

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento de sesión

FINAL
A6-0016/2005

3.2.2005

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al permiso de conducción
(COM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Mathieu Grosch

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
mayoría de los votos emitidos
- **I Procedimiento de cooperación (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- **II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la Posición Común
- *** Dictamen conforme
mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE
y en el art. 7 del Tratado UE
- ***I Procedimiento de codecisión (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- ***II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar la Posición Común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la Posición Común
- ***III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

Enmiendas a un texto legislativo

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican en negrita y cursiva. La utilización de la cursiva fina constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	55
PROCEDIMIENTO	62

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a permiso de conducción
(COM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2003)0621)¹,
 - Vistos el apartado 2 del artículo 251 y el apartado 1 del artículo 71 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C5-0610/2003),
 - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A6-0016/2004),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Texto de la Comisión

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1
Considerando 3

(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

(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 **110** 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

¹ Pendiente de publicación en el DO.

y ha dado lugar a falsificaciones de documentos que, a veces, datan de hace varios decenios. ***Por todos estos motivos, se deben armonizar las normas sobre el periodo de validez de los permisos expedidos o renovados a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva.***

y ha dado lugar a falsificaciones de documentos que, a veces, datan de hace varios decenios.

Justificación

A raíz de la ampliación ha aumentado aún más el número de los modelos. Véase también la justificación a la enmienda al apartado 2 ter (nuevo) del artículo 3.

Enmienda 2

Considerando 3 bis (nuevo)

(3 bis) En todos los países se deberán canjear los antiguos permisos de conducción con el fin de evitar que, en lugar de un modelo único europeo, exista simplemente un modelo europeo adicional. Para los antiguos modelos de permisos de conducción en papel se establecerá un plazo de 10 años, y para los antiguos modelos en formato de plástico, un plazo de 20 años.

Justificación

Véanse las justificaciones de las enmiendas al apartado 2 ter (nuevo) del artículo 3.

Enmienda 3

Considerando 3 ter (nuevo)

(3 ter) Los derechos vinculados al permiso de conducción de las diversas categorías no se restringirán a consecuencia del canje del permiso existente.

Justificación

Véanse las justificaciones de las enmiendas al apartado 2 ter (nuevo) del artículo 3.

Enmienda 4

Considerando 5

(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.

(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. ***Así, por ejemplo, las pruebas de visión a partir de los 45 años podrían significar una mejora de la seguridad vial.*** 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.

Enmienda 5 Considerando 7

(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.

(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 ***y de tres 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.

Enmienda 6 Considerando 8 bis (nuevo)

(8 bis) Los Estados miembros deberán tener la posibilidad de modificar la edad mínima para las categorías de automóvil y motocicleta con el fin de mejorar la seguridad o la movilidad en carretera. En la categoría de motocicleta deberá mantenerse, no obstante, el principio de

acceso progresivo. Convendría considerar ampliamente la posibilidad de ampliar en el futuro el principio del acceso progresivo al sector de los vehículos de turismo.

Justificación

Véanse las justificaciones de las enmiendas al apartado 2 del artículo 7.

Enmienda 7
Considerando 13

(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.

(13) Por razones de seguridad y de circulación vial los Estados miembros **estarán obligados en la medida de lo posible a** aplicar sus disposiciones nacionales en materia de retirada, de suspensión, **de restricción** y de anulación del permiso de conducción a los titulares del mismo que hayan fijado su residencia normal en su territorio.

Justificación

Véanse las justificaciones de las enmiendas al apartado 4 del artículo 12.

Enmienda 8
Considerando 15 bis (nuevo)

(15 bis) Los Estados miembros deberán tener la posibilidad de almacenar informaciones adicionales en el microchip siempre que ello no menoscabe el uso adecuado del mismo. A este respecto se habrá de salvaguardar la protección de los datos.

Justificación

Véanse las justificaciones de las enmiendas al apartado 3 del artículo 1.

Enmienda 9
Considerando 16

(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

(16) Deberán determinarse unas normas mínimas que regulen el acceso a la profesión de examinador **y su formación continua** 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

Justificación

Véanse las justificaciones de las enmiendas al artículo 11.

Enmienda 10 Artículo 1, apartado 2

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.***

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.

Justificación

Véanse las justificaciones de las enmiendas al apartado 2 bis del artículo 1.

Enmienda 11 Artículo 1, apartado 2 bis (nuevo)

2 bis. El microchip incluirá los datos armonizados del permiso de conducción contemplados en el anexo I.

Tras consultar a la Comisión, los Estados miembros podrán almacenar datos adicionales en el microchip, siempre que de ello no se derive merma alguna para la aplicación de la presente Directiva ni se contravengan las disposiciones relativas a la protección de los datos.

La Comisión podrá adaptar el anexo I con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 9 con el fin de garantizar su interoperabilidad futura.

Justificación

En la medida en que la función genuina del permiso de conducción y del microchip, así como la interoperabilidad no se vean perjudicadas, los Estados miembros deberían poder almacenar informaciones adicionales en el microchip, para lo cual se habrán de tener en cuenta las disposiciones vigentes relativas a la protección de los datos.

Enmienda 12

Artículo 3, apartado 2 bis (nuevo)

2 bis. El material utilizado para el permiso de conducción con arreglo al anexo I deberá estar garantizado contra la falsificación mediante especificaciones establecidas por la Comisión con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 10. Los Estados miembros podrán introducir medidas adicionales de seguridad.

Justificación

La protección contra falsificaciones es uno de los principales objetivos de la Directiva. Los Estados miembros deben poder establecer otras medidas de seguridad adicionales.

Enmienda 13

Artículo 3, apartado 2 ter (nuevo)

2 ter. En un plazo de diez años a partir del

inicio en la aplicación de la presente Directiva, se sustituirán por el modelo contemplado en el anexo I de la presente Directiva todos los permisos de conducción que no cumplan el anexo I de la presente Directiva, ni el anexo I bis de la Directiva 91/439/CEE incluido en virtud de la Directiva 96/47/CE.

En un plazo de 20 años a partir de la aplicación de la Directiva, se sustituirán todos los permisos de conducción que no cumplan el anexo I por el modelo contemplado en el anexo I de la presente Directiva.

No se retirará ni se restringirá en modo alguno sobre la base de las disposiciones de la presente Directiva ningún permiso de conducción para una determinada categoría emitido antes de la entrada en vigor de ésta.

Justificación

La Directiva está dirigida a sustituir la gran variedad de modelos de permisos de conducción por un formato único. Por tanto, los modelos existentes de permiso de conducción que no estén conformes con la Directiva deberán ser remplazados, ya que de otro modo sólo se introduciría otro modelo europeo más.

Este canje debería posibilitar asimismo que se elaborase un inventario de permisos de conducción existentes en cada Estado miembro. Los permisos falsificados o emitidos por duplicado se retirarían de la circulación. Ello revestiría una gran importancia para la red europea de permisos de conducción que podrían iniciar su labor con datos renovados y actualizados y luchar mejor contra el turismo destinado a la obtención del permiso de conducción.

Teniendo en cuenta la carga administrativa, deben preverse plazos para el canje.

Con esta normativa, los Estados miembros tienen un plazo de 10 años a partir de la entrada en vigor de la Directiva para canjear todos los modelos en papel por el nuevo modelo. En otros 10 años, se deberán canjear también los modelos de plástico existentes por el nuevo modelo.

El canje de los antiguos permisos de conducción no puede entrañar de ninguna manera la pérdida o la limitación de los derechos adquiridos de conducción de vehículos de diversas categorías.

Enmienda 14
Artículo 4, apartado 1, Categoría AM, guión 1 bis (nuevo)

- cuadríciclos ligeros cuya masa en vacío sea igual o inferior a 350 kg, excluida la masa de las baterías, si se trata de un vehículo eléctrico, que estén concebidos para rodar a una velocidad máxima igual o inferior a 45 km/h, y con una cilindrada igual o inferior a 50 cm³ en el caso de motores con encendido por mando o con una potencia máxima de 4 kW en el caso de motores de combustión interna, o de una potencia nominal continua máxima igual o inferior a 4 kW en el caso de motores eléctricos.

Justificación

Parece pertinente que el conductor de este tipo de vehículos ligeros haya de superar por lo menos una prueba de conocimientos.

Enmienda 15
Artículo 4, apartado 1, Categoría A1, guión 1 bis (nuevo)

- vehículos de tres ruedas con una potencia igual o inferior a 15 kW.

Justificación

Los vehículos de tres ruedas deberían incluirse en la categoría A con arreglo a su potencia.

Enmienda 16
Artículo 4, apartado 1, Categoría A2, guión 1 bis (nuevo)

- vehículos de tres ruedas con una potencia igual o inferior a 35 kW.

Justificación

Los vehículos de tres ruedas deberían incluirse en la categoría A con arreglo a su potencia.

Enmienda 17
Artículo 4, apartado 1, Categoría A

- vehículos de tres ruedas con una potencia superior a 35 kW.

Justificación

Los vehículos de tres ruedas deberían incluirse en la categoría A con arreglo a su potencia.

Enmienda 18

Artículo 4, apartado 1, Categoría B1

– triciclos y cuadríciclos de motor

– triciclos **con una potencia igual o inferior a 15 kW** y cuadríciclos de motor, **no cubiertos por el segundo guión de la categoría AM relativo a los cuadríciclos ligeros, con una masa en vacío de hasta 400 kg (550 kg en el caso de vehículos destinados al transporte de mercancías), excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos si se trata de un vehículo eléctrico y cuyo motor alcance una potencia máxima neta no superior a 15 kW y que estén concebidos para rodar a una velocidad máxima no superior a los 80 km/h.**

Justificación

Los titulares de permisos de categoría A1 (véase la enmienda 14) y de la categoría B1 deberían estar autorizados a conducir vehículos triciclos de motor con una potencia igual o inferior a 15 kW. Esto permitiría igualmente que, en los Estados miembros que no introduzcan la categoría B1 opcional, los conductores a partir de los 16 años de edad estén autorizados a conducir dichos vehículos. (Véase igualmente la enmienda 13 relativa a la categoría AM, segundo guión).

