



A9-0445/2023

11.1.2024

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción, por la que se modifican la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión
(COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Karima Delli

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se sustenta en la base jurídica propuesta en el proyecto de acto).

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en *cursiva y negrita* en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en *cursiva y negrita* en ambas columnas. El texto nuevo se señala en *cursiva y negrita* en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en *cursiva y negrita*. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en *cursiva y negrita* y suprimiendo o tachando el texto sustituido.

Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	111
ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS DE LAS QUE LA PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES.....	114
PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO.....	115
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	116

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción, por la que se modifican la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2023)0127),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C9-0035/2023),
 - Vista la opinión de la Comisión de Asuntos Jurídicos sobre la base jurídica propuesta,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 14 de junio de 2023¹,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0445/2023),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
 3. Encarga a su presidenta que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

¹ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando -1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(-1) La Unión está comprometida con su objetivo de cero víctimas mortales relacionadas con el tráfico por carretera («Visión Cero») de aquí a 2050, como se reiteró en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de 2020. En 2017, el Consejo informal de Transporte celebrado en La Valeta convino en que el número persistentemente alto de víctimas mortales y heridos graves en carretera representa un serio problema social y emitió una declaración en la que pedía a la Comisión, entre otros puntos, que preparase un marco jurídico y político reforzado de la Unión en materia de seguridad vial para la década posterior a 2020 al objeto de reducir el número de muertes y mejorar la protección de los usuarios de la vía pública, en especial de los vulnerables, que muy a menudo son las víctimas.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando -1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(-1 bis) Los esfuerzos emprendidos hasta el momento por las autoridades públicas han dado lugar a una reducción del número de víctimas mortales de accidentes de tráfico, de 51 400 en 2001 a 19 800 en 2021. Estas cifras se sitúan por debajo del objetivo de la Unión de reducir en un 75 % las víctimas mortales de

accidentes de tráfico entre 2001 y 2020. Además, los progresos realizados para reducir a la mitad del número de muertes en carretera durante la primera década se estancaron después.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) Debe actualizarse el marco actual, a fin de que sea adecuado para la nueva era, sostenible, inclusivo, inteligente y resiliente. El marco debe tener en cuenta la necesidad de reducir las emisiones del transporte, la digitalización, las tendencias demográficas y los avances tecnológicos, con el fin de reforzar la competitividad de la economía europea. Es importante simplificar y digitalizar los procedimientos administrativos, para eliminar los obstáculos (las cargas administrativas, por ejemplo) que siguen existiendo a la libre circulación de los conductores que se establecen en un Estado miembro distinto del que les expidió el permiso. Un marco armonizado para el permiso de conducción común a escala de la Unión debe abarcar los permisos de conducción tanto físicos como móviles y prever el reconocimiento recíproco de estos, siempre que hayan sido debidamente expedidos de conformidad con la presente Directiva.

Enmienda

(2) Debe actualizarse el marco actual, a fin de que sea adecuado para la nueva era, sostenible, inclusivo, inteligente y resiliente. El marco debe tener en cuenta la necesidad de reducir las emisiones **y el consumo de energía** del transporte, **también mediante una mayor adopción de vehículos de propulsión alternativa**, la digitalización, las tendencias demográficas y los avances tecnológicos, con el fin de reforzar la competitividad de la economía europea. Es importante simplificar y digitalizar los procedimientos administrativos, para eliminar los obstáculos (las cargas administrativas, por ejemplo) que siguen existiendo a la libre circulación de los conductores que se establecen en un Estado miembro distinto del que les expidió el permiso. Un marco armonizado para el permiso de conducción común a escala de la Unión debe abarcar los permisos de conducción tanto físicos como móviles **de todas las categorías** y prever el reconocimiento recíproco de estos, siempre que hayan sido debidamente expedidos de conformidad con la presente Directiva.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 3 bis (nuevo)

(3 bis) A fin de armonizar y completar en mayor medida el «modelo comunitario», el reconocimiento mutuo de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros debe ampliarse a los permisos de los vehículos agrícolas o forestales de ruedas u orugas, de motor y con dos ejes al menos a que se refiere el artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) n.º 167/2013.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 4

Texto de la Comisión

Enmienda

(4) Debe garantizarse que el tratamiento de datos personales para la aplicación de la presente Directiva se ajuste al marco de protección de datos de la Unión, en particular al Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³.

(4) Debe garantizarse que el tratamiento de datos personales para la aplicación de la presente Directiva se ajuste al marco de protección de datos de la Unión, en particular al Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³ **y a la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{53 bis}.**

⁵³ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁵³ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

^{53 bis} **Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).**

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) La presente Directiva establece una base jurídica para el almacenamiento de un conjunto obligatorio de datos personales en los permisos de conducción físicos, y sus microchips o códigos QR, y en los permisos de conducción móviles, a fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial en toda la Unión, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, letra e), y, en su caso, con el artículo 9, apartado 2, letra g), del Reglamento (UE) 2016/679. Esos datos deben limitarse a lo necesario para demostrar el derecho de una persona a conducir, permitir identificarla y verificar sus derechos de conducción y su identidad. La presente Directiva también establece salvaguardas adicionales para garantizar la protección de los datos personales divulgados durante el proceso de verificación.

Enmienda

(5) La presente Directiva establece una base jurídica para el almacenamiento de un conjunto obligatorio de datos personales en los permisos de conducción físicos, y sus microchips o códigos QR, y en los permisos de conducción móviles ***al objeto de probar y verificar el derecho a conducir de esa persona y su identidad***, a fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial en toda la Unión, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, letra e), y, en su caso, con el artículo 9, apartado 2, letra g), del Reglamento (UE) 2016/679. Esos datos deben limitarse a lo necesario para demostrar el derecho de una persona a conducir, permitir identificarla y verificar sus derechos de conducción y su identidad. La presente Directiva también establece salvaguardas adicionales para garantizar la protección de los datos personales divulgados durante el proceso de verificación.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) A fin de aportar claridad jurídica y garantizar una transición fluida entre la presente Directiva y la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción⁵⁴, los Estados miembros deben poder almacenar datos personales adicionales en un microchip, si así lo prevé la legislación nacional que sea conforme con el

Enmienda

(6) A fin de aportar claridad jurídica y garantizar una transición fluida entre la presente Directiva y la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción⁵⁴, los Estados miembros deben poder almacenar datos personales adicionales en un microchip, si así lo prevé la legislación nacional que sea conforme con el

Reglamento (UE) 2016/679. No obstante, la presente Directiva no sirve de base jurídica para la inclusión de tales datos adicionales.

Reglamento (UE) 2016/679. ***En cualquier caso, los datos almacenados en dicho microchip solo se conservarán hasta el final del período de validez del permiso de conducción.*** No obstante, la presente Directiva no sirve de base jurídica para la inclusión de tales datos adicionales.

⁵⁴ Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

⁵⁴ Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 bis) El permiso de conducción móvil debe garantizar el máximo nivel de seguridad para los datos personales utilizados con fines de identificación y autenticación, con independencia de si dichos datos se almacenan de forma local, en registros descentralizados o utilizando soluciones en la nube, y teniendo en cuenta los diferentes niveles de riesgo. A pesar de la necesidad de una autenticación reforzada de los usuarios, el uso de datos biométricos para identificar y autenticar datos personales no debe convertirse en una condición previa para la utilización del permiso de conducción móvil. Los datos biométricos usados para la autenticación de una persona física con arreglo al Reglamento (UE) 2016/679 no deben almacenarse en una solución en la nube sin el consentimiento explícito del usuario. El uso de datos biométricos debe limitarse a casos específicos previstos en el artículo 9 del presente Reglamento, y requiere medidas organizativas y de seguridad proporcionales al riesgo que dicho tratamiento puede conllevar para los derechos y las libertades de las

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) La transformación digital es una de las prioridades de la Unión. En el caso del transporte por carretera, contribuirá a eliminar los obstáculos administrativos que siguen existiendo a la libre circulación de personas, como los relativos a la duración de la tramitación del permiso de conducción físico. Por consiguiente, debe establecerse una norma de la Unión distinta para los permisos de conducción móviles expedidos en la Unión. A fin de facilitar la transformación digital, los permisos de conducción móviles deben expedirse **por defecto** a partir de [fecha de adopción + 4 años], sin perjuicio del derecho del solicitante a **obtener** uno físico o **ambos** al mismo tiempo.

Enmienda

(10) La transformación digital es una de las prioridades de la Unión. En el caso del transporte por carretera, contribuirá a eliminar los obstáculos administrativos que siguen existiendo a la libre circulación de personas, como los relativos a la duración de la tramitación del permiso de conducción físico. Por consiguiente, debe establecerse una norma de la Unión distinta para los permisos de conducción móviles expedidos en la Unión. A fin de facilitar la transformación digital, los permisos de conducción móviles deben expedirse **junto con el permiso de conducción físico** a partir de [fecha de adopción + 4 años], sin perjuicio del derecho del solicitante a **renunciar a** uno físico o **a uno digital**. **El solicitante debe tener derecho a obtener en cualquier momento el tipo de permiso de conducción al que renunció en un principio. Un enfoque discrecional debe seguir siendo la norma, al mismo tiempo que se garantiza que los solicitantes tengan igual acceso a los formatos físico y móvil desde una perspectiva económica y operativa. Optar por un permiso de conducción físico no debe desaconsejarse en modo alguno y, en particular, los solicitantes deben seguir teniendo acceso a un permiso de conducción físico cuando no puedan o no quieran adquirir un permiso de conducción móvil. Los Estados miembros deben garantizar que el permiso de conducción físico se expida o renueve sin demora indebida y, a más tardar, en un plazo de dos semanas a partir de la fecha en que se solicitó.**

Enmienda 10

Propuesta de Directiva Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) El permiso de conducción móvil debe contener no solo la información incluida en el permiso de conducción físico, sino también información que permita verificar la autenticidad de los datos y **un** puntero de un solo uso. No obstante, debe garantizarse que, incluso en tales casos, la cantidad de datos personales facilitados se limite a lo que se incluiría en el permiso de conducción físico y a lo que sea estrictamente necesario para verificar la autenticidad de dichos datos. En caso de que la persona sea titular de varios permisos de conducción móviles, lo que es posible siempre que estos hayan sido expedidos por el mismo Estado miembro, esos datos adicionales deben ser diferentes.

Enmienda

(11) El permiso de conducción móvil debe contener no solo la información incluida en el permiso de conducción físico, sino también información que permita verificar la autenticidad de los datos y **un** puntero de un solo uso. No obstante, debe garantizarse que, incluso en tales casos, la cantidad de datos personales facilitados se limite a lo que se incluiría en el permiso de conducción físico y a lo que sea estrictamente necesario para verificar la autenticidad de dichos datos, **en particular la firma electrónica de la autoridad expedidora**. En caso de que la persona sea titular de varios permisos de conducción móviles, lo que es posible siempre que estos hayan sido expedidos por el mismo Estado miembro, esos datos adicionales deben ser diferentes.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente establece una visión para que la UE mejore significativamente la sostenibilidad de la movilidad y el transporte. Las emisiones del sector del transporte por carretera incluyen las emisiones de gases de efecto invernadero, los contaminantes atmosféricos, el ruido y los microplásticos procedentes del desgaste de los neumáticos y de las carreteras. El estilo de conducción influye en estas emisiones y puede tener

Enmienda

(12) La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente establece una visión para que la UE mejore significativamente la sostenibilidad de la movilidad y el transporte. Las emisiones del sector del transporte por carretera incluyen las emisiones de gases de efecto invernadero, los contaminantes atmosféricos, el ruido y los microplásticos procedentes del desgaste de los neumáticos y de las carreteras. **Una mayor presencia de vehículos impulsados por combustibles**

efectos negativos en el medio ambiente y en la salud humana. Por lo tanto, la formación *en* conducción *debe* capacitar a los conductores para reducir su impacto en las emisiones y prepararlos para conducir vehículos de cero emisiones.

alternativos es clave para la transición ecológica. La posibilidad de disponer de nuevos modelos de mayor peso en las categorías de permisos de conducción B, C o D debe tenerse en cuenta en la presente Directiva. El estilo de conducción influye en estas emisiones y puede tener efectos negativos en el medio ambiente y en la salud humana. Por lo tanto, la formación *y las pruebas de* conducción *deben* capacitar a los conductores para reducir su impacto en las emisiones, *también mediante una conducción ecológica*, y prepararlos para conducir vehículos de *bajas emisiones y de* cero emisiones.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) Las diferencias nacionales o regionales en cuanto a la categorización de las ambulancias y las categorías de permisos necesarios para conducir dichos vehículos plantean el riesgo de perturbar la circulación transfronteriza o interior dentro del mismo Estado miembro. Por lo tanto, las ambulancias deben ser objeto de un trato especial en virtud de la presente Directiva. Debe permitirse la conducción de ambulancias con un permiso de conducción de categoría B en toda la Unión, siempre que la masa autorizada de la ambulancia no supere los 4 250 kg, dos años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción de categoría B.

Enmienda 13

Propuesta de Directiva Considerando 14 bis (nuevo)

(14 bis) Los medios de transporte individuales desempeñan un papel fundamental a la hora de satisfacer las necesidades de movilidad de millones de ciudadanos europeos, en particular de las personas que viven en zonas rurales y las personas con movilidad reducida. No obstante, en algunos casos, la asequibilidad de un permiso de conducción constituye un obstáculo. Los Estados miembros deben plantearse el desarrollo de infraestructuras adecuadas en las zonas urbanas, periurbanas y rurales que sean necesarias para reducir los accidentes de tráfico y la congestión del tráfico, así como actuaciones específicas y sistemas de apoyo para las personas en riesgo de pobreza de transporte.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva Considerando 15

(15) De conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de 13 de diciembre de 2006, de la que la Unión es Parte desde el 21 de enero de 2011, deben adoptarse disposiciones específicas para facilitar que las personas con discapacidad puedan conducir vehículos. Así, con el acuerdo previo de la Comisión, debe permitirse a los Estados miembros excluir de la aplicación del artículo 6 determinados tipos específicos de vehículos de motor.

(15) De conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de 13 de diciembre de 2006, de la que la Unión es Parte desde el 21 de enero de 2011, deben adoptarse disposiciones específicas para facilitar que las personas con discapacidad puedan conducir vehículos. **Además, las personas con movilidad reducida deben disfrutar de sus derechos de movilidad para evitar la pobreza de transporte con independencia de su capacidad para conducir un vehículo. Hacer efectivos esos derechos de movilidad podría entrañar el uso de vehículos adaptados individuales o colectivos, que incluyan características o equipamientos especiales, así como infraestructuras**

adecuadas, también en las zonas rurales. Así, con el acuerdo previo de la Comisión, debe permitirse a los Estados miembros excluir de la aplicación del artículo 6 determinados tipos específicos de vehículos de motor.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Las edades mínimas de los solicitantes para las diferentes categorías de permisos de conducción deben fijarse a nivel de la Unión. No obstante, debe permitirse a los Estados miembros establecer un límite de edad superior para conducir determinadas categorías de vehículos, con vistas a fomentar aún más la seguridad vial; en circunstancias excepcionales, debe permitirse a los Estados miembros establecer límites de edad inferiores con objeto de tener en cuenta las circunstancias nacionales. En particular, para permitir la conducción de vehículos relacionados con el servicio de bomberos y con el mantenimiento del orden público, o para proyectos piloto relacionados con las nuevas tecnologías de los vehículos.

Enmienda

(16) Las edades mínimas de los solicitantes para las diferentes categorías de permisos de conducción deben fijarse a nivel de la Unión. No obstante, debe permitirse a los Estados miembros establecer un límite de edad superior para conducir determinadas categorías de vehículos, con vistas a fomentar aún más la seguridad vial; en circunstancias excepcionales, debe permitirse a los Estados miembros establecer límites de edad inferiores con objeto de tener en cuenta las circunstancias nacionales. En particular, para permitir la conducción de vehículos relacionados con el servicio de bomberos, *la protección civil* y con el mantenimiento del orden público, o para proyectos piloto relacionados con las nuevas tecnologías de los vehículos.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva Considerando 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 bis) *La movilidad activa, que abarca los desplazamientos a pie y el uso de bicicletas o bicicletas eléctricas y otros medios de transporte ligeros como patinetes, es cada vez más popular debido*

a la transición ecológica. Sus usuarios acceden con mayor frecuencia a las carreteras europeas y las comparten con otros medios de transporte individuales. Los usuarios más jóvenes, que utilizan cada vez más los patinetes eléctricos, a menudo lo hacen sin un conocimiento adecuado de las normas aplicables, ya que todavía no han obtenido un permiso de conducción para ninguna categoría. Esto da lugar a un número cada vez mayor de accidentes en los que se ven involucrados patinetes eléctricos, siendo las principales víctimas los usuarios de estos y los peatones. Habida cuenta de los retos generales en materia de seguridad vial, los Estados miembros deben introducir en sus planes de estudios formación en materia de normas de tráfico y concienciación del riesgo adaptada a la edad, con vistas a mejorar la seguridad vial. Esto debería garantizar un conocimiento exhaustivo y generalizado de las medidas de seguridad, como los cinturones de seguridad y el uso del casco, y en particular la participación en el tráfico de los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas o los usuarios de patinetes eléctricos, y la interacción segura con los vehículos de motor. Los Estados miembros pueden introducir nuevas medidas y sistemas para los usuarios de vehículos de movilidad personal con el objetivo de disminuir los accidentes de tráfico, mejorar las normas de seguridad vial y aumentar la concienciación sobre los riesgos.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva Considerando 16 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 ter) La combinación de una edad mínima adecuada para los permisos

en cada categoría, que facilite tanto la independencia en materia de movilidad de los conductores jóvenes como su acceso oportuno a la conducción profesional, y unas condiciones más estrictas para los conductores noveles en relación, entre otros, con los límites de ingesta de alcohol, puede redundar en beneficio de la seguridad vial.

Enmienda 18

Propuesta de Directiva Considerando 16 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 quater) La evaluación de la aptitud de un conductor para conducir de forma segura debe hacerse sobre la base de unos criterios específicos, teniendo en cuenta, en particular, su estado de salud. Las decisiones sobre la restricción, suspensión, retirada o anulación de permisos de conducción deben tomarse de forma individual y basarse en los resultados objetivos de exámenes y pruebas. Debe considerarse inaceptable cualquier forma de discriminación únicamente por motivos de edad contra los conductores titulares de un permiso de conducción.

Enmienda 19

Propuesta de Directiva Considerando 16 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(16 quinquies) El derecho a un permiso de conducción es una garantía para la libertad de circulación y participación en la vida económica y social, sobre todo en las zonas rurales y menos urbanizadas con una red de transporte público limitada. Especialmente para las personas

mayores, las personas que están solas, las personas con movilidad reducida o las personas con discapacidad, el transporte individual es un elemento importante para fomentar su autonomía e independencia. Las restricciones al derecho a ser titular de un permiso de conducción deben basarse en criterios objetivos determinados de manera individual y no deben entrañar ningún riesgo de discriminación.

