las disposiciones del Reglamento n° 3820/85 se desprende que el acceso a la conducción de vehículos de la subcategoría C 1 E, a partir de la edad de 18 años, está supeditado al seguimiento de determinada formación profesional de conductores de camiones y a la justificación de un certificado de aptitud acreditativo de que ha completado dicha formación.

44. Por consiguiente, si bien esta formación profesional puede comenzar antes de que el interesado haya cumplido 18 años y comprender en las mismas condiciones de edad una experiencia de conducción acompañada, bajo control permanente de un instructor, se excluye la concesión a aquél de cualquier derecho a conducir vehículos de la subcategoría C 1 E, puesto todavía que no ha cumplido 18 años y sigue en fase de formación profesional, por lo que no puede presentar el certificado de aptitud, que sólo se expide al término de dicha formación.

45. No obstante, esto es lo que la normativa alemana controvertida establece, ya que autoriza a personas que tienen sólo 17 años a conducir, en el marco de una formación profesional de conductores de camiones, vehículos de la subcategoría C 1 E por la red nacional pública de carreteras, sin que dicha conducción vaya acompañada de la vigilancia constante de un instructor. Por lo tanto, con respecto a este tipo de vehículos, dicha normativa nacional infringe el

artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento n° 3820/85. También infringe el artículo 6, apartado 1, letra b), tercer guión, de la Directiva en la medida en que este artículo remite a la aplicación de dicho Reglamento, incluido a su artículo 5, apartado 1, letra b).

46. De ello concluyo que debe considerarse fundado el motivo relativo a la edad mínima exigida para acceder a la conducción de vehículos de las subcategorías C 1 y C 1 E, basado en la infracción del artículo 6, apartado 1, letra b), tercer guión, de la Directiva.

B. Sobre los motivos relativos a la posibilidad de conducir vehículos distintos de aquellos para los que se ha obtenido un permiso

47. Dos motivos versan sobre la posibilidad de conducir vehículos distintos de aquellos para los que se ha obtenido un permiso. Uno de ellos se refiere a la autorización para conducir vehículos de la categoría D E, mientras que el otro hace referencia a la autorización para conducir vehículos de la categoría D. Analizaré brevemente cada uno de estos dos motivos, que el Gobierno alemán no cuestiona.

1. Sobre el motivo relativo a la autorización para conducir vehículos de la categoría D E.

48. Mediante este motivo, la Comisión reprocha a la República Federal de Alemania haber infringido el artículo 5, apartado 2, letra b), de la Directiva, al establecer que se autoriza a los titulares de permisos C 1 E y D a conducir vehículos de la categoría D E. Considero que este motivo es fundado.

49. En efecto, este artículo establece que «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». De estas disposiciones resulta que sólo el titular de un permiso C E, y no C 1 E, está autorizado para conducir vehículos de categoría D E, siempre que esté habilitado para la conducción de vehículos de la categoría D. Por lo tanto, el titular de un permiso C 1 E no puede prevalerse de tal permiso para conducir un vehículo de la categoría D E.

2. Sobre el motivo relativo a la autorización para conducir vehículos de la categoría D

50. Mediante este motivo, la Comisión reprocha a la República Federal de Alemania

haber infringido el artículo 3 de la Directiva al autorizar a los titulares de permisos C 1, C 1 E, C o C E a conducir vehículos de la categoría D para efectuar trayectos sin pasajeros, en el interior del país, con la única finalidad de controlar el estado técnico de los vehículos o su traslado a otro sitio. Considero que este motivo es fundado.

51. En efecto, del artículo 3, apartado 1, quinto guión, de la Directiva se desprende que los vehículos de la categoría C deben distinguirse de los pertenecientes a la categoría D, de modo que un permiso C no pueda autorizar la conducción de vehículos de la categoría D. Lo mismo cabe decir para los tipos de vehículos relacionados con los pertenecientes a la categoría C, es decir, los vehículos de la categoría C E y de las subcategorías C 1 y C 1 E (tal como están definidos en el artículo 3, apartados 1, sexto guión, y 2, guiones tercero y cuarto, de la Directiva).

52. Como la Comisión ha subrayado, esta distinción entre, por una parte, los vehículos de las categorías y subcategorías C, C E, C 1 o C 1 E (es decir, los camiones) y, por otra, los vehículos de la categoría D (es decir, los autobuses), así como entre los permisos correspondientes, reside en el hecho de que, concretamente, la conducción de estos dos tipos de vehículos no es comparable y, por lo tanto, implica una formación específica para cada uno de ellos, de modo que un

permiso C, C E, C 1 o C 1 E (que se obtiene tras haber completado determinada formación) no puede autorizar la conducción de vehículos de la categoría D (que exige haber completado una formación diferente).

53. De lo anterior concluyo que el motivo relativo a la autorización para conducir vehículos de la categoría D, basado en la infracción del artículo 3 de la Directiva, es fundado.

C. Sobre los motivos relativos al procedimiento de registro y canje de los permisos expedidos por otros Estados miembros

54. Abordaré sucesivamente el motivo relativo al procedimiento de registro de los permisos expedidos por otros Estados miembros y el motivo relativo al procedimiento de canje de dichos permisos, recordando que estos motivos no son cuestionados por el Gobierno alemán.

1. Sobre el motivo relativo al procedimiento de registro de los permisos expedidos por otros Estados miembros

55. Mediante este motivo, la Comisión reprocha a la República Federal de Alemania haber violado el principio del reconocimiento mutuo de los permisos establecido en el artículo 1, apartado 2, de la Directiva, al exigir, so pena de multa, el registro obligatorio y sistemático de los permisos expedidos por los demás Estados miembros cuando los titulares de dichos permisos hayan establecido su residencia normal en Alemania y no posean su permiso desde hace más de dos años.