Enmienda 19

Artículo 4, apartado 1, Categoría B

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

1. automóviles:

- cuya masa máxima autorizada no exceda de 3 500 kilogramos;*
- diseñados o fabricados para transportar un máximo de ocho personas sin contar al conductor;*
- sin perjuicio de las disposiciones relativas a la homologación de los vehículos pertinentes, se podrá llevar enganchado un remolque siempre que la masa máxima autorizada de este conjunto de vehículos acoplados no sobrepase los 3 500 kg;*
- cuando el conductor haya participado en una formación con arreglo a lo dispuesto en el anexo VI bis, se podrá llevar enganchado un remolque, sin perjuicio de las disposiciones de homologación de los vehículos pertinentes, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto de vehículos acoplados no sobrepase los 4 250 kg y el conjunto no se utilice con fines comerciales;*

La formación adicional del conductor no es obligatoria si el peso del remolque no excede de 750 kg.

- cuando el conductor haya participado en una formación con arreglo al anexo VI ter, la masa máxima autorizada del automóvil podrá alcanzar los 4 250 kg, siempre que se trate de una autocaravana tal y como se define en el apartado 1 de la sección 5 de la parte A del anexo II de la Directiva 2001/116/CE, la carga útil máxima sea de 1 000 kg y el vehículo no se utilice con fines comerciales.*

2. Vehículos de tres ruedas con una potencia igual o inferior a 35 kW.

3. Los triciclos de motor con una potencia superior a los 35 kW siempre que el titular de dicho permiso haya cumplido los 21 años.

Justificación

La propuesta de la Comisión es, en lo referente a los remolques, demasiado restrictiva y llevaría a modificar en exceso la situación existente, por ejemplo en el sector del deporte o el camping. Los titulares de permisos de conducción de la categoría B podrán, mediante una formación sin examen adicional, conducir un conjunto de vehículos acoplados o una autocaravana de hasta 4 250 kg. Habrá que procurar que esta posibilidad no se utilice con fines comerciales, ya que de lo contrario se podría producir una competencia desleal con los conductores profesionales de las categorías C y C1. Se precisa la formulación "cuyo número de personas transportadas".

Los titulares de permisos de conducción de la categoría B también deberían estar autorizados a conducir triciclos de motor siempre que se respete el principio de acceso progresivo.

Enmienda 20

Artículo 4, apartado 1, 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;

- **sin perjuicio de las disposiciones relativas a la homologación de los vehículos pertinentes**, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría B y un remolque **o (semi-)remolque cuando la masa máxima autorizada del remolque o (semi-)remolque no supere los 3 500** kg;

Justificación

Los titulares de un permiso de conducción de la categoría B deberían tener la posibilidad de transportar un (semi-)remolque. La masa máxima del remolque debería limitarse a 3,5 toneladas.

Enmienda 21

Artículo 4, apartado 1, Categoría C1

– 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.

– automóviles **no incluidos en la categoría D1 o D** cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg, pero no sobrepase los **7 500** kg, y que no **estén diseñados o fabricados para transportar** 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.

Justificación

Debería diferenciarse únicamente entre el transporte de personas (categoría D1 y D) y los demás tipos de transporte. La reducción de la masa autorizada para vehículos de la categoría C1 de los 7 500 kg actuales a 6 000 kg no resulta pertinente. Se precisa la expresión "que no transporten".

Enmienda 22

Artículo 4, apartado 1, 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.**

– ***sin perjuicio de las disposiciones relativas a la homologación de los vehículos pertinentes, 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.***

– ***sin perjuicio de las disposiciones relativas a la homologación de los vehículos pertinentes, conjuntos de vehículos acoplados que se compongan de un vehículo de la categoría B y un remolque o (semi-)remolque con una masa máxima autorizada que supere los 3 500 kg, siempre que la masa autorizada del conjunto de vehículos acoplados no supere los 12 000 kg;***

Justificación

Remitir a las disposiciones relativas a la homologación de categorías sirve para sustituir la disposición sobre la relación de masas de vehículo y remolque. Debería darse al titular del permiso de conducción de categoría C1 la posibilidad de conducir un conjunto de vehículos de categoría B y remolques de más de 3 500 kg, no incluida en B+E.

Enmienda 23

Artículo 4, apartado 1, Categoría C

– automóviles ***destinados al transporte de mercancías*** cuya masa máxima autorizada

– automóviles ***no incluidos en las categorías D1 o D*** cuya masa máxima

exceda de 3 500 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 C podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

autorizada exceda de 3 500 kg y que no **estén diseñados o fabricados para transportar** más de ocho personas, sin contar al conductor; los automóviles 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.

Justificación

Debería diferenciarse únicamente entre el transporte de personas (categoría D1 y D) y los demás tipos de transporte. Se precisa la expresión "que no transporten".

Enmienda 24

Artículo 4, apartado 1, 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.

– **sin perjuicio de las disposiciones relativas a la homologación de los vehículos pertinentes**, 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 kg.

Justificación

Remisión a las disposiciones pertinentes sobre homologación de vehículos.

Enmienda 25

Artículo 4, apartado 1, Categoría D1

– 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.

– automóviles **diseñados o fabricados para el** transporte de no más de 16 personas, sin contar al conductor, y cuya longitud máxima sea de 8 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.

Justificación

Se precisa la formulación de los vehículos autorizados en la categoría D1.

Enmienda 26
Artículo 4, apartado 1, 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;**

– **sin perjuicio de las disposiciones relativas a la homologación de los vehículos pertinentes,** 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;

Justificación

Remitir a las disposiciones relativas a la homologación de categorías sirve para sustituir la disposición sobre la relación de masas de vehículo y remolque.

Enmienda 27
Artículo 4, apartado 1, Categoría D

– automóviles **destinados al** transporte de personas con una capacidad para más de ocho viajeros; los automóviles 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;

– automóviles **diseñados o fabricados para el** transporte de personas con una capacidad para más de ocho viajeros **sin contar al conductor;** los automóviles 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;

Justificación

Se precisa la formulación sobre los vehículos autorizados para la categoría D.

Enmienda 28
Artículo 4, apartado 1, 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.

– **sin perjuicio de las disposiciones relativas a la homologación de los vehículos pertinentes,** 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.

Excepto en el transporte interurbano regular, los remolques no podrán utilizarse para el transporte de pasajeros.

Justificación

Remisión a las disposiciones pertinentes sobre homologación de vehículos. Precisamente en el transporte público se están desarrollando proyectos piloto con remolques para el transporte de pasajeros.

Enmienda 29
Artículo 4, apartado 2, letra b)

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

b) el término «ciclomotor» no incluirá las bicicletas eléctricas

Justificación

Véanse las justificaciones de las enmiendas a la Categoría AM del apartado 1 del artículo 4.

Enmienda 30
Artículo 4, apartado 2, letra d)

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.

suprimida

Justificación

Para aumentar la claridad debería llevarse la definición al apartado 1 del artículo 4, categoría B1.

Enmienda 31
Artículo 4, apartado 3

3. La categoría B1 es optativa.

3. La categoría B1 es optativa. ***En los Estados miembros que no introduzcan***

esta categoría, se requerirá un permiso de conducción de categoría B para conducir los correspondientes vehículos.

Justificación

Adición que se precisa para aclarar la situación en caso de que surja.

Enmienda 32

Artículo 6, apartado 1, letra a)

a) el permiso para las categorías C o D sólo podrá expedirse a conductores que ya estén habilitados para la categoría B;

a) el permiso para las categorías **CI**, **C**, **DI** o D sólo podrá expedirse a conductores que ya estén habilitados para la categoría B;

Justificación

Las categorías CI y DI que se introducen deben incluirse en esta disposición.

Enmienda 33

Artículo 6, apartado 1, letra 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.

b) el permiso para las categorías B + E, **CI + E**, **C + E**, **DI + E** y D + E sólo podrá expedirse a conductores que ya estén habilitados para las categorías B, **CI**, **C**, **DI** o D, respectivamente.

Justificación

Las categorías CI y DI que se introducen deben incluirse en esta disposición.

Enmienda 34

Artículo 6, apartado 2, letra a)

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;

a) el permiso válido para las categorías **CI + E**, **C + E**, **DI + E** o D + E será también válido para la conducción de los conjuntos de la categoría B + E;

Justificación

Las categorías CI y DI que se introducen deben incluirse en esta disposición.

Enmienda 35
Artículo 6, apartado 2, letra c)

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;

c) los permisos expedidos de las categorías A, B C o D serán válidos asimismo para las categorías A1 y A2, B1, C1 o D1 respectivamente;

Los permisos de conducción expedidos para la categoría A2 serán válidos asimismo para la categoría A1.

Los permisos de conducción expedidos para las categorías C+E y D+E serán válidos asimismo para los conjuntos de vehículos acoplados de las categorías C1+E o D1+E;

Justificación

Teniendo en cuenta que la masa autorizada para el permiso de conducción de la categoría C1 se elevó a 7 500 kg, se ha de eliminar la equivalencia entre D1 y C1 porque puede tratarse de diferentes tipos de vehículos. Con la introducción de las categorías A1, A2, B1, C1 y D1 debe ser posible esta equivalencia.