Enmienda 20

Propuesta de Directiva Considerando 17

Texto de la Comisión

(17) Debe establecerse un sistema de acceso progresivo —es decir, determinar que la posesión del permiso de conducción de categoría B sea requisito previo para que el solicitante pueda ser titular de otras categorías—, así como las equivalencias entre categorías. Este sistema debe ser *parcialmente* vinculante para todos los Estados miembros, pero también debe ofrecerles la posibilidad de aplicarlo mutuamente en sus respectivos territorios. También debe permitirse a los Estados miembros establecer determinadas equivalencias que sean válidas únicamente en su propio territorio.

Enmienda

(17) Debe establecerse un sistema de acceso progresivo —es decir, determinar que la posesión del permiso de conducción de categoría B sea requisito previo para que el solicitante pueda ser titular de otras categorías—, así como las equivalencias entre categorías, *incluido un período mínimo de experiencia previa antes de poder optar a esa otra titularidad, según proceda*. Este sistema debe ser vinculante para todos los Estados miembros, pero también debe ofrecerles la posibilidad de aplicarlo mutuamente en sus respectivos territorios. También debe permitirse a los Estados miembros establecer determinadas equivalencias que sean válidas únicamente en su propio territorio.

Enmienda 21

Propuesta de Directiva Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) Cuando se expida el permiso de conducción y, posteriormente, cada cierto

Enmienda

(19) Cuando se expida el permiso de conducción y, posteriormente, cada cierto

tiempo, los conductores de vehículos de transporte de personas o mercancías deben probar que cumplen las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir. Este control periódico realizado con arreglo a las normas nacionales de cumplimiento de las condiciones mínimas contribuirá a lograr la libre circulación de personas, evitar falseamientos de la competencia y tomar mejor en consideración la responsabilidad concreta de los conductores de esos vehículos. Los Estados miembros deben *poder* exigir reconocimientos médicos para garantizar que se reúnen las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir otros vehículos de motor. Por razones de transparencia, tales reconocimientos deben coincidir con la renovación de los permisos de conducción.

tiempo, los conductores de vehículos de transporte de personas o mercancías deben probar que cumplen las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir. Este control periódico realizado con arreglo a las normas nacionales de cumplimiento de las condiciones mínimas contribuirá a lograr la libre circulación de personas, evitar falseamientos de la competencia y tomar mejor en consideración la responsabilidad concreta de los conductores de esos vehículos. Los Estados miembros deben exigir reconocimientos médicos para garantizar que se reúnen las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir otros vehículos de motor. Por razones de transparencia, tales reconocimientos deben coincidir con la renovación de los permisos de conducción.

Enmienda 22

Propuesta de Directiva Considerando 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 bis) Las nuevas tecnologías médicas modernas han contribuido a mejorar la seguridad vial. Se han introducido en el mercado e implantado en pacientes tecnologías que minimizan o eliminan el riesgo asociado a la conducción con determinados condicionantes médicos. Las tecnologías de monitorización, como los sistemas de monitorización continua de glucosa (MCG) para personas con diabetes mellitus, permiten a las personas controlar de forma eficaz y continua su estado de salud, eliminando así el riesgo para la conducción asociado con su enfermedad. Además, se están desarrollando y mejorando a gran velocidad tecnologías como los sistemas MCG, lo que garantiza un control cada vez mejor de las enfermedades y, por

ende, aumenta la seguridad vial.

Enmienda 23

Propuesta de Directiva Considerando 19 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 ter) *El Parlamento Europeo, en su Resolución, de 23 de noviembre de 2022, sobre la prevención, la gestión y la mejora de la atención de la diabetes en la Unión con motivo del Día Mundial de la Diabetes^{1 bis}, pidió a la Comisión que revise el marco jurídico pertinente en materia de salud y seguridad en el trabajo y la legislación en materia de seguridad vial para evitar una mayor discriminación contra las personas diabéticas.*

^{1 bis} *DO C 167 de 11.5.2023, p. 36.*

Enmienda 24

Propuesta de Directiva Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(20 bis) *Los cursos de actualización para conductores experimentados pueden mejorar la seguridad vial al concienciar y exigir a los conductores que adquieran más experiencia sobre nuevas soluciones tecnológicas, como los sistemas avanzados de asistencia al conductor y la conducción semiautomatizada y automatizada. Para conseguir este objetivo, el uso de simuladores podría ser clave para actualizar las capacidades de los conductores experimentados. Además, los simuladores de conducción también podrían recrear condiciones adversas y escenarios de emergencia y, en consecuencia, mejorar la capacidad del*

conductor para responder y tomar decisiones en situaciones críticas.

Enmienda 25

Propuesta de Directiva Considerando 20 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(20 ter) La formación permanente es fundamental para mantener actualizadas las capacidades de los conductores experimentados, especialmente en lo que se refiere a la conducción ecológica, el aumento de la masa de los vehículos y el continuo desarrollo tecnológico de los sistemas de asistencia al conductor y otros dispositivos automatizados, así como los modos alternativos de propulsión de los vehículos. Por ello, debería animarse a los Estados miembros a desarrollar módulos de formación para conductores experimentados.

Enmienda 26

Propuesta de Directiva Considerando 25

Texto de la Comisión

Enmienda

(25) La Comisión debe estar facultada para adoptar una Decisión en la que se determinen qué terceros países garantizan un nivel de seguridad vial comparable al de la Unión y en la que se prevea la posibilidad de que los titulares de permisos expedidos por esos países puedan canjear sus permisos de conducción en las mismas condiciones que se aplicarían si estos hubieran sido expedidos por un Estado miembro. Estas condiciones deben estar detalladas y bien definidas para todas las categorías de permisos de conducción

(25) La Comisión debe estar facultada para adoptar una Decisión en la que se determinen qué terceros países garantizan un nivel de seguridad vial comparable al de la Unión y en la que se prevea la posibilidad de que los titulares de permisos expedidos por esos países puedan canjear sus permisos de conducción en las mismas condiciones que se aplicarían si estos hubieran sido expedidos por un Estado miembro. *En este sentido, debe permitirse a la Comisión que evalúe si un tercer país dispone de formación para conductores*

pertinentes.

profesionales, normas de certificación y procedimientos de examen que sean comparables en su totalidad o en parte a los de la Unión, con el fin de expedir en última instancia un certificado comparable al certificado de aptitud profesional (CAP). Esto podría permitir a los titulares de certificados de terceros países intercambiarlos por un CAP europeo, siempre que cursen una formación en competencias complementaria. Este certificado podría ser, además del permiso de conducción, el segundo requisito obligatorio para que los conductores profesionales puedan realizar operaciones de transporte para una empresa de transporte radicada en la Unión. Estas condiciones deben estar detalladas y bien definidas para todas las categorías de permisos de conducción pertinentes.

Enmienda 27

Propuesta de Directiva Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) Con el fin de mejorar la seguridad vial, debe introducirse un sistema de conducción acompañada a nivel de la Unión para **determinadas** categorías de permisos de conducción. Las normas de ese sistema deben prever la posibilidad de que los solicitantes obtengan permisos de conducción de las categorías pertinentes antes de que alcancen el límite de edad mínima exigido. No obstante, el uso de dichos permisos de conducción debe estar sujeto a la obligación de ir acompañado por un conductor experimentado. En tales situaciones, los Estados miembros deben poder establecer en sus territorios, por razones de seguridad vial, condiciones y normas más estrictas en relación con los permisos de conducción que hayan

Enmienda

(28) Con el fin de mejorar la seguridad vial, debe introducirse un sistema de conducción acompañada a nivel de la Unión para **las** categorías de permisos de conducción **B, C y C1**. Las normas de ese sistema deben prever la posibilidad de que los solicitantes obtengan permisos de conducción de las categorías pertinentes antes de que alcancen el límite de edad mínima exigido. No obstante, el uso de dichos permisos de conducción debe estar sujeto a la obligación de ir acompañado por un conductor experimentado. En tales situaciones, los Estados miembros deben poder establecer en sus territorios, por razones de seguridad vial, condiciones y normas más estrictas en relación con los permisos de conducción que hayan

expedido.

expedido.

Enmienda 28

Propuesta de Directiva Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Sin perjuicio de su objetivo general de mejorar la seguridad vial, el sistema de conducción acompañada debe hacer que la profesión de conductor de camión sea más accesible y atractiva para las generaciones más jóvenes, con el fin de ampliar sus oportunidades profesionales y ayudar a combatir la escasez de conductores en la Unión. Por lo tanto, debe abarcar los permisos de conducción de *categoria* C y los permisos de categoría B, que son requisito previo para obtener los primeros.

Enmienda

(29) Sin perjuicio de su objetivo general de mejorar la seguridad vial, el sistema de conducción acompañada debe hacer que la profesión de conductor de camión sea más accesible y atractiva para las generaciones más jóvenes, con el fin de ampliar sus oportunidades profesionales y ayudar a combatir la escasez de conductores en la Unión. Por lo tanto, debe abarcar los permisos de conducción de *las categorías* C y *CI* y los permisos de categoría B, que son requisito previo para obtener los primeros.

Enmienda 29

Propuesta de Directiva Considerando 29 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(29 bis) Debe incentivarse la colaboración entre las escuelas de formación profesional y las empresas de transporte y logística, también a través de ayudas presupuestarias específicas de la Unión y la utilización de los ingresos asignados en virtud de la Directiva 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1 bis}, para hacer frente a la escasez de conductores profesionales en la Unión. Esta colaboración debería ofrecer a los futuros conductores profesionales la oportunidad de familiarizarse con las ventajas y los retos de la profesión, mejorar sus capacidades operativas y organizativas y

adquirir experiencia, al tiempo que utilizan tecnologías y técnicas avanzadas. El tipo de ayuda puede incluir, entre otras cosas, la cofinanciación de la Unión para obtener determinadas cualificaciones como el CAP o formaciones específicas para futuros conductores.

^{1 bis} DO L 68 de 13.3.2015, p. 9. ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj?locale=es>.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva Considerando 30

Texto de la Comisión

(30) Debe garantizarse que los conductores que hayan obtenido recientemente el permiso de conducción en una categoría determinada no pongan en peligro la seguridad vial por su inexperiencia. Debe establecerse para estos conductores noveles un período de prueba de dos años, durante *el cual* deben estar sujetos a normas y sanciones más estrictas en toda la Unión cuando incumplan *tales normas* por influencia del alcohol. Las sanciones por tales conductas deben ser efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, y su severidad debe tener en cuenta, en la mayor medida posible, los objetivos a medio y largo plazo de la Unión de reducir a la mitad y prácticamente eliminar las muertes y las lesiones graves. Los Estados miembros deben poder aplicar libremente normas adicionales en su territorio para establecer cualquier otra restricción a los conductores noveles.

Enmienda

(30) Debe garantizarse que los conductores que hayan obtenido recientemente el permiso de conducción en una categoría determinada no pongan en peligro la seguridad vial por su inexperiencia. Debe establecerse para estos conductores noveles un período de prueba de *al menos* dos años. *En caso de que un conductor novel ya disponga de un permiso de conducción válido para otra categoría, el período de prueba solo incluirá lo que pueda quedar del período de prueba del permiso de conducción existente, que no será inferior a seis meses.* Durante *ese período, los conductores* deben estar sujetos a normas y sanciones más estrictas en toda la Unión cuando *las* incumplan, *por ejemplo*, por influencia del *alcohol o las drogas, el exceso de velocidad, el uso de vehículos no autorizados, la no utilización de equipos de seguridad o la conducción sin un permiso de conducción válido. Las autoridades encargadas del cumplimiento podrían tener que establecer un umbral técnico de tolerancia cero para sus mediciones efectivas, que no debería ser*

superior a 0,2 g/ml, a fin de tener en cuenta la exposición accidental al alcohol. Las sanciones por tales conductas deben ser efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, y su severidad debe tener en cuenta, en la mayor medida posible, los objetivos a medio y largo plazo de la Unión de reducir a la mitad y prácticamente eliminar las muertes y las lesiones graves. Los Estados miembros deben poder aplicar libremente normas adicionales en su territorio para establecer cualquier otra restricción a los conductores noveles.

Enmienda 31

Propuesta de Directiva Considerando 31

Texto de la Comisión

(31) Deben determinarse unas normas mínimas que regulen el acceso a la profesión de examinador y unos requisitos de formación de los examinadores, con el fin de mejorar los conocimientos y aptitudes de estos, de forma que se garantice una evaluación más objetiva de los aspirantes a la obtención del permiso de conducción y se logre una mayor armonización de las pruebas de conducción. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados a fin de modificar dichas normas mínimas y adaptarlas a cualquier avance técnico, operativo o científico en este ámbito cuando resulte necesario.

Enmienda

(31) Deben determinarse unas normas mínimas que regulen el acceso a la profesión de examinador y unos requisitos de formación de los examinadores, **incluida la formación en materia de percepción del peligro**, con el fin de mejorar los conocimientos y aptitudes de estos, de forma que se garantice una evaluación más objetiva de los aspirantes a la obtención del permiso de conducción y se logre una mayor armonización de las pruebas de conducción. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados a fin de modificar dichas normas mínimas y adaptarlas a cualquier avance técnico, operativo o científico en este ámbito, **incluidos los nuevos sistemas avanzados de asistencia al conductor**, cuando resulte necesario.

Enmienda 32

Propuesta de Directiva Considerando 32

Texto de la Comisión

(32) El concepto de «residencia habitual» debe definirse de manera que permita resolver los problemas que surjan cuando no sea posible determinar la residencia habitual sobre la base de vínculos profesionales o familiares. También es necesario prever la posibilidad de que los aspirantes realicen las pruebas teóricas o prácticas en el Estado miembro de nacionalidad cuando su Estado miembro de residencia habitual no les ofrezca la oportunidad de realizar dichas pruebas en la lengua oficial del primer Estado. **Deben** establecerse normas específicas para los diplomáticos y sus familias en aquellos casos en que la misión los obligue a vivir en el extranjero durante un período prolongado.

Enmienda 33

Propuesta de Directiva
Considerando 35 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(32) El concepto de «residencia habitual» debe definirse de manera que permita resolver los problemas que surjan cuando no sea posible determinar la residencia habitual sobre la base de vínculos profesionales o familiares. También es necesario prever la posibilidad de que los aspirantes realicen las pruebas teóricas o prácticas en el Estado miembro de nacionalidad cuando su Estado miembro de residencia habitual no les ofrezca la oportunidad de realizar dichas pruebas en la lengua oficial del primer Estado. **Pueden** establecerse normas específicas para los diplomáticos y sus familias en aquellos casos en que la misión los obligue a vivir en el extranjero durante un período prolongado, ***siempre que ello no entrañe riesgos adicionales para la seguridad vial.***

Enmienda

(35 bis) Durante los preparativos para la revisión de la presente Directiva, la Comisión debe determinar y llevar a cabo una evaluación de impacto exhaustiva sobre posibles medidas concretas para su mejora, como la introducción de sistemas de pérdida de puntos en todos los Estados miembros y mecanismos eficaces para su reconocimiento mutuo e interoperabilidad a fin de mejorar la aplicación transfronteriza.

Enmienda 34

Propuesta de Directiva
Considerando 35 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(35 ter) *Asimismo, los Estados miembros deben intercambiar información sobre sus mejores prácticas en materia de medidas de seguridad vial y formación para concienciar sobre los riesgos, especialmente en lo que respecta a los conductores noveles y en el marco de la formación permanente, la utilización de sistemas de apoyo por grupo de edad a través de observaciones con pruebas de participación y recomendaciones proporcionadas por un instructor de conducción, un psicólogo especializado en este ámbito o un examinador del permiso de conducción, así como medidas para reforzar la seguridad vial entre los usuarios vulnerables de la vía pública.*

Enmienda 35

Propuesta de Directiva
Considerando 37

Texto de la Comisión

Enmienda

(37) En un contexto de digitalización y automatización graduales, de una reducción cada vez más estricta de las emisiones del transporte por carretera, y de los constantes avances tecnológicos de los vehículos de motor, es necesario mantener a todos los conductores al tanto de las últimas novedades en materia de seguridad vial y sostenibilidad. **El fomento de** la formación permanente puede ser fundamental para mantener actualizadas las aptitudes de los conductores experimentados en materia de seguridad vial, nuevas tecnologías, conducción ecológica (que mejora la eficiencia en el consumo de combustible y reduce las emisiones) y gestión de la velocidad.

(37) En un contexto de digitalización y automatización graduales, de una reducción cada vez más estricta de las emisiones del transporte por carretera, y de los constantes avances tecnológicos de los vehículos de motor, es necesario mantener a todos los conductores al tanto de las últimas novedades en materia de **nuevas tecnologías**, seguridad vial y sostenibilidad. **Los Estados miembros deben esforzarse por promover** la formación permanente **de los conductores e incentivar la asistencia a cursos de conducción segura, que incluyan observaciones con pruebas de participación y recomendaciones proporcionadas por un instructor de conducción, un psicólogo especializado en**

este ámbito o un examinador del permiso de conducción, lo que puede contribuir a una movilidad más inclusiva. Esto puede ser fundamental para mantener actualizadas las aptitudes de los conductores experimentados en materia de seguridad vial, nuevas tecnologías, conducción ecológica (que mejora la eficiencia en el consumo de combustible y reduce las emisiones) y gestión de la velocidad.

Enmienda 36

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) determinados aspectos aplicables a los conductores noveles.

Enmienda

d) determinados aspectos aplicables a los conductores noveles, ***entre otros***.

Enmienda 37

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La presente Directiva no se aplica a los vehículos de motor con ruedas o cadenas de oruga, con dos ejes como mínimo, cuya función consiste fundamentalmente en su poder de tracción, diseñados especialmente para arrastrar, empujar, transportar o accionar determinadas herramientas, máquinas o remolques empleados en la explotación agrícola o forestal y utilizados solamente de forma secundaria para el transporte por carretera de personas o mercancías o para el remolque por carretera de vehículos utilizados para el transporte de personas o mercancías.

Enmienda

2. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a añadir categorías nacionales a los permisos de conducción que expidan de conformidad con el anexo I, la presente Directiva no se aplica a las máquinas móviles automotoras incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/42/CE, es decir, diseñadas o fabricadas con el fin de realizar trabajos, como las máquinas móviles no de carretera tal como se definen en el [Reglamento relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que circulan por vías públicas y por el que se modifica el Reglamento 2019/1020 (2023/0090(COD))].