56. Considero que este motivo es fundado. A este respecto, basta remitirse a las sentencias de 10 de julio de 2003, Comisión/Países Bajos,¹⁶ y de 9 de septiembre de 2004, Comisión/España.¹⁷ En estas sentencias, el Tribunal de Justicia declaró que el registro obligatorio y sistemático de los permisos constituye una formalidad contraria al principio de reconocimiento mutuo previsto en el artículo 1, apartado 2, de la Directiva, que no puede justificarse ni en virtud del apartado 3 del mismo artículo ni en virtud del artículo 8, apartado 2, de dicha Directiva.¹⁸

16 — Asunto C-246/00, Rec. p. I-7485.

17 — Asunto C-195/02, Rec. p. I-7857.

18 — Véanse las sentencias antes citadas Comisión/Países Bajos (apartados 60 a 71) y Comisión/España (apartados 53 a 65). Véanse, en el mismo sentido, respectivamente los puntos 34 a 58 y 40 a 56 de mis conclusiones en los asuntos en los que recayeron estas sentencias.

2. Sobre el motivo relativo al procedimiento de canje de los permisos expedidos por otros Estados miembros

57. Mediante este motivo, la Comisión reprocha a la República Federal de Alemania haber infringido varias disposiciones de la Directiva, en particular, su artículo 1, apartado 2, al imponer a los titulares de permisos expedidos por otro Estado miembro, que hayan establecido su residencia normal en Alemania, la obligación de canjear su permiso por un permiso alemán para que las autoridades nacionales competentes inscriban en él determinadas menciones relativas, en particular, a la duración y a la validez de los permisos en ese Estado cuando dicha duración sea inferior a la vigente en el Estado miembro que los ha expedido. Considero que este motivo es fundado.

58. En efecto, como el Tribunal de Justicia subrayó en el apartado 72 de la sentencia Comisión/Países Bajos, antes citada, del noveno considerando de la Directiva se desprende que ésta pretendió expresamente suprimir los sistemas de canje de permisos. Este dato es recordado en el auto de 29 de enero de 2004, Krüger.¹⁹

59. El Tribunal de Justicia se basó fundamentalmente en ese argumento para declarar, en el auto Krüger, antes citado, que «el artículo 1, [apartado 2], de la Directiva 91/439 debe ser interpretado en el sentido de que se opone a la normativa de un Estado miembro que, en determinadas circunstancias, impone a los titulares de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro que se han establecido en su territorio la obligación de canjear dicho permiso por un permiso de conducción nacional, debido a que un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro y que no se ajusta a las disposiciones sobre el período de validez aplicables en el Estado miembro de acogida no puede ser inscrito en el registro de permisos de conducción de este último Estado».²⁰

60. Lo dicho en relación con el procedimiento de canje controvertido en el asunto Krüger, antes citado, vale asimismo para el procedimiento de canje de que se trata en el presente asunto.

61. De lo anterior concluyo que el motivo relativo al procedimiento de canje de los permisos expedidos por otros Estados miembros, basado en la infracción del artículo 1, apartado 2, de la Directiva, es fundado.

19 — Asunto C-253/01, Rec. p. I-1191 (apartado 31).

20 — Apartado 37.

IV. Conclusión

62. Por consiguiente, propongo al Tribunal de Justicia que:

1) Declare que:

- la República Federal de Alemania ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 6, apartado 1, letra b), tercer guión, de la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción, al haber adoptado una normativa que prevé que a partir de la edad de 17 años se pueden conducir vehículos de la subcategoría C 1 o C 1 + E (o C 1 E), cuando esta conducción se encuadra dentro de una formación profesional de conductores de camiones;
- la República Federal de Alemania ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 5, apartado 2, letra b), de la Directiva 91/439, al haber adoptado una normativa que autoriza a los titulares de permisos de conducción C 1 E y D a conducir vehículos de la categoría D + E (o D E);
- la República Federal de Alemania ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3 de la Directiva 91/439, al haber adoptado una normativa que autoriza a los titulares de permisos de conducción C 1, C 1 E, C o C + E (o C E) a conducir vehículos de la categoría D para efectuar trayectos sin pasajeros, en el interior del país, con el único objetivo de controlar el estado técnico de los vehículos o su traslado a otro sitio;
- la República Federal de Alemania ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 1, apartado 2, de la Directiva 91/439, al

haber adoptado una normativa que impone, so pena de multa, el registro obligatorio y sistemático de los permisos de conducción expedidos por los demás Estados miembros cuando los titulares de dichos permisos hayan establecido su residencia normal en Alemania y no posean su permiso desde hace más de dos años;

- la República Federal de Alemania ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 1, apartado 2, de la Directiva 91/439, al haber adoptado una normativa que impone a los titulares de permisos de conducción expedidos en otros Estados miembros, que hayan establecido su residencia normal en Alemania, la obligación de canjear su permiso de conducción por un permiso alemán para que las autoridades nacionales competentes inscriban en él determinadas menciones relativas, en particular, a la duración y a la validez de dichos permisos en ese Estado cuando dicha duración sea inferior a la vigente en el Estado miembro que los ha expedido.

- 2) Desestime el recurso en todo lo demás.
- 3) Condene a la República Federal de Alemania a pagar sus propias costas así como las efectuadas por la Comisión de las Comunidades Europeas.