Enmienda 36
Artículo 6, apartado 2, letra d)

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.

d) los permisos de conducción de todas las categorías serán válidos también para la categoría AM. No obstante, los Estados miembros podrán limitar en su territorio la equivalencia para la categoría AM a las categorías A1, A2 y A, cuando prescriban una formación práctica para la obtención de un permiso de conducción de la categoría AM.

Justificación

Teniendo en cuenta que la masa autorizada para el permiso de conducción de la categoría C1 se elevó a 7 500 kg, se ha de eliminar la equivalencia entre D1 y C1 porque puede tratarse de diferentes tipos de vehículos.

Aprobar la prueba teórica es condición previa para obtener uno de estos permisos de conducción. Si aprobar esta prueba sea la única condición para obtener un permiso de conducción de la categoría AM, todo permiso de conducción deberá ser válido para la

categoría AM. Si en un Estado miembro se prevé, sin embargo, una prueba práctica para la categoría AM (como posibilita la letra b) del apartado 1 del artículo 8), esta equivalencia se aplicará únicamente a los permisos de conducción que entrañen una experiencia práctica en vehículos de dos ruedas (A1, A2. A).

Enmienda 37
Artículo 6, apartado 3, letra a)

a) el permiso válido para las categorías A o A1 podrá ser también válido para la conducción de triciclos y cuadríciclos de motor; **suprimido**

Justificación

Decae teniendo en cuenta las enmiendas 13 a 17 así como las enmiendas al apartado 1 del artículo 4, categorías B1 y B.

Enmienda 38
Artículo 6, apartado 3, letra b), párrafo 1 bis (nuevo)

Teniendo en cuenta que la presente disposición tiene validez sólo en el territorio correspondiente, los Estados miembros no harán figurar en el permiso de conducción que su titular está autorizado para la conducción de estos vehículos.

Justificación

Las equivalencias previstas en este párrafo que los Estados miembros pueden introducir tendrán validez únicamente en sus territorios. Con el fin de evitar malentendidos una vez cruzadas las fronteras, no debería figurar en el permiso de conducción las categorías adicionales autorizadas.

Enmienda 39
Artículo 6, apartado 4, letra b bis) (nueva)

b bis) 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

categoria B, siempre que dichos vehículos tengan más de 25 años, se mantengan de acuerdo con la normativa ecológica y en un estado históricamente correcto, y se utilicen para fines no comerciales.

Justificación

Los autobuses y camiones históricos se conducen con fines no comerciales y aun así raras veces. Sus dueños los conducen con mucho cuidado y de manera segura, consecuencia lógica del tiempo y empeño que dedican a su conservación de sus vehículos. La Directiva debería dejar claro que los Estados miembros podrán permitir a los titulares de permisos de categoría B la conducción de autobuses y camiones históricos.

Enmienda 40

Artículo 7, apartado 1, letra c)

– 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;

– 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;

– 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;

– para las categorías D y D + E, sin perjuicio de lo previsto para la conducción de este tipo de vehículos en la Directiva 2003/59/CE.

Justificación

La conducción sin peligro de los vehículos de las categorías D y D+E también es posible a edades más jóvenes.

La práctica de tres años de conducción de motocicletas de la categoría A2 es prueba suficiente, por lo que no es necesaria una prueba práctica externa.

Experiencias realizadas en Alemania (estudio realizado por el Centro Federal de Carreteras) muestran que una prueba especial para la categoría A abierta no significa un aumento de la seguridad. Por consiguiente, no se justifican los costes relacionados con una prueba adicional.

Enmienda 41
Artículo 7, apartado 2, párrafo 1

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 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 .

2. Los Estados miembros podrán autorizar excepciones a las condiciones de edad mínima establecidas para las categorías B y B + E y expedir los permisos correspondientes a partir de los 17 años 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 .

Justificación

Véanse las justificaciones de las enmiendas al apartado 2 del artículo 7.

Enmienda 42
Artículo 7, apartado 2, párrafo 2 bis (nuevo)

Los Estados miembros podrán aumentar la edad mínima para las categorías A1, A2 y A a condición de que:

- exista una diferencia de dos años entre la edad mínima fijada para la categoría A1 y la fijada para la categoría A2;

- antes de obtener el permiso de conducción para la categoría A, se hayan adquirido tres años de experiencia en la conducción de un vehículo de la categoría A2 o exista una diferencia de seis años entre la edad mínima para la categoría A sin experiencia de conducción con un vehículo de categoría A2 y la edad mínima de la categoría A2;

La edad mínima para la categoría A sin

experiencia en la conducción de un vehículo de categoría A2 no será superior a 26 años.

Los Estados miembros que aumenten la edad mínima para las categorías A1, A2 o A reconocerán los permisos de conducción de otros Estados miembros.

Justificación

El acceso progresivo a las diversas categorías de vehículos es un elemento central para mejorar la seguridad de la circulación de estos conductores. Si un Estado miembro quiere aumentar la edad mínima en una de estas categorías para mejorar la seguridad, ha de disponer de esa posibilidad de forma limitada y respetando siempre el principio del acceso progresivo.

Enmienda 43

Artículo 7, apartado 2, párrafo 2 ter (nuevo)

Los Estados miembros podrán reducir las edades mínimas para la expedición de permisos de conducir de categoría D1 hasta los 18 años para vehículos utilizados en situaciones de emergencia o asignados a misiones de rescate.

Justificación

El propósito de esta enmienda es alinear correcta y precisamente las disposiciones de la Directiva sobre permisos de conducir con las de la Directiva sobre formación profesional de conductores noveles (2000/59/CE) para así adoptar un planteamiento coherente en los casos de conducción de ambulancias u otros vehículos de urgencias.

Enmienda 44

Artículo 7, apartado 1, letra b), párrafo 1 bis (nuevo)

Para los triciclos y cuadríciclos de motor de esta categoría, los Estados miembros podrán exigir una formación especial para los conductores. Para diferenciar los vehículos de la categoría AM podrá incluirse un código nacional en el permiso de conducción.

Justificación

Debería bastar con una formación práctica adicional para los conductores.

Enmienda 45

Artículo 8, apartado 1, letra c)

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;

c) haber ***participado en un curso de formación de conformidad con el anexo VI quáter***, 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;

Justificación

Teniendo en cuenta el principio de acceso progresivo, no parece oportuno exigir otra prueba de aptitud y comportamiento para pasar de la categoría A1 a la A2. Parece más apropiada una formación orientada a este acceso entre categorías.

Enmienda 46

Artículo 8, apartado 1, letra d)

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.***

d) haber ***participado en un curso de formación de conformidad con el anexo VI quáter***, 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; ***no hará falta ninguna otra prueba en el caso de 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 y una experiencia de dos años en la conducción de una motocicleta cubierta por un permiso A1.***

Justificación

Teniendo en cuenta el principio de acceso progresivo, en este caso, ya no es necesaria una

prueba adicional.

Enmienda 47

Artículo 8, apartado 1, letra d bis) (nueva)

d bis) 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 A1, A2 o A, que ya se encuentra en posesión de un permiso AM, A1 o A2;

Justificación

Puesto que en esos casos se puede suponer que se ha aprobado una prueba de conocimientos, otra prueba adicional resulta innecesaria.

Enmienda 48

Artículo 8, apartado 2, párrafo 1

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.

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 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.

Justificación

No parece justificada la restricción general del periodo de validez para las personas mayores de 65 años.

Enmienda 49

Artículo 8, apartado 2, párrafo 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 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.**

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 Estados miembros podrán limitar el periodo de validez del primer permiso de conducción expedido a conductores noveles a tres años, para que sea posible llevar a efecto medidas especiales para aumentar la seguridad vial de estos conductores.**

Justificación

No parece justificada la restricción general del periodo de validez para las personas mayores de 65 años.

Para las categorías C y D, los Estados miembros deberán tener la posibilidad, igual que para las categorías A y B, de introducir periodos de validez más cortos para el permiso de conducción de los conductores noveles, con el fin de tomar medidas especiales en aras de la seguridad vial.

Enmienda 50

Artículo 8, apartado 2, párrafo 3 bis (nuevo)

La presencia de un microchip de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 no será un requisito para la validez del permiso de conducción. La pérdida, la ilegibilidad o cualquier otro daño sufrido por el microchip no tendrán consecuencias para la validez del documento.

Enmienda 51

Artículo 8, apartado 3, letra a)

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 ;

a) El ***cumplimiento permanente*** 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 ;

Justificación

Se subraya el carácter permanente de las normas mínimas.

Enmienda 52

Artículo 8, apartado 3, párrafo 2 bis (nuevo)

Los Estados miembros podrán limitar en casos particulares el periodo de validez establecido en el apartado 2 del artículo 8 de los permisos de conducción de cualquier categoría si consideran necesarios controles médicos más frecuentes u otras medidas especiales, como restricciones a raíz de infracciones de tráfico.

Justificación

En casos particulares justificados, como determinadas enfermedades, por ejemplo, los Estados miembros deberían tener la posibilidad de reducir el periodo de validez del permiso de conducción.

Enmienda 53

Artículo 8, apartado 3, párrafo 2 ter (nuevo)

Los Estados miembros podrán establecer sistemas de cómputo de las infracciones de tráfico ('sistemas de puntos') que tengan como consecuencia la limitación del periodo de validez establecido en el apartado 2 de los permisos de conducción de cualquier categoría. Estos sistemas deberán ser eficaces, disuasorios, proporcionados y estar modulados según la categoría profesional o particular de los conductores.