Enmienda 38

Propuesta de Directiva Artículo 2 – párrafo 1 – punto 1

Texto de la Comisión

1) «permiso de conducción»: documento **electrónico o físico** que certifica el derecho a conducir vehículos de motor y especifica las condiciones en las que el titular está autorizado a conducir;

Enmienda

1) «permiso de conducción»: documento que certifica el derecho a conducir vehículos de motor y especifica las condiciones en las que el titular está autorizado a conducir, **ya sea en formato físico o digital, o en ambos**;

Enmienda 39

Propuesta de Directiva Artículo 2 – párrafo 1 – punto 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

11 bis) «ambulancia»: vehículo de categoría M destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para ese fin, tal como se indica en el anexo I, parte A, punto 5.3. («Criterios para la categorización de los vehículos», «Vehículos especiales»), del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1 bis};

^{1 bis} Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

Enmienda 40

Propuesta de Directiva

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

11 ter) «autocaravana»: vehículo de categoría M con una zona habitable con asientos y una mesa, literas para dormir separadas o plegables, equipo para cocinar, armarios y espacio de almacenamiento, todo ello fijado firmemente en la zona habitable, como se indica en el anexo I, parte A, punto 5.1. («Criterios para la categorización de los vehículos», «Vehículos especiales»), del Reglamento (UE) 2018/858;

Enmienda 41

Propuesta de Directiva

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 11 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

11 quater) «vehículo impulsado por combustibles alternativos»^{1 bis}: automóvil alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo y que ha sido homologado con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858;

Enmienda 42

Propuesta de Directiva

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 11 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

11 quinquies) «combustibles alternativos»: combustibles o fuentes de energía que sirven, al menos en parte, de sustitutos a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos

últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consistirán en:

- a) la electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos;*
- b) el hidrógeno;*
- c) el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido, GNC) y en forma licuada (gas natural licuado, GNL);*
- d) el gas licuado del petróleo (GLP);*
- e) la energía mecánica procedente del almacenamiento a bordo o de fuentes a bordo, incluido el calor residual;*
- f) cualquier otro «combustible neutro en CO₂», es decir, todo combustible, según se define en la Directiva (UE) 2018/2001, en el que pueda considerarse que las emisiones netas del combustible durante su consumo (e_u) son nulas, lo que supone, por ejemplo, que el equivalente de CO₂ del carbono incorporado en la composición química del combustible durante su consumo (e_u) sea de origen biogénico o se haya capturado, evitando así su emisión como CO₂ a la atmósfera, o se haya capturado del aire ambiente, incluidos:*
 - i) los combustibles renovables o sintéticos, como los biocombustibles, el biogás, los combustibles de biomasa, el combustible líquido y gaseoso renovable de origen no biológico para el transporte (RFNBO) y los combustibles de carbono reciclado;*
 - ii) otros combustibles no enumerados en la Directiva (UE) 2018/2001 pueden entenderse como combustibles neutros en CO₂, siempre que se atengan a estos criterios y a los criterios de sostenibilidad de dicha Directiva y de los actos delegados asociados; y*
 - iii) la mezcla de dos o más combustibles neutros en CO₂, que será considerada un combustible neutro en*

Enmienda 43**Propuesta de Directiva****Artículo 2 – párrafo 1 – punto 11 sexies (nuevo)***Texto de la Comisión**Enmienda*

11 sexies) «tractor»: un tractor, tal como se define en el artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) n.º 167/2013;

Enmienda 44**Propuesta de Directiva****Artículo 3 – apartado 4***Texto de la Comisión**Enmienda*

4. A más tardar el [fecha de adopción + 4 años], los Estados miembros deberán garantizar que, por defecto, **solo se expidan permisos de conducción móviles**. Hasta esa fecha, los Estados miembros podrán decidir expedir permisos de conducción móviles.

4. A más tardar el [fecha de adopción + 4 años], los Estados miembros deberán garantizar que, por defecto, **se expida tanto un permiso de conducción móvil como un permiso de conducción físico a los solicitantes**. Hasta esa fecha, los Estados miembros podrán decidir expedir permisos de conducción móviles.

Enmienda 45**Propuesta de Directiva****Artículo 3 – apartado 5***Texto de la Comisión**Enmienda*

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, **a petición del solicitante**, los Estados miembros **ofrecerán la posibilidad de expedir un permiso de conducción físico en lugar de un permiso de conducción móvil, o de expedirlo junto con este**.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, los Estados miembros **concederán el derecho a los solicitantes que lo pidan a renunciar al permiso de conducción físico o al digital. Los Estados miembros facilitarán tales solicitudes de parte de los solicitantes y no tratarán de influir en ellas en modo alguno**.

Enmienda 46

Propuesta de Directiva Artículo 3 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis. *No obstante lo dispuesto en el apartado 5, los Estados miembros concederán a los solicitantes que hayan renunciado a uno de los formatos de su permiso de conducción a que se refiere el apartado 4 el derecho a solicitar la expedición o la renovación del formato al que hayan renunciado. Toda expedición o renovación de un formato al que se renuncie se facilitará sin demora indebida y, a más tardar, en un plazo de dos semanas a partir de la fecha de la solicitud presentada por el solicitante.*

Enmienda 47

Propuesta de Directiva Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 19 de enero de **2030**, todos los permisos de conducción físicos expedidos o en circulación cumplan todos los requisitos de la presente Directiva.

4. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 19 de enero de **2033**, todos los permisos de conducción físicos expedidos o en circulación cumplan todos los requisitos de la presente Directiva.

Enmienda 48

Propuesta de Directiva Artículo 4 – apartado 5 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros podrán decidir introducir un medio de almacenamiento (microchip) como parte del permiso de conducción físico. Cuando un Estado miembro decida introducir un microchip

Los Estados miembros podrán decidir introducir un medio de almacenamiento (microchip) como parte del permiso de conducción físico. Cuando un Estado miembro decida introducir un microchip

como parte de su permiso de conducción físico, podrá también decidir, cuando así lo prevea la legislación nacional relativa a los permisos de conducción, almacenar en el microchip datos adicionales a los especificados en la parte D del anexo I.

como parte de su permiso de conducción físico, podrá también decidir, cuando así lo prevea la legislación nacional relativa a los permisos de conducción, almacenar en el microchip datos adicionales a los especificados en la parte D del anexo I. ***El período de conservación de los datos personales almacenados en el microchip se ajustará, siempre que sea posible, a la validez del permiso de conducción.***

Enmienda 49

Propuesta de Directiva Artículo 5 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Tales aplicaciones deberán basarse en las carteras europeas de identidad digital expedidas de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶².

⁶² Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

Enmienda

Tales aplicaciones deberán basarse en las carteras europeas de identidad digital expedidas de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶² ***y se garantizará que cumplan un nivel de seguridad adecuado.***

⁶² Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

Enmienda 50

Propuesta de Directiva Artículo 5 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los Estados miembros velarán por que las aplicaciones electrónicas no contengan más datos de los contemplados en la parte D del anexo I ***o, en caso de que se utilice un***

Enmienda

Los Estados miembros velarán por que las aplicaciones electrónicas no contengan más datos de los contemplados en la parte D del anexo I.

puntero, que este no los facilite.

Enmienda 51

Propuesta de Directiva

Artículo 5 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los Estados miembros velarán por que el verificador no conserve los datos personales que resultan necesarios para la verificación de los derechos de conducción del titular del permiso de conducción móvil, y por que la autoridad expedidora del permiso de conducción procese la información recibida a través de la notificación con el fin exclusivo de responder a la solicitud de verificación.

Enmienda

Los Estados miembros velarán por que el verificador no conserve los datos personales que resultan necesarios para la verificación de los derechos de conducción del titular del permiso de conducción móvil, y por que la autoridad expedidora del permiso de conducción procese la información recibida a través de la notificación con el fin exclusivo de responder a la solicitud de verificación. ***El tratamiento de los datos personales se llevará a cabo de conformidad con los Reglamentos (UE) 2016/679 y (UE) 2018/1725 y, según proceda, con la Directiva 2002/58/CE, aplicando los principios de minimización de datos, limitación de la finalidad y protección de datos desde el diseño y por defecto, en particular en lo que respecta a las medidas técnicas.***

Enmienda 52

Propuesta de Directiva

Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Los Estados miembros informarán a la Comisión de la lista de sistemas nacionales pertinentes autorizados a expedir datos **y punteros** para los permisos de conducción móviles. La Comisión pondrá a disposición del público, a través de un canal seguro, la lista de tales sistemas nacionales de los Estados miembros, en una forma firmada o sellada

Enmienda

5. Los Estados miembros informarán a la Comisión de la lista de sistemas nacionales pertinentes autorizados a expedir datos para los permisos de conducción móviles. La Comisión pondrá a disposición del público, a través de un canal seguro, la lista de tales sistemas nacionales de los Estados miembros, en una forma firmada o sellada

electrónicamente que sea apropiada para el tratamiento automático.

electrónicamente que sea apropiada para el tratamiento automático.

Enmienda 53

Propuesta de Directiva Artículo 5 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. A más tardar el [fecha de adopción + 18 meses], la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas relativas a la interoperabilidad, la seguridad y los ensayos de los permisos de conducción móviles, incluidas las funciones de verificación y la interfaz con los sistemas nacionales. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.

Enmienda

7. A más tardar el [fecha de adopción + 18 meses], la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas relativas a la interoperabilidad, la seguridad y los ensayos de los permisos de conducción móviles, incluidas las funciones de verificación y la interfaz con los sistemas nacionales, **y que tengan en cuenta los requisitos necesarios para garantizar el reconocimiento de los permisos de conducción expedidos por autoridades de terceros países.** Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.

Enmienda 54

Propuesta de Directiva Artículo 5 – apartado 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

7 bis. La Comisión prestará asistencia a este respecto a los Estados miembros, que trabajarán conjuntamente en pro del uso y reconocimiento mundiales del permiso de conducción móvil de la Unión mediante una modificación del Convenio de Ginebra sobre circulación por carretera, de 19 de septiembre de 1949, del Convenio internacional para la circulación de automóviles, de 24 de abril de 1926, y de la Convención de Viena sobre la Circulación Vial, de 8 de noviembre de 1968.

Enmienda 55

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra a – párrafo 2 – guion 1

Texto de la Comisión

– vehículos de dos o tres ruedas con una velocidad máxima por construcción no superior a los 45 km/h (excluidos los que tengan una velocidad máxima por construcción inferior o igual a 25 km/h),

Enmienda

– vehículos de dos o tres ruedas con una velocidad máxima por construcción no superior a los 45 km/h **y una potencia máxima neta no superior a 4 kW** (excluidos los que tengan una velocidad máxima por construcción inferior o igual a 25 km/h),

Enmienda 56

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra b – inciso i – guion 1

Texto de la Comisión

– motocicletas cuya cilindrada máxima sea de 125 cm³, con una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg,

Enmienda

– motocicletas cuya cilindrada máxima sea de 125 cm³, con una potencia máxima **net**a de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg,

Enmienda 57

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra b – inciso i – guion 2

Texto de la Comisión

– triciclos de motor con una potencia máxima de 15 kW;

Enmienda

– triciclos de motor con una potencia máxima **net**a de 15 kW;

Enmienda 58

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra b – inciso ii – guion 1

Texto de la Comisión

- motocicletas con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo de más de 70 kW;

Enmienda

- motocicletas con una potencia máxima **net**a de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo de más de 70 kW;

Enmienda 59

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra b – inciso iii – guion 2

Texto de la Comisión

- triciclos de motor con una potencia superior a 15 kW;

Enmienda

- triciclos de motor con una potencia **máxima net**a superior a 15 kW.

Sin perjuicio de las disposiciones de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, los automóviles de las categorías a que se refieren las letras a) y b) podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere la mitad del peso de la masa en vacío del vehículo tractor;

Enmienda 60

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra c – inciso viii – guion 1

Texto de la Comisión

- automóviles diseñados y construidos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros, sin incluir al conductor, y cuya longitud máxima no supere los 8 m,

Enmienda

- automóviles diseñados y construidos para el transporte de **más de ocho** y no más de dieciséis pasajeros, sin incluir al conductor, y cuya longitud máxima no supere los 8 m,

Enmienda 61

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra c – inciso xi bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

xi bis) categoría T:

– *todos los tractores de ruedas; cada categoría de tractor de ruedas descrita en los incisos xi ter) (nuevo) a xi nonies) (nuevo) llevará, además, una letra «a» o «b» al final según su velocidad de fabricación:*

– *«a» en el caso de los tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h;*

– *«b» en el caso de los tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.*

Enmienda 62

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra c – inciso xi ter) (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

xi ter) categoría T1:

– *tractores de ruedas con un ancho de vía del eje más cercano al conductor igual o superior a 1 150 mm, con una masa en vacío, en marcha, superior a 600 kg, y una distancia al suelo inferior o igual a 1 000 mm;*

Enmienda 63

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra c – inciso xi quater) (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

xi quater) categoría T2:

– *tractores de ruedas con un ancho de vía mínimo inferior a 1 150 mm, con una masa en vacío, en marcha, superior a 600 kg, y una distancia al suelo inferior o*

igual a 600 mm; si la altura del centro de gravedad del tractor (medida en relación con el suelo) dividida entre la media de las vías mínimas de cada eje es superior a 0,90, la velocidad máxima de fabricación se limitará a 30 km/h;

Enmienda 64

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra c – inciso xi quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

xi quinquies) categoría T3:

- tractores de ruedas con una masa en vacío, en marcha, inferior o igual a 600 kg;*

Enmienda 65

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra c – inciso xi sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

xi sexies) categoría T4:

- tractores con ruedas para fines especiales;*

Enmienda 66

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra c – inciso xi septies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

xi septies) categoría T4.1:

- tractores diseñados para trabajar cultivos altos, como los viñedos. Se caracterizan por tener el chasis o una parte del chasis sobreelevados, de forma que puedan circular paralelamente a las hileras de cultivo con las ruedas derechas*

e izquierdas a un lado y a otro de una o varias hileras. Están diseñados para transportar o accionar aperos situados en la parte delantera, entre los ejes, en la parte trasera o sobre una plataforma. Cuando el tractor está en posición de trabajo, la distancia al suelo en perpendicular a las hileras de cultivo es superior a 1 000 mm. Cuando la altura del centro de gravedad del tractor (medida en relación con el suelo y utilizando neumáticos montados normalmente) dividida entre la media de las vías mínimas del conjunto de los ejes sea superior a 0,90, la velocidad máxima de fabricación no superará los 30 km/h;

Enmienda 67

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra c – inciso xi octies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

xi octies) categoría T4.2:

– tractores que se caracterizan por sus grandes dimensiones y están destinados principalmente a trabajar en grandes superficies agrícolas;

Enmienda 68

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 1 – letra c – inciso xi nonies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

xi nonies) categoría T4.3:

– tractores con cuatro ruedas motrices, cuyos equipos intercambiables están destinados a usos agrícolas o forestales y que se caracterizan por un bastidor equipado con una o más tomas de fuerza, tienen una masa técnicamente admisible que no supera las 10 toneladas

y en los que la relación entre dicha masa y la masa máxima en vacío en marcha es inferior a 2,5, y cuyo centro de gravedad, medido desde el suelo y utilizando neumáticos montados normalmente, es inferior a 850 mm.

Enmienda 69

Propuesta de Directiva

Artículo 6 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Previo acuerdo de la Comisión, que evaluará el impacto de la medida propuesta en la seguridad vial, los Estados miembros podrán excluir de la aplicación del presente artículo ciertos tipos específicos de vehículos de motor, por ejemplo los vehículos especiales para personas con discapacidad.

Enmienda

Previo acuerdo de la Comisión, que evaluará el impacto de la medida propuesta en la seguridad vial, los Estados miembros podrán excluir de la aplicación del presente artículo ciertos tipos específicos de vehículos de motor, por ejemplo los vehículos especiales para personas con discapacidad *o los vehículos utilizados en el sector de la construcción que suelen clasificarse, inter alia, como maquinaria móvil no de carretera.*

Enmienda 70

Propuesta de Directiva

Artículo 7 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) 16 años para las categorías AM, A1 y **BI**;

Enmienda

a) 16 años para las categorías AM, A1, **BI** y **T**;

Enmienda 71

Propuesta de Directiva

Artículo 7 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) sin perjuicio de las circunstancias establecidas en el artículo 6, apartado 1,

de la Directiva (UE) 2022/2561, 18 años para las categorías C, CE, D1 y D1E, para los conductores profesionales que utilicen el permiso de conducción a escala nacional e internacional, a condición de que estén en posesión de un certificado de aptitud profesional (CAP);

Enmienda 72

Propuesta de Directiva

Artículo 7 – apartado 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) sin perjuicio de las circunstancias establecidas en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva (UE) 2022/2561, 21 años para las categorías D y DE, para los conductores profesionales que utilicen el permiso de conducción a escala nacional e internacional, a condición de que estén en posesión de un certificado de aptitud profesional (CAP).

Enmienda 73

Propuesta de Directiva

Artículo 7 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) para la categoría B1, hasta un máximo de 18 años;

b) para la categoría B1, hasta un máximo de 18 años.

Los Estados miembros también podrán decidir no expedir un permiso de conducción para la categoría B1 a los candidatos de más de 21 años para los vehículos a que se refiere el artículo 9, apartado 4, párrafo primero, letra c), y según las condiciones previstas en dicho apartado.

Enmienda 74

Propuesta de Directiva
Artículo 7 – apartado 3 – letra a

Texto de la Comisión

a) los vehículos usados por los servicios de bomberos y los vehículos usados para el mantenimiento del orden público;

Enmienda

a) los vehículos usados por los servicios de bomberos, **protección civil** y los vehículos usados para el mantenimiento del orden público;

Enmienda 75

Propuesta de Directiva
Artículo 7 – apartado 3 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros podrán reconocer mutuamente la validez en su territorio de los permisos de conducción expedidos a conductores de una edad inferior a las edades mínimas previstas en el presente apartado.

Enmienda 76

Propuesta de Directiva
Artículo 7 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Los permisos de conducción expedidos con arreglo **a los apartados 2 y 3** solo serán válidos en el territorio del Estado miembro de expedición hasta que el titular del permiso haya alcanzado la edad mínima prevista en el apartado 1.

Los permisos de conducción expedidos con arreglo **al apartado 2** solo serán válidos en el territorio del Estado miembro de expedición hasta que el titular del permiso haya alcanzado la edad mínima prevista en el apartado 1.

Enmienda 77

Propuesta de Directiva
Artículo 7 – apartado 5 – párrafo 1

No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letras d) y e), del presente artículo, cuando el candidato esté en posesión de un certificado de aptitud profesional contemplado en el artículo 6 de la Directiva (UE) 2022/2561, la edad mínima para la expedición de un permiso de conducción será la siguiente:

suprimido

a) ***para las categorías C y CE, las edades mínimas previstas en el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva (UE) 2022/2561;***

b) ***para las categorías D1 y D1E, la edad mínima prevista en el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso i), párrafo segundo, de dicha Directiva;***

c) ***para las categorías D y DE, las edades mínimas previstas en el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso i), párrafo primero, el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso ii), párrafo primero, y el artículo 5, apartado 3, letra b), de dicha Directiva.***

Enmienda 78

Propuesta de Directiva

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1

Los Estados miembros marcarán los permisos de conducción expedidos a las personas que estén sujetas a una o varias condiciones para poder conducir. A tal fin, los Estados miembros utilizarán los códigos de la Unión correspondientes previstos en la parte E del anexo I. En caso de que las condiciones no estén contempladas en dicha parte, podrán utilizar códigos nacionales.