Justificación

Es necesario proteger de forma adecuada a los conductores profesionales. Se puede dar la circunstancia de que un conductor profesional pueda perder el permiso de conducción por infracciones cometidas como conductor particular. Esta circunstancia tendría repercusiones

inmediatas en su situación laboral y podría tener como consecuencia la pérdida del puesto de trabajo.

Enmienda 54
Artículo 8, apartado 5

5. Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso de conducción. ***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.***

5. a) Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso de conducción.

b) Los Estados miembros denegarán la expedición de permisos cuando determinen que el solicitante ya es titular de un permiso válido expedido por las autoridades de otro Estado miembro. Los Estados miembros podrán también denegar la expedición de permisos cuando el solicitante esté sometido, en otro Estado miembro, a alguna de las medidas mencionadas en el apartado 2 del artículo 12.

c) Los Estados miembros tomarán medidas en virtud de lo dispuesto en la letra b) del apartado 5 del artículo 8.

– Las medidas necesarias en relación con la expedición, la sustitución o la renovación de un permiso consistirán en comprobar, con los otros Estados miembros, si hay argumentos razonables para sospechar que el solicitante ya es titular de un permiso.

– Las medidas necesarias en relación con la renovación de un permiso de conducir expedido por otro Estado miembro consistirán en comprobar, con el Estado miembro que expidió el permiso, si el

solicitante está sometido a alguna de las medidas mencionadas en el apartado 2 del artículo 12.

d) Para facilitar los controles internacionales en apoyo de lo dispuesto en la letra b) del apartado 5 del artículo 8, la Comisión, con la ayuda de los Estados miembros, diseñará, ejecutará y gestionará una red para el intercambio internacional de datos de permisos de conducción entre los Estados miembros.

Justificación

Al igual que en el texto propuesto por la Comisión, el objeto de esta enmienda es disponer que nadie pueda ser titular de más de un permiso de conducción aun cuando los permisos hubieran sido expedidos por el mismo Estado miembro.

Las letras b) y c) del apartado 5 del artículo 8 pretenden imponer a los Estados miembros la obligación rigurosa de comprobar los registros de los otros Estados miembros, pero se trata de una obligación que es proporcional al problema.

La letra b) del apartado 5 del artículo 8 pretende imponer a la Comisión la obligación, muy conveniente, de facilitar los controles internacionales de los permisos de conducción.

Enmienda 55 Artículo 9

Las modificaciones necesarias para adoptar al progreso científico y técnico los anexos I a IV se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 10.

Las modificaciones necesarias para adoptar al progreso científico y técnico los anexos I a IV, **VI bis**, **VI ter** y **VI quáter** se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 10.

Enmienda 56 Artículo 11

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

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 17, **estarán sujetos únicamente a las disposiciones sobre la garantía de calidad y las medidas periódicas de formación.**

Justificación

El núcleo de interés está en la disposición según la cual los examinadores ya en activo también deben recibir formación continua.

Enmienda 57 Artículo 12, apartado 4

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.

4. Un Estado miembro **denegará** 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.

Un Estado miembro denegará la expedición de un permiso de conducción a un candidato que haya sido objeto en otro Estado miembro de una medida de restricción, suspensión o retirada del permiso de conducción.

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

Un Estado miembro podrá además negarse a reconocer la validez de un permiso de conducción expedido en otro Estado miembro a una persona en un momento en el que dicha persona no tenía su residencia en el Estado miembro que haya expedido el permiso.

Justificación

El "turismo del permiso de conducción" debe contrarrestarse cuanto sea posible. Si una persona es objeto en un Estado miembro de restricción, retirada, suspensión o anulación, un Estado miembro no podrá reconocer un permiso de conducción expedido a esta persona por otro Estado miembro.

Además, los Estados miembros tampoco podrán expedir permisos de conducción a personas que hayan sido objeto en otro Estado miembro de restricción, suspensión o retirada del permiso de conducción ("Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso de conducción", apartado 5 del artículo 8). Si se suspende el permiso de conducción en un Estado miembro, podrá denegarse la expedición de un permiso de conducción en otro Estado miembro.

Existen ya en Internet muchas ofertas que permiten a las personas a las que se les ha retirado su permiso de conducir en un Estado miembro (por ejemplo, por conducir bajo los efectos del alcohol o de drogas), justificar fácilmente una residencia ficticia en el extranjero y obtener allí un permiso de conducir, esquivando así las condiciones para obtener un nuevo permiso. Esto menoscaba considerablemente la seguridad vial y conduce a distorsiones de la competencia en el sector de las autoescuelas.

Enmienda 58
Artículo 15

***El Consejo** examinará 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.*

***La Comisión** examinará 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.*

Justificación

Parece más capacitada la Comisión para efectuar esta evaluación.

Enmienda 59
Artículo 16

Los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en la aplicación de la presente Directiva e intercambiarán información sobre los permisos que hayan expedido, canjeado o sustituido.

Los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en la aplicación de la presente Directiva e intercambiarán información sobre los permisos que hayan expedido, canjeado o sustituido. *Utilizarán la red de permisos de conducción establecida con este fin, tan pronto como esté en*

funcionamiento.

Justificación

La red europea de permisos de conducción es de la mayor importancia para impedir el "turismo del permiso de conducción". Los Estados miembros también deben recurrir a este servicio en cuanto esté en funcionamiento.

Enmienda 60

Artículo 17, apartado 4 bis (nuevo)

4 bis. En la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva quedará derogado el apartado 4 del artículo 2 de la Directiva 91/439/CEE, modificado por la Directiva 94/47/CE.

Justificación

Adaptación necesaria, ya que la Directiva mencionada prohíbe la incorporación de dispositivos electrónicos de información al permiso de conducción.

Enmienda 61

Anexo I, apartado 1, párrafo 1 bis (nuevo)

La tarjeta estará hecha de policarbonato.

Enmienda 62

Anexo I, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Seguridad física del permiso de conducción

La seguridad física del permiso de conducción está amenazada por:

- la confección de tarjetas falsificadas: la creación de un nuevo objeto que presente una gran semejanza con el documento, ya sea de nueva confección o copia de un documento original;

- la modificación de fondo: la modificación de una característica del documento, por ejemplo, la modificación

de algunos de los datos impresos en el documento;

La seguridad general depende del conjunto del sistema, que consta de los componentes siguientes: procedimiento de solicitud, transmisión de datos, soporte material de la tarjeta, técnica de impresión, cantidad mínima de características de seguridad diferentes y personalización.

a) El soporte material de los permisos de conducción deberá elaborarse con las siguientes técnicas contra la falsificación (características de seguridad obligatorias):

- soporte de tarjeta sin blanqueador óptico;

- patrón de fondo de seguridad protegido mediante impresión iris multicolor de seguridad y guilliches en positivo y en negativo contra la falsificación mediante escáner, impresión o copia. El patrón no estará formado a base de colores primarios (CMYK) sino que tendrá una estructura compleja con dos colores especiales como mínimo y microtexto;

- elementos variables ópticamente que ofrezcan una protección contra la copia y la manipulación de la fotografía;

- grabado con láser;

- en la zona de la fotografía, el fondo de seguridad y la fotografía deberán superponerse al menos en los márgenes (patrón corrido).

b) Además, el sustrato utilizado para los permisos de conducción deberá contar con una protección adicional contra las falsificaciones consistente como mínimo en tres de las técnicas siguientes:

- colores dependientes del ángulo de visión;

- colores termocromáticos;

- hologramas especiales;

- *imágenes láser variables;*
- *colores fluorescentes visibles y transparentes a la luz ultravioleta;*
- *impresión iridiscente;*
- *marca de agua digital en el sustrato;*
- *pigmentos infrarrojos o pigmentos fosforescentes;*
- *signos, símbolos o patrones perceptibles al tacto.*

Los Estados miembros podrán añadir otros elementos de seguridad. Como base se utilizarán preferentemente las técnicas marcadas con una estrella, ya que permiten que los funcionarios de los cuerpos de seguridad comprueben la validez de la tarjeta sin medios especiales.

Enmienda 63

Anexo I, apartado 2, página 1, letra c), cuadro

B	Bélgica	B	Bélgica
		CZ	República Checa
DK	Dinamarca	DK	Dinamarca
D	Alemania	D	Alemania
		EST	Estonia
GR	Grecia	GR	Grecia
E	España	E	España
F	Francia	F	Francia
IRL	Irlanda	IRL	Irlanda
I	Italia	I	Italia
		CY	Chipre
		LV	Letonia
		LT	Lituania
L	Luxemburgo	L	Luxemburgo
		H	Hungría
		M	Malta
NL	Países Bajos	NL	Países Bajos
A	Austria	A	Austria
		PL	Polonia

P Portugal
FIN Finlandia
S Suecia
UK Reino Unido

P Portugal
SLO Eslovenia
SK Eslovaquia
FIN Finlandia
S Suecia
UK Reino Unido

Justificación

Adaptación necesaria tras la ampliación.

Enmienda 64
Anexo I, apartado 2, página 1, letra e)

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
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort;

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

Řidičský průkaz

Kørekort
Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης
Driving Licence
Ajokortti
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Körkort;

Justificación

Adaptación necesaria tras la ampliación.

Enmienda 65

Anexo I, apartado 2, página 2, letra a), código 95 bis (nuevo)

95 bis. Conductor que ha participado en una formación con arreglo al anexo VI bis que le habilita para conducir sin fines comerciales un vehículo de categoría B con remolque con una masa máxima superior a 3 500 kg y que no sobrepase los 4 500 kg.

Justificación

Véase la justificación de la enmienda al apartado 1 del artículo 4, categoría B.

Enmienda 66

Anexo I, apartado 2, página 2, letra a), código 95 ter (nuevo)

95 ter. Conductor que ha participado en una formación con arreglo al anexo VI ter que le habilita para conducir sin fines comerciales una autocaravana de conformidad con la definición del punto 1 de la sección 5 de la parte A del Anexo 1 de la Directiva 2001/116/CE con una masa máxima superior a 3 500 kg y que no sobrepase los 4 500 kg y una carga útil máxima de 1 000 kg.

Justificación

Véase la justificación de la enmienda al apartado 1 del artículo 4, categoría B.

Enmienda 67

Anexo I, apartado 2, página 2, letra a), punto 14 bis (nuevo)

14 bis. Los datos sobre urgencias médicas deberán introducirse en este campo (campo n° 14).

Enmienda 68

Anexo I, apartado 2, página 2, letra b), párrafo 2

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.

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

Justificación

Adaptación necesaria tras la ampliación.

Enmienda 69

Anexo II, Título I, párrafo 1

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:

(Esta enmienda no afecta a la versión española.)

Enmienda 70

Anexo II, Título I, letra A, punto 1, párrafo 2

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.

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

Justificación

Debe quedar claro que, en las condiciones establecidas, se pueden conceder excepciones a una

parte del programa pero no a la totalidad del examen.

Enmienda 71

Anexo II, Título I, letra A, punto 2.1.4, guión 1

– 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 específicos relacionados con la inexperiencia de otros usuarios de la vía, con las categorías de usuarios más vulnerables, como por ejemplo niños, peatones, ciclistas, **motociclistas** y personas con problemas de movilidad,

Justificación

Las estadísticas ponen de manifiesto que dos tercios de los accidentes en los que están implicados motocicletas y automóviles son causados por los conductores de estos últimos. Las cifras indican asimismo que los conductores de automóviles que tienen experiencia como pilotos de motocicleta suelen ser causantes de accidentes de esta clase en menos ocasiones. Por consiguiente, exigir el conocimiento de las características de la conducción de vehículos de motor de dos ruedas para conceder un permiso de conducción de otros vehículos daría lugar una reducción significativa del número de accidentes con vehículos de categorías distintas de la del permiso.

Enmienda 72

Anexo II, Título I, letra A, apartado 3, título

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

3. Disposiciones específicas relativas a las categorías A, **A2** y A1:

Justificación

Adaptación necesaria tras la introducción de la categoría A2.

Enmienda 73

Anexo II, Título I, letra B, punto 5.1, párrafo 2 bis (nuevo)

En el caso de que dicho solicitante apruebe posteriormente una prueba de control de aptitudes centrada exclusivamente en el manejo de un vehículo con cambio manual de velocidades, se suprimirá esta indicación.

Justificación

Si bien es cierto que existen diferencias entre la conducción de los vehículos con cambio de velocidad manual y la de los vehículos con cambio automático, el acceso ulterior a los vehículos de cambio manual no debería entrañar la inversión de tiempo ni los gastos de una prueba completa; el objetivo de la prueba debería limitarse a determinar si el solicitante es capaz de utilizar con seguridad un cambio de velocidades manual o no.

Enmienda 74

Anexo II, Título I, letra B, punto 5.2, párrafo 1

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.**

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.

Justificación

Definir a un "vehículo mínimo de prueba" por su potencia en lugar de por su cilindrada minimiza los costes del reequipamiento para los planes de formación y ayudará a mantener el coste de la formación de conducción de motocicletas en niveles asequibles.

Entiendo, además, que se da el caso especial de las motocicletas con cambio de velocidades automático, es decir, de los ciclomotores. Exigir a los usuarios de ciclomotores que superen su examen con una motocicleta de cilindrada superior a 375 cc disuadirá a muchos de utilizar estos vehículos, tan prácticos para los desplazamientos cortos.

Enmienda 75

Anexo II, Título I, letra B, apartado 6, título

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

6. Aptitudes y comportamiento que se examinarán en la prueba de las categorías A, **A2** y A1

Justificación

Adaptación necesaria tras la introducción de la categoría A2.

Enmienda 76

Anexo II, Título I, letra B, apartado 6.2

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

6.2. Categorías A, **A2** y A1: maniobras especiales de la prueba con incidencia en la seguridad vial:

Justificación

Adaptación necesaria tras la introducción de la categoría A2.

Enmienda 77

Anexo II, Título I, letra B, apartado 10

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, A1, B, B1 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.

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, **A2**, A1, B, B1 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.

Justificación

Adaptación necesaria tras la introducción de la categoría A2.

Enmienda 78

Anexo III, apartado 1.1.

conductores de vehículos de las categorías A, A1, B, B1 y B + E.

conductores de vehículos de las categorías **AM**, A, **A2**, A1, B, B1 y B + E.

Justificación

Adaptación necesaria tras la introducción de las categorías AM y A2.

Enmienda 79

Anexo III, apartado 4

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.

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 **con arreglo a las disposiciones nacionales del Estado miembro de residencia habitual.**

Enmienda 80

Anexo III, Afecciones cardiovasculares, punto 9.3

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.

suprimido

Justificación

Esta sección es innecesaria y debería suprimirse.

Enmienda 81

Anexo III, Diabetes mellitus, punto 10

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.**

10. El permiso de conducción puede expedirse o renovarse a los candidatos o conductores afectados de diabetes mellitus, **siempre y cuando el conductor no sea dependiente de la insulina o sólo lo sea de la del tipo 1**, y previa presentación de **una autorización médica.**

Justificación

En los casos en que el conductor no sea dependiente de la insulina, no hay necesidad de someterlo a costosos controles médicos regulares salvo que su estado de salud cambie. Si el conductor es dependiente de la insulina será necesaria una autorización médica.

Enmienda 82
Anexo III, Diabetes mellitus, punto 10.1

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**.

10.1. El permiso de conducción **podrá** expedirse ni renovarse a los candidatos o conductores de este grupo afectados de una diabetes mellitus que haga necesario un tratamiento de insulina **en los casos** debidamente justificados mediante un dictamen médico autorizado. **El conductor deberá notificar a las autoridades nacionales competentes cualquier cambio que se produzca en su estado de salud.**

Justificación

Debería permitirse a los conductores de vehículos del grupo 2 la conducción con diabetes mellitus no sólo en circunstancias muy excepcionales. La forma "podrá" implica que los conductores de vehículos del grupo 2 aquejados de diabetes mellitus y que requieren tratamiento a base de insulina estarán autorizados a conducir si así lo justifica un dictamen médico. Los controles médicos regulares suponen un requisito costoso, burocrático e innecesario. Los conductores aquejados de diabetes mellitus deberían informar a sus autoridades médicas nacionales de todo cambio que se produzca en su estado de salud.

Enmienda 83
Anexo IV

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:

Requisitos mínimos que han de cumplir los examinadores que realizan exámenes prácticos de conducción

1. Capacitación obligatoria de los examinadores

1.1 Las personas capacitadas para evaluar en un vehículo las prestaciones prácticas de conducción de los candidatos deberán poseer los conocimientos y las aptitudes necesarias para los ámbitos contemplados en los apartados 1.2 a 1.6 y la necesaria comprensión.

1.2 La capacitación de los examinadores deberá permitirles evaluar la prestación de conducción de los candidatos a la obtención de un permiso de conducción de la categoría para la que se efectúa el examen.

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

1.3 Conocimientos y comprensión en relación con la conducción y evaluación:

- Teoría del comportamiento del conductor;

- Identificación de riesgos y prevención de accidentes;

- Conocimiento del catálogo de requisitos para el examen de conducción;

- Requisitos para el examen de conducción;

- Disposiciones legales pertinentes en materia de circulación vial, incluidas las disposiciones legales comunitarias y nacionales pertinentes y las directrices de interpretación;

- Teoría y práctica de la evaluación;

- Conducción prudente.

1.4 Aptitudes para la evaluación

- Aptitud para advertir, controlar y evaluar en su conjunto la prestación del candidato, en particular

**la identificación correcta y general de las situaciones de riesgo;*

**la determinación precisa de las causas y las consecuencias previsibles de estas situaciones;*

**el nivel de idoneidad y el reconocimiento de errores;*

**la uniformidad y la coherencia de la evaluación;*

- rápida adquisición de información y determinación de los puntos centrales;

- actuación previsor, identificación de problemas potenciales y desarrollo de las correspondientes estrategias de remedio;

- reacciones oportunas y constructivas.

1.5 Aptitudes personales para la conducción

Toda persona autorizada a efectuar exámenes prácticos para una categoría 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

permiso de conducción debe ser capaz de conducir vehículos de la categoría correspondiente con un nivel de pericia estable y elevado.

1.6 Calidad del servicio:

- Definir y transmitir las condiciones para las que debe prepararse el cliente en el examen;

- comunicar con claridad velando por la adecuación entre contenido, estilo y vocabulario y el grupo destinatario y respondiendo a las preguntas de los clientes;

- información clara sobre los resultados del examen;

- trato no discriminatorio y respetuoso a todos los clientes.

1.7 Conocimientos técnicos y físicos relativos al vehículo:

- Conocimientos técnicos relativos al vehículo, por ejemplo, sobre dirección, neumáticos, frenos, luces, en particular en el caso de motocicletas y camiones;

- Seguridad de la carga.

- Conocimientos sobre física del vehículo, como velocidad, rozamiento, dinámica, energía.