Los Estados miembros marcarán los permisos de conducción expedidos a las personas que estén sujetas a una o varias condiciones para poder conducir. A tal fin, los Estados miembros utilizarán los códigos de la Unión correspondientes previstos en la parte E del anexo I. En caso de que las condiciones no estén contempladas en dicha parte, podrán utilizar códigos nacionales,

y, de hacerlo, informarán sin demora a la Comisión, detallando los códigos y las situaciones en los que se han utilizado, tras la entrada en vigor de la presente Directiva y en caso de que haya nuevas adiciones o modificaciones [ulteriores] a los códigos existentes.

Enmienda 79

Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) el permiso expedido para las categorías B, BE, C, C1E, CE, D, D1E y DE será también válido para los conjuntos de vehículos de la categoría T;

Enmienda 80

Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) el permiso expedido para las categorías CE y DE será también válido para las categorías C y D, respectivamente;

Enmienda 81

Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) el permiso expedido para las categorías C1E y D1E será también válido

*para las categorías C1 y D1,
respectivamente;*

Enmienda 82

Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 – letra h

Texto de la Comisión

h) dos años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción para la categoría B, este será válido para conducir los vehículos impulsados por combustibles alternativos a que se refiere el artículo 2 de la Directiva **96/53/CE del Consejo**⁶³ que tengan una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg pero que no supere los 4 250 kg sin remolque.

⁶³ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

Enmienda

h) dos años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción para la categoría B, este será válido para conducir los vehículos impulsados por combustibles alternativos a que se refiere el artículo 2, **[punto 11 quater)], de la presente Directiva, para las categorías M y N establecidas por el Reglamento (UE) 2018/858, que estén destinados a circular por la vía pública, incluidos los diseñados y construidos en una o varias fases, que tengan una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg pero que no supere los 4 250 kg sin remolque, y para el transporte de pasajeros con una capacidad máxima de ocho plazas, excluido el conductor. Estos vehículos podrán llevar enganchado un remolque o semirremolque, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no supere los 5 000 kg;**

⁶³ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

Enmienda 83

Propuesta de Directiva
Artículo 9 – apartado 2 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

h bis) dos años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción para la categoría B, este será válido para conducir ambulancias, tal como se definen en el artículo 2, [punto 11 bis)], y autocaravanas, tal como se definen en el artículo 2, [punto 11 ter)], de la presente Directiva de hasta 4 250 kg.

En los informes periódicos al Parlamento Europeo y al Consejo a que se refiere el artículo 20 de la presente Directiva, la Comisión revisará el impacto de los avances tecnológicos en relación con los equipos médicos de emergencia o la utilización de combustibles alternativos en la masa total de ambulancias. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 21 de la presente Directiva al objeto de modificarla para actualizar el peso máximo de las ambulancias sobre la base de las conclusiones de dichos informes periódicos.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 21 al objeto de modificar la presente Directiva para actualizar el peso máximo de los vehículos a que se refiere el párrafo primero de la presente letra, a fin de tener en cuenta el impacto de los avances técnicos y el desarrollo de combustibles alternativos para las ambulancias;

Enmienda 84

Propuesta de Directiva
Artículo 9 – apartado 2 – letra h ter (nueva)

h ter) dos años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción para la categoría BE, este será válido para conducir los vehículos a que se refiere el artículo 2, punto 11 quater), de la presente Directiva para las categorías M y N establecidas por el Reglamento (UE) 2018/858, destinados a circular por la vía pública, incluidos los diseñados y construidos en una o varias fases, que tengan una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg pero que no supere los 4 250 kg sin remolque. Estos vehículos podrán llevar enganchado un remolque o semirremolque, siempre que la masa máxima autorizada del remolque o semirremolque no supere los 3 500 kg;

Enmienda 85

Propuesta de Directiva

Artículo 9 – apartado 2 – letra h quater (nueva)

h quater) tres años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción para la categoría C1, este será válido para conducir los vehículos impulsados por combustibles alternativos a que se refiere el artículo 2, [punto 11 quater)] de la presente Directiva, que tengan una masa máxima autorizada superior a 7 500 kg pero que no supere los 8 250 kg sin remolque, y que se hayan diseñado y construido para el transporte de un máximo de ocho pasajeros, sin incluir al conductor. Estos vehículos podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere los 750 kg;

Enmienda 86

Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 – letra h quinquies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

h quinquies) tres años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción para la categoría C1E, este será válido para conducir los vehículos impulsados por combustibles alternativos a que se refiere el artículo 9, apartado 2, letra h quater), y su remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg, siempre que la masa autorizada del conjunto no supere los 12 750 kg;

Enmienda 87

Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 2 – letra h sexies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

h sexies) dos años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción para la categoría T (para conducir tractores con remolque), los Estados miembros pueden expedir un permiso de conducción de la categoría BE a un titular de un permiso de la categoría T. Los conductores que cumplan esta norma no tendrán que superar otra prueba de control de conocimientos, pero tendrán que demostrar sus capacidades y comportamiento en una prueba de conducción de conformidad con las condiciones de examen de la categoría BE;

Enmienda 88

Propuesta de Directiva
Artículo 9 – apartado 2 – letra h septies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

h septies) tres años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción para la categoría D1, este será válido para conducir los vehículos diseñados y contruidos para el transporte de no más de veintidós pasajeros, sin incluir al conductor, y cuya longitud máxima no supere los 8 m.

Enmienda 89

Propuesta de Directiva
Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En su segundo informe de aplicación al Parlamento Europeo y al Consejo mencionado en el artículo 20 de la presente Directiva, la Comisión evaluará el impacto del desarrollo y el despliegue de los vehículos impulsados por combustibles alternativos o la aplicación del [presente artículo, letras h) a h quinquies)] sobre la seguridad vial. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 21 de la presente Directiva al objeto de modificarla para actualizar los umbrales de masa de los vehículos impulsados por combustibles alternativos.

Enmienda 90

Propuesta de Directiva
Artículo 9 – apartado 4 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) vehículos de la categoría B con una

c) vehículos de la categoría B con una

masa máxima autorizada **de** 2 500 kg y una velocidad máxima limitada **físicamente** a 45 km/h por conductores de menos de 21 años que sean titulares de un permiso de conducción concedido para la categoría B1.

masa máxima autorizada **que no supere los** 2 500 kg y una velocidad máxima limitada **técnicamente** a 45 km/h por conductores de menos de 21 años que sean titulares de un permiso de conducción concedido para la categoría B1.

Enmienda 91

Propuesta de Directiva Artículo 9 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. Los Estados miembros podrán autorizar la conducción en su territorio de vehículos de categoría D o D1 a los titulares de un permiso de conducción concedido para la categoría C, siempre que no se transporte a ninguna otra persona en el vehículo y el conductor sea una persona que realice la inspección técnica de conformidad con la Directiva 2014/45/UE, o bien un mecánico del taller de reparación de automóviles que haga un recorrido de prueba, ambos en un radio de 5 km alrededor del taller, una vez reparado el vehículo, o con fines de mantenimiento o inspección. Los Estados miembros informarán a la Comisión de toda autorización concedida con arreglo al presente apartado.

Enmienda 92

Propuesta de Directiva Artículo 10 – apartado 1 – letra b – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

en la categoría AM, **haber superado únicamente una prueba teórica; los Estados miembros podrán exigir que los solicitantes superen una prueba de control de aptitudes y comportamientos y**

en la categoría AM:

un reconocimiento médico para esta categoría.

- i) haber superado una prueba teórica y una prueba de control de capacidades y comportamientos;*
- ii) someterse a un reconocimiento médico.*

Enmienda 93

Propuesta de Directiva
Artículo 10 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

- b bis) en la categoría A1:*
- i) haber superado una prueba teórica y una prueba de control de capacidades y comportamientos;*
 - ii) someterse a un reconocimiento médico.*

Enmienda 94

Propuesta de Directiva
Artículo 10 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para garantizar que las personas con discapacidad y cuyas pruebas se lleven a cabo en vehículos adaptados a su discapacidad estén exentas de realizar tareas incompatibles con esta.

Justificación

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas obliga a los Estados miembros a adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole para modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan una discriminación contra las personas con discapacidad. Esta disposición es de carácter expresamente general, de forma que no enumera todas las posibles discapacidades; en vez de ello, deja a la discreción —y la

obligación— del examinador la determinación de las exenciones aplicables a la discapacidad del solicitante caso por caso.

Enmienda 95

Propuesta de Directiva

Artículo 10 – apartado 2 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

La duración de la validez administrativa de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros será la siguiente:

Enmienda

La duración *mínima* de la validez administrativa de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros será la siguiente:

Enmienda 96

Propuesta de Directiva

Artículo 10 – apartado 2 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) quince años para las categorías AM, A1, A2, A, B, B1 y **BE**;

Enmienda

a) quince años para las categorías AM, A1, A2, A, B, B1, **BE** y **T**;

Enmienda 97

Propuesta de Directiva

Artículo 10 – apartado 2 – párrafo 6

Texto de la Comisión

Los Estados miembros reducirán a cinco años o menos el período de validez administrativa establecido en el párrafo primero para los permisos de conducción de aquellos titulares que residan en su territorio y hayan alcanzado la edad de 70 años, a fin de aumentar la frecuencia de los reconocimientos médicos u otras medidas específicas, incluidos los cursos de actualización. Este período reducido de validez administrativa solo se aplicará cuando se vaya a renovar el permiso.

Enmienda

suprimido

Enmienda 98

Propuesta de Directiva

Artículo 10 – apartado 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Cuando expidan o renueven permisos de conducción de las categorías AM, A, A1, A2, B, B1 y BE, los Estados miembros **podrán exigir** un reconocimiento en el que se comprueben las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir establecidas en el anexo III, en **lugar** de la autoevaluación establecida en el apartado 3 de dicho anexo. En tal caso, el reconocimiento médico cubrirá todas las incapacidades médicas mencionadas en el anexo III.

Enmienda

Cuando expidan o renueven permisos de conducción de las categorías AM, A, A1, A2, B, B1 y BE, los Estados miembros **exigirán** un reconocimiento en el que se comprueben las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir establecidas en el anexo III **mediante un dictamen médico motivado de una autoridad médica cuya competencia sea pertinente en relación con la complejidad de una o varias de las posibles incapacidades mencionadas en el anexo III que pueda padecer el conductor, además** de la autoevaluación establecida en el apartado 3 de dicho anexo. En tal caso, el reconocimiento médico cubrirá todas las incapacidades médicas mencionadas en el anexo III. **Los Estados miembros designarán la autoridad médica responsable de dicho reconocimiento y decidirán qué procedimiento se seguirá.**

Enmienda 99

Propuesta de Directiva

Artículo 10 – apartado 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión

La Comisión adoptará, a más tardar el [fecha de adopción + 18 meses], actos de ejecución que establezcan el contenido de la autoevaluación a que se refiere el apartado 3 del anexo III y que cubran todas las incapacidades médicas mencionadas en dicho anexo. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.

Enmienda

suprimido

Enmienda 100

Propuesta de Directiva Artículo 10 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 bis. Los Estados miembros establecerán directrices basadas en pruebas para que los médicos generales y los médicos de familia identifiquen a las personas que pueden estar en situación de riesgo al conducir un automóvil, y actuarán en coordinación con las autoridades responsables de la concesión de permisos.

Enmienda 101

Propuesta de Directiva Artículo 10 – apartado 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 ter. Los Estados miembros desarrollarán campañas nacionales de sensibilización para concienciar al público general sobre las señales mentales o físicas que pueden poner a una persona en riesgo al conducir un vehículo.

Enmienda 102

Propuesta de Directiva Artículo 10 – apartado 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Nadie podrá ser titular de más de un permiso de conducción **físico**. No obstante, una persona podrá **ser titular de varios permisos** de conducción **móviles, siempre que sean expedidos por el mismo Estado miembro.**

Nadie podrá ser titular de más de un permiso de conducción. No obstante, una persona podrá **almacenar un permiso** de conducción **móvil en varios dispositivos.**

Enmienda 103

Propuesta de Directiva Artículo 10 – apartado 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

8 bis. La Comisión Europea, sobre la base del asesoramiento de expertos, desarrollará un curso de formación en línea para médicos generales que les permita evaluar todos los aspectos relacionados con la aptitud para conducir de un solicitante.

Justificación

En la actualidad, los conductores profesionales tienen que acudir a menudo a varios médicos para que evalúen su aptitud para conducir. La formación en línea permitiría a los médicos generales convertirse en una «ventanilla única».

Enmienda 104

Propuesta de Directiva Artículo 11 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. El Estado miembro que realice el canje remitirá el antiguo permiso a las autoridades del Estado miembro que lo expidió y le indicará los motivos de tal decisión.

3. El Estado miembro que realice el canje **de un permiso de conducción físico** remitirá el antiguo permiso a las autoridades del Estado miembro que lo expidió y le indicará los motivos de tal decisión. **El Estado miembro que canjee el permiso de conducción informará a las autoridades del Estado miembro expedidor y les explicará las razones que motivaron el cambio. Los Estados miembros que expidieron por primera vez el permiso de conducción garantizarán que el antiguo permiso de conducción móvil no pueda seguir viéndose. Con fines de comunicación, los Estados miembros utilizarán la red del permiso de conducción de la UE a que se refiere el artículo 19, apartado 1.**

Enmienda 105

Propuesta de Directiva Artículo 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 11 bis

Permiso de conducción provisional

1. Durante la sustitución, renovación o canje de un permiso de conducción, el Estado miembro que efectúe la sustitución, renovación o canje expedirá un permiso de conducción provisional en forma de certificado, aunque sea el mismo Estado miembro que expidió el permiso anterior. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados a más tardar el 31 de diciembre de 2025 de conformidad con el artículo 21 para completar la presente Directiva mediante el establecimiento de un formulario estandarizado para dicho certificado. Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión tendrá debidamente en cuenta cualquier riesgo de falsificación de los formularios.

2. El certificado expedido por un Estado miembro en virtud del presente artículo tendrá una validez máxima de un mes. Los Estados miembros reconocerán mutuamente tales certificados. En caso de que la sustitución, renovación o canje del permiso de conducción requiera más tiempo, los Estados miembros podrán renovar este certificado dos veces, cada una de ellas por un período máximo de un mes. La validez de dicho certificado cesará automáticamente una vez que el titular adquiera un permiso físico o móvil de conformidad con el artículo 3.

Enmienda 106

Propuesta de Directiva Artículo 12 – apartado 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Cuando la Comisión detecte que existe un tercer país de ese tipo, podrá evaluar su marco de transporte por carretera en cooperación con los Estados miembros. Los Estados miembros dispondrán de seis meses para emitir su dictamen sobre el marco del transporte por carretera vigente en el tercer país de que se trate. La Comisión procederá a la evaluación una vez que haya recibido un dictamen de todos los Estados miembros o una vez que haya finalizado el plazo que estos tenían para enviarlos, si esta última fecha es *posterior*.

Enmienda

Cuando la Comisión detecte que existe un tercer país de ese tipo, podrá evaluar su marco de transporte por carretera en cooperación con los Estados miembros. Los Estados miembros dispondrán de seis meses para emitir su dictamen sobre el marco del transporte por carretera vigente en el tercer país de que se trate. La Comisión procederá a la evaluación una vez que haya recibido un dictamen de todos los Estados miembros o una vez que haya finalizado el plazo que estos tenían para enviarlos, si esta última fecha es *anterior*.

Enmienda 107

Propuesta de Directiva

Artículo 12 – apartado 6 – párrafo 3 – letra f bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f bis) el sistema de canje para los permisos de conducción de la Unión en el tercer país.

Enmienda 108

Propuesta de Directiva

Artículo 12 – apartado 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

8 bis. Un certificado de competencia profesional (CAP) o un certificado equivalente expedido por un tercer país a que se refiere el apartado 2 podrá sustituirse por un nuevo CAP expedido por un Estado miembro cuando el titular haya completado una formación en competencias adicional de hasta 35 horas en dicho Estado miembro. Esta formación adicional en competencias se impartirá en

la lengua de la Unión que mejor comprenda el [candidato]. En caso necesario, de conformidad con la Directiva (UE) 2022/2561 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^{1 bis}, se prestará un apoyo lingüístico adecuado para garantizar un alto nivel de competencia y seguridad vial.

A fin de determinar si terceros países cuentan con normas total o parcialmente comparables a las normas correspondientes de la Unión que garanticen un nivel de seguridad vial total o parcialmente comparable al de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar a más tardar el... [dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] actos delegados de conformidad con el artículo 21 por los que se complete la presente Directiva, mediante el establecimiento de las condiciones y los criterios y metodologías que deben utilizarse para evaluar las normas de terceros países sobre la formación profesional de los conductores o las normas de terceros países sobre procedimientos de certificación y examen, o ambas.

Sobre la base de dichos [actos delegados/condiciones, criterios y metodologías de evaluación] y en cooperación con los Estados miembros de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 6, la Comisión adoptará actos de ejecución en los que decida que un tercer país específico cuenta con normas sobre la formación profesional de los conductores o normas sobre procedimientos de certificación y examen que sean total o parcialmente comparables a las normas correspondientes de la Unión que garanticen un nivel de seguridad vial total o parcialmente comparable al de la

Unión. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 22, apartado 2.

^{1 bis} Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, 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 (DO L 330 de 23.12.2022, p. 46).

Enmienda 109

Propuesta de Directiva Artículo 12 – apartado 9

Texto de la Comisión

9. La Comisión publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea y en su sitio web una lista de los terceros países que hayan sido objeto de una decisión de ejecución de conformidad con *el apartado 7*, y también publicará en consecuencia cualquier cambio pertinente realizado de conformidad con el apartado 9.

Enmienda

9. La Comisión publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea y en su sitio web una lista de los terceros países que hayan sido objeto de una decisión de ejecución de conformidad con *los apartados 7 y 8 bis*, y también publicará en consecuencia cualquier cambio pertinente realizado de conformidad con el apartado 8.

Enmienda 110

Propuesta de Directiva Artículo 13 – apartado 3 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Un Estado miembro podrá suspender un permiso de conducción cuando un reconocimiento médico para la confirmación de la validez a que se refiere el artículo 10 ponga de manifiesto que temporalmente no se cumplen los requisitos físicos y mentales en relación

con los condicionantes médicos que figuran en el anexo III.

Enmienda 111

Propuesta de Directiva Artículo 14 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, letras b) y d), respectivamente, los Estados miembros expedirán permisos de conducción, de conformidad con el artículo 10, apartado 1, para las categorías B y C marcadas con el código de la Unión 98.02 especificado en la parte E del anexo I, a los solicitantes que hayan alcanzado la edad de 17 años.

Enmienda

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, letras b) y d), respectivamente, los Estados miembros expedirán permisos de conducción, de conformidad con el artículo 10, apartado 1, para las categorías B, **C** y **CI** marcadas con el código de la Unión 98.02 especificado en la parte E del anexo I, a los solicitantes que hayan alcanzado la edad de 17 años.

Enmienda 112

Propuesta de Directiva Artículo 14 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. Los titulares de un permiso de conducción marcado con el código de la Unión 98.02 que no hayan alcanzado la edad de 18 años solo conducirán acompañados de una persona que **cumpla** las siguientes condiciones:

Enmienda

2. Los titulares de un permiso de conducción marcado con el código de la Unión 98.02 que no hayan alcanzado la edad de 18 años solo conducirán acompañados de una persona que **vaya sentada en el asiento del copiloto y sea capaz de dar indicaciones durante la conducción. El acompañante cumplirá las normas relativas a la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas o en estado de incapacidad por cualquier otro motivo, así como** las siguientes condiciones:

Enmienda 113

Propuesta de Directiva Artículo 14 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) ser titular de un permiso de conducción de la categoría correspondiente que haya sido expedido más de cinco años antes;

Enmienda

b) ser titular de un permiso de conducción de la **Unión de la** categoría correspondiente que haya sido expedido más de cinco años antes;

Enmienda 114

Propuesta de Directiva

Artículo 14 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión

e) en el caso de un vehículo de **la categoría C**, tener la cualificación y la formación previstas en la Directiva (UE) 2022/2561.

Enmienda

e) en el caso de un vehículo de **las categorías C y CI**, tener la cualificación y la formación previstas en la Directiva (UE) 2022/2561;

Enmienda 115

Propuesta de Directiva

Artículo 14 – apartado 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) en caso de un vehículo de las categorías C y CI, haber completado una formación específica de siete horas para adquirir las capacidades profesionales y pedagógicas necesarias en el marco de la formación periódica del CAP.

Enmienda 116

Propuesta de Directiva

Artículo 14 – apartado 2 – párrafo 2 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros podrán optar por aumentar la duración de la formación a catorce horas.

Enmienda 117

Propuesta de Directiva Artículo 14 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. El sistema de conducción acompañada no limita las opciones que tienen los Estados miembros de rebajar la edad mínima para la categoría B tal como se establece en el artículo 7, apartado 2, de la presente Directiva y de aplicar las condiciones relacionadas a escala nacional.

Enmienda 118

Propuesta de Directiva Artículo 14 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. Los Estados miembros podrán reducir la edad establecida en el apartado 1 para las personas que tengan su residencia habitual en su territorio para llevar a cabo proyectos piloto y recopilar datos sobre los efectos de los sistemas de conducción acompañada con una menor edad como parte de la formación del solicitante hasta que llegue a los 3 500 km. Si un Estado miembro desea emplear esa opción, enviará una solicitud motivada a la Comisión. La Comisión evaluará dicha solicitud a través de un diálogo con el Estado miembro pertinente y adoptará una decisión en un plazo de tres meses. La Comisión podrá aprobar o denegar la solicitud mediante la presentación de un dictamen motivado o aprobarla en función de condiciones adicionales para garantizar la seguridad vial. Las disposiciones de los apartados 2, 3 y 4 seguirán siendo aplicables cuando la Comisión conceda una excepción. Los Estados miembros supervisarán los

resultados de los proyectos piloto aprobados e informarán de ellos a la Comisión. La Comisión evaluará las solicitudes y, cuando estén disponibles, los resultados de los proyectos piloto aprobados en sus revisiones periódicas.

Enmienda 119

Propuesta de Directiva Artículo 15 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El titular de un permiso de conducción de una categoría determinada expedido por primera vez será considerado un conductor novel y estará sujeto a un período de prueba de al menos dos años.

Enmienda

1. El titular de un permiso de conducción de una categoría determinada expedido por primera vez será considerado un conductor novel y estará sujeto a un período de prueba de al menos dos años. ***Los Estados miembros establecerán normas sobre la duración del período y las sanciones para los conductores noveles.***

Enmienda 120

Propuesta de Directiva Artículo 15 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros establecerán normas sobre las sanciones aplicables a los conductores noveles que conduzcan con un grado de alcohol en sangre superior a 0,0 g/mL y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que se aplican. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

Enmienda

2. Los Estados miembros establecerán normas sobre las sanciones aplicables a los conductores noveles que conduzcan con un grado de alcohol en sangre superior a 0,2 g/ml ***o bajo los efectos de sustancias de acción psicotrópica o estupefacientes. Las autoridades encargadas del cumplimiento de los Estados miembros establecerán un umbral técnico de tolerancia cero para la medición sobre la base del límite más bajo de cuantificación que tenga en cuenta la exposición pasiva o accidental*** y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que se aplican. Dichas sanciones

deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, **y podrán incluir privaciones del derecho a conducir.**

Enmienda 121

Propuesta de Directiva Artículo 15 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Los Estados miembros establecerán normas más estrictas sobre las sanciones aplicables a los conductores noveles, también cuando no usen los equipos de seguridad o conduzcan sin un permiso de conducción válido, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que se aplican. Dichas sanciones serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

Enmienda 122

Propuesta de Directiva Artículo 15 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Los Estados miembros podrán establecer normas adicionales aplicables en su territorio a los conductores noveles durante el período de prueba, a fin de mejorar la seguridad vial. Informarán de ello a la Comisión.

3. Los Estados miembros podrán establecer normas adicionales aplicables en su territorio a los conductores noveles durante el período de prueba, a fin de mejorar la seguridad vial. Informarán de ello a la Comisión. **Estas normas no limitarán la conducción nocturna.**

Enmienda 123

Propuesta de Directiva Artículo 15 – apartado 5 bis (nuevo)

5 bis. *En el caso de conductores que obtengan una categoría nueva durante el período de prueba para una categoría previamente expedida, el período de prueba para la categoría nueva puede reducirse en función del período de prueba que ya haya transcurrido, que no podrá ser inferior a seis meses. Dicha reducción no se aplicará si el permiso de conducción existente se expide únicamente para la categoría AM.*

Enmienda 124

Propuesta de Directiva Artículo 15 – apartado 5 ter (nuevo)

5 ter. *Se anima a los Estados miembros a que incluyan formación adaptada a la edad sobre normas de seguridad vial y formación para concienciar sobre los riesgos del tráfico en los planes de estudios de educación primaria y secundaria. Los Estados miembros podrán usar los ingresos asignados en virtud de la [Directiva 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1 bis}] para financiar dichas iniciativas. La Comisión también podrá usar los recursos indicados en el [artículo 8 bis de dicha Directiva] para financiar estas iniciativas.*

^{1 bis} *Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DO L 68 de 13.3.2015, p. 9).*

Enmienda 125

Propuesta de Directiva Artículo 16 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los examinadores del permiso de conducción que desempeñen esa función desde antes **del 19 de enero de 2013** estarán sujetos exclusivamente a los requisitos de garantía de calidad y las actividades de formación periódica.

Enmienda

Los examinadores del permiso de conducción que desempeñen esa función desde antes **de la entrada en vigor de la presente Directiva** estarán sujetos exclusivamente a los requisitos de garantía de calidad y las actividades de formación periódica.

Enmienda 126

Propuesta de Directiva Artículo 17 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 127

Propuesta de Directiva Artículo 17 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1, letra e), y a efectos específicos de la primera expedición de un permiso de conducción **de categoría B**, un solicitante cuyo Estado miembro de

Enmienda

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1, letra e), y a efectos específicos de la primera expedición de un permiso de conducción, un solicitante cuyo Estado miembro de residencia habitual sea

residencia habitual sea diferente de su Estado miembro de nacionalidad podrá obtener su permiso de conducción en este último cuando el Estado miembro de residencia habitual no prevea la posibilidad de superar las pruebas teóricas o prácticas en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de nacionalidad o con un intérprete.

diferente de su Estado miembro de nacionalidad podrá obtener su permiso de conducción en este último cuando el Estado miembro de residencia habitual no prevea la posibilidad de superar las pruebas teóricas o prácticas en una de las lenguas oficiales de la Unión en el Estado miembro de nacionalidad o con un intérprete.

Enmienda 128

Propuesta de Directiva Artículo 18 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros aplicarán las equivalencias establecidas en la Decisión (UE) 2016/1945 de la Comisión⁶⁴ entre las habilitaciones obtenidas antes **del 19 de enero de 2013** y las categorías establecidas en el artículo 6 de la presente Directiva.

⁶⁴ Decisión (UE) 2016/1945 de la Comisión, de 14 de octubre de 2016, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción (DO L 302 de 9.11.2016, p. 62).

Enmienda

1. Los Estados miembros aplicarán las equivalencias establecidas en la Decisión (UE) 2016/1945 de la Comisión⁶⁴ entre las habilitaciones obtenidas antes **de la entrada en vigor de la presente Directiva** y las categorías establecidas en el artículo 6 de la presente Directiva.

⁶⁴ Decisión (UE) 2016/1945 de la Comisión, de 14 de octubre de 2016, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción (DO L 302 de 9.11.2016, p. 62).

Enmienda 129

Propuesta de Directiva Artículo 18 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Las habilitaciones para conducir concedidas antes **del 19 de enero de 2013** no quedarán derogadas ni alteradas en modo alguno por las disposiciones de la presente Directiva.

Enmienda

2. Las habilitaciones para conducir concedidas antes **de la entrada en vigor de la presente Directiva** no quedarán derogadas ni alteradas en modo alguno por las disposiciones de la presente Directiva.

Enmienda 130

Propuesta de Directiva Artículo 19 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

c) prevenir, detectar e investigar las infracciones penales *a que se refiere* [REFERENCIA A PRÜM II];

Enmienda

c) prevenir, detectar e investigar las infracciones penales *relacionadas con el tráfico por carretera de conformidad con* [REFERENCIA A PRÜM II], *siempre que se cumplan todas las condiciones necesarias para ello y respetando debidamente los principios de limitación de la finalidad, necesidad y proporcionalidad;*

Enmienda 131

Propuesta de Directiva Artículo 20 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión del número de permisos de conducción que hayan expedido, renovado, sustituido, retirado y canjeado para cada categoría, también información sobre la expedición y el uso de permisos de conducción móviles.

Enmienda

Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión del número de permisos de conducción que hayan expedido, renovado, sustituido, retirado y canjeado para cada categoría, también información sobre la expedición y el uso de permisos de conducción móviles. *Los Estados miembros también informarán a la Comisión en un plazo de tres meses si las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que aprueben, necesarias para el cumplimiento de la presente Directiva, se modifican de forma que afecten a la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva.*

Enmienda 132

Propuesta de Directiva Artículo 20 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros también intercambiarán información sobre sus mejores prácticas en materia de medidas de seguridad vial y formación para concienciar sobre los riesgos, especialmente en lo que respecta a los conductores noveles y en el marco de la formación permanente, sobre los tipos de controles médicos de la aptitud por grupo de edad, la utilización de sistemas de apoyo por grupo de edad a través de observaciones con pruebas de participación y recomendaciones proporcionadas por un instructor de conducción, un psicólogo especializado en este ámbito o un examinador del permiso de conducción, así como acciones para aumentar las medidas en materia de seguridad vial entre los usuarios vulnerables de la vía pública, incluidas medidas que regulen la micromovilidad.

Enmienda 133

Propuesta de Directiva Artículo 20 – párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros presentarán anualmente a la Comisión estadísticas sobre los accidentes de tráfico por categoría de permiso de conducción causados por conductores noveles en el marco del sistema de conducción acompañada definido en el artículo 14. Se invita a la Comisión a que elabore cada tres años un informe en el que se comparen los accidentes de tráfico causados por conductores que hayan obtenido un permiso de conducción tras un sistema de conducción acompañada con respecto a los causados por los demás conductores. El informe tendrá en cuenta los datos por cada categoría de permiso de

conducción. La Comisión pondrá el informe a disposición del público, también a través del portal CBE, según lo establecido por la [Directiva CBE].

Enmienda 134

Propuesta de Directiva Artículo 21 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 8, el artículo 5, apartado 6, el artículo 8, apartado 2, el artículo 10, apartado 8, y el artículo 16, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de [fecha de entrada en vigor de la Directiva]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

Enmienda

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 8, el artículo 5, apartado 6, el artículo 8, apartado 2, **el artículo 9, apartado 2 (nuevo)**, el artículo 10, apartado 8, **el artículo 11 bis (nuevo), el artículo 12, apartado 8 bis (nuevo)**, el artículo 16, apartado 2, **y el artículo 16 bis, apartado 2 (nuevo)**, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de [fecha de entrada en vigor de la Directiva]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

Enmienda 135

Propuesta de Directiva Artículo 23 – párrafo 1 Directiva (UE) 2022/2561 Artículo 5 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

c) a partir de la edad de 17 años, un vehículo de **la categoría C**, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6,

Enmienda

c) a partir de la edad de 17 años, un vehículo de **las categorías C y C1**, a condición de ser titular del CAP previsto

apartado 1, y únicamente si se cumplen las condiciones previstas en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva [REFERENCIA A LA PRESENTE DIRECTIVA].

en el artículo 6, apartado 1, y únicamente si se cumplen las condiciones previstas en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva [REFERENCIA A LA PRESENTE DIRECTIVA].

Enmienda 136

Propuesta de Directiva

Artículo 23 – párrafo 1 bis (nuevo)

Directiva (UE) 2022/2561

Artículo 5 – apartado 3 – letra a

Texto en vigor

- a) a partir de la edad de 21 años:
- i) un vehículo de las categorías de permiso de conducción D y D + E, **para transportar viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros**, así como un vehículo de las categorías de permiso de conducción D1 y D1 + E, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 2.

Los Estados miembros podrán autorizar al conductor de vehículos de una de dichas categorías de permiso de conducción a conducir en su territorio dichas categorías de vehículos a partir de la edad de 18 años, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 1,

- ii) **un vehículo de las categorías de permiso de conducción D y D + E, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 1.**

Los Estados miembros podrán **autorizar al conductor de vehículos de una de dichas categorías de permiso de conducción a conducir en su territorio dichas categorías de vehículos a partir de la edad de 20 años, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 1. Esta edad podrá reducirse a 18 años en caso de**

Enmienda

En el artículo 5, apartado 3, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) a partir de la edad de 21 años:
- i) un vehículo de las categorías de permiso de conducción D y D + E, así como un vehículo de las categorías de permiso de conducción D1 y D1 + E, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 2.

Los Estados miembros podrán autorizar al conductor de vehículos de una de dichas categorías de permiso de conducción a conducir en su territorio dichas categorías de vehículos a partir de la edad de 18 años, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 1.

- ii) **suprimido**

Los Estados miembros podrán **rebajar la edad mínima para las categorías D y DE para los conductores profesionales de autocares y autobuses a:**

que el conductor conduzca tales vehículos sin pasajeros;

- *19 años en su territorio, siempre que los conductores hayan recibido una formación profesional completa y sean titulares de un CAP de conformidad con el artículo 6, apartado 1, de la Directiva (UE) 2022/2561;*

- *18 años en su territorio, siempre que los conductores hayan recibido una formación profesional completa y sean titulares de un CAP de conformidad con el artículo 6, apartado 1, de la Directiva (UE) 2022/2561, y conduzcan tales vehículos sin pasajeros.»*

Enmienda 137

Propuesta de Directiva Anexo I – parte A1 – punto 2 – cara 2

Texto de la Comisión

Enmienda

Cara 2

Cara 2

13.	9.	10.	11.	12.
(14.)	AM 			
	A1 			
	A2 			
	A 			
	B1 			
	B 			
	C1 			
	C 			
	D1 			
	D 			
	BE 			
	C1E 			
	CE 			
	D1E 			
	DE 			
12.				

1. Name 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Date of expiry 4c. Issued by 5. License number 10. Valid from 11. Valid to 12. Codes

Insértese una nueva línea con el código T y un pictograma del tractor en la columna 9.

Enmienda 138

Propuesta de Directiva Anexo I – parte B1 – punto 4 – punto 3 – párrafo 2 – letra e

Texto de la Comisión

Enmienda

e) **GD 8: datos biométricos relativos**

e) **suprimida**

al iris del titular del permiso;

Enmienda 139

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra b – guion 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

- *la repercusión en el riesgo de distracción debido al uso del GSM u otros dispositivos electrónicos durante la conducción y las consecuencias para la seguridad;*

Enmienda 140

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra c – guion 1

Texto de la Comisión

Enmienda

- los principios más importantes relativos al respeto de la distancia de seguridad entre vehículos, a la distancia de frenado y a la estabilidad del vehículo en carretera en diferentes condiciones atmosféricas y estados de la calzada,

- los principios más importantes relativos al respeto de la distancia de seguridad entre vehículos, a la distancia de frenado y a la estabilidad del vehículo en carretera en diferentes condiciones atmosféricas y estados de la calzada, *en particular con nieve y firme deslizante,*

Enmienda 141

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra d – guion 1

Texto de la Comisión

Enmienda

- factores de riesgo específicos relacionados con la inexperiencia de otros usuarios de las vías públicas, especialmente de los usuarios vulnerables, que están menos protegidos frente al tráfico en comparación con los usuarios de automóviles como coches, autobuses y camiones y que están expuestos

- factores de riesgo específicos relacionados con la inexperiencia de otros usuarios de las vías públicas, especialmente de los usuarios vulnerables, que están menos protegidos frente al tráfico en comparación con los usuarios de automóviles como coches, autobuses y camiones y que están expuestos

directamente a las fuerzas de colisión; esta categoría incluye a los peatones, los ciclistas, los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas, los usuarios de dispositivos de movilidad personal y las personas con discapacidad o con movilidad y orientación reducidas,

directamente a las fuerzas de colisión; esta categoría incluye a los **niños, los** peatones, los ciclistas, los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas, los usuarios de dispositivos de movilidad personal y las personas con discapacidad o con movilidad y orientación reducidas,

Enmienda 142

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra d – guion 2

Texto de la Comisión

– riesgos inherentes a la circulación y la conducción de diversos tipos de vehículos **y de las diferentes condiciones de visibilidad de sus conductores, incluidos los vehículos con sistemas avanzados de asistencia a la conducción y otras funciones de automatización;**

Enmienda

– riesgos inherentes a la circulación, **la interacción** y la conducción de diversos tipos de vehículos **debido a los diferentes tamaños y dinámicas de conducción y a las diferentes condiciones de visibilidad de sus conductores;**

Enmienda 143

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra d – guion 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

– **puntos ciegos y cambios de rasante,**

Enmienda 144

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra d – guion 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

– **uso adecuado y oportuno de los intermitentes;**

Enmienda 145

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra e – guion 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

- *las normas sobre cómo comportarse si se aproxima un vehículo de emergencia y qué hacer en el lugar del accidente,*

Enmienda 146

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra e – guion 4

Texto de la Comisión

Enmienda

- conocimiento de los aspectos de la seguridad relacionados con los vehículos impulsados por combustibles alternativos;

- conocimiento de los aspectos de la seguridad relacionados con los vehículos impulsados por combustibles alternativos *o con batería, en particular de los riesgos de flameo o incendio o de reacción química en caso de accidente o avería;*

Enmienda 147

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra f

Texto de la Comisión

Enmienda

- f) precauciones necesarias al abandonar el vehículo;

- f) precauciones necesarias al abandonar el vehículo, *que incluyen asegurarse de que es seguro abrir la puerta y de que ello no pondrá en peligro a otros usuarios de la vía pública, como peatones, ciclistas y usuarios de micromovilidad;*

Enmienda 148

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra i

Texto de la Comisión

i) normas y aspectos relativos al uso del vehículo en relación con el medio ambiente, incluidos los vehículos eléctricos: uso adecuado de las señales acústicas, consumo moderado de combustible/energía, limitación de las emisiones (emisiones de gases de efecto invernadero, contaminantes atmosféricos, ruido y microplásticos procedentes del desgaste de los neumáticos y de las carreteras, etc.).