1.8 Conducción económica en combustible y respetuosa del medio ambiente.

2. Condiciones generales

2.1 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 tres años;

b) deberá tener como mínimo 23 años de edad;

c) deberá poseer la cualificación inicial prevista en el punto 3 y después haber

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.

cursado la garantía de calidad y las formaciones continuas periódicas previstas en el punto 4;

d) deberá haber concluido una formación profesional de nivel 3 en el sentido de la Decisión 85/368/CEE del Consejo, de 16 de julio de 1985;

e) no podrá ejercer simultáneamente la profesión de profesor en una autoescuela.

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

a) deberá ser titular de un permiso de conducción de la categoría de que se trate;

b) deberá poseer la cualificación inicial prevista en el punto 3 y después haber cursado la garantía de calidad y las formaciones continuas periódicas previstas en el punto 4;

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 puede demostrar:

- una experiencia de conducción de 5 años como mínimo en la categoría de que se trate o

- la acreditación teórica y práctica de una experiencia de conducción de nivel superior al necesario para la obtención del permiso de conducción, lo que hace superfluo el requisito correspondiente;

d) deberá haber concluido una formación profesional de nivel 3 en el sentido de la Decisión 85/368/CEE del Consejo, de 16 de julio de 1985;

e) no podrá ejercer simultáneamente la profesión de profesor en una autoescuela.

2.3. Equivalencias

2.3.1. Los Estados miembros podrán autorizar a un examinador a efectuar exámenes para las categorías AM, A1, A2 y A si ha adquirido la cualificación inicial

prevista en el punto 3 para una de estas categorías.

2.3.2. Los Estados miembros podrán autorizar a un examinador a efectuar exámenes para las categorías C1, C, D1 y D si ha adquirido la calificación inicial prevista en el punto 3 para una de estas categorías.

2.3.3. Los Estados miembros podrán autorizar a un examinador a efectuar exámenes para las categorías BE, C1E, CE, D1E y DE si ha adquirido la calificación inicial prevista en el punto 3 para una de estas categorías.

3. Calificación inicial

3.1.1. Antes de que se autorice a una persona a efectuar exámenes de conducción, deberá, de conformidad con las disposiciones al respecto del Estado miembro de que se trate, haber cursado con éxito un programa de formación que le proporcione la capacitación descrita en el punto 1.

3.1.2. Los Estados miembros decidirán si el contenido de un programa de formación determinado se refiere a la admisión a la realización de exámenes de conducción para una o varias categorías de permiso de conducción.

3.2. Exámenes

3.2.1. Antes de que se autorice a una persona a efectuar exámenes de conducción, deberá acreditar sus conocimientos, comprensión, capacidad y adquisición de un nivel suficiente respecto de todos los ámbitos enumerados en el punto 1.

3.2.2. Los Estados miembros adoptarán un procedimiento de examen para comprobar, de un modo adecuado desde el punto de vista pedagógico, si la persona interesada posee la capacitación contemplada en el punto 1, especialmente

en el punto 1.4. Este procedimiento de examen tendrá un componente teórico y un componente práctico. Serán asimismo admisibles las modalidades de evaluación asistidas por ordenador. Los detalles relativos al tipo y la duración de las pruebas específicas y las evaluaciones en el marco del examen quedan a la discreción de cada Estado miembro.

3.2.3. Los Estados miembros determinarán si el contenido de un examen determinado se refiere a la admisión a la realización de exámenes de conducción para una o varias categorías de permiso de conducción.

4. Garantía de calidad y formación periódica

4.1. Garantía de calidad

4.1.1. Los Estados miembros determinarán normas de garantía de calidad que aseguren el mantenimiento del nivel de los requisitos aplicables a los examinadores.

4.1.2. Las normas de garantía de la calidad comprenderán la supervisión de los examinadores en el ejercicio de su actividad, su formación continua y readmisión, su evolución profesional permanente y la comprobación periódica de los resultados de los exámenes de conducción que efectúen.

4.1.3. En el marco de las normas de garantía de calidad enumeradas en el punto 4.1.2., los Estados miembros velarán por que todos los examinadores se sometan a una supervisión anual. Asimismo, los Estados miembros velarán por que todos los examinadores sean observados una vez cada cinco años por un tiempo mínimo total de media jornada mientras efectúan exámenes, de manera que puedan observarse varios exámenes. La persona que realice la supervisión deberá estar autorizada para ello por el

Estado miembro de que se trate.

4.1.4. Si un examinador está autorizado a efectuar exámenes para varias categorías de vehículos, los Estados miembros podrán decidir que los requisitos de supervisión relativos a varias categorías están cubiertos con la supervisión de una de ellas.

4.1.5. La actividad examinadora estará sometida a observación y supervisión por parte de un órgano autorizado por el Estado miembro de que se trate, con el fin de garantizar la aplicación correcta y uniforme de la evaluación.

4.2. Formación periódica

4.2.1. Los Estados miembros velarán por que los examinadores, para conservar su autorización e independientemente del número de categorías para las que estén autorizados, cursen:

al menos un curso de formación periódica de un total de cuatro días cada dos años para

- mantener y renovar los conocimientos y capacidades de examen necesarios;

- desarrollar nuevas capacidades que resulten necesarias para el ejercicio de la profesión;

- velar por que los examinadores continúen efectuando los exámenes con arreglo a requisitos equitativos y uniformes;

un curso de formación periódica de un total de al menos cinco días cada cinco años para

- desarrollar y mantener las capacidades prácticas de conducción necesarias.

4.2.2. Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes con el fin de garantizar que aquellos examinadores que hayan mostrado graves deficiencias de acuerdo con el sistema de garantía de la calidad vigente reciban sin demora una

formación especial.

4.2.3. La formación periódica podrá realizarse en forma de conferencias, clases, lecciones con formato tradicional o asistidas por ordenador, y podrá impartirse a individuos o grupos. Esta formación podrá contener, si los Estados miembros lo consideran pertinente, una nueva ordenación de los requisitos.

4.2.4. En el caso en que un examinador esté autorizado a realizar exámenes para diversas categorías, los Estados miembros podrán determinar que los requisitos de formación para varias categorías queden cubiertos con la formación en una categoría, siempre que se observen los requisitos del punto 4.2.5.

4.2.5. En el caso en que un examinador no haya realizado examen alguno para una categoría durante un período de 24 meses, se habrá de someter a una nueva evaluación antes de quedar autorizado para seguir examinando en dicha categoría. La nueva evaluación podrá realizarse en el marco de los requisitos contemplados en el punto 4.2.1.

5. Derechos adquiridos

5.1. Los Estados miembros podrán permitir que las personas que, inmediatamente antes de la entrada en vigor de estas disposiciones, estuviesen autorizadas para realizar exámenes de conducción continúen examinando incluso aunque no hubiesen obtenido la autorización con arreglo a las condiciones generales del punto 2 o al procedimiento relativo a la formación inicial del punto 3.

5.2. No obstante, los examinadores concernidos deberán ser objeto de una supervisión periódica en relación a las normas de garantía de la calidad establecidas en el punto 4.

Justificación

Una formación armonizada del examinador constituye un elemento importante para fortalecer el reconocimiento mutuo y la introducción de exámenes y resultados comparables. El texto desarrolla las ideas básicas de la propuesta de la Comisión.

Enmienda 84 Anexo IV bis (nuevo)

Formación para conductores

1. Deberán realizar una formación para conductores los usuarios de vehículos de carga pesada con remolque de la categoría B de una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg e igual o inferior a 4 250 kg.

2. La formación para conductores se llevará a cabo en un centro de formación oficialmente reconocido y controlado por las autoridades competentes del Estado miembro en que el usuario tenga habitualmente la residencia. El Estado miembro regulará los detalles al respecto.

3. Contenido de la formación

- un día (al menos 7 horas)***
- parte teórica, parte práctica acorde con la masa del vehículo y coloquio final.***
- dinámica de la conducción del vehículo, criterios de seguridad, el vehículo y su remolque, carga correcta y accesorios de seguridad.***
- parte práctica en terreno acotado y cerrado con realización de pruebas que incluyan: ejercicios de frenado, distancia de frenado, cambio de carril, frenar/esquivar, oscilación del remolque, maniobras, aparcamiento.***

Justificación

Véase la justificación a la enmienda al apartado 1 del artículo 4, categoría B.

Enmienda 85
Anexo IV ter (nuevo)

Formación para conductores

1. Deberán realizar una formación para conductores los usuarios de autocaravanas, definidas en el apartado 1 de la sección 5 de la parte A del anexo II de la Directiva 2001/116/CE, de una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg e igual o inferior a 4 250 kg, así como de una carga útil máxima de 1 000 kg.

2. La formación para conductores se llevará a cabo en un centro de formación oficialmente reconocido y controlado por las autoridades competentes del Estado miembro en que el usuario tenga habitualmente la residencia. El Estado miembro regulará los detalles al respecto.

3. Contenido de la formación

- un día (al menos 7 horas)

- parte teórica, parte práctica acorde con la masa del vehículo y coloquio final.

- dinámica de la conducción y criterios de seguridad, carga correcta y accesorios de seguridad.

- parte práctica en terreno acotado y cerrado con realización de pruebas que incluyan: ejercicios de frenado, distancia de frenado, cambio de carril, frenar/esquivar, maniobras, aparcamiento.

Enmienda 86
Anexo VI bis (nuevo)

Anexo VI bis

Formación para conductores

1. La formación para pasar de una categoría de motocicletas a otra.

2. La formación para conductores se

llevará a cabo en un centro de formación oficialmente reconocido y controlado por las autoridades competentes del Estado miembro en que el usuario tenga habitualmente la residencia. El Estado miembro regulará los detalles al respecto.

3. Contenido de la formación

– Duración: 5 horas mínimo

– Enfocado especialmente a las diferencias entre categorías.