Enmienda

i) normas y aspectos relativos al uso del vehículo en relación con el medio ambiente, incluidos los vehículos eléctricos: uso adecuado de las señales acústicas, consumo moderado de combustible/energía, limitación de las emisiones (emisiones de gases de efecto invernadero, contaminantes atmosféricos, ruido y microplásticos procedentes del desgaste de los neumáticos, **de los frenos** y de las carreteras, etc.).

Enmienda 149

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra i bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i bis) conocimientos básicos sobre cómo utilizar equipos de primeros auxilios y capacidad para proporcionar primeros auxilios, incluida la reanimación cardiopulmonar.

Los Estados miembros podrán, alternativamente, permitir la opción de que una formación práctica certificada de primeros auxilios previamente completada, que incluirá la reanimación cardiopulmonar, garantice una exención del contenido sobre primeros auxilios de la prueba de control de conocimientos;

Enmienda 150

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra i ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i ter) la interacción segura con funciones avanzadas de sistemas de asistencia al conductor y otras funciones

de automatización, incluidas las ventajas, limitaciones y riesgos asociados a estas;

Enmienda 151

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 2 – párrafo 1 – letra i quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i quater) un marco normativo básico sobre restricciones de acceso de los vehículos a zonas urbanas, incluidas las zonas de bajas emisiones.

Enmienda 152

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 4 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Disposiciones específicas relativas a las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E

4. Disposiciones específicas relativas a las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E y T

Enmienda 153

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 4 – punto 1 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) la conducta que se debe observar en caso de accidente; el conocimiento de las medidas que hay que tomar en accidentes y ocasiones similares, incluidas las medidas de emergencia tales como la evacuación de los pasajeros y los primeros auxilios;

d) la conducta que se debe observar en caso de accidente; el conocimiento de las medidas que hay que tomar en accidentes y ocasiones similares, incluidas las medidas de emergencia tales como la evacuación de los pasajeros y los primeros auxilios, *incluida la reanimación cardiopulmonar;*

Enmienda 154

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 4 – punto 1 – letra f bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

*f bis) la finalidad y el uso de
ralentizadores/sistema de escape y frenos;*

Enmienda 155

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 4 – punto 1 – letra g

Texto de la Comisión

Enmienda

g) la obstaculización de la visibilidad causada por las características de los vehículos;

g) la obstaculización de la visibilidad causada por las características de los vehículos, *en especial en lo que atañe a los peatones delante del vehículo y los ciclistas en el lateral del vehículo y delante del mismo;*

Enmienda 156

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 4 – punto 1 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

h bis) la conducción defensiva y ecológica: la distancia con el vehículo precedente, los adelantamientos en curva, los cambios de carril, las reglas de prioridad y los límites de velocidad;

Enmienda 157

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 4 – punto 1 – letra i

Texto de la Comisión

Enmienda

i) los factores de seguridad relativos a la carga del vehículo: control de la carga (colocación y sujeción), dificultades con

i) los factores de seguridad relativos a la carga del vehículo: control de la carga (colocación y sujeción), dificultades con

diferentes tipos de carga (líquidos, cargas que cuelgan,...), carga y descarga de mercancías y empleo del material destinado a tal efecto (categorías C, CE, C1 y C1E solamente);

diferentes tipos de carga (líquidos, cargas que cuelgan,...), carga y descarga de mercancías y empleo del material destinado a tal efecto (categorías C, CE, C1, C1E y *T* solamente);

Enmienda 158

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 4 – punto 1 – letra i bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i bis) medidas de seguridad, procedimientos y protocolos relativos a las zonas seguras de aparcamiento;

Enmienda 159

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra A – punto 4 – punto 1 – letra j

Texto de la Comisión

Enmienda

j) la responsabilidad del conductor en relación con el transporte de pasajeros: comodidad y seguridad de estos; transporte de niños; controles necesarios antes de la partida; la prueba de control de conocimientos incluirá todo tipo de autobuses (de servicio público, autocares, autobuses de dimensiones especiales,...) (categorías D, DE, D1 y D1E solamente);

j) la responsabilidad del conductor en relación con el transporte de pasajeros: comodidad y seguridad de estos, **y en particular de las personas con discapacidad y movilidad reducida, así como una respuesta apropiada en caso de acoso y violencia de género**; transporte de niños; controles necesarios antes de la partida; la prueba de control de conocimientos incluirá todo tipo de autobuses (de servicio público, autocares, autobuses de dimensiones especiales,...) (categorías D, DE, D1 y D1E solamente);

Enmienda 160

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 5 – punto 1 – letra c – párrafo 1

Texto de la Comisión

El código de la Unión consignado en un permiso de conducción de las categorías A1, A2, A, B1, B y BE expedido sobre la base de una prueba de control de aptitudes y comportamientos realizada en un vehículo de transmisión automática se suprimirá si el titular supera una prueba específica de control de aptitudes y comportamientos o si completa una formación específica.

Enmienda

El código de la Unión consignado en un permiso de conducción de las categorías A1, A2, A, B1, B y BE expedido sobre la base de una prueba de control de aptitudes y comportamientos realizada en un vehículo de transmisión automática ***no se impondrá, mostrará o*** se suprimirá si el titular supera una prueba específica de control de aptitudes y comportamientos o si completa una formación específica, ***que puede tener lugar antes o después de una prueba de control de capacidades y comportamientos realizada en un vehículo de transmisión automática.***

Enmienda 161

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 5 – punto 1 – letra c – párrafo 2 – inciso i

Texto de la Comisión

i) aprobar y supervisar la formación específica, ***u***

Enmienda

i) aprobar y supervisar la formación específica, ***también como parte de la formación general del conductor, u***

Enmienda 162

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 5 – punto 1 – letra d – párrafo 1

Texto de la Comisión

Disposiciones específicas relativas a los vehículos de las categorías BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E

Enmienda

Disposiciones específicas relativas a los vehículos de las categorías BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E ***y T***

Enmienda 163

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 5 – punto 2 – letra g – párrafo 1

Texto de la Comisión

Vehículo de la categoría C con una masa máxima autorizada de al menos 12 000 kg, con una longitud de al menos 8 m, una anchura de al menos 2,40 m y que puede alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h; equipado con frenos antibloqueo y un aparato de control tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 165/2014; ***el compartimento de carga consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina.*** el vehículo se presentará con un mínimo de masa total real de 10 000 kg.

Enmienda

Vehículo de la categoría C con una masa máxima autorizada de al menos 12 000 kg, con una longitud de al menos 8 m, una anchura de al menos 2,40 m y que puede alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h; equipado con frenos antibloqueo y un aparato de control tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 165/2014; el vehículo se presentará con un mínimo de masa total real de 10 000 kg.

Enmienda 164

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 5 – punto 2 – letra h – párrafo 1

Texto de la Comisión

Vehículo articulado o conjunto compuesto por un vehículo de examen de la categoría C y un remolque con una longitud de al menos 7,5 m; tanto el vehículo articulado como el conjunto tendrán una masa máxima autorizada de al menos 20 000 kg, una longitud de al menos 14 m y una anchura de al menos 2,40 m, podrán alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h e irán ***equipado*** con frenos antibloqueo y un aparato de control tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 165/2014; ***el compartimento de carga consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina.*** tanto el vehículo articulado como el conjunto se presentarán con un mínimo de masa total real de 15 000 kg.

Enmienda

Vehículo articulado o conjunto compuesto por un vehículo de examen de la categoría C y un remolque con una longitud de al menos 7,5 m; tanto el vehículo articulado como el conjunto tendrán una masa máxima autorizada de al menos 20 000 kg, una longitud de al menos 14 m y una anchura de al menos 2,40 m, podrán alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h e irán ***equipados*** con frenos antibloqueo ***y una quinta rueda, así como con una caja de cambios de al menos ocho marchas hacia delante*** y un aparato de control tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 165/2014; tanto el vehículo articulado como el conjunto se presentarán con un mínimo de masa total real de 15 000 kg.

Enmienda 165

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 5 – punto 2 – letra i – párrafo 1

Texto de la Comisión

Vehículo de la subcategoría C1 con una masa máxima autorizada de al menos 4 000 kg, una longitud de al menos 5 m y que puede alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h; equipado con frenos antibloqueo y un aparato de control tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 165/2014. ***el compartimento de carga consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina.***

Enmienda

Vehículo de la subcategoría C1 con una masa máxima autorizada de al menos 4 000 kg, una longitud de al menos 5 m y que puede alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h; equipado con frenos antibloqueo y un aparato de control tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 165/2014.

Enmienda 166

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 5 – punto 2 – letra j – párrafo 1

Texto de la Comisión

Conjunto compuesto por un vehículo de examen de la subcategoría C1 y un remolque con una masa máxima autorizada de al menos 1 250 kg; el conjunto tendrá una longitud mínima de 8 m y podrá alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h; ***el compartimento de carga del remolque consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que la cabina; la caja cerrada podrá ser también ligeramente menos ancha que la cabina, a condición de que la visión trasera solo sea posible utilizando los retrovisores exteriores del automóvil;*** el remolque se presentará con un mínimo de masa total real de 800 kg.

Enmienda

Conjunto compuesto por un vehículo de examen de la subcategoría C1 y un remolque con una masa máxima autorizada de al menos 1 250 kg; el conjunto tendrá una longitud mínima de 8 m y podrá alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h; el remolque se presentará con un mínimo de masa total real de 800 kg.

Enmienda 167

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 5 – punto 2 – letra l – párrafo 1

Texto de la Comisión

Conjunto compuesto por un vehículo de examen de la categoría D y un remolque con una masa máxima autorizada de al menos 1 250 kg, una anchura de al menos 2,40 m y que puede alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h; ***el compartimento de carga del remolque consistirá en una caja cerrada de al menos 2 m de ancho y 2 m de alto;*** el remolque se presentará con un mínimo de masa total real de 800 kg.

Enmienda

Conjunto compuesto por un vehículo de examen de la categoría D y un remolque con una masa máxima autorizada de al menos 1 250 kg, una anchura de al menos 2,40 m y que puede alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h; el remolque se presentará con un mínimo de masa total real de 800 kg.

Enmienda 168

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 5 – punto 2 – letra n bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

n bis) Categoría T:

Conjuntos de vehículos compuestos por un tractor de la categoría T y un remolque:

- a) velocidad máxima del tractor determinada por la construcción superior a 40 km/h;***
- b) velocidad máxima del conjunto de vehículos superior a 40 km/h;***
- c) sistema de frenos de doble circuito;***
- d) remolque con al menos una zona de carga cerrada (no se permiten chasis sin suelo cerrado);***
- e) longitud del remolque al usar un remolque con barra de tracción rígida de al menos 4,5 m, y***
- f) longitud del conjunto de vehículos de al menos 7,5 m.***

Enmienda 169

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 6 – punto 3 – párrafo 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) cambiar de dirección: girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril;

Enmienda

e) cambiar de dirección: girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril; ***cambiar de sentido***;

Enmienda 170

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 6 – punto 3 – párrafo 1 – letra g

Texto de la Comisión

g) adelantar/cruzar: adelantar a otros vehículos (***si es posible***); adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);

Enmienda

g) adelantar/cruzar: adelantar a otros vehículos, ***así como a ciclistas, usuarios de micromovilidad y peatones***; adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);

Enmienda 171

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 6 – punto 3 – párrafo 1 – letra h

Texto de la Comisión

h) componentes viales especiales (en su caso): rotondas, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas, túneles;

Enmienda

h) componentes viales especiales (en su caso): rotondas, pasos ferroviarios a nivel, ***carriles para bicicletas***, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas, túneles;

Enmienda 172

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 6 – punto 3 – párrafo 1 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

h bis) interactuar con otros vehículos, previendo también puntos ciegos y haciendo un uso adecuado de los intermitentes;

Enmienda 173

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 6 – punto 3 – párrafo 1 – letra j

Texto de la Comisión

Enmienda

j) tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

j) tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo, ***especialmente en lo que respecta a los ciclistas.***

Enmienda 174

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 7 – punto 4 – párrafo 1 – letra g

Texto de la Comisión

Enmienda

g) adelantar/cruzar: adelantar a otros ***vehículos*** (si es posible); adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);

g) adelantar/cruzar: adelantar a otros ***usuarios de la vía pública, incluidos ciclistas*** (si es posible); adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);

Enmienda 175

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 7 – punto 4 – párrafo 1 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) conducir independientemente hacia un destino determinado, al margen de indicaciones específicas de giro;

Enmienda 176

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 7 – punto 4 – párrafo 1 – letra h

Texto de la Comisión

h) componentes viales especiales (en su caso): rotondas, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas, túneles;

Enmienda

h) componentes viales especiales (en su caso): rotondas, ***hacer una rotonda con un vehículo grande, conducción por la derecha y la izquierda***, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, ***carriles para bicicletas***, conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas, ***cambios de rasante***, túneles;

Enmienda 177

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 7 – punto 4 – párrafo 1 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

h bis) interactuar con otros usuarios de la vía pública, previendo también puntos ciegos y haciendo un uso adecuado de los intermitentes;

Enmienda 178

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 7 – punto 4 – párrafo 1 – letra i

Texto de la Comisión

i) tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo;

Enmienda

i) tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo ***y al entrar en él, comprobando que es seguro abrir la puerta y que ello no pondrá en peligro a otros usuarios de la vía pública, como peatones, ciclistas y usuarios de micromovilidad, haciendo especial hincapié en abrirla con la mano que esté más retirada de ella;***

Enmienda 179

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 7 – punto 4 – párrafo 1 – letra j

Texto de la Comisión

j) reaccionar y anticiparse a situaciones peligrosas utilizando simuladores.

Enmienda

j) reaccionar y anticiparse a situaciones peligrosas, **también** utilizando simuladores.

Enmienda 180

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – parte introductoria

Texto de la Comisión

8. Aptitudes y comportamientos que se examinarán en la prueba de las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E

Enmienda

8. Aptitudes y comportamientos que se examinarán en la prueba de las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E y **T**

Enmienda 181

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 1 – párrafo 1 – letra f

Texto de la Comisión

f) comprobar los factores de seguridad relativos a la carga del vehículo: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, mecanismo de carga (si existe), cierre de la cabina (si existe), colocación de la carga, sujeción de esta (categorías C, CE, C1 y C1E únicamente);

Enmienda

f) comprobar los factores de seguridad relativos a la carga del vehículo: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, mecanismo de carga (si existe), cierre de la cabina (si existe), colocación de la carga, sujeción de esta (categorías C, CE, C1, C1E y **T** únicamente);

Enmienda 182

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 1 – párrafo 1 – letra g

Texto de la Comisión

g) comprobar el mecanismo de acoplamiento, del freno y de las conexiones eléctricas (categorías CE, C1E, DE y D1E únicamente);

Enmienda

g) comprobar el mecanismo de acoplamiento, del freno y de las conexiones eléctricas (categorías CE, C1E, DE, D1E y **T** únicamente);

Enmienda 183

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) proceder al acoplamiento y desacoplamiento del remolque del automóvil; esta maniobra debe comenzar con el vehículo tractor y su remolque uno al lado del otro (es decir, no en línea) (categorías CE, C1E, DE y D1E únicamente);

Enmienda

a) proceder al acoplamiento y desacoplamiento del remolque del automóvil; esta maniobra debe comenzar con el vehículo tractor y su remolque uno al lado del otro (es decir, no en línea) (categorías CE, C1E, DE, D1E y **T** únicamente);

Enmienda 184

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 2 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) distintos mecanismos de acoplamiento entre remolque y camión, teniendo en cuenta el acoplamiento de la quinta rueda para vehículos articulados (semirremolques) y de la barra de tracción para los remolques con barra de tracción (camión rígido), así como los procedimientos estándar de operación y los protocolos para conectar y desconectar remolques de camiones utilizando esos mecanismos de acoplamiento;

Enmienda 185

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 2 – letra c

Texto de la Comisión

c) estacionar de manera segura para cargar o descargar en una rampa o plataforma de carga o instalación similar (categorías C, CE, C1 y C1E únicamente);

Enmienda

c) estacionar de manera segura para cargar o descargar en una rampa o plataforma de carga o instalación similar (categorías C, CE, C1, C1E y **T** únicamente);

Enmienda 186

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 3 – párrafo 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) cambiar de dirección: girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril;

Enmienda

e) cambiar de dirección: girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril, ***cambiar de sentido***;

Enmienda 187

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 3 – párrafo 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) tener en cuenta los puntos ciegos;

Enmienda 188

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 3 – párrafo 1 – letra g

Texto de la Comisión

g) adelantar/cruzar: adelantar a otros ***vehículos*** (si es posible); adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);

Enmienda

g) adelantar/cruzar: adelantar a otros ***usuarios de la vía pública y de micromovilidad, incluidos ciclistas y peatones*** (si es posible); adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);

Enmienda 189

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 3 – párrafo 1 – letra h

Texto de la Comisión

h) componentes viales especiales (*en su caso*): *rotondas*, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas, túneles;

Enmienda

h) componentes viales especiales: *hacer una rotonda con un vehículo grande, conducción por la izquierda y la derecha*, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, *carriles para bicicletas*, conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas, túneles;

Enmienda 190

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 3 – párrafo 1 – letra i

Texto de la Comisión

i) tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

Enmienda

i) *entrar en el vehículo y abandonarlo, comprobando que es seguro abrir la puerta y que ello no pondrá en peligro a otros usuarios de la vía pública, como peatones, ciclistas y usuarios de micromovilidad;*

Enmienda 191

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 3 – párrafo 1 – letra i bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i bis) tomar las precauciones necesarias al entrar y salir del vehículo de forma segura.

Enmienda 192

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 4 – letra a

Texto de la Comisión

a) conducir de forma que se garantice la seguridad y se reduzcan el consumo de combustible y de energía y las emisiones durante la aceleración, la desaceleración y la conducción en pendiente ascendente y descendente;

Enmienda

a) conducir de forma que se garantice la seguridad y se reduzcan el consumo de combustible y de energía y las emisiones durante la aceleración, la desaceleración y la conducción en pendiente ascendente y descendente, ***así como la distancia con el vehículo precedente; adelantamientos en curva, cambios de carril, reglas de prioridad, límites de velocidad;***

Enmienda 193

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 8 – punto 4 – letra b

Texto de la Comisión

b) reaccionar y anticiparse a situaciones peligrosas utilizando simuladores.

Enmienda

b) reaccionar y anticiparse a situaciones peligrosas, ***también*** utilizando simuladores.

Enmienda 194

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 9 – punto 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los examinadores se formarán para poder valorar correctamente la habilidad de los aspirantes para conducir con seguridad. El trabajo de los examinadores será controlado y supervisado por un organismo autorizado por el Estado miembro, con el fin de garantizar la aplicación correcta y homogénea de las disposiciones relativas a la valoración de las faltas con arreglo a las normas que establece el presente anexo.

Enmienda

Los examinadores se formarán para poder valorar correctamente la habilidad de los aspirantes para conducir con seguridad. El trabajo de los examinadores será controlado y supervisado por un organismo ***independiente*** autorizado por el Estado miembro, con el fin de garantizar la aplicación correcta y homogénea de las disposiciones relativas a la valoración de las faltas con arreglo a las normas que establece el presente anexo.

Enmienda 195

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 9 – punto 3 – letra a

Texto de la Comisión

a) controla el vehículo, teniendo en cuenta: la correcta utilización de los cinturones de seguridad, los retrovisores, los reposacabezas, el asiento; el manejo correcto de las luces y demás equipos; el manejo correcto del embrague, la caja de cambios, el acelerador, los sistemas de frenado (incluido el tercer sistema, si existe), la dirección; el control del vehículo en diversas circunstancias y a velocidades diferentes; la estabilidad en carretera; la masa, las dimensiones y las características del vehículo; la masa y el tipo de carga (categorías BE, C, CE, C1, C1E, DE y D1E únicamente); la comodidad de los pasajeros (categorías D, DE, D1 y D1E únicamente) (sin aceleraciones bruscas, suavidad en la conducción y ausencia de frenazos);

Enmienda

a) controla el vehículo, teniendo en cuenta: la correcta utilización de los cinturones de seguridad, **las ayudas modernas a la conducción y la seguridad**, los retrovisores, los reposacabezas, el asiento; el manejo correcto de las luces y demás equipos; el manejo correcto del embrague, la caja de cambios, el acelerador, los sistemas de frenado (incluido el tercer sistema, si existe), la dirección; el control del vehículo en diversas circunstancias y a velocidades diferentes; la estabilidad en carretera; la masa, las dimensiones y las características del vehículo; la masa y el tipo de carga (categorías BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E y **T** únicamente); la comodidad de los pasajeros (categorías D, DE, D1 y D1E únicamente) (sin aceleraciones bruscas, suavidad en la conducción y ausencia de frenazos);

Enmienda 196

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 9 – punto 3 – letra b

Texto de la Comisión

b) conduce de forma económica, segura y con bajo consumo energético, teniendo en cuenta las revoluciones por minuto, el cambio de marchas y la utilización de frenos y acelerador (categorías B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E únicamente);

Enmienda

b) conduce de forma económica, segura y con bajo consumo energético, teniendo en cuenta las revoluciones por minuto, el cambio de marchas y la utilización de frenos y acelerador **y utiliza las ayudas intrínsecas del vehículo a la conducción o la seguridad** (categorías B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E únicamente);

Enmienda 197

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 9 – punto 3 – letra c

Texto de la Comisión

c) tiene capacidad de observación: observación panorámica, utilización correcta de los espejos, visión a lo lejos, mediana, cercana;

Enmienda

c) tiene capacidad de observación: observación panorámica, utilización correcta de los espejos **y las nuevas tecnologías**, visión a lo lejos, mediana, cercana;

Enmienda 198

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte I – letra B – punto 9 – punto 3 – letra j

Texto de la Comisión

j) controla el frenado y la detención: desaceleración en su momento, frenado y detención acordes con las circunstancias; capacidad de anticipación; utilización de varios sistemas de frenado (únicamente para las categorías C, CE, D y DE); utilización de sistemas de reducción de la velocidad diferentes de los frenos (únicamente para las categorías C, CE, D y DE).

Enmienda

j) controla el frenado y la detención: desaceleración en su momento, frenado y detención acordes con las circunstancias; capacidad de anticipación; utilización de varios sistemas de frenado (únicamente para las categorías C, CE, D y DE); utilización de sistemas de reducción de la velocidad diferentes de los frenos **y uso de las tecnologías disponibles a bordo del vehículo** (únicamente para las categorías C, CE, D y DE).

Enmienda 199

Propuesta de Directiva

Anexo II – parte II – párrafo 1 – guion 5

Texto de la Comisión

– tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores (alcohol, cansancio, vista deficiente, etc.) con el fin de conservar la utilización plena de las capacidades necesarias para conducir con seguridad;

Enmienda

– tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores (alcohol, cansancio, vista deficiente, **uso de dispositivos electrónicos**, etc.) con el fin de conservar la utilización plena de las capacidades necesarias para conducir con seguridad;

Enmienda 200

Propuesta de Directiva Anexo II – parte II – párrafo 1 – guion 7

Texto de la Comisión

– tener un conocimiento suficiente de los factores de riesgo relacionados con los **medios** de micromovilidad;

Enmienda

– tener un conocimiento suficiente de los factores de riesgo relacionados con los **ciclistas, peatones y usuarios** de micromovilidad;

Enmienda 201

Propuesta de Directiva Anexo II – parte II – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

Se anima a los Estados miembros **a** tomar **y aplicar** las medidas que crean oportunas para garantizar que los conductores que hayan perdido los conocimientos, aptitudes o comportamientos mencionados en los puntos 1 a 9 puedan recuperar dichos conocimientos o aptitudes y puedan recobrar el comportamiento requerido para la conducción de un vehículo de motor.
Los Estados miembros podrán usar los ingresos asignados en virtud de la Directiva 2015/413 para financiar dichas medidas.

Enmienda 202

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 1 – punto 1

Texto de la Comisión

1) Grupo 1: conductores de vehículos de las categorías A, A1, A2, AM, B, B1 y **BE**.

Enmienda

1) Grupo 1: conductores de vehículos de las categorías A, A1, A2, AM, B, B1, **BE** y **T**.

Enmienda 203

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 1 – punto 3

Texto de la Comisión

3) La legislación nacional **podrá establecer** que las disposiciones previstas en el presente anexo para los conductores del grupo 2 se apliquen a los conductores de vehículos de la categoría B que utilicen su permiso de conducción con un fin profesional (taxis, ambulancias, etc.).

Enmienda

3) La legislación nacional **establecerá** que las disposiciones previstas en el presente anexo para los conductores del grupo 2 se apliquen a los conductores de vehículos de la categoría B que utilicen su permiso de conducción con un fin profesional (taxis, ambulancias, etc.).

Enmienda 204

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los aspirantes realizarán una autoevaluación de su aptitud física y mental para conducir un vehículo de motor.

Enmienda

suprimido

Enmienda 205

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los aspirantes pasarán un reconocimiento médico **si, a raíz de la autoevaluación de su aptitud física y mental**, en el momento de cumplir las formalidades requeridas o en el transcurso de las pruebas que están obligados a realizar antes de obtener un permiso **se pone de manifiesto que podrían padecer una o varias de las incapacidades médicas mencionadas en el presente anexo.**

Enmienda

Los aspirantes pasarán un reconocimiento médico, **incluido un reconocimiento adecuado de la capacidad visual como se indica en el punto 6 si**, en el momento de cumplir las formalidades requeridas o en el transcurso de las pruebas que están obligados a realizar antes de obtener un permiso, **una autoridad médica cuya experiencia es apropiada en vista de la complejidad de los objetivos combinados de este anexo emite un dictamen médico razonado.**

Enmienda 206

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. *Los Estados miembros podrían establecer normas y reglas más estrictas que las establecidas en el presente anexo para la expedición o posterior renovación de los permisos de conducción.*

Enmienda 207

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Los aspirantes pasarán un reconocimiento médico antes de la expedición inicial de un permiso; posteriormente, se comprobará que los conductores se ajustan a lo estipulado en el sistema nacional correspondiente en vigor en el Estado miembro de residencia habitual cada vez que renueven su permiso de conducción.

Los aspirantes pasarán un reconocimiento médico ***de su aptitud física y mental para conducir un vehículo de motor*** antes de la expedición inicial de un permiso; posteriormente, se comprobará que los conductores se ajustan a lo estipulado en el sistema nacional correspondiente en vigor en el Estado miembro de residencia habitual cada vez que renueven su permiso de conducción. ***Dicho reconocimiento médico puede ser realizado por un médico general siempre que haya realizado el curso de formación en línea mencionado en el artículo 10, apartado 8 bis.***

Enmienda 208

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. *Los conductores estarán sujetos al mismo procedimiento cuando renueven su*

permiso de conducción.

Enmienda 209

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los aspirantes a un permiso de conducción se someterán a investigaciones apropiadas que garanticen que poseen una agudeza visual y un campo visual adecuados para la conducción de vehículos de motor. Cuando haya algún motivo para dudar de que el aspirante posee una capacidad visual adecuada, este será reconocido por una autoridad médica competente. En este reconocimiento se prestará especial atención a lo siguiente: agudeza visual, campo visual, visión crepuscular, deslumbramiento y sensibilidad al contraste, diplopía y otras funciones visuales que pueden afectar a la seguridad de la conducción.

Enmienda

Los aspirantes a un permiso de conducción **y a su renovación** se someterán a investigaciones apropiadas que garanticen que poseen una agudeza visual, **medida con una carta de agudeza visual homologada**, y un campo visual adecuados para la conducción de vehículos de motor. Cuando haya algún motivo para dudar de que el aspirante posee una capacidad visual adecuada, este será reconocido por una autoridad médica competente **o por un profesional del cuidado de la vista cualificado autorizado por la legislación nacional**. En este reconocimiento se prestará especial atención a lo siguiente: agudeza visual, campo visual, visión crepuscular, deslumbramiento y sensibilidad al contraste, diplopía y otras funciones visuales que pueden afectar a la seguridad de la conducción.

Enmienda 210

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 6 – párrafo 2

Texto de la Comisión

En el caso de los conductores del grupo 1, podrá estudiarse la concesión del permiso en «casos individuales excepcionales» en que no puedan cumplirse las condiciones de campo visual o de agudeza visual pero existan razones para creer que el hecho de expedir un permiso de conducción al aspirante no perjudicaría la seguridad vial; en tales casos, el conductor será reconocido

Enmienda

En el caso de los conductores del grupo 1, podrá estudiarse la concesión del permiso en «casos individuales excepcionales» en que no puedan cumplirse las condiciones de campo visual o de agudeza visual pero existan razones para creer que el hecho de expedir un permiso de conducción al aspirante no perjudicaría la seguridad vial; en tales casos, el conductor será reconocido

por una autoridad médica competente para demostrar que no hay ninguna otra alteración de la función visual, con inclusión del deslumbramiento, la sensibilidad al contraste y la visión crepuscular. El conductor o aspirante deberá superar además a una prueba práctica efectuada por una autoridad competente.

por una autoridad médica competente ***o por un profesional del cuidado de la vista cualificado autorizado por la legislación nacional*** para demostrar que no hay ninguna otra alteración de la función visual, con inclusión del deslumbramiento, la sensibilidad al contraste y la visión crepuscular. El conductor o aspirante deberá superar además a una prueba práctica efectuada por una autoridad competente.

Enmienda 211

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 6 – párrafo 3 – punto 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los aspirantes a la expedición o los solicitantes de la renovación de un permiso de conducción poseerán una agudeza visual binocular, si es preciso mediante lentes correctoras, de al menos 0,5 con ambos ojos a la vez.

Enmienda

Los aspirantes a la expedición o los solicitantes de la renovación de un permiso de conducción poseerán una agudeza visual binocular, si es preciso mediante lentes correctoras, de al menos 0,5 (***notación decimal***) con ambos ojos a la vez.

Enmienda 212

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 6 – párrafo 3 – punto 2

Texto de la Comisión

2) Los aspirantes a la expedición o los solicitantes de la renovación de un permiso de conducción que padezcan una pérdida funcional total de la visión de un ojo o que utilicen solamente un ojo, por ejemplo en casos de diplopía, deberán poseer una agudeza visual de al menos 0,5, si es preciso mediante lentes correctoras. La autoridad médica competente certificará que esta situación de visión monocular lleva presente el tiempo suficiente para que el interesado se haya adaptado y que el campo visual del ojo en cuestión cumple el

Enmienda

2) Los aspirantes a la expedición o los solicitantes de la renovación de un permiso de conducción que padezcan una pérdida funcional total de la visión de un ojo o que utilicen solamente un ojo, por ejemplo, en casos de diplopía, deberán poseer una agudeza visual de al menos 0,5 (***notación decimal***), si es preciso mediante lentes correctoras. La autoridad médica competente certificará que esta situación de visión monocular lleva presente el tiempo suficiente para que el interesado se haya adaptado y que el campo visual del ojo en

requisito establecido en el apartado 6, punto 1.

cuestión cumple el requisito establecido en el apartado 6, punto 1.

Enmienda 213

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 6 – párrafo 3 – punto 3

Texto de la Comisión

3) Tras una diplopía recientemente desarrollada o tras la pérdida de visión de un ojo, deberá transcurrir un período de adaptación adecuado (por ejemplo, de seis meses) durante el que no estará permitida la conducción. Una vez transcurrido este período, la conducción solo se permitirá previo dictamen favorable de expertos de la visión y de la conducción.

Enmienda

3) Tras una diplopía recientemente desarrollada o tras la pérdida de visión de un ojo, deberá transcurrir un período de adaptación adecuado (por ejemplo, de seis meses) durante el que no estará permitida la conducción. Una vez transcurrido este período, la conducción solo se permitirá previo dictamen favorable de expertos de la visión y de la conducción. ***La autoridad podrá establecer requisitos temporales y, en caso necesario, restricciones a la conducción nocturna.***

Enmienda 214

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 6 – párrafo 4 – punto 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los aspirantes a la expedición o los solicitantes de la renovación de un permiso de conducción deberán poseer una agudeza visual, si es preciso mediante lentes correctoras, de al menos 0,8 en el ojo que esté en mejores condiciones y de al menos 0,1 en el ojo que esté en peores condiciones. Si se utilizan lentes correctoras para alcanzar los valores de 0,8 y 0,1, la agudeza mínima (0,8 y 0,1) se obtendrá o bien mediante corrección con gafas cuya potencia no podrá exceder de + 8 dioptrías, o bien mediante lentes de contacto. Se deberá tolerar bien la corrección.

Enmienda

Los aspirantes a la expedición o los solicitantes de la renovación de un permiso de conducción deberán poseer una agudeza visual, si es preciso mediante lentes correctoras, de al menos 0,8 (***notación decimal***) en el ojo que esté en mejores condiciones y de al menos 0,1 (***notación decimal***) en el ojo que esté en peores condiciones. Si se utilizan lentes correctoras para alcanzar los valores de 0,8 y 0,1, la agudeza mínima (0,8 y 0,1) se obtendrá o bien mediante corrección con gafas cuya potencia no podrá exceder de + 8 dioptrías, o bien mediante lentes de contacto. Se deberá tolerar bien la corrección. ***Dicho reconocimiento médico***

puede ser realizado por un médico general que haya realizado el curso de formación en línea mencionado en el artículo 10, apartado 8 bis.

Enmienda 215

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 6 – párrafo 4 – punto 4 – párrafo 3

Texto de la Comisión

No deberá expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor **con** trastornos de la sensibilidad al contraste o diplopía.

Enmienda

No deberá expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor **que presente** trastornos **considerables de la visión crepuscular y** de la sensibilidad al contraste, **así como una visión inadecuada tras un deslumbramiento, con un tiempo de recuperación inadecuado incluso en el mejor ojo** o diplopía.

Enmienda 216

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 6 – párrafo 4 – punto 4 – párrafo 4

Texto de la Comisión

Tras una pérdida importante de visión de un ojo, deberá transcurrir un período de adaptación adecuado (por ejemplo, de seis meses) durante el que no estará permitida la conducción. Una vez transcurrido este período, la conducción solo se permitirá previo dictamen favorable de expertos de la visión y de la conducción.

Enmienda

Tras una pérdida importante de visión de un ojo, deberá transcurrir un período de adaptación adecuado (por ejemplo, de seis meses) durante el que no estará permitida la conducción. Una vez transcurrido este período, la conducción solo se permitirá previo dictamen favorable de expertos de la visión y de la conducción. **La autoridad médica competente podrá permitir la conducción con determinados requisitos o imponer restricciones.**

Enmienda 217

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 10 – párrafo 3 – punto 2

Texto de la Comisión

2) Los aspirantes o conductores que padezcan diabetes tratada con medicación que implique un riesgo de inducir hipoglucemia demostrarán que comprenden los riesgos de la hipoglucemia y que controlan adecuadamente su afección.

Enmienda

2) Los aspirantes o conductores que padezcan diabetes tratada con medicación que implique un riesgo de inducir hipoglucemia demostrarán que comprenden los riesgos de la hipoglucemia y que controlan adecuadamente su afección, ***también a través de un sistema de control continuo cuando así lo estipule una autoridad médica competente.***

Enmienda 218

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 10 – párrafo 7 – punto 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Además, en esos casos, tales permisos se expedirán a reserva del dictamen de una autoridad médica competente y de revisiones médicas periódicas, efectuadas a intervalos de no más de tres años.

Enmienda

Además, en esos casos, tales permisos se expedirán ***o renovarán*** a reserva del dictamen ***positivo*** de una autoridad médica competente y de revisiones médicas periódicas ***por parte de un médico especialista***, efectuadas a intervalos de no más de tres años.

Enmienda 219

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 11 – párrafo 2 – punto 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

El permiso de conducción no se expedirá ni renovará a los aspirantes o conductores que presenten una enfermedad neurológica grave, excepto en caso de que la solicitud esté respaldada por un dictamen médico autorizado.

Enmienda

El permiso de conducción no se expedirá ni renovará a los aspirantes o conductores que presenten una enfermedad neurológica grave, excepto en caso de que la solicitud esté respaldada por un dictamen médico ***positivo*** autorizado ***por parte de un médico especialista o una autoridad médica competente.***

Enmienda 220

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 11 – párrafo 2 – punto 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los trastornos neurológicos debidos a enfermedades u operaciones del sistema nervioso central o periférico que produzcan alteraciones sensitivas o motoras y afecten al equilibrio y la coordinación se tendrán en cuenta por lo que respecta a sus efectos funcionales **y a** los riesgos asociados a **su** evolución. En estos casos, si existe un riesgo de agravamiento, la expedición o renovación del permiso de conducción se podrá supeditar a una revisión periódica.