– Parte práctica en terreno acotado y cerrado con realización de pruebas que incluyan: ejercicios de frenado, distancia de frenado, frenar/esquivar, maniobras, aceleración.

– Parte práctica sobre el comportamiento en el tráfico.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

Esta es la segunda ocasión en que esta propuesta de la Comisión se presenta al Parlamento Europeo y es examinada por el ponente. Durante la última legislatura, cuando el asunto fue examinado por la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo, se presentaron 118 enmiendas a la propuesta de Directiva, poniéndose así de manifiesto que iba a ser difícil alcanzar un consenso. Además, algunos miembros pensaban que no se debía actuar con precipitación, tratándose de un asunto tan sensible y cuando la legislatura llegaba a su fin. Por ello, se aplazó la votación en comisión y no se concluyó la primera lectura.

Como resultado de ello, tuvo que iniciarse un nuevo procedimiento en el Parlamento actual. Con la designación del mismo ponente, se podía haber optado por la vía más sencilla, presentando de nuevo el informe anterior¹. No obstante, entretanto, el debate ha seguido su curso, especialmente en el Consejo. Además, la mayor disponibilidad de tiempo al principio de la nueva legislatura ha permitido celebrar consultas mucho más amplias que antes. Por ello, incluso aunque se diste mucho de alcanzar un consenso total, cabe esperar que esta vez se haya aprovechado el tiempo y se hayan logrado algunos compromisos viables sobre algunos de los puntos más conflictivos de la propuesta. No obstante, muchas de las cuestiones esenciales que contenía el primer informe, especialmente por lo que se refiere a la protección contra el fraude, la libre circulación de los conductores y la seguridad vial, siguen siendo válidas y vuelven a mencionarse y a debatirse.

Antecedentes

Hasta 1980, el permiso de conducción internacional se regía por los Convenios de Ginebra² y Viena³. No obstante, tras la intervención del Tribunal de Justicia en 1978⁴, en el asunto Choquet, el Consejo adoptó la Directiva 80/1263/CEE, por la que se permitía a los ciudadanos de la UE que se trasladaban a otro Estado miembro canjear sus permisos de conducción sin pasar una nueva prueba teórica, práctica o médica, si bien los conductores debían canjear sus permisos en el plazo de un año después de su establecimiento en el nuevo Estado miembro.

En 1991 se aprobó una nueva Directiva (91/439/CEE), que suprimió la obligación de canjear los permisos e introdujo el principio obligatorio de reconocimiento recíproco. Sin embargo, en la práctica, debido a las diferencias de los períodos de validez y otros requisitos de los

¹ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción (Texto refundido) COM(2003) 621 - C5-0610/2003/0252(COD) Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo. Ponente: Mathieu J. H. Grosch, 3 de febrero de 2004.

² Convención sobre la circulación vial, 19 de septiembre de 1949, Serie de los Tratados de las Naciones Unidas, Vol. 125.

³ Convención sobre la circulación por carretera, 8 de noviembre de 1968, Serie de los Tratados de las Naciones Unidas, Vol. 1042, p. 17.

⁴ Asunto 16/78 Recopilación de Jurisprudencia 2293.

permisos, la inseguridad jurídica ha seguido obstaculizando la aplicación de este principio.

De acuerdo con los objetivos de la Agenda de Lisboa sobre el funcionamiento del mercado interior, la propuesta actual tiene por objeto suprimir esta inseguridad jurídica y los obstáculos que aún dificultan la libre circulación de los ciudadanos en este ámbito.

CONTENIDO DE LA PROPUESTA

En su propuesta de revisión de la Directiva 91/439/CEE, la Comisión se fija tres objetivos principales:

- reducir la posibilidad de fraude;
- garantizar una auténtica libertad de circulación a los conductores de la Unión Europea;
- reforzar la seguridad en las carreteras europeas.

Con el fin de luchar contra el fraude y permitir la libre circulación, la Comisión propone:

- que sólo se expidan permisos de conducción cuyo formato sea el de una tarjeta de crédito de plástico;
- que se introduzca la posibilidad de incluir un microchip;
- que se establezca un período de validez limitado para los permisos de conducción.

Con el fin de mejorar la seguridad vial, debería establecerse:

- la armonización de las subcategorías;
- el principio de acceso progresivo según la edad y la experiencia;
- la aplicación paneuropea de la retirada de permisos de conducción.

EVALUACIÓN CRÍTICA DE LA PROPUESTA

Cabe preguntarse por qué Europa ha entrado con tanta celeridad en el siglo XXI por lo que respecta a los documentos de identidad, mientras que permanece firmemente anclada en la Edad Media por lo que se refiere a los permisos de conducción. El ponente considera que la compleja e injusta situación del pasado debería haber cambiado hace mucho tiempo, y por ello acoge favorablemente la propuesta de la Comisión como un paso adelante hacia un sistema más sencillo, lógico y moderno. En particular, apoya los objetivos de la Comisión de reducir las posibilidades de fraude, garantizar la libre circulación de los ciudadanos y contribuir a mejorar la seguridad vial. En su opinión, la propuesta actual avanza estos objetivos, pero podría ir más lejos.

I. Protección contra el fraude y libre circulación de los ciudadanos

(ii) Introducción de un microchip

En sus innovadoras propuestas sobre la introducción de un microchip en el permiso de conducción, la Comisión se limita a ofrecer la posibilidad a los Estados miembros de decidir si incluir o no esta medida. Pese al riesgo de que el fraude se produzca en el eslabón más débil de la cadena, es decir, los permisos de conducción sin microchip, el ponente acepta que de momento es políticamente imposible ir más allá en este sentido.

No obstante, se presenta una enmienda con objeto de flexibilizar las disposiciones para que los Estados miembros puedan almacenar datos adicionales, previa consulta a la Comisión y siempre que ello no interfiera de ninguna manera con la aplicación de la Directiva. Además, la Comisión podría adaptar el Anexo I para garantizar la futura interoperabilidad (Enmienda al apartado 2bis (nuevo), del artículo 1, modificaciones técnicas del Anexo I).

(iii) Retirada del modelo de papel - Introducción del formato de tarjeta de crédito

La Comisión señala en su justificación que actualmente están en uso en los Estados miembros unos 80 modelos diferentes de permisos de conducción. Desde la ampliación, la cifra ha ascendido a 110. Por ello no parece lógico que no exista ninguna propuesta que obligue al canje de los modelos más antiguos que todavía están en uso.

El resultado inmediato de la aplicación de la precedente Directiva sería, por lo tanto, la coexistencia de 111 modelos diferentes de permiso de conducción y un período de transición de más de 50 años, lo cual resulta claramente inaceptable. Los beneficios que ofrece disponer de un único modelo en la Unión Europea son evidentes; no sólo se mejoraría la aplicación y, por primera vez, se harían posibles en la práctica los controles de los permisos de conducción en toda Europa, sino que además se mejoraría la seguridad vial, puesto que sería imposible que los conductores a los que se hubiera retirado el permiso de conducción obtuvieran un duplicado del mismo en otro Estado miembro. Además, los costes serían relativamente limitados en comparación con otros gastos asociados al uso de los vehículos, como el seguro, el carburante y el impuesto de circulación. Por último, ello suprimiría un aspecto especialmente discriminatorio de la situación actual, a saber que distintos períodos de validez se aplican a distintos modelos en varios Estados miembros.

Sin embargo, también es obvio que la retirada de los antiguos permisos de conducción es un asunto especialmente sensible en varios Estados miembros, especialmente en aquellos en que el permiso tiene una validez administrativa indefinida. El ponente opina que, si bien es deseable en la práctica, una enmienda para sustituir rápidamente todos los modelos actuales no es viable en estos momentos desde el punto de vista político.

No obstante, en apoyo de sus medidas para combatir el fraude, la Comisión cita el empleo del permiso de conducción como medio de identificación y su posible uso para abrir cuentas bancarias y reservar vuelos. Asimismo explica, de forma convincente, la importancia que ha adquirido la protección contra el fraude, la cual se ha convertido en un tema de creciente preocupación, en particular tras el 11 de septiembre. Por tanto, parece lógico que, aunque sólo fuera como medida contra el fraude, debería retirarse paulatinamente el modelo comunitario de permiso de conducción en papel en un plazo de diez años y sólo deberían emitirse permisos de conducción cuyo formato sea el de una tarjeta de plástico del tipo de las de crédito, que ya se utiliza en algunos países de la Unión Europea. Ello permitiría a los Estados miembros conseguir al menos un registro actualizado de los permisos de conducción emitidos en su territorio, que, actualmente, no siempre puede conseguirse, habida cuenta de los distintos sistemas para emitir modelos en papel. Al mismo tiempo, ello facilitaría el intercambio concreto de información dentro de la red de permisos de conducción que se detallan a continuación.

Estos formatos en plástico podrían armonizarse con el modelo único europeo en un plazo ulterior de diez años.

En este contexto es importante subrayar que la enmienda no afecta al derecho a conducir determinadas clases de vehículos.

(Enmienda al apartado 2ter (nuevo) del artículo 3)

(iii) Redes de permisos de conducción

En la actualidad, el proceso de emisión de permisos de conducción es diferente en los diversos Estados miembros. En algunos está centralizado, en otros se organiza a escala regional. Es, y debería seguir siendo, una cuestión de subsidiariedad. Sin embargo, con el fin de combatir el fraude y de facilitar los controles, el ponente considera que es importante que haya un único punto focal para el acceso a la información del permiso de conducción en cada Estado miembro, lo cual da lugar a una "red de permisos de conducción". La creación de dicha red ha sido aprobada en el marco del procedimiento de la comitología. Se presenta una enmienda al efecto para garantizar que se le consulta. (Enmienda al apartado 5 del artículo 8 y al artículo 16).

(iv) Reconocimiento recíproco de sanciones

De acuerdo con el espíritu de los convenios de Ginebra¹ y Viena², la propuesta aborda, en el apartado 5 del artículo 8, la cuestión del reconocimiento recíproco de las sanciones para garantizar que una prohibición de conducción impuesta en un Estado miembro sea una prohibición en todos ellos. Sin embargo, esta medida debería reforzarse y, a tal efecto, el ponente ha presentado una enmienda para obligar a los Estados miembros a reconocer toda restricción, suspensión, retirada o anulación impuesta por otro Estado miembro y a no reconocer la validez de los permisos sujetos a tales medidas.

Por motivos legales relativos al Tercer pilar, sobre Justicia y Asuntos de Interior, es necesario redactar de nuevo este artículo (Enmienda al apartado 4 del artículo 12).

II. Fomento de la seguridad vial

(i) Categorías de vehículos

La Comisión también debe comprobar continuamente la adecuación de las definiciones técnicas de las diferentes categorías y, cuando sea necesario, proponer cambios relacionados con la seguridad, como, por ejemplo, mayores limitaciones a la relación potencia/peso. También debería controlar de cerca, en particular, las categorías AM, A1 y A2, con el fin de garantizar el respeto del espíritu de la Directiva y el cumplimiento de los límites establecidos. A este respecto, el ponente acoge favorablemente los nuevos criterios para evitar la "reducción artificial de la potencia", pero será necesario un control continuo para que la legislación funcione en la práctica.

¹ op. cit.

² op. cit.

Al mismo tiempo, y tras celebrar amplias consultas con las partes interesadas que representan a los fabricantes y a los usuarios de la carretera, se han presentado enmiendas para adaptar las definiciones técnicas de algunas categorías. Se espera solucionar así algunas anomalías puestas de manifiesto en la propuesta actual.

En particular, y entre otras cosas, se permitiría a los futuros titulares de permisos de la categoría B usar sus vehículos para arrastrar remolques (o caravanas) que no excedan de un peso combinado de 3 500 kg, para actividades no comerciales, sin que tengan que superar un examen. Además, si un conductor sigue voluntariamente un curso de formación sin examen, dicho límite se elevará a 4 250 kg para ambas combinaciones de remolques y autocaravanas. También se añade un límite de carga útil de 1 000 kg para garantizar el cumplimiento de las disposiciones por las que se prohíbe el uso comercial.

Después de un curso de formación de 7 horas como mínimo, se incluiría un nuevo “código comunitario 95bis (nuevo)” en el permiso de conducción (95bis (nuevo) y 95ter (nuevo) del Anexo I. Las especificaciones para la formación de los conductores se establecen en los Anexos VI bis (nuevo) y ter (nuevo))

Para la categoría B + E, los vehículos de la categoría B podrán llevar remolques con una masa máxima autorizada del remolque que no exceda de 3 500 kilogramos (Enmienda al apartado 1 del artículo 4, sobre la categoría B + E).

La cuestión de los triciclos y cuadríciclos de motor ha quedado resuelta permitiendo su conducción tanto con un permiso de conducción "A" como con uno "B". Las enmiendas también aplican aquí un enfoque escalonado.

(Enmiendas al apartado 1 del artículo 4 a las categorías AM, A1, A2, A, B1 y B).

(ii) Límites de edad y acceso progresivo - Enfoque "escalonado"

Los límites de edad para las diferentes subcategorías de vehículos y un sistema que premie la experiencia y la práctica específica, en lugar de confiar únicamente en los exámenes, deben considerarse una mejora del aumento del fomento de la seguridad vial. En particular, cabe acoger favorablemente la introducción de las nuevas categorías AM, A1 y A2.

Sin embargo, toda la cuestión de los límites de edad sigue siendo un tema delicado. No sería realista negar el alcance y la profundidad de las tradiciones nacionales ligadas a estas cuestiones. Si nos basamos meramente en las estadísticas, la seguridad vial saldría beneficiada si se prohibiera a todos los jóvenes menores de 20 años conducir vehículos de motor. Evidentemente, esto sería injusto e imposible de llevar a la práctica. Sin embargo, la Comisión debe seguir controlando de cerca la aplicación de los límites de edad y las excepciones de las mismas en los Estados miembros y, cuando lo considere oportuno, presentar propuestas para adaptarlos a las nuevas circunstancias.

Por lo tanto, la enmienda presentada representa un compromiso. Con respecto a los ciclomotores, se adopta un enfoque "escalonado", el cual, por razones de seguridad, anima a los jóvenes a adquirir experiencia con ciclomotores de menor cilindrada, antes de utilizar máquinas de más potencia. Los Estados miembros podrán elevar los límites de edad específicos siempre que exista un espacio mínimo de dos años entre la edad mínima para obtener el permiso A1 y la exigida para obtener el permiso A2. Por lo que se refiere a la obtención del permiso de clase A, se exigirá un mínimo de tres años de experiencia con el

permiso A2 o un espacio mínimo de seis años entre la edad mínima requerida para obtener el permiso A2 y la necesaria para obtener el de clase A. La edad mínima para el permiso de clase A sin experiencia previa no podrá ser superior a 26 años. Así, por ejemplo, si la edad mínima para la categoría A1 son 16 años, y para la A2, 18 años, un conductor con experiencia en la categoría A2 podría obtener el pleno permiso de conducción A a los 21 años. Este enfoque salvaguarda el principio de subsidiariedad al permitir a los Estados miembros decidir los límites de edad según sus tradiciones nacionales, o para mejorar la seguridad vial, garantizando al mismo tiempo el interés de los jóvenes por obtener experiencia práctica si desean poder utilizar rápidamente ciclomotores más potentes (Enmienda [subapartado 2bis (nuevo)] del apartado 2 del artículo 7).

Para hacer más atractivo el enfoque "escalonado" para los motociclistas, los conductores que quieran obtener un permiso de conducción para una categoría superior de vehículo no deberán someterse a un nuevo examen sino meramente efectuar una formación que garantice que el conductor está capacitado para conducir motocicletas más potentes. (Enmienda al apartado 1 del artículo 8).

(iii) Validez, Renovación y Revisiones médicas

Se han propuesto varias modificaciones al artículo 8, con objeto de que las disposiciones sean más lógicas y flexibles. Estos cambios incluyen una disposición que permite a los Estados miembros restringir la concesión de primeros permisos de conducción de las clases C y D a tres años (como es el caso de las clases A y B). En segundo lugar, se suprime la obligatoriedad absoluta de reducir la validez de los permisos de clase A y B de las personas mayores de 65 años, al igual que el límite de un año para los permisos de clase C y D para el mismo grupo de personas. En tercer lugar, los defectos que pudieran surgir en un microprocesador de un permiso de conducción no deben afectar a la validez de dicho permiso. (Enmiendas al apartado 2 del artículo 8).

(iv) Examinadores

Tras intensos debates al respecto, se ha propuesto un texto mejorado y más desarrollado (Enmienda al artículo 11 y al Anexo IV).

CONCLUSIONES

Al redactar este segundo informe, el ponente ha tratado de tener en cuenta en la medida de lo posible las opiniones de muchos colegas y otras partes interesadas. Ello le ha llevado a presentar varias enmiendas técnicas, cuyo objetivo es suprimir anomalías de la propuesta actual y hacer a esta más lógica y coherente. Al mismo tiempo se ha hecho lo posible por presentar enmiendas de transacción sobre una serie de asuntos delicados, como son la renovación de los permisos de conducción y los límites de edad.

Como resultado de todo ello, el ponente sigue convencido de que la propuesta modificada constituye una aportación positiva para los usuarios de la circulación en términos de seguridad, equidad y libre circulación, y proporciona a las autoridades una mayor seguridad para mejorar la capacidad de llevar a cabo controles legítimos y combatir el fraude.

En consecuencia, tanto los ciudadanos como los Estados miembros deberían apoyar la propuesta.

PROCEDIMIENTO

Título	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al permiso de conducción		
Referencias	COM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD)		
Fundamento jurídico	art. 251, apdo. 2, y art. 71, apdo. 1 CE		
Fundamento reglamentario	art. 51		
Fecha de la presentación al PE	13.11.2003		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 16.9.2004		
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	LIBE 16.9.2004	JURI 16.9.2004	ITRE 16.9.2004
Opinión no emitida Fecha de la decisión	LIBE 1.9.2004	JURI 26.10.2004	ITRE 3.7.2004
Cooperación reforzada Fecha del anuncio en el Pleno	-		
Ponente(s) Fecha de designación	Mathieu Grosch 28.7.2004		
Ponente(s) sustituido(s)	-		
Procedimiento simplificado Fecha de la decisión	-		
Impugnación del fundamento jurídico Fecha de la opinión JURI	-	/	-
Modificación de la dotación financiera Fecha de la opinión BUDG	-	/	-
Consulta al Comité Económico y Social Europeo Fecha de la decisión en el Pleno	-		
Consulta al Comité de las Regiones Fecha de la decisión en el Pleno	-		
Examen en comisión	31.8.2004	18.1.2005	
Fecha de aprobación	19.1.2005		
Resultado de la votación final	a favor:	37	
	en contra:	4	
	abstenciones:	7	
Miembros presentes en la votación final	Robert Atkins, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Ashley Mote, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zile		
Suplentes presentes en la votación	Alessandro Battilocchio, Jelko Kacin, Francesco Musotto		

final	
Suplentes (art. 178, apdo. 2) presentes en la votación final	-
Fecha de presentación – A6	3.2.2005 A6-0016/2005
Observaciones	...