Enmienda

Los trastornos neurológicos debidos a **trastornos del desarrollo**, enfermedades, **intervenciones** u operaciones del sistema nervioso central o periférico que produzcan alteraciones **cognitivas, de comportamiento**, sensitivas o motoras y afecten al **rendimiento**, equilibrio y la coordinación se tendrán en cuenta por lo que respecta a sus efectos funcionales. **Es necesario tener en cuenta** los riesgos asociados a **la evolución de los trastornos y el cumplimiento del tratamiento**. En estos casos, si existe un riesgo de agravamiento, la expedición o renovación del permiso de conducción se podrá supeditar a una revisión periódica.

Enmienda 221

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 12 – párrafo 5 – punto 5

Texto de la Comisión

5) Epilepsia: los conductores o aspirantes podrán ser declarados aptos para conducir tras un período de un año sin nuevas crisis.

Enmienda

5) Epilepsia: los conductores o aspirantes podrán ser declarados aptos para conducir tras un período de un año sin nuevas crisis **documentado y certificado por un neurólogo**.

Enmienda 222

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 12 – párrafo 6 – punto 11 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Crisis epiléptica provocada: el aspirante que haya tenido una crisis epiléptica provocada por un factor causante

Enmienda

Crisis epiléptica provocada: el aspirante que haya tenido una crisis epiléptica provocada por un factor causante

identificable y que tenga pocas probabilidades de volver a darse al volante podrá ser declarado capaz de conducir en función de su situación concreta, a reserva de un dictamen neurológico. Tras el episodio agudo, se efectuarán un EEG y una evaluación neurológica adecuada.

identificable y que tenga pocas probabilidades de volver a darse al volante podrá ser declarado capaz de conducir *solo* en función de su situación concreta *para vehículos de uso privado y no para el transporte de terceros*, a reserva de un dictamen neurológico. Tras el episodio agudo, se efectuarán un EEG y una evaluación neurológica adecuada.

Enmienda 223

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 12 – párrafo 6 – punto 12

Texto de la Comisión

12) Crisis primera o única no provocada: el aspirante que haya tenido una primera crisis epiléptica no provocada podrá ser declarado capaz de conducir cuando haya superado un plazo de cinco años sin nuevas crisis sin ayuda de medicamentos antiepilépticos, a condición de que haya habido una evaluación neurológica adecuada. ***Las autoridades nacionales podrán autorizar a conducir antes a los conductores que tengan buenos indicadores de pronóstico.***

Enmienda

12) Crisis primera o única no provocada: el aspirante que haya tenido una primera crisis epiléptica no provocada podrá ser declarado capaz de conducir cuando haya superado un plazo de cinco años sin nuevas crisis sin ayuda de medicamentos antiepilépticos, a condición de que haya habido una evaluación neurológica adecuada.

Enmienda 224

Propuesta de Directiva Anexo III – punto 13 – párrafo 2 – punto 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) trastornos mentales graves, ya sean congénitos o adquiridos por enfermedad, traumatismo o intervenciones de neurocirugía;

Enmienda

a) trastornos mentales, ***cognitivos o de comportamiento*** graves, ya sean congénitos o adquiridos por enfermedad, traumatismo o intervenciones de neurocirugía;

Enmienda 225

Propuesta de Directiva
Anexo III – punto 13 – párrafo 2 – punto 1 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) **trastornos intelectuales graves;**

b) **suprimida**

Enmienda 226

Propuesta de Directiva
Anexo III – punto 13 – párrafo 2 – punto 1 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) **problemas graves de comportamiento, problemas de conducta graves por senilidad; o** trastornos de la personalidad que den lugar a un deterioro grave de la capacidad de raciocinio, de comportamiento y de adaptación,

c) trastornos de la personalidad que den lugar a un deterioro grave de la capacidad de raciocinio, de comportamiento y de adaptación,

Enmienda 227

Propuesta de Directiva
Anexo III – punto 13 – párrafo 3 – punto 2

Texto de la Comisión

Enmienda

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

2) Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos y peligros adicionales relacionados con la conducción de los vehículos a los que se refiere la definición de este grupo. **Las autoridades médicas competentes podrán establecer requisitos temporales y, en caso necesario, restricciones a la conducción.**

Enmienda 228

Propuesta de Directiva
Anexo III – punto 14 – párrafo 2 – punto 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

No se expedirá ni renovará el permiso de

No se expedirá ni renovará el permiso de

conducción a los aspirantes o conductores que *se hallen en situación de dependencia respecto del* alcohol o que no puedan disociar conducción y consumo de alcohol, a menos que se apliquen las restricciones adecuadas mediante el uso de tecnologías que permitan compensar la dependencia (*por ejemplo, mediante* el uso obligatorio de un alcoholímetro antiarranque).

conducción a los aspirantes o conductores que *tengan trastornos relacionados con el consumo de* alcohol o que no puedan disociar conducción y consumo de alcohol, a menos que se apliquen las restricciones adecuadas mediante *su participación en programas de rehabilitación que incluyan un control y seguimiento médico* y el uso de tecnologías que permitan compensar la dependencia (*incluido* el uso obligatorio de un alcoholímetro antiarranque).

Enmienda 229

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 14 – párrafo 2 – punto 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Podrá expedirse o renovarse el permiso de conducción a todo aspirante o conductor que haya estado en situación de dependencia respecto del alcohol tras un período demostrado de abstinencia y siempre que exista un dictamen médico autorizado y revisiones médicas periódicas.

Enmienda

Podrá expedirse o renovarse el permiso de conducción a todo aspirante o conductor que haya estado en situación de dependencia respecto del alcohol tras un período demostrado de abstinencia y siempre que exista un dictamen médico **positivo** autorizado y revisiones médicas periódicas **por parte de una autoridad médica competente**.

Enmienda 230

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 14 – párrafo 3 – punto 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) Las autoridades médicas competentes podrán establecer requisitos temporales y, en caso necesario, restricciones a la conducción.

Enmienda 231

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 15 – párrafo 2 – punto 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

No deberá expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor que ***se halle en situación de dependencia respecto de*** sustancias de acción psicotrópica, o ***que, sin ser adicto, las consuma habitualmente***, sea cual sea la categoría de permiso solicitada.

Enmienda

No deberá expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor que ***consume*** sustancias de acción psicotrópica o ***estupefacientes***, sea cual sea la categoría de permiso solicitada.

Enmienda 232

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 15 – párrafo 2 – punto 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

No deberá expedirse ni renovarse el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor que consuma habitualmente ***o abuse de substancias de acción psicotrópica*** si la cantidad ***ingerida puede influir*** en la ***capacidad de conducir***. Lo mismo sucederá con cualquier medicamento o combinación de medicamentos que influya en la capacidad de conducir.

Las autoridades médicas competentes podrán establecer requisitos temporales y, en caso necesario, restricciones a la conducción.

Enmienda 233

Propuesta de Directiva

Anexo III – punto 15 – párrafo 2 – punto 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

3) Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos y peligros adicionales relacionados con la conducción de los vehículos a los que se refiere la definición de este grupo ***y podrá***

determinar requisitos temporales y, en caso necesario, restricciones a la conducción.

Enmienda 234

Propuesta de Directiva Anexo IV – parte 1 – punto 3 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) concienciación y atención en relación con la vulnerabilidad de los usuarios no motorizados de la vía pública.

Enmienda 235

Propuesta de Directiva Anexo IV – parte 4 – punto 1 – letra e

Texto de la Comisión

Enmienda

e) La actividad del examen de conducción será controlada y supervisada por un organismo autorizado por el Estado miembro, a fin de que la evaluación se realice de manera correcta y coherente.

e) La actividad del examen de conducción será controlada y supervisada por un organismo **independiente** autorizado por el Estado miembro, a fin de que la evaluación se realice de manera correcta y coherente.

Enmienda 236

Propuesta de Directiva Anexo IV – parte 4 – punto 2 – letra a – inciso i – guion 1

Texto de la Comisión

Enmienda

– mantener y actualizar los conocimientos y competencias necesarios para la realización de exámenes,

– mantener y actualizar los conocimientos y competencias necesarios para la realización de exámenes **y la comunicación,**

Enmienda 237

Propuesta de Directiva
Anexo IV – parte 5 – punto 1

Texto de la Comisión

1) Los Estados miembros podrán permitir que las personas que estaban autorizadas a realizar pruebas de conducción inmediatamente antes de la entrada en vigor de **las disposiciones de la Directiva 2006/126/CE** sigan realizando tales pruebas, a pesar de no haber sido autorizadas para ello con arreglo a las condiciones generales previstas en el apartado 2 o con arreglo al proceso de cualificación inicial previsto en el apartado 3.

Enmienda

1) Los Estados miembros podrán permitir que las personas que estaban autorizadas a realizar pruebas de conducción inmediatamente antes de la entrada en vigor de la **presente Directiva** sigan realizando tales pruebas, a pesar de no haber sido autorizadas para ello con arreglo a las condiciones generales previstas en el apartado 2 o con arreglo al proceso de cualificación inicial previsto en el apartado 3.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Contexto de la propuesta

La seguridad vial es una de las principales políticas de la legislación de la Unión Europea en materia de transporte desde hace unos veinte años. Gracias en particular a los esfuerzos realizados por las autoridades públicas durante este período, el número de personas fallecidas en la carretera en la Unión ha disminuido de forma significativa, pasando de 51 400 en 2001 a 19 800 en 2021. Aunque estas estadísticas puedan parecer positivas, siguen situándose muy por debajo del objetivo inicial de reducción del 75 % del número de víctimas mortales en el período 2001-2020.

Además, esta tendencia a la baja del número de personas fallecidas en las carreteras en la UE registró una cierta estabilización después y, en 2021, el número de víctimas aumentó un 6 % respecto del año anterior, una estadística que sin embargo debemos relativizar debido a la pandemia de COVID-19.

Las estadísticas de los últimos años hacían necesaria, por tanto, una nueva iniciativa en materia de seguridad vial.

En 2017, los ministros de Transportes de la Unión reunidos en La Valeta tomaron nota de esas cifras de personas muertas y heridas graves incompatibles con los objetivos de la UE a largo plazo. Esta reunión informal condujo a la firma de una declaración en la que se pedía en particular a la Comisión Europea que adoptara iniciativas políticas para el decenio 2020-2030. Y ello, a fin de reducir el número de víctimas mortales y mejorar la protección de las personas usuarias de la vía pública, en especial las más vulnerables (ciclistas y peatones), que son quienes con más frecuencia encuentran la muerte en las carreteras.

En su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de 2020, la Comisión recordó el objetivo de cero muertes en la carretera de aquí a 2050 (objetivo «Visión Cero») y anunció que presentaría una propuesta de revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción. Por su parte, en octubre de 2021, el Parlamento Europeo adoptó una Resolución en materia de seguridad vial para 2021-2030, en la que pedía a la Comisión que promoviera más la seguridad vial, principalmente mediante normas más elevadas en materia de formación de las conductoras y los conductores.

La propuesta de tercera revisión de la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción [COM (2023) 0127] forma parte del «paquete de seguridad vial» publicado en marzo de 2023, que contiene tres textos legislativos interdependientes. Las otras dos propuestas tienen que ver con el efecto a escala de la Unión de determinadas decisiones de privación del derecho a conducir [COM (2023) 128] y con el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial [que modifica la Directiva (UE) 2015/413].

Contenido de la propuesta

La propuesta retoma los objetivos de la Directiva actualmente en vigor, a saber, la mejora de la seguridad vial y la facilitación de la libre circulación, al tiempo que responde a la necesidad de una sostenibilidad mayor del transporte por carretera y una transición digital de este.

La Comisión desea reforzar las competencias y los conocimientos de las conductoras y los conductores, modificando las normas relativas a la formación, el examen y el período de prueba de las personas interesadas, en especial en materia de nuevas tecnologías.

La propuesta aborda asimismo los comportamientos peligrosos en la vía pública, en particular por parte de conductoras y conductores noveles.

La propuesta se propone también garantizar la aptitud física y mental de las conductoras y los conductores reforzando los procedimientos médicos en toda la Unión Europea.

Por otra parte, la propuesta aborda los obstáculos a que pueden enfrentarse las personas candidatas o titulares del permiso de conducción, derivados en particular de las dificultades encontradas en las pruebas de conducción por el desconocimiento de la lengua o incluso de la falta de continuidad de determinados derechos tras un cambio de residencia en la Unión.

La propuesta se propone, por último, contribuir a la realización de los objetivos climáticos de la Unión Europea.

Posición de la ponente

Dado que la Unión debe alcanzar el objetivo «Visión Cero» de aquí a 2050 y va con retraso en su consecución, deben adoptarse medidas fuertes y vinculantes para combatir los accidentes de tráfico en los próximos años.

La seguridad vial representa un gran desafío para todas y todos, incluida la juventud. Por esta razón, los Estados miembros deberían prever cursos en materia de seguridad vial y sobre alternativas de movilidad para el alumnado de secundaria. También se ha de abordar la problemática de la accesibilidad económica del permiso de conducción.

La ponente desea introducir un sistema de permisos por puntos en toda la Unión Europea. La aplicación de un mecanismo de este tipo, junto con unas medidas de control eficaces, podría conducir a una reducción significativa del número de accidentes y víctimas mortales en la carretera. La mayoría de países de la Unión han establecido un sistema de este tipo a escala nacional y la ponente considera que estaría perfectamente justificada su ampliación a todos los Estados miembros.

La velocidad es un factor determinante de los accidentes de tráfico y las muertes en la carretera. En efecto, la superación de la velocidad autorizada es la causa del 30 % de los accidentes. Por esta razón, la ponente propone limitar la velocidad máxima autorizada en función de la categoría de permiso de conducción obtenido por las conductoras y los conductores, ya que dicha categoría se asocia a vehículos más o menos expuestos a los peligros de la carretera.

Los vehículos particulares pesados (SUV) son objeto de más colisiones que los ligeros. Dado que en la Unión se ponen en circulación vehículos cada vez más voluminosos, el permiso de categoría B ha dejado de ser adecuado para estos. Por esta razón, la ponente desea crear una nueva categoría de permiso de conducción —la categoría B+— para los vehículos de más de 1,8 toneladas, un permiso de conducción que podrían obtener las personas candidatas tras dos años de período de prueba con un permiso de categoría B y solo a partir de los 21 años.

El permiso de conducción de categoría B permitiría a una persona conducir un vehículo particular con una masa máxima de 1,8 toneladas. No obstante, se preverían excepciones por razones profesionales o para usos especiales (vehículos de emergencia, por ejemplo).

Además, las estadísticas europeas y nacionales son claras en cuanto a la exposición predominante de las personas jóvenes a los accidentes de tráfico. La ponente opina, por tanto, que deben suprimirse las flexibilidades que brinda el texto actual y la propuesta y que permiten a los Estados miembros rebajar la edad mínima para determinadas categorías de permisos de conducción. Aunque la conducción acompañada debe alentarse en toda la Unión, la ponente no es favorable a las disposiciones propuestas a este respecto por razones de coherencia con la edad de obtención del permiso de conducción.

La ponente sugiere asimismo elevar la edad mínima para obtener el permiso de conducción de categoría A1.

Por otra parte, estima que la validez administrativa del permiso de conducción no comercial debería mantenerse en diez años como máximo. Habida cuenta de la necesidad de combatir los accidentes de tráfico entre las conductoras y los conductores noveles, la validez administrativa

de sus permisos debería reducirse a dos años como máximo, antes seguir una sesión de actualización de las distintas actitudes que deben observarse al volante.

Además, a partir de los sesenta años, también se debe rebajar la validez administrativa para que las conductoras y los conductores sean plenamente aptos para conducir.

Por otra parte, la salud mental y física reviste una importancia crucial para la conducción. Por esta razón, la ponente no es favorable a la autoevaluación de la aptitud para conducir que propone la Comisión Europea. El examen médico debe ser obligatorio para cualquier persona que obtenga o renueve un permiso de conducción.

Por lo que respecta a las conductoras y los conductores noveles, la ponente pide medidas específicas de limitación de la velocidad y alienta a los Estados miembros a establecer medidas más estrictas para ellas y ellos, por ejemplo en materia de conducción nocturna o sanciones caracterizadas por puntos de penalización o la pérdida de puntos.

La ponente es favorable también al establecimiento de un marco armonizado para los instructores en toda la Unión, así como para las formaciones seguidas por las personas candidatas.

Sugiere además hacer especial hincapié en la seguridad de los/las usuarios/as vulnerables de la vía pública, así como en la conducción ecológica.

Por último, desea que las pruebas sean suficientemente largas para evaluar correctamente las competencias de las personas candidatas.

ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS DE LAS QUE LA PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES

De conformidad con el artículo 8 del anexo I del Reglamento interno, la ponente declara haber recibido contribuciones de las siguientes entidades o personas durante la preparación del informe, hasta su aprobación en comisión:

Entidad o persona
European Cyclists' Federation
Polis
European Transport Safety Council (ETSC)
Fédération internationale de l'automobile
European Disability Forum
EFA-EU European Driving Schools Association
International Road Transport Union
Samaritan International
UITP – International Association of Public Transport
AGE Platform Europe
European Union of General Practitioners
European Transport Workers' Federation
European Council of Optometry and Optics
epicenter.works – Plattform Grundrechtspolitik
European Transport Safety Council
Car Rental Coalition

La lista anterior se elabora bajo la exclusiva responsabilidad de la ponente.

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

Título	Permiso de conducción, modificación de la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y derogación de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión		
Referencias	COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD)		
Fecha de la presentación al PE	1.3.2023		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 17.4.2023		
Comisiones competentes para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 17.4.2023	LIBE 17.4.2023	
Opiniones no emitidas Fecha de la decisión	IMCO 28.3.2023	LIBE 27.4.2023	
Ponentes Fecha de designación	Karima Delli 3.5.2023		
Examen en comisión	27.6.2023	18.9.2023	26.10.2023
Fecha de aprobación	7.12.2023		
Resultado de la votación final	+: –: 0:	22 21 2	
Miembros presentes en la votación final	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski		
Suplentes presentes en la votación final	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt		
Suplentes (art. 209, apdo. 7) presentes en la votación final	Pascal Arimont, Andreas Glück, Katrin Langensiepen, Andželika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Antonio Maria Rinaldi, Eugen Tomac, Tom Vandenkendelaere		
Fecha de presentación	11.1.2024		

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

22	+
ID	Marco Campomenosi, Antonio Maria Rinaldi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi, Elena Kountoura
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Katrin Langensiepen, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

21	-
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski
PPE	Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Tom Vandenkendelaere, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	Andreas Glück, Ondřej Kovařík
S&D	Thomas Rudner

2	0
NI	Mario Furore
S&D	Bogusław Liberadzki

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones