



2025/2205

5.11.2025

DIRECTIVA (UE) 2025/2205 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 22 de octubre de 2025

sobre el permiso de conducción, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2022/2561 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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) En 2017, el Consejo informal de Transportes de Malta convino en que el número persistentemente elevado de víctimas mortales y de heridos graves en carretera, constituye un grave problema social, y estableció el objetivo de reducir a la mitad el número de lesiones graves en la Unión de aquí a 2030. En la Declaración de La Valeta sobre seguridad vial, adoptada por los ministros de Transporte de los Estados miembros de la Unión el 29 de marzo de 2017, se pedía a la Comisión que elaborase una política y un marco jurídico reforzados de la Unión en materia de seguridad vial para la década a partir de 2020, que incluye el ambicioso objetivo a largo plazo de acercarse a reducir las muertes a cero de aquí a 2050, mejorando la protección de los usuarios de la vía pública, en particular los vulnerables, que son con mayor frecuencia las víctimas de los accidentes de tráfico. Los esfuerzos emprendidos hasta el momento por las autoridades públicas se han traducido en una reducción del número de víctimas mortales de accidentes de tráfico, de 51 400 en 2001 a 19 800 en 2021. Sin embargo, estas cifras no llegaron a alcanzar el objetivo de la Unión de reducir en un 75 % el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico entre 2001 y 2020, y posteriormente se estancaron los avances realizados hacia la reducción a la mitad del número de esas víctimas mortales durante la primera década. La Unión tiene la determinación de acercarse lo más posible a las cero víctimas de accidentes de tráfico de aquí a 2050. La Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 9 de diciembre de 2020, titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» (en lo sucesivo, «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente») establece la estrategia «Visión Cero» relacionada con ese objetivo.
- (2) Las normas sobre el permiso de conducción son un elemento indispensable de la política común de transportes, contribuyen a aumentar la seguridad vial y facilitan la libre circulación de las personas que se establecen en un Estado miembro distinto del que ha expedido el permiso. Dada la importancia de los medios de transporte individuales, la posesión de un permiso de conducción debidamente reconocido por el Estado miembro de acogida fomenta y facilita la libre circulación y la libertad de establecimiento de las personas. Del mismo modo, la obtención ilícita de ese documento o del derecho a conducir, o la pérdida de un permiso de conducción obtenido legítimamente con motivo de una conducta ilícita, afecta no solo al Estado miembro en el que se cometen tales infracciones, sino también a la seguridad vial de toda la Unión.

⁽¹⁾ DO C 293 de 18.8.2023, p. 133.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 28 de febrero de 2024 (DO C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj>) y Posición del Consejo en primera lectura de 29 de septiembre de 2025 (pendiente de publicación en el Diario Oficial). Posición del Parlamento Europeo de 21 de octubre de 2025 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

- (3) Debe actualizarse el marco establecido por la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ a fin de que sea adecuado a 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 inclusión de los vehículos de combustible alternativo, la digitalización, las tendencias demográficas y los avances tecnológicos, con el fin de reforzar la competitividad de la economía de la Unión. En particular, por lo que se refiere a algunos vehículos de combustible alternativo, su mayor masa en comparación con los vehículos convencionales debe reflejarse en el ámbito de aplicación de las categorías de permisos de conducción. Es importante simplificar y digitalizar los procedimientos administrativos para eliminar los obstáculos que siguen existiendo, así como la carga administrativa, a la libre circulación de las personas que son conductores que se establecen en un Estado miembro distinto del que ha expedido el permiso de conducción. Un marco armonizado para el permiso de conducción común a escala de la Unión debe comprender los permisos de conducción tanto físicos como digitales (permisos de conducción «móviles») en todas las categorías y prever su reconocimiento recíproco, siempre que hayan sido debidamente expedidos de conformidad con la presente Directiva.
- (4) La Comunidad Europea introdujo el primer «modelo comunitario» de permiso de conducción físico el 4 de diciembre de 1980. Desde entonces, las normas relativas a ese modelo comunitario se han convertido en la piedra angular de las estructuras de concesión de permisos de conducción más avanzadas del mundo y se aplican a más de 250 millones de conductores. Por consiguiente, la presente Directiva debe basarse en la experiencia y la práctica acumuladas y establecer reglas armonizadas sobre las normas de la Unión relativas a los permisos de conducción físicos. Los permisos de conducción físicos expedidos en la Unión deben prever, en particular, un elevado nivel de protección frente al fraude y la falsificación mediante medidas contra la falsificación, así como la posibilidad de incorporar microchips o códigos QR.
- (5) Todo tratamiento de datos personales para la aplicación de la presente Directiva debe cumplir el marco de protección de datos de la Unión, en particular, la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ y la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾.
- (6) 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 demostrar y comprobar el derecho de una persona y su identidad, a fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial en toda la Unión. Esos datos deben limitarse a lo necesario para demostrar el derecho de una persona a conducir, permitir identificarla y comprobar sus derechos de conducción y su identidad. El almacenamiento y demás tratamiento de dichos datos ha de cumplir lo dispuesto, en particular, en el artículo 6, apartado 1, letra e), y, con respecto a los datos biométricos, el artículo 9, apartado 2, letra g), del Reglamento (UE) 2016/679. La presente Directiva también establece salvaguardas adicionales para garantizar la protección de los datos personales revelados a la persona responsable de la comprobación o conservados por esta durante el procedimiento de comprobación. En particular, la persona responsable de la comprobación únicamente debe poder conservar dichos datos si así lo autoriza el Derecho de la Unión o nacional; por ejemplo, podría autorizarse que los agentes de policía hagan constar datos correspondientes a un permiso de conducción en sus informes, o que las empresas de alquiler anoten datos relativos al permiso de conducción en los contratos de alquiler de vehículos.
- (7) A fin de aportar claridad jurídica y garantizar una transición fluida entre la presente Directiva y la Directiva 2006/126/CE los Estados miembros deben poder almacenar datos personales adicionales en un microchip, si así lo prevé el Derecho nacional que sea conforme con el Reglamento (UE) 2016/679. No obstante, la presente Directiva no constituye una base jurídica para la inclusión de tales datos adicionales.

⁽³⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj>).

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

⁽⁵⁾ 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 (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1; ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽⁶⁾ Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos y por la que se deroga la Decisión Marco 2008/977/JAI del Consejo (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj>).

- (8) En cambio, el código QR que contempla la presente Directiva debe permitir la comprobación de la autenticidad de la información impresa en el permiso de conducción físico. Sin embargo, no debe posibilitar el almacenamiento de información adicional a la que figura en el permiso de conducción físico.
- (9) La presente Directiva no proporciona una base jurídica para crear o mantener bases de datos a nivel nacional para el almacenamiento de datos biométricos en los Estados miembros, que es una cuestión de Derecho nacional que tiene que cumplir con el Derecho de la Unión en materia de protección de datos. Además, la presente Directiva no proporciona una base jurídica para establecer o mantener una base de datos centralizada de datos biométricos a nivel de la Unión.
- (10) La transformación digital es una de las prioridades de la Unión. En el caso del transporte por carretera, contribuye a eliminar los obstáculos administrativos que siguen existiendo a la libre circulación de personas, como los relativos al tiempo necesario para la tramitación de los permisos de conducción físicos. 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 digitalización, los permisos de conducción móviles deben ser el formato por defecto que se expida a los solicitantes con efectos a partir de una fecha correspondiente a cincuenta y cuatro meses a partir de la fecha de adopción del primero de los actos de ejecución necesarios para la introducción de los permisos de conducción móviles, sin perjuicio del derecho del solicitante a obtener el permiso de conducción en formato físico o en ambos formatos al mismo tiempo y por medio de una sola y misma solicitud. Los Estados miembros tienen la posibilidad de expedir permisos de conducción móviles antes de la fecha en que el formato digital pase a ser el formato por defecto.
- (11) En consonancia con el objetivo de la transformación digital de no dejar a nadie atrás, expresado en la Declaración Europea sobre los Derechos y Principios Digitales para la Década Digital, de 2023, es imperativo que los ciudadanos sigan teniendo derecho a solicitar un permiso de conducción en formato físico, además del formato digital. Por tanto, los Estados miembros deben proporcionar al solicitante el permiso de conducción en formato físico, previa solicitud de este, sin demoras indebidas y en general en el plazo de tres semanas, cuando el solicitante ya sea titular de un permiso de conducción digital de ese Estado miembro que acredite sus derechos de conducción. Además, en situaciones urgentes, cuando la recepción tardía del permiso de conducción físico implique un perjuicio desproporcionado para el solicitante, se anima a los Estados miembros a que prevean la posibilidad de recurrir a un procedimiento de emergencia que permita la expedición del permiso de conducción físico en cuestión de días a cambio de un incremento proporcionado de las tasas administrativas correspondientes.
- (12) El permiso de conducción móvil debe contener no solo la información incluida en el permiso de conducción físico, sino también información que permita comprobar la autenticidad de esos datos. No obstante, debe garantizarse que, incluso en caso de comprobación, 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 comprobar la autenticidad de dichos datos. Además, a menos que así lo permita el Derecho de la Unión o nacional, los datos necesarios para la comprobación no deben conservarse con posterioridad a esta. Los Estados miembros deben garantizar que los permisos de conducción físicos y móviles expedidos a la misma persona sean equivalentes en lo que respecta a los derechos en virtud de los cuales la persona está autorizada a conducir y a las condiciones en que puede hacerlo, así como a la duración de la validez administrativa de los permisos de conducción, con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva.
- (13) Los Estados miembros son competentes para establecer su propia normativa nacional por la que se exija el pago de una tasa para la expedición de un permiso de conducción. No obstante, los Estados miembros deben velar por que no se influya en la libre elección de los ciudadanos en relación con los formatos del permiso de conducción estableciendo tasas administrativas desproporcionadas que favorezcan indebidamente un formato frente al otro.
- (14) Los Estados miembros deben trabajar juntos en pro del reconocimiento recíproco y el uso generalizado de los permisos de conducción móviles. Ello podría implicar modificaciones del Convenio internacional para la circulación de automóviles, de 24 de abril de 1926, del Convenio de Ginebra sobre circulación por carretera, de 19 de septiembre de 1949, y de la Convención de Viena sobre la Circulación Vial, de 8 de noviembre de 1968. La Comisión está en el mejor lugar para prestar asistencia a los Estados miembros en este sentido, en particular en lo referente a las condiciones de interoperabilidad que propicien el reconocimiento generalizado de los permisos de conducción móviles de la Unión. Como primer paso en este proceso, la Comisión debe tener en cuenta los cambios pertinentes en la situación de terceros países a la hora de adoptar actos de ejecución relativos a los permisos de conducción móvil.
- (15) La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente establece una visión para que la Unión 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 la cantidad de dichas emisiones, que pueden tener efectos negativos en el medio ambiente y en la salud humana. Por lo tanto, los exámenes de conducción deben garantizar que la formación capacite a los conductores para reducir los efectos que producen con respecto a las emisiones, también mediante una conducción ecológica, y les prepare para conducir vehículos de bajas emisiones y de cero emisiones.

- (16) A fin de que los ciudadanos y residentes puedan disfrutar directamente de los beneficios del mercado interior sin incurrir por ello en una carga administrativa adicional innecesaria, el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾ proporciona acceso a procedimientos en línea pertinentes para el funcionamiento del mercado interior, también para los usuarios transfronterizos. La información sobre la obtención y renovación del permiso de conducción ya figura en el anexo I de dicho Reglamento. El anexo II de dicho Reglamento debe modificarse para garantizar que cualquier persona que promueva un procedimiento administrativo relacionado con el permiso de conducción pueda beneficiarse de procedimientos íntegramente en línea.
- (17) Los permisos de conducción deben clasificarse en función de los tipos de vehículos para los que acreditan el derecho de conducción. Esta clasificación debe hacerse de manera clara y coherente y respetando plenamente las características técnicas de los vehículos en cuestión y las aptitudes necesarias para conducirlos.
- (18) 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, se anima a los Estados miembros a que, sin rebajar las condiciones mínimas de aptitud y habilidades para la conducción que se establecen en la presente Directiva, se atienda a las necesidades especiales de las personas con discapacidad y se faciliten sus oportunidades de obtener y ser titulares de un permiso de conducción. Así, con el acuerdo previo de la Comisión, debe permitirse que los Estados miembros excluyan determinados tipos específicos de vehículos de motor de la aplicación de las normas sobre las categorías de permiso de conducción con arreglo a la presente Directiva.
- (19) Debe permitirse que los Estados miembros excluyan de la aplicación de la presente Directiva los tipos de vehículos utilizados por las fuerzas armadas y los organismos de defensa civil o bajo su control, dada la naturaleza específica de las operaciones que llevan a cabo dichas fuerzas y organismos y de los vehículos que utilizan.
- (20) Las edades mínimas de los solicitantes para las diversas categorías de permisos de conducción deben fijarse en el nivel de la Unión. No obstante, debe permitirse que los Estados miembros establezcan un límite de edad superior para conducir determinadas categorías de vehículos a fin de seguir fomentando la seguridad vial. En el caso de determinadas categorías y con carácter excepcional, debe permitirse que los Estados miembros puedan rebajar la edad mínima para poder tener en cuenta circunstancias nacionales, en particular en relación con la conducción de vehículos de bomberos, protección civil y salvamento, así como los vehículos utilizados a los efectos de mantener la seguridad y el orden públicos.
- (21) Los vehículos de emergencia, en concreto los vehículos empleados a los efectos de mantener la seguridad y el orden públicos, incluso prestando asistencia inmediata durante emergencias naturales o provocadas, tales como vehículos policiales, ambulancias, vehículos de protección civil y salvamento, o los vehículos de bomberos, podrían presentar características peculiares (por ejemplo, un peso adicional debido a equipamiento especial) y podrían tener que acogerse a determinadas excepciones a las normas generales aplicables al permiso de conducción de categoría B a fin de responder con eficiencia a las situaciones de crisis y a las necesidades en caso de salvamento. Además, para evitar posibles obstáculos a la circulación transfronteriza de dichos vehículos durante su utilización en intervenciones transfronterizas en varias regiones de la Unión, los Estados miembros han de poder autorizar su conducción con un permiso de conducción de categoría B, de forma temporal o indefinida, en sus territorios. En ese sentido, se anima a los Estados miembros a que reconozcan recíprocamente las medidas nacionales, de modo que no se obstaculicen ni penalicen las operaciones de emergencia transfronterizas.
- (22) A fin de tener en cuenta las necesidades de movilidad de los residentes jóvenes de los Estados miembros, como la necesidad de conducir largas distancias en zonas poco pobladas y con escasas alternativas adecuadas en términos de movilidad personal, los Estados miembros, previo acuerdo de la Comisión, deben poder rebajar a quince años la edad mínima para la expedición de permisos de conducción limitados a sus propios territorios y específicos para los vehículos de categoría B1. Es importante que esta rebaja de la edad mínima no repercuta negativamente en la seguridad vial. Por consiguiente, la Comisión, antes de dar su acuerdo, debe evaluar debidamente los efectos de dicha rebaja de la edad mínima en la seguridad vial, teniendo en cuenta toda información pertinente que aporten los expertos de los Estados miembros.
- (23) La combinación de una edad mínima adecuada para los permisos de conducción en cada categoría, que facilite tanto la independencia en materia de movilidad de los conductores jóvenes como su acceso en tiempo 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 asociada a la conducción, puede redundar en beneficio de la seguridad vial. Las edades mínimas no deben reducirse a expensas de la seguridad vial.

(7) Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

- (24) Debe establecerse un sistema de acceso progresivo, es decir, determinar que la habilitación para ser titular de un permiso de conducción de una determinada categoría sea requisito previo para que el solicitante pueda optar a la titularidad de otras categorías de permisos de conducción, y deben establecerse equivalencias entre categorías, incluido, cuando sea adecuado, un período mínimo de experiencia previa antes de poder optar a esa otra titularidad. Este sistema debe ser vinculante para todos los Estados miembros, sin perjuicio de que tengan además la posibilidad de aplicar ciertas equivalencias entre ellos en sus respectivos territorios. También debe permitirse que los Estados miembros establezcan determinadas equivalencias que sean válidas únicamente en su propio territorio.
- (25) Una mayor presencia de vehículos impulsados por combustibles alternativos es clave para la transición ecológica. Debe tenerse en cuenta en la presente Directiva la posibilidad de disponer de nuevos modelos de mayor masa en las categorías B y BE de los permisos de conducción. Por tanto, a condición de tener experiencia de conducción en la categoría que hayan obtenido, los titulares de permisos de conducción de categoría B o BE deben tener la posibilidad de conducir automóviles, tanto con el fin de transportar personas como mercancías, impulsados total o parcialmente por combustibles alternativos, cuya masa máxima autorizada exceda los 3 500 kg.
- (26) El derecho a un permiso de conducción es una garantía para la libertad de circulación y facilita la participación en la vida económica y social, lo cual resulta especialmente importante en las zonas rurales y menos urbanizadas con una red de transporte público limitada. En el caso de las personas mayores, las personas con movilidad reducida o las personas con discapacidad, el transporte individual es un elemento importante para ayudar a su movilidad. La evaluación de la aptitud de un conductor para conducir de manera segura debe hacerse sobre la base de unos criterios específicos, teniendo en cuenta, en particular, su estado de salud según resultados objetivos de reconocimientos y, cuando proceda, de pruebas. Las decisiones sobre la anulación, retirada, suspensión o restricción de permisos de conducción deben tomarse de forma individual y no deben dar lugar a discriminación, en particular por razón de edad.
- (27) A los efectos de la seguridad vial, es necesario actualizar los requisitos mínimos autorizados que el solicitante debe cumplir antes de que se le expida el permiso de conducción. Entre ellos deben figurar los conocimientos, aptitudes y comportamientos relacionados con la conducción de vehículos de motor, el examen de conducción, y las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir dichos vehículos.
- (28) Habida cuenta de la creciente disponibilidad y utilización de sistemas avanzados de asistencia al conductor y de sistemas de conducción automatizada, es necesario incluir requisitos relativos a esos sistemas en los exámenes teóricos con el fin de garantizar que el conductor tenga un conocimiento general de las ventajas, limitaciones y riesgos que comportan. Este requisito de conocimiento debe comprender, en particular, el ámbito de utilización de los sistemas de conducción automatizada, la existencia de solicitudes de toma de control por parte de los sistemas de conducción automatizada y las restantes obligaciones del conductor mientras estén activos los sistemas de conducción automatizada.
- (29) Cuando se expida el permiso de conducción y, posteriormente, cada cierto tiempo, debe probarse que se cumplen las condiciones mínimas de aptitud física y mental. Este seguimiento periódico realizado conforme a las normas nacionales de cumplimiento de las condiciones mínimas contribuye a la libre circulación de personas, evita falseamientos de la competencia y toma en consideración la responsabilidad de los conductores. Las normas nacionales de cumplimiento de las condiciones mínimas deben consistir en un reconocimiento médico en el momento de la expedición y de la renovación del permiso de conducción. Tal reconocimiento puede ser realizado por médicos generalistas o por cualquier otra autoridad médica o profesional del sector médico competente, de conformidad con lo dispuesto en el Derecho de cada Estado miembro.
- (30) Tener una capacidad visual adecuada es condición esencial para asegurar la aptitud física necesaria para la conducción. Por tanto, los solicitantes de un permiso de conducción deben someterse a una evaluación apropiada que garantice que poseen una agudeza visual adecuada, incluido, cuando sea necesario, un examen adicional del campo de visión, por un profesional de la vista competente autorizado por el Derecho nacional. Debe autorizarse que los Estados miembros endurezcan este requisito exigiendo el mismo procedimiento en el momento de la renovación del permiso. La notación decimal de la agudeza visual constituye una norma de comparabilidad para establecer la capacidad visual reconocida internacionalmente.
- (31) Cuando expidan o renueven permisos de conducción de determinadas categorías, los Estados miembros deben poder exigir que, en lugar del reconocimiento médico, el solicitante o titular de un permiso de conducción aporte, por escrito o por vía telemática, una autoevaluación cuyo diseño podría estar orientado a los riesgos. No obstante, sería muy deseable que los Estados miembros incluyeran reconocimientos médicos, al menos como parte del primer procedimiento de expedición de permisos de conducción, para evaluar el cumplimiento de las condiciones establecidas en la presente Directiva y en el Derecho nacional.

- (32) Tras la expedición de un permiso de conducción, los Estados miembros, en lugar de exigir un reconocimiento médico o una autoevaluación en el momento de la renovación, deben poder establecer un sistema que garantice una reacción ante los cambios en la aptitud física o mental del titular del permiso de conducción. Reconociendo la diversidad en la organización de los sistemas y prácticas nacionales de salud en lo que respecta a su coordinación efectiva con las autoridades encargadas de la concesión de permisos, en los aspectos de expedición y renovación, dicho sistema podría adoptar diversas formas, siendo el principio principal que las autoridades médicas o responsables de la concesión de permisos deben vincular los problemas de salud de los titulares de permisos de conducción a su capacidad y permiso para conducir. Esa reacción de las autoridades médicas o responsables de la concesión de permisos también podría basarse en la evaluación de las declaraciones del titular del permiso de conducción sobre la base de una obligación general impuesta a todos los titulares de permisos de conducción consistente en declarar su estado de salud en lo que sea pertinente para la conducción, lo que daría lugar a una remisión a un especialista, a una prohibición de conducir indicada por un médico o, en última instancia, a una retirada, suspensión o restricción del permiso de conducción.
- (33) Los Estados miembros también deben tener la potestad de combinar tales medidas para aumentar su eficiencia y de aplicar normas más estrictas que las mínimas establecidas en la presente Directiva en relación con la aptitud para conducir.
- (34) Los recientes avances en tecnología médica han mejorado la seguridad vial al dar respuesta a los riesgos asociados a la conducción con determinados problemas de salud. Existen innovaciones como los sistemas de control continuo de glucosa para las personas con diabetes que hacen posible una gestión eficaz y en tiempo real de su estado, reduciendo los riesgos relacionados con la conducción. La evolución de estas tecnologías es rápida, y de esta forma mejora el seguimiento de las cuestiones médicas y se refuerza la seguridad vial.
- (35) Habida cuenta de los estudios que actualmente se están realizando sobre diversas patologías que comportan un riesgo de somnolencia excesiva, la Comisión debe iniciar una revisión de las disposiciones de la presente Directiva relacionadas con el síndrome de apnea obstructiva del sueño, una vez que se haya completado un número suficiente de estudios y que estos estén a disposición de la comunidad científica. Habida cuenta de los avances científicos logrados en el tratamiento de la deficiencia visual, la Comisión también debe iniciar una revisión de las disposiciones de la presente Directiva relativas a dicha afección.
- (36) A fin de garantizar la uniformidad de los derechos en toda la Unión, y sin perjuicio de los aspectos relativos a la seguridad vial, los permisos de conducción de las categorías AM, A1, A2, A, B1, B y BE deben tener una validez administrativa de quince años, mientras que los de las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E deben tener una validez administrativa de cinco años. No obstante, los Estados miembros deben poder aplicar un período de validez de diez años en lugar de quince si el permiso de conducción también se utiliza como documento de identificación personal. Siguiendo el marco ya en vigor, que permite que los Estados miembros aumenten la frecuencia de renovación a medida que avanza edad, puede reducirse la duración general de la validez en función de factores objetivos que tengan un vínculo general con la condición física y mental media de los conductores, como la edad, y los Estados miembros han de poder definir períodos de validez más cortos que los previstos en la presente Directiva en casos excepcionales, de conformidad con lo establecido en la presente Directiva.
- (37) Los cursos de actualización para conductores experimentados pueden mejorar la seguridad vial al exigir a los conductores que adquieran experiencia adicional sobre nuevas tecnologías, como los sistemas avanzados de asistencia al conductor y de conducción automatizada, y al concienciarles al respecto. En este contexto, y también en el de la formación de los conductores previa a la expedición del permiso, el uso de simuladores podría resultar útil para mejorar importantes capacidades de conducción, como la reacción ante condiciones adversas y situaciones de emergencia.
- (38) En un contexto de digitalización y automatización graduales, de unos requisitos de reducción de emisiones cada vez más estrictos en relación con el transporte por carretera, y de los continuos avances tecnológicos logrados en el ámbito de los vehículos de motor, es necesario mantener a todos los conductores al tanto de las últimas novedades en cuanto a nuevas tecnologías, seguridad vial y sostenibilidad. La movilidad puede ganar en inclusividad mediante la promoción, por parte de los Estados miembros, de la formación permanente de los conductores, por ejemplo, ofreciendo asistencia a cursos de conducción segura en los que puedan compartir sus observaciones. Dicha formación permanente puede resultar fundamental para mantener actualizadas las capacidades de los conductores experimentados en materia de seguridad vial, de nuevas tecnologías y de los cambios en la masa de los vehículos, lo que mejora la eficiencia en el consumo de combustible y reduce las emisiones y contribuye a la gestión de la velocidad.
- (39) Con el fin de que los Estados miembros, y, en casos debidamente justificados, el conjunto de la Unión, puedan reaccionar ante crisis que impidan a las autoridades nacionales renovar permisos de conducción cuya validez vaya a expirar, debe ser posible prorrogar la validez administrativa de esos permisos. Dicha prórroga solo debe ser posible por el tiempo que sea estrictamente necesario.

- (40) El principio de «un titular, un permiso» debe impedir que una persona sea titular de más de un permiso de conducción. Además, el principio debe ampliarse para tener en cuenta las particularidades técnicas de los permisos de conducción móviles, ya que el titular podría solicitar la expedición de un permiso de conducción físico en lugar de uno móvil, o de ambos, y podría mostrar un mismo permiso de conducción móvil en distintos dispositivos electrónicos.
- (41) Por razones de seguridad vial, los Estados miembros deben poder aplicar las disposiciones nacionales en materia de anulación, retirada, suspensión y renovación del permiso de conducción a los titulares de permisos de conducción que hayan fijado su residencia normal en su territorio.
- (42) Los conductores que sean titulares de un permiso de conducción expedido por el Estado miembro en el que residen a raíz del canje de un permiso de conducción expedido por un tercer país deben estar autorizados a conducir en toda la Unión como si hubieran obtenido originalmente su permiso de conducción en la Unión. Ello contribuye a la libre circulación de personas dentro de la Unión.
- (43) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para identificar qué terceros países garantizan un nivel de seguridad vial comparable al de la Unión, de manera que se prevea la posibilidad de que los titulares de permisos de conducción expedidos por esos terceros países puedan canjear sus permisos de conducción, sometida a condiciones que deben ser detalladas y estar bien definidas para todas las categorías de permisos de conducción de que se trate, en condiciones similares a las que se aplicarían si hubieran sido expedidos por un Estado miembro. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁸⁾.
- (44) En cuanto a los permisos de conducción expedidos por terceros países que no se hayan identificado en un acto de ejecución como terceros países con un nivel de seguridad vial comparable al de la Unión, o expedidos por terceros países en relación con los cuales dicho acto de ejecución no autorice ni prohíba expresamente el canje de dichos permisos de conducción, los Estados miembros deben poder canjearlos con arreglo a sus normas nacionales, siempre que incluyan en los permisos de conducción así expedidos el código o códigos de la Unión pertinentes. En caso de que el titular de un permiso de conducción de ese tipo cambie su residencia a un nuevo Estado miembro, este último no debe estar obligado a aplicar el principio de reconocimiento recíproco a dicho permiso de conducción.
- (45) El nuevo marco de canje de permisos de conducción expedidos por terceros países también debe considerarse una herramienta para poder hacer frente a la escasez de conductores profesionales, en tanto en cuanto las normas se proponen facilitar la libre circulación de titulares de permisos de conducción de diversas categorías. Dado que es posible que los nacionales de un tercer país empleados por una empresa establecida en un Estado miembro, o que trabajen para esta, que efectúen una actividad de transporte por carretera dentro de la Unión podrían tener que cumplir los requisitos adicionales en materia de cualificación acreditados mediante un certificado de aptitud profesional, la Comisión debe evaluar cómo podrían seguir potenciándose los efectos positivos esperados del nuevo marco en relación con otros documentos de conducción, sin perjuicio del objetivo general de mejora de la seguridad vial en la Unión.
- (46) El «turismo de permiso de conducción», es decir, la práctica de cambiar de residencia con el fin de obtener un nuevo permiso de conducción y así, entre otras cosas, eludir los efectos de una anulación, retirada, suspensión o restricción del derecho de una persona a conducir un vehículo de motor, de su permiso de conducción o del reconocimiento de la validez de su permiso de conducción impuesta en otro Estado miembro es un fenómeno generalizado que tiene un efecto negativo en la seguridad vial. Los conductores no deben quedar exentos, por el mero hecho de cambiar de residencia, de los requisitos que se les imponen para recuperar su permiso de conducción, el reconocimiento de su validez o el derecho a conducir. Al mismo tiempo, debe aclararse que una conducta de los ciudadanos, o una falta por su parte de aptitud física o mental para conducir, solo debe dar lugar a una prohibición de conducir de duración indefinida cuando ello esté debidamente justificado. Deben establecerse condiciones para que los Estados miembros que no sean los que hayan impuesto una anulación, retirada, suspensión o restricción sigan, no obstante, pudiendo expedir un permiso de conducción a esa persona, si se considera apropiado en virtud de una decisión informada, y cuando la validez del permiso de conducción expedido se limite al territorio de los Estados miembros que no hayan impuesto una prohibición de duración indefinida.

⁽⁸⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (47) Con el fin de mejorar la seguridad vial, debe introducirse un sistema de conducción acompañada a escala 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 la edad mínima exigida. No obstante, el uso de dichos permisos de conducción debe estar supeditado a la obligación de ir acompañado por un conductor experimentado, por ejemplo, un miembro de su familia. 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.
- (48) Sin perjuicio de su objetivo general de mejorar la seguridad vial, el sistema de conducción acompañada podría contribuir a 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 consiguiente, los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar dicho sistema a los permisos de conducción de las categorías C1, C1E y C además de a los permisos de conducción de la categoría B, y los permisos de conducción expedidos de tal manera deben gozar de reconocimiento recíproco entre los Estados miembros que atribuyan al sistema ese ámbito de aplicación más amplio.
- (49) El sistema de conducción acompañada no debe limitar las opciones que tienen los Estados miembros de rebajar la edad mínima para la categoría B ni de aplicar en el ámbito nacional condiciones relacionadas.
- (50) Deben simplificarse, sin comprometer la seguridad vial, las condiciones y los requisitos establecidos en la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁹⁾ para la conducción de autobuses de categoría D o DE a partir de una determinada edad tras haber obtenido una cualificación profesional.
- (51) Se anima a los Estados miembros a que intensifiquen las asociaciones entre los organismos de educación y formación, incluidas las universidades y las escuelas de formación profesional, y las empresas de transporte y logística, con el fin de dar respuesta a la escasez de conductores profesionales en la Unión. Desarrollando y apoyando fórmulas de formación de aprendices, becarios en prácticas y similares en esta colaboración puede brindarse a los futuros conductores profesionales una oportunidad para 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. Se anima a la Comisión a que apoye las asociaciones público-privadas entre las escuelas de formación profesional y las empresas de logística y transporte para mejorar la disponibilidad y las capacidades de los conductores profesionales, valiéndose de programas de la Unión como Erasmus+.
- (52) Cuando valoren las fuentes de ingresos que existen para facilitar la seguridad vial, se recomienda que los Estados miembros utilicen los ingresos generados por las sanciones pecuniarias impuestas a raíz de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁰⁾ para aumentar la seguridad vial y garantizar la transparencia de las medidas en este ámbito.
- (53) Debe garantizarse que los conductores que hayan obtenido el permiso de conducción por primera vez no pongan en peligro la seguridad vial. Para estos conductores noveles debe establecerse un período de prueba de un mínimo de dos años, durante el cual se apliquen normas o sanciones más estrictas por conducir bajo los efectos del alcohol, sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para regular el comportamiento de los conductores. Tales normas más estrictas podrían comprender una formación específica para conductores noveles en la que reciban instrucción adicional en materia de concienciación sobre riesgos y reflexionen sobre su comportamiento, o consistir en dicha formación. También deben establecerse medidas especiales para garantizar la reducción de la conducción bajo los efectos de drogas entre los conductores noveles y favorecer que estos utilicen correctamente los sistemas de seguridad necesarios. Entre estas medidas especiales podrían contemplarse normas o sanciones más estrictas. En caso de que se apliquen sanciones, estas deben ser efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, y podrían comprender la privación del derecho a conducir, así como una formación específica para los conductores noveles en la que se les conciencie sobre riesgos. Dichas medidas especiales podrían igualmente consistir en esfuerzos específicos en cumplimiento de las normas y en campañas. Los Estados miembros deben tener la libre potestad de aplicar a los conductores noveles, en su territorio, normas adicionales para mejorar la seguridad vial, como un segundo período de prueba para una categoría adicional de permiso de conducción, a fin de tener en cuenta los distintos riesgos y capacidades requeridas asociados a la nueva categoría.

⁽⁹⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj>).

⁽¹⁰⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>).

- (54) Los regímenes de tolerancia cero aplicados generalmente a la conducción bajo los efectos del alcohol, asociados a acciones policiales específicas, han demostrado su eficacia para mejorar la seguridad vial. La medida que se considera comúnmente la más eficaz para reducir el número de fallecimientos y lesiones por accidentes de tráfico es establecer un límite cero para el alcohol que no tenga en cuenta la exposición accidental o aquella exposición que no repercute en la conducción. También se están introduciendo políticas de tolerancia cero en relación con la conducción bajo los efectos de drogas. Se anima a los Estados miembros a que mantengan e introduzcan en su Derecho nacional estos sistemas de tolerancia cero de aplicación general, de los cuales el sistema del período de prueba debe ser una medida complementaria destinada a contrarrestar la sobrerrepresentación de los conductores noveles —jóvenes, en su mayoría— en los accidentes de tráfico vinculados a la conducción en estado de embriaguez y el consumo de drogas.
- (55) Se anima a los Estados miembros a que incluyan en sus planes de estudios de enseñanza primaria y secundaria una formación adaptada a la edad en relación con las normas de seguridad vial y la concienciación acerca de los riesgos del tráfico, en la que también se refleje la creciente popularidad de los dispositivos de movilidad personal, como bicicletas y patinetes eléctricos. El aprendizaje de las normas básicas de seguridad vial a una edad temprana puede ayudar a prevenir los accidentes de tráfico, por cuanto se fomenta la concienciación y se desarrollan comportamientos responsables; de tal forma, se capacita a los ciudadanos desde los primeros años para que tomen decisiones seguras partiendo de un conocimiento cabal de las normas aplicables y de los riesgos. Se anima a la Comisión a que permita y apoye los intercambios de mejores prácticas entre los Estados miembros y sus autoridades, también mediante ayuda financiera.
- (56) Deben determinarse unas normas mínimas que regulen el acceso a la profesión de examinador del permiso de conducción y unos requisitos de formación de los examinadores del permiso de conducción, incluida la formación en materia de percepción del peligro, con el fin de mejorar sus conocimientos y aptitudes, 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 los exámenes de conducción. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados a fin de modificar dichas normas mínimas al objeto de adaptarlas a cualquier avance técnico, operativo o científico en este ámbito, incluidos los sistemas avanzados de asistencia al conductor y de conducción automatizada, cuando resulte necesario.
- (57) El concepto de «residencia normal» debe establecerse de manera que permita resolver los problemas que surjan cuando no sea posible determinar la residencia normal sobre la base de vínculos profesionales o personales. La norma según la cual los permisos de conducción solo pueden ser expedidos por el Estado miembro de residencia normal podría constituir una barrera lingüística desproporcionada en determinados casos. Por lo tanto, cuando el Estado miembro de residencia normal no ofrezca la oportunidad de realizar exámenes en la lengua oficial del Estado miembro del que el solicitante sea ciudadano, debe ser posible que el solicitante realice el examen teórico o el examen práctico, o ambos, en el Estado miembro de su nacionalidad. Dicha excepción no debe ser óbice para que los Estados miembros adopten medidas contra todo abuso o fraude que pueda surgir en torno a esta nueva flexibilidad. Deben establecerse normas específicas para los diplomáticos y sus familias en aquellos casos en que sus obligaciones profesionales les obliguen a vivir en el extranjero durante un período prolongado.
- (58) Los Estados miembros deben ayudarse mutuamente por lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva. En la medida de lo posible, deben utilizar la red del permiso de conducción de la UE a que se refiere el artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2006/126/CE para prestarse tal ayuda. La red del permiso de conducción de la UE tiene por objeto garantizar el reconocimiento de los documentos y los derechos adquiridos en los Estados miembros, luchar contra el fraude documental y la conducción sin autorización, evitar la expedición de permisos de conducción múltiples y facilitar la ejecución de las privaciones del derecho a conducir. En particular, debe darse a los Estados miembros la posibilidad de comprobar sistemáticamente que las razones que hayan motivado que se imponga la anulación, retirada, suspensión o restricción anteriores hayan dejado de existir. Solo debe permitirse el uso de la red del permiso de conducción de la UE para ejecutar otros actos de la Unión en la medida en que tal uso esté previsto expresamente en la presente Directiva.
- (59) Para poder elaborar informes significativos sobre la aplicación de la presente Directiva, la Comisión debe recibir anualmente información sobre el número de permisos de conducción físicos y móviles expedidos, renovados, sustituidos, retirados y canjeados de cada categoría. La Comisión también debe recibir estadísticas sobre accidentes graves de tráfico que impliquen a conductores de diecisiete años que participen en un sistema de conducción acompañada, en el marco de una recogida más amplia de datos sobre accidentes de tráfico de conductores profesionales. Con vistas a la preparación de dichos informes, la asistencia mutua de los Estados miembros en la aplicación de la presente Directiva y los esfuerzos conjuntos de los Estados miembros por mejorar la seguridad vial en general, se anima a los Estados miembros a que compartan información periódicamente entre ellos y con la Comisión sobre sus mejores prácticas en materia de medidas de seguridad vial relacionadas con el conductor, por ejemplo: formación en materia de concienciación sobre el riesgo, programas de conductores noveles, atención a los usuarios vulnerables de la vía pública, formación permanente o supervisión de la aptitud del conductor para conducir. Estos intercambios pueden formar parte de un proyecto, como el Observatorio Europeo de la Seguridad Vial y el Intercambio de seguridad vial de la UE, o de reuniones periódicas de grupos de expertos. Las diferencias en los métodos, las prácticas y las características nacionales entre los Estados miembros son una fuente valiosa para el aprendizaje mutuo y el intercambio de mejores prácticas.

- (60) Los avances tecnológicos y las innovaciones en los vehículos de combustible alternativo, que afectan a la masa de los vehículos, siguen influyendo en el marco normativo que regula los permisos de conducción. Dada la complejidad técnica de ese marco, su evolución debe materializarse de manera que se garantice la seguridad jurídica y se respete el principio de neutralidad tecnológica, garantizando que las normas no favorezcan ni perjudiquen injustificadamente a tecnologías específicas, sino que prevean un marco justo y preparado para el futuro. Por consiguiente, la Comisión debe hacer el seguimiento de los avances tecnológicos en los vehículos de combustible alternativo y evaluar sus repercusiones en el acceso progresivo y las equivalencias entre las categorías de permisos de conducción, a fin de garantizar un marco regulador claro, equilibrado y actualizado que salvaguarde la seguridad vial sin constreñir la innovación.
- (61) A fin de alcanzar los objetivos de la presente Directiva, en particular para adaptar sus anexos a cualquier avance técnico, operativo o científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta a la modificación de las partes de los anexos de la presente Directiva que regulan las especificaciones de los permisos de conducción físicos; a la modificación de la parte de los anexos de la presente Directiva que establece las especificaciones de los permisos de conducción móviles; a la modificación de la parte de los anexos de la presente Directiva que regula las normas sobre los códigos nacionales y de la Unión aplicables; a la modificación de los anexos de la presente Directiva que especifican determinados requisitos mínimos relativos a la expedición, validez y renovación de los permisos de conducción; y a la modificación de los anexos que establece las normas mínimas para los examinadores del permiso de conducción. Dichos poderes deben delegarse por un período de cinco años, dado que con frecuencia surgen avances técnicos, operativos y científicos que afectan a las materias reguladas en esos anexos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁽¹¹⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (62) La Comisión debe constituir un grupo de expertos específico sobre permisos de conducción y cuestiones conexas a fin de poder recurrir, cuando sea necesario, a una serie de conocimientos especializados pertinentes para el ejercicio de su facultad de adoptar actos delegados y también para facilitar y fomentar el intercambio a escala de la Unión entre las partes interesadas y los expertos de los Estados miembros sobre todas las cuestiones relacionadas con los permisos de conducción, los procedimientos de concesión de permisos, la mejora de la seguridad vial y la eliminación de las barreras administrativas que coartan a los ciudadanos o las empresas. En particular, el grupo de expertos debe facilitar el intercambio de mejores prácticas sobre los requisitos de edad y de aptitud que se aplican a los solicitantes del permiso de conducción, sobre los beneficios de los sistemas de graduación de los permisos y el aprendizaje permanente, sobre los efectos de las nuevas tecnologías, como el permiso de conducción móvil y la conducción automatizada o asistida, sobre la facilitación de la eliminación de los obstáculos a la libre circulación de los titulares de permisos de conducción no reconocidos recíprocamente, como los de las máquinas móviles no de carretera, y sobre las normas relativas a la formación y al examen de los nuevos conductores.
- (63) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer disposiciones detalladas en relación con las características de interoperabilidad y las medidas de seguridad que deben cumplir los códigos QR incorporados a los permisos de conducción físicos; las disposiciones relativas a la apariencia visual, la interoperabilidad, las pruebas, las normas de actualización de datos y registros y la seguridad de los permisos de conducción móviles, las medidas organizativas para el tratamiento y la protección de datos personales y las normas técnicas y de seguridad para el canje de los permisos de conducción móviles y las listas de confianza de emisores de permisos de conducción móviles de confianza para comprobar los permisos de conducción móviles, incluidas las características de comprobación y la interfaz con los sistemas nacionales, en la medida de lo posible, teniendo también en cuenta el marco general y las especificaciones técnicas necesarias para el reconocimiento de dichos permisos de conducción por parte de las autoridades de terceros países, y para establecer un conjunto de normas comunes que regulen el funcionamiento de la red del permiso de conducción de la UE, que incluya requisitos operativos, de interfaz y técnicos detallados, a fin de garantizar la interoperabilidad entre los sistemas nacionales conectados a la red de permisos de conducción de la UE, la protección de los datos personales intercambiados a través de la red del permiso de conducción de la UE y el funcionamiento adecuado de todas las funcionalidades de dicha red establecidas en el Derecho nacional y de la Unión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.

⁽¹¹⁾ OJ L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

- (64) La Comisión debe adoptar actos de ejecución inmediatamente aplicables cuando, en casos debidamente justificados relacionados con la prórroga del período de validez administrativa de los permisos de conducción en toda la Unión, así lo exijan razones imperiosas de urgencia relativas a una crisis.
- (65) Por razones de coherencia, deben modificarse el Reglamento (UE) 2018/1724 y la Directiva (UE) 2022/2561, que abordan determinadas cuestiones reguladas por la presente Directiva.
- (66) Procede derogar la Directiva 2006/126/CE y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión ⁽¹²⁾.
- (67) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, reducir drásticamente el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión y facilitar la libertad de circulación de los ciudadanos mediante el establecimiento de normas uniformes relativas al derecho a conducir y a la expedición y renovación de los permisos de conducción y a su reconocimiento mutuo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ya que las normas nacionales que regulan la expedición, renovación, sustitución y canje de permisos de conducción darían lugar a requisitos tan diversos que no podría lograrse el grado de seguridad vial y de libre circulación de los ciudadanos que proporcionan las normas armonizadas, sino que, debido a que, por naturaleza, el tráfico por carretera tiene un carácter transfronterizo y abarca a toda la Unión, y a la necesidad de establecer requisitos mínimos comunes, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (68) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹³⁾, emitió su dictamen el 25 de abril de 2023 ⁽¹⁴⁾.
- (69) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos ⁽¹⁵⁾, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición, cuando esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de dichos documentos está justificada.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva establece normas comunes sobre:
- los modelos, las normas y las categorías de permisos de conducción;
 - la expedición, la validez, la renovación y el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción;
 - determinados aspectos del canje, la sustitución, la anulación, la retirada, la suspensión y la restricción de los permisos de conducción;
 - determinados aspectos aplicables a los conductores noveles, en particular en relación con el sistema de conducción acompañada y el período de prueba.

⁽¹²⁾ Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión, de 4 de mayo de 2012, que establece los requisitos técnicos con respecto a los permisos de conducción que incorporan un medio de almacenamiento (microchip) (DO L 120 de 5.5.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj>).

⁽¹³⁾ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

⁽¹⁴⁾ DO C 199 de 7.6.2023, p. 13.

⁽¹⁵⁾ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

2. La presente Directiva no se aplicará a:
- a) las máquinas móviles no de carretera tal como se definen en el artículo 3, punto 1, del Reglamento (UE) 2025/14 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁶⁾, y
 - b) los vehículos de motor con ruedas o cadenas de oruga, con dos ejes como mínimo, cuya función consista 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 de forma solo secundaria para el transporte por carretera de personas o cosas o para el remolque por carretera de vehículos utilizados para el transporte de personas o cosas.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «permiso de conducción»: un documento, sea en formato físico o en formato digital, o en ambos, que certifica el derecho a conducir vehículos de motor e indica las condiciones en las que el titular está autorizado a conducir;
- 2) «permiso de conducción físico»: un permiso de conducción que tiene un formato físico;
- 3) «permiso de conducción móvil»: un permiso de conducción que tiene un formato digital;
- 4) «vehículo de motor»: todo vehículo autopropulsado de carretera, con excepción de los vehículos que se desplacen sobre raíles;
- 5) «vehículo de dos ruedas»: un vehículo a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁷⁾;
- 6) «vehículo de tres ruedas»: un vehículo a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 7) «cuatriciclo ligero»: un vehículo a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra f), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 8) «motocicleta»: un vehículo de dos ruedas con o sin sidecar, a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letras c) y d), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 9) «triciclo de motor»: un vehículo de tres ruedas dispuestas simétricamente, a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra e), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 10) «automóvil»: un vehículo de motor utilizado generalmente para transportar por carretera personas o mercancías o para remolcar por carretera vehículos utilizados para el transporte de personas o mercancías, y que incluye los trolebuses;
- 11) «trolebús»: todo vehículo que pueda conectarse a una línea eléctrica y que no circula sobre raíles;
- 12) «cuatriciclo pesado»: un vehículo a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra g), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 13) «autocaravana»: un vehículo especial de categoría M a que se refiere el artículo 4 y en el anexo I, punto 5.1 del Reglamento (UE) 2018/858;
- 14) «crisis»: un acontecimiento excepcional, inesperado y repentino, ya sea natural o provocado, de naturaleza y magnitud extraordinarias, que tenga lugar dentro o fuera de la Unión y que tenga repercusiones significativas directas o indirectas en el ámbito del transporte por carretera y que impida o que dificulte sustancialmente la posibilidad de los titulares de permisos de conducción o de las autoridades nacionales competentes de llevar a cabo los procedimientos necesarios para su renovación.

⁽¹⁶⁾ Reglamento (UE) 2025/14 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2024, relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que circulan por la vía pública y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020 (DO L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj>).

⁽¹⁷⁾ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

*Artículo 3***Especificaciones normalizadas de la Unión sobre el permiso de conducción y el reconocimiento recíproco**

1. Los Estados miembros garantizarán que sus permisos de conducción nacionales se expidan de conformidad con la presente Directiva y que cumplan las especificaciones normalizadas de la Unión, establecidas en el anexo I y otros criterios con arreglo:
 - a) al artículo 4, para los permisos de conducción físicos;
 - b) al artículo 5, para los permisos de conducción móviles.
2. Los Estados miembros garantizarán que los permisos de conducción físicos y móviles expedidos a la misma persona sean plenamente equivalentes en lo que respecta a los derechos en virtud de los cuales esa persona esté autorizada a conducir y las condiciones en que pueda hacerlo, así como a su validez administrativa.
3. Sin perjuicio de la tramitación de los permisos de conducción existentes en caso de canje o sustitución, de conformidad con el artículo 13, apartados 3 y 4, los Estados miembros no exigirán al solicitante, como requisito previo, la posesión de un permiso de conducción físico o móvil al expedir, sustituir, renovar o canjear un permiso de conducción en el otro formato.
4. Con efectos a partir de la fecha de cincuenta y cuatro meses a partir de la fecha de adopción del primero de los actos de ejecución de conformidad con el artículo 5, apartado 7, los Estados miembros garantizarán que los permisos de conducción móviles se expidan en el formato por defecto del permiso de conducción, sin perjuicio del derecho del solicitante a obtener el permiso de conducción en formato físico o en ambos formatos mediante una sola y misma solicitud al mismo tiempo. Una vez expedido un permiso de conducción en un formato, el titular de un permiso de conducción seguirá teniendo derecho a solicitar la expedición de un permiso de conducción en el otro formato, incluso aunque su permiso de conducción no haya expirado aún.
5. Los Estados miembros podrán expedir permisos de conducción móviles antes de la fecha contemplada en el apartado 4.
6. Los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros serán reconocidos recíprocamente. No obstante, los permisos de conducción móviles expedidos con arreglo al artículo 5 no serán reconocidos recíprocamente hasta después de la fecha establecida en el apartado 4 del presente artículo.

*Artículo 4***Permisos de conducción físicos**

1. Los Estados miembros expedirán permisos de conducción físicos sobre la base de las especificaciones normalizadas de la Unión establecidas en el anexo I.
2. Los Estados miembros adoptarán todas las disposiciones pertinentes para evitar el peligro de falsificación de los permisos de conducción, incluidos los permisos expedidos antes del 19 de enero de 2013. Comunicarán a la Comisión las disposiciones adoptadas.

Los permisos de conducción físicos estarán protegidos contra la falsificación, como mínimo, mediante las especificaciones normalizadas de la Unión establecidas en el anexo I, parte A2. Los Estados miembros podrán introducir características de seguridad adicionales.

3. Cuando el titular de un permiso de conducción físico en vigor que no tenga período de validez administrativa establezca su residencia normal en un Estado miembro distinto del de expedición, el Estado miembro de acogida podrá aplicar, una vez transcurridos dos años a partir de la fecha en que el titular haya establecido su residencia normal en su territorio, los períodos de validez administrativa establecidos en el artículo 10, apartado 2, al renovar el permiso de conducción.
4. Los Estados miembros garantizarán 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.
5. Los Estados miembros podrán decidir incorporar un microchip como parte del permiso de conducción físico. Cuando un Estado miembro decida incorporar un microchip como parte de su permiso de conducción físico, también podrá decidir, cuando así lo prevea la legislación nacional relativa a los permisos de conducción, almacenar en el microchip datos adicionales a los especificados en el anexo I, parte D.

Cuando los Estados miembros establezcan el microchip como parte del permiso de conducción físico, aplicarán, como mínimo, los requisitos técnicos pertinentes establecidos en el anexo I, partes B a B4. Los Estados miembros podrán introducir características de seguridad adicionales.

Cuando los Estados miembros adopten la decisión de incorporar un microchip a los permisos de conducción físicos que expidan, o cuando modifiquen posteriormente dicha decisión, informarán de ello a la Comisión en un plazo de tres meses desde la adopción de la decisión pertinente. Los Estados miembros que ya hayan incorporado un microchip a sus permisos de conducción físicos informarán de ello a la Comisión a más tardar el 26 de febrero de 2026.

6. Los Estados miembros podrán optar por incorporar, en el espacio reservado para el microchip en los permisos de conducción físicos que expidan, un código QR en lugar o además del microchip. El código QR hará posible comprobar la autenticidad de la información incluida en el permiso de conducción físico.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de cualquier medida destinada a introducir un código QR en sus permisos de conducción físicos y de cualesquiera modificaciones posteriores de tal medida, y lo harán en los tres meses siguientes a su adopción.

La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas sobre las características de interoperabilidad y las medidas de seguridad que deben cumplir los códigos QR incorporados a los permisos de conducción físicos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 26, apartado 2.

7. Los Estados miembros garantizarán que la persona responsable de la comprobación no conserve los datos personales que resulten necesarios para la comprobación de la información incluida en el permiso de conducción físico, a menos que tal conservación esté autorizada por el Derecho de la Unión o nacional, y garantizarán que la comprobación no se notifique a la autoridad que haya expedido el permiso de conducción.

8. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 25, por los que se modifique el anexo I, partes A1 y A2, B a B4 y D, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

Artículo 5

Permisos de conducción móviles

1. Los Estados miembros expedirán permisos de conducción móviles sobre la base de las especificaciones normalizadas de la Unión establecidas en el anexo I, parte C.

2. Cada Estado miembro garantizará que los titulares de los permisos de conducción móviles que expida puedan recuperarlos por vía electrónica y de forma gratuita.

Los permisos de conducción móviles se expedirán a sus titulares para su uso con las carteras europeas de identidad digital como declaraciones electrónicas de atributos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁸⁾.

3. Los Estados miembros garantizarán que los permisos de conducción móviles no contengan datos adicionales a los indicados en el anexo I, parte D, y que la persona responsable de la comprobación no trate con ese fin datos personales distintos de los necesarios para la comprobación de los derechos de conducción del titular.

4. Los Estados miembros garantizarán que la persona responsable de la comprobación no conserve los datos personales que resultan necesarios para la comprobación de los derechos de conducción del titular del permiso de conducción móvil, a menos que el Derecho de la Unión o nacional autorice dicha conservación.

5. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión una lista de los expedidores de permisos de conducción móviles, y mantendrán dicha lista actualizada. La Comisión hará públicas estas listas a través de un canal seguro y en una forma firmada o sellada electrónicamente que sea apropiada para el tratamiento automático.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 25, por los que se modifique el anexo I, parte C, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

⁽¹⁸⁾ 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 y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

7. A más tardar el 26 de noviembre de 2026, la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con la apariencia visual, la interoperabilidad, las pruebas, las normas de actualización de datos y registros y la seguridad de los permisos de conducción móviles, las medidas organizativas para el tratamiento y la protección de los datos personales, y las normas técnicas y de seguridad para el canje de los permisos de conducción móviles y las listas de confianza de emisores de permisos de conducción móviles de confianza para comprobar los permisos de conducción móviles, incluidas las características de comprobación y la interfaz con los sistemas nacionales. En la medida de lo posible, la Comisión tendrá en cuenta el marco general y las especificaciones técnicas necesarias para el reconocimiento de dichos permisos de conducción por parte de las autoridades de terceros países. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 26, apartado 2.

Artículo 6

Categorías de permisos de conducción

1. El permiso de conducción facultará a su titular para conducir vehículos de motor con arreglo a la siguiente categorización:

a) ciclomotores:

categoría AM:

- 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,
- cuatriciclos ligeros;

b) motocicletas y triciclos de motor:

i) categoría A1:

- motocicletas cuya cilindrada máxima sea de 125 cm³, con una potencia máxima neta de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg,
- triciclos de motor con una potencia máxima de 15 kW;

ii) categoría A2:

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

iii) categoría A:

- motocicletas,
- triciclos de motor con una potencia máxima neta superior a 15 kW;

Los vehículos de motor en las categorías a que se refieren la letra a) y la presente letra se podrán combinar con un remolque con una masa máxima autorizada que no supere la mitad de la masa en vacío del vehículo tractor. Los Estados miembros podrán aplicar condiciones adicionales a los permisos de conducción que expidan, en función de consideraciones relativas a la seguridad vial.

c) automóviles:

i) categoría B1:

- cuatriciclos pesados.

La categoría B1 es opcional; en los Estados miembros que no introduzcan esta categoría de permiso de conducción se exigirá un permiso de categoría B para conducir esos vehículos. Estos Estados miembros podrán denegar el canje de un permiso de conducción de la categoría B1;

Los Estados miembros también podrán decidir introducir esta categoría, para la conducción en su territorio, exclusivamente para los vehículos a que se refiere el artículo 9, apartado 4, párrafo primero, letra c), en las condiciones previstas en dicho apartado y siempre que se cumplan los requisitos adicionales de que el conductor sea menor de veintiún años de edad en el momento de la expedición del permiso de conducción y de que el permiso de conducción para esta categoría expire cuando el titular cumpla los veintiún años de edad. Cuando un Estado miembro decida hacerlo, marcará el permiso de conducción con el código de la Unión 60.03, indicado en el anexo I, parte E.

ii) categoría B:

- automóviles cuya masa máxima autorizada no supere los 3 500 kg y que se hayan diseñado y construido para el transporte de un máximo de ocho pasajeros, además del conductor,
- los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado el remolque de categoría O₁ a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858.

Sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado el remolque de categoría O₂ a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra c), inciso ii), del Reglamento (UE) 2018/858, siempre que la masa máxima autorizada de ese conjunto no supere los 4 250 kg. En caso de que la masa del conjunto supere los 3 500 kg, los Estados miembros exigirán, conforme a lo dispuesto en el anexo V, que ese conjunto solo pueda conducirse:

- tras haber completado un curso de formación, o
- tras haber superado un examen de aptitudes y comportamientos.

Los Estados miembros podrán exigir también que se hayan superado tanto el curso de formación como el examen de aptitudes y comportamientos.

A condición de que se haya completado el curso de formación o se haya superado el examen, o ambos, de conformidad con el anexo V, y sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, los automóviles de esta categoría podrán consistir en:

- una autocaravana con una masa máxima autorizada que supere los 3 500 kg, pero no supere los 4 250 kg, incluso con un remolque enganchado, si la masa máxima autorizada del conjunto no supera los 5 000 kg,
- a reserva de una autorización de un Estado miembro de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 9, apartado 4, letra d), un vehículo de motor de emergencia empleado para mantener la seguridad y el orden públicos, incluso prestando asistencia inmediata durante emergencias naturales o provocadas, tales como vehículos policiales, ambulancias, vehículos de protección civil y salvamento, así como los vehículos de bomberos, con una masa máxima autorizada que supere los 3 500 kg pero no supere los 5 000 kg, incluso con un remolque enganchado, o
- un automóvil de combustible alternativo que entre dentro del alcance de la equivalencia a que se refiere el artículo 9, apartado 2, letra j), que lleve enganchado un remolque, que no esté ya contemplado en el segundo guion, si la masa máxima autorizada del conjunto supera los 4 250 kg, pero no supera los 5 000 kg.

Los Estados miembros indicarán en el permiso de conducción, mediante el código de la Unión pertinente indicado en el anexo I, parte E, la autorización para conducir tal conjunto, autocaravana o vehículo de emergencia;

iii) categoría BE:

- sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría B y un remolque o semirremolque de categorías de masa O₁ o O₂ tal como se establece en el artículo 4, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) 2018/858;

iv) categoría C1:

- automóviles distintos de los de las categorías D1 y D, cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg pero no supere los 7 500 kg, y que se hayan diseñado y construido para el transporte de un máximo de ocho pasajeros, además del conductor,
- los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque de categoría O₁ a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858;

v) categoría C1E:

- sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría C1 y por un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no supere los 12 000 kg,
- sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría B y por un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no supere los 12 000 kg;

vi) categoría C:

- automóviles distintos de los de las categorías D1 o D, cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg y que se hayan diseñado y construido para el transporte de un máximo de ocho pasajeros, además del conductor,
- los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque de categoría O₁ a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858.

vii) categoría CE:

- sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg;

viii) categoría D1:

- automóviles diseñados y construidos para el transporte de más de ocho pero no más de dieciséis pasajeros, además del conductor, y cuya longitud máxima no supere los 8 m,
- los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque de categoría O₁ a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858;

ix) categoría D1E:

- sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg;

x) categoría D:

- automóviles diseñados y construidos para el transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor,
- los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque de categoría O₁ a que se refiere el artículo 4, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858;

xi) categoría DE:

- sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría D y un remolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg.

2. 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, previo acuerdo de la Comisión, que se basará en una evaluación del impacto en la seguridad vial de la exclusión propuesta.

Los Estados miembros podrán excluir de la aplicación de la presente Directiva los tipos de vehículos utilizados por las fuerzas armadas y los organismos de defensa civil que estén bajo su control. Informarán de ello a la Comisión.

Artículo 7

Edades mínimas

1. La edad mínima del solicitante al que se puede expedir un permiso de conducción será la siguiente:

- a) dieciséis años para las categorías AM, A1 y B1;
- b) dieciocho años para las categorías A2, B, BE, C1 y C1E;
- c) en cuanto a la categoría A:
 - i) veinte años para las motocicletas. No obstante, la conducción de las motocicletas de esta categoría estará supeditada al requisito de contar con una experiencia previa mínima de dos años en la conducción de motocicletas con un permiso de conducción de categoría A2. Dicho requisito de contar con una experiencia previa de dos años podrá no aplicarse si el solicitante tiene veinticuatro años o más;
 - ii) veintiún años para los triciclos de motor de más de 15 kW;
- d) veintiún años para las categorías C, CE, D1 y D1E;
- e) dieciocho años para las categorías C y CE, siempre que el conductor sea titular de un certificado de aptitud profesional (CAP) tal como se dispone en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva (UE) 2022/2561;
- f) veinticuatro años para las categorías D y DE;
- g) veintiún años para las categorías D y DE, siempre que el conductor sea titular del CAP a que se refiere el artículo 6, apartado 1 o 2, de la Directiva (UE) 2022/2561.

2. Los Estados miembros podrán aumentar o disminuir la edad mínima para la expedición de un permiso de conducción:

- a) para la categoría AM, hasta un mínimo de catorce años y un máximo de dieciocho años;
- b) para la categoría B1, hasta un máximo de dieciocho años.

No obstante, para la categoría B1, los Estados miembros, previo acuerdo de la Comisión, podrán rebajar a quince años la edad mínima para la expedición de un permiso de conducción limitado a su territorio para los vehículos a que se refiere el artículo 9, apartado 4, letra c), y en las condiciones especificadas en el artículo 6, apartado 1, letra c), inciso i), y en el artículo 9, apartado 4, letra c);

- c) para la categoría A1, hasta un máximo de dieciocho años, siempre que se cumplan las dos condiciones siguientes:
 - i) que haya al menos dos años de diferencia entre la edad mínima para la categoría A1 y la edad mínima para la categoría A2;
 - ii) que exista el requisito de contar con una experiencia mínima de dos años en la conducción de motocicletas de categoría A2 antes de autorizar la conducción de motocicletas de categoría A, tal como se dispone en el apartado 1, letra c, inciso i);
- d) para las categorías B y BE, hasta un mínimo de diecisiete años;
- e) para las categorías D1, D1E, D y DE, hasta un mínimo de dieciocho años, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
 - i) que el conductor sea titular del CAP a que se refiere el artículo 6, apartado 1, de la Directiva (UE) 2022/2561;

- ii) en el caso de las categorías D y DE, que el conductor esté sujeto a las restricciones establecidas en el artículo 5, apartado 3, párrafo tercero, de la Directiva (UE) 2022/2561;
 - f) para las categorías D y DE, hasta un mínimo de veinte años, siempre que el conductor sea titular del CAP a que se refiere el artículo 6, apartado 1, de la Directiva (UE) 2022/2561.
3. Los Estados miembros podrán rebajar a dieciocho años la edad mínima para la categoría C, y a veintiún años la edad mínima para la categoría D, con respecto a:
- a) los vehículos de motor de emergencia empleados para mantener la seguridad y el orden públicos, incluso prestando asistencia inmediata durante emergencias naturales o provocadas, tales como vehículos policiales, ambulancias, vehículos de protección civil y salvamento, o los vehículos de bomberos;
 - b) los vehículos que se sometan a pruebas en carretera para su reparación o mantenimiento.
4. Los permisos de conducción expedidos de conformidad con los apartados 2 y 3 serán válidos únicamente en el territorio del Estado miembro de expedición hasta que el titular del permiso de conducción haya alcanzado las edades mínimas tal como se disponen en el apartado 1, después de lo cual serán válidos en toda la Unión.

Los Estados miembros podrán reconocer la validez en sus territorios de los permisos de conducción expedidos a conductores de una edad inferior a las edades mínimas tal como se disponen en el apartado 1. No obstante, no reconocerán la validez de los permisos de conducción expedidos de conformidad con el apartado 2, letras b), e) y f).

Los Estados miembros podrán reconocer recíprocamente en sus respectivos territorios la validez de los permisos de conducción expedidos a conductores de edades inferiores a las edades mínimas tal como se disponen en el apartado 3, letra a).

Artículo 8

Condiciones y restricciones

1. En caso de que los Estados miembros expidan un permiso de conducción sujeto a condiciones, deberán indicarlo en el permiso de conducción por medio de los códigos de la Unión correspondientes indicados en el anexo I, parte E. También podrán utilizar códigos nacionales para indicar las condiciones que no estén contempladas en el anexo I, parte E. De hacerlo, informarán en tiempo oportuno a la Comisión y le facilitarán información detallada sobre los códigos nacionales y las situaciones en las que se hayan utilizado, tras la entrada en vigor de la presente Directiva y en caso de que haya nuevas adiciones o modificaciones ulteriores a dichos códigos nacionales.

Si, debido a una discapacidad física del conductor, se le expide el permiso de conducción para solo determinados tipos de vehículos o únicamente para vehículos adaptados destinados a compensar dicha discapacidad física, el examen de aptitudes y comportamientos prevista en el artículo 10, apartado 1, se realizará a bordo de un vehículo de ese tipo. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para que las personas con discapacidad física puedan realizar el examen en un vehículo adaptado a su discapacidad física.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 25, por los que se modifique el anexo I, parte E, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

Artículo 9

Acceso progresivo y equivalencias entre categorías

1. Los permisos de conducción de las categorías BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D y DE solo podrán expedirse a los conductores que ya estén habilitados para conducir vehículos de la categoría B.
2. La validez de los permisos de conducción quedará fijada del modo siguiente:
- a) los permisos de conducción expedidos para las categorías C1E, CE, D1E o DE serán también válidos para los conjuntos de vehículos de la categoría BE;
 - b) los permisos de conducción expedidos para la categoría CE serán también válidos para la categoría DE, si su titular está habilitado para conducir vehículos de la categoría D;

- c) los permisos de conducción expedidos para la categoría C1E o CE serán también válidos para la categoría D1E, si su titular está habilitado para conducir vehículos de la categoría D1;
- d) los permisos de conducción expedidos para las categorías CE y DE serán también válidos para las categorías C y C1 y D y D1, respectivamente;
- e) los permisos de conducción expedidos para las categorías CE y DE serán también válidos para los conjuntos de vehículos de las categorías C1E y D1E, respectivamente;
- f) los permisos de conducción expedidos para las categorías C1E y D1E serán también válidos para las categorías C1 y D1, respectivamente;
- g) los permisos de conducción expedidos para cualquier categoría serán también válidos para los vehículos de motor de la categoría AM. No obstante, para los permisos de conducción expedidos en su territorio, los Estados miembros podrán limitar las equivalencias para la categoría AM a los permisos de conducción de las categorías A1, A2 y A, siempre que impongan un examen práctico como condición para obtener un permiso de conducción de la categoría AM;
- h) los permisos de conducción expedidos para la categoría A2 serán también válidos para la categoría A1;
- i) los permisos de conducción expedidos para las categorías A, B, C o D serán también válidos para las categorías A1 y A2, B1, C1, y D1, respectivamente;
- j) dos años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción de categoría B, también será válido para la conducción de automóviles, incluidos los vehículos de motor de emergencia empleados para mantener la seguridad y el orden públicos, como los utilizados para prestar asistencia inmediata durante emergencias naturales o provocadas, tales como vehículos policiales, ambulancias, vehículos de protección civil y salvamento, o los vehículos de bomberos, impulsados total o parcialmente por combustibles alternativos tal como se definen en el artículo 2 de la Directiva 96/53/CE, y que hayan sido homologados con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858, con una masa máxima autorizada que supere los 3 500 kg, pero no supere los 4 250 kg. Cuando se cumpla la condición establecida en el artículo 6, apartado 1, letra c), inciso ii), de la presente Directiva, dichos vehículos podrán llevar enganchado un remolque, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no supere los 5 000 kg. Las autocaravanas no estarán comprendidas en la equivalencia a que se refiere la presente letra;
- k) dos años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción de categoría BE, también será válido para la conducción de un conjunto de un automóvil, impulsado total o parcialmente por combustibles alternativos, tal como se definen en el artículo 2 de la Directiva 96/53/CE, y que haya sido homologado con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858, con una masa máxima autorizada que supere los 3 500 kg, pero no supere los 4 250 kg, como un vehículo tractor, y un remolque o semirremolque de categorías de masa O₁ u O₂ que se indican en el artículo 4, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) 2018/858.

3. Los Estados miembros podrán aceptar, para la conducción en sus respectivos territorios, las equivalencias siguientes:

- a) los triciclos de motor, si se posee un permiso de conducción para la categoría B, en concreto triciclos de motor con una potencia máxima neta superior a los 15 kW y siempre que el titular del permiso de conducción de la categoría B tenga al menos veintinueve años;
- b) las motocicletas de categoría A1, si se posee un permiso de conducción para la categoría B.

Las equivalencias previstas en el párrafo primero serán reconocidas recíprocamente por los Estados miembros que las hayan aceptado.

Los Estados miembros indicarán en el permiso de conducción que el titular está autorizado a conducir los vehículos a que se refiere el párrafo primero, únicamente si lo hacen mediante los códigos de la Unión pertinentes indicados en el anexo I, parte E.

Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión de las equivalencias previstas en el párrafo primero que concedan en sus territorios, incluido cualquier código nacional conexo que hayan podido utilizar antes de 25 de noviembre de 2025. La Comisión pondrá esa información a disposición de los Estados miembros.

4. Los Estados miembros podrán autorizar la conducción en su territorio de las siguientes categorías de vehículos:
- a) vehículos de la categoría D1 con una masa máxima autorizada de 3 500 kg, excluido cualquier equipo especializado destinado al transporte de pasajeros con discapacidad, por conductores de una edad mínima de veintiún años que lleven en posesión de un permiso de conducción de categoría B al menos dos años desde que se les expidiera por primera vez, siempre que dichos vehículos sean utilizados con fines sociales por entidades no comerciales y que el conductor preste sus servicios de forma voluntaria;
 - b) vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg, por conductores de más de veintiún años que lleven en posesión de un permiso de conducción de categoría B al menos dos años desde que se les expidiera por primera vez, siempre que esos vehículos cumplan todas las condiciones siguientes:
 - i) que estén destinados a ser utilizados, cuando estén estacionados, únicamente como medio para fines de instrucción o recreación;
 - ii) que sean utilizados por entidades no comerciales con fines sociales;
 - iii) que hayan sido modificados de modo que no puedan ser utilizados ni para el transporte de más de nueve personas ni para el transporte de mercancías que no sean estrictamente necesarias para los fines establecidos en los incisos i) y ii);
 - c) vehículos de la categoría B con una masa máxima autorizada que no supere los 2 500 kg y una velocidad máxima limitada por medios técnicos a 45 km/h, por conductores menores de veintiún años que sean titulares de un permiso de conducción concedido para la categoría B1 expedido en las condiciones establecidas en el artículo 6, apartado 1, letra c), inciso i), párrafo segundo, y, si procede, el artículo 7, apartado 2, letra b);
 - d) vehículos de motor empleados para mantener la seguridad y el orden públicos, como los utilizados para prestar asistencia inmediata durante emergencias naturales o provocadas, tales como vehículos policiales, ambulancias, vehículos de protección civil y salvamento, o los vehículos de bomberos, con una masa máxima autorizada que supere los 3 500 kg, pero no supere los 5 000 kg, que podrán llevar enganchado un remolque cuando la masa máxima autorizada de ese conjunto no supere los 5 000 kg, por conductores que hayan alcanzado la edad de veinte años, sean titulares de un permiso de conducción de categoría B, hayan completado la formación o el examen requeridos en virtud del artículo 6, apartado 1, letra c), inciso ii), o ambos, y conduzcan únicamente con el fin al que esté destinado el vehículo de emergencia, incluidos el mantenimiento y los controles necesarios.

Cuando los Estados miembros indiquen en el permiso de conducción que el titular está habilitado para conducir los vehículos a que se refiere el párrafo primero, letras a) y b), lo harán solo mediante los códigos nacionales pertinentes.

La validez de los permisos de conducción expedidos en virtud del párrafo primero, letra d), podrá ser reconocida recíprocamente por los Estados miembros en sus respectivos territorios de manera temporal o indefinida.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de toda autorización concedida con arreglo al presente apartado.

5. Los Estados miembros estarán facultados para autorizar la conducción de vehículos de las categorías D o D1 en su territorio por los titulares de un permiso de conducción expedido para la categoría C, siempre que no se transporte a ninguna otra persona en el vehículo y que el conductor sea una persona que:
- a) realice una inspección técnica de conformidad con la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁹⁾, en un radio de 5 km del centro de inspección técnica, o
 - b) sea mecánico de un taller de reparación de vehículos que haga un ensayo de conducción, en un radio de 5 km del taller, una vez reparado el vehículo, o con fines de mantenimiento o inspección, respectivamente.

Al abandonar el centro de inspección o el taller, el titular del permiso de conducción de categoría C deberá estar en condiciones de demostrar en cualquier inspección que la conducción del vehículo se está realizando a efectos de la inspección técnica a que se refiere la letra a) o de la inspección a que se refiere la letra b). Los Estados miembros informarán a la Comisión de toda autorización concedida con arreglo al presente apartado.

⁽¹⁹⁾ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

*Artículo 10***Expedición, validez y renovación**

1. El permiso de conducción solo se expedirá a los solicitantes que cumplan las siguientes condiciones:
 - a) haber aprobado un examen de aptitudes y comportamientos y un examen teórico, de conformidad con el anexo II, así como cumplir determinadas condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir, con arreglo al anexo III;
 - b) en la categoría AM, haber superado únicamente un examen teórico; los Estados miembros podrán sin embargo exigir que los solicitantes superen un examen de aptitudes y comportamientos y podrán aplicar el artículo 11 con respecto a esta categoría.

En el caso de los vehículos de tres ruedas y los cuatriciclos de esta categoría, los Estados miembros podrán imponer una prueba específica de control de aptitudes y comportamientos. Para distinguir los vehículos de la categoría AM, se podrá introducir en el permiso de conducción un código nacional;

- c) en las categorías A2 o A, y a condición de poseer una experiencia mínima de dos años en la conducción de una motocicleta de la categoría A1 o de la categoría A2, respectivamente:
 - i) haber superado únicamente un examen de aptitudes y comportamientos, o
 - ii) haber completado una formación con arreglo al anexo VI;
- d) haber completado una formación o superado un examen de aptitudes y comportamientos o, en el caso de la categoría B y con el fin de conducir un conjunto de vehículos, una autocaravana, un vehículo de emergencia o un vehículo impulsado por combustibles alternativos a que se refiere el artículo 6, apartado 1, letra c), inciso ii), haber completado una formación y superado un examen de aptitudes y comportamientos con arreglo al anexo V;
- e) tener la residencia normal en el territorio del Estado miembro que expida el permiso de conducción o pertenecer a los solicitantes a los que se apliquen las excepciones establecidas en el artículo 20, apartado 3 o apartado 4, o poder demostrar, en el momento de presentar su solicitud, que ha estudiado en él durante al menos los últimos seis meses.

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

- a) quince años para las categorías AM, A1, A2, A, B, B1 y BE. Los Estados miembros podrán reducir esta duración a diez años en caso de que su Derecho nacional permita utilizar también el permiso de conducción como documento de identificación personal;
- b) cinco años para las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E.

La renovación de un permiso de conducción podrá dar inicio a un nuevo período de validez administrativa para una o varias categorías que el titular esté autorizado a conducir, siempre que ello sea conforme a la presente Directiva.

La presencia de un microchip o un código QR con arreglo al artículo 4, apartados 5 y 6, respectivamente, no será requisito previo para la validez del permiso de conducción. La pérdida o la ilegibilidad del microchip o del código QR, o cualquier otro daño que estos hayan sufrido, no afectarán a la validez del permiso de conducción.

Con el fin de mejorar la seguridad vial, los Estados miembros podrán limitar el período de validez administrativa de cualquier categoría de permisos de conducción expedidos a conductores noveles a fin de aplicar a esos conductores medidas específicas.

Los Estados miembros podrán limitar el período de validez administrativa de permisos de conducción concretos de cualquier categoría si es necesario aplicar una mayor frecuencia a reconocimientos médicos, autoevaluaciones u otras medidas específicas, incluidas restricciones a conductores que cometan infracciones de tráfico.

Los Estados miembros limitarán el período de validez administrativa de permisos de conducción concretos de conformidad con el artículo 6, apartado 1, letra c), inciso i), párrafo segundo. Los permisos de conducción que se hayan limitado de tal manera no serán renovables.

Los Estados miembros podrán reducir 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 sesenta y cinco años, para así exigir que los reconocimientos médicos, las autoevaluaciones u otras medidas específicas, incluidos los cursos de actualización, se lleven a cabo con mayor frecuencia. Dicha reducción del período de validez administrativa solo se aplicará cuando se vayan a renovar los permisos de conducción.

Los Estados miembros podrán reducir el período de validez administrativa establecido en el presente apartado para los permisos de conducción de las personas a las que se haya concedido un permiso de residencia temporal o que gocen en sus territorios de protección temporal o de protección adecuada en virtud del Derecho nacional.

3. Cuando la validez administrativa expire, la renovación del permiso de conducción estará supeditada a las dos condiciones siguientes:

- a) que el solicitante de la renovación siga cumpliendo las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir indicadas en el anexo III;
- b) que el solicitante de la renovación, en el momento en que pida la renovación, tenga su residencia normal en el territorio del Estado miembro que expide el permiso de conducción o se le apliquen las excepciones establecidas en el artículo 20, apartado 3, o pueda demostrar que ha estudiado en él durante al menos los últimos seis meses.

4. Sin perjuicio de la legislación en materia penal y policial, los Estados miembros podrán aplicar a la expedición de permisos de conducción disposiciones nacionales relativas a condiciones distintas de las establecidas en la presente Directiva. Informarán de ello a la Comisión.

5. Nadie podrá ser titular de más de un permiso de conducción. No obstante, un permiso de conducción móvil podrá mostrarse simultáneamente en más de un dispositivo electrónico.

Un Estado miembro denegará la expedición de un permiso de conducción si el solicitante ya es titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para aplicar el párrafo segundo. Las medidas necesarias relativas a la expedición, la sustitución, la renovación o el canje de un permiso de conducción incluirán comprobar con otros Estados miembros si el solicitante es ya titular de otro permiso de conducción, en aquellos casos en que existan motivos suficientes para sospecharlo. A tal fin, los Estados miembros utilizarán la red del permiso de conducción de la UE.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 6, los Estados miembros que expidan un permiso de conducción actuarán con la debida diligencia para asegurarse de que la persona cumpla los requisitos establecidos en el apartado 1 del presente artículo, y aplicarán las disposiciones nacionales en materia de anulación del permiso de conducción o del derecho a conducir en caso de que se determine que un permiso de conducción concreto se ha expedido sin que se cumplan tales requisitos.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 25 por los que se modifiquen los anexos II, III, V y VI, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

Artículo 11

Cumplimiento de las condiciones mínimas de aptitud física y mental

1. Antes de que se expida un permiso de conducción por primera vez, los Estados miembros garantizarán que el solicitante se someta a un reconocimiento médico en el que se apliquen las condiciones mínimas de aptitud física y mental que incluyan los problemas de salud indicados en el anexo III. Esta obligación únicamente será aplicable a la expedición de permisos de conducción de la categoría AM si así lo exige el Estado miembro en cuestión de conformidad con el artículo 10, apartado 1, letra b). Sin embargo, se exigirá un reconocimiento médico por lo que respecta a las solicitudes de permisos de conducción para las categorías C, CE, C1, C1E, D, D1, DE o D1E, independientemente de que este ya se haya realizado para otra categoría.

2. Antes de renovar el permiso de conducción, el solicitante de la renovación deberá someterse a un reconocimiento médico que incluya los problemas de salud indicados en el anexo III. Esta obligación únicamente será aplicable a la renovación de permisos de conducción de la categoría AM si así lo exige el Estado miembro en cuestión de conformidad con el artículo 10, apartado 1, letra b).

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2, y en la medida en que el anexo III no disponga otra cosa, como en el caso de la realización de una evaluación adecuada de la vista para los solicitantes de permisos de conducción de conformidad con el anexo III, punto 3, los Estados miembros, para las categorías AM, A, A1, A2, B, B1 y BE, en lugar de exigir un reconocimiento médico, podrán aplicar una de las siguientes medidas alternativas o ambas:

- a) exigir al solicitante o al titular del permiso de conducción que cumplimente un formulario de autoevaluación que incluya los problemas de salud indicados en el anexo III, al solicitar la expedición o la renovación del permiso de conducción, o

- b) establecer un sistema nacional para evaluar la aptitud para conducir a fin de asegurarse de tomar medidas en reacción ante cambios importantes en la aptitud física o mental de una persona para cumplir las condiciones mínimas de aptitud física y mental indicadas en el anexo III una vez que se le haya expedido un permiso de conducción al solicitante tras un reconocimiento médico o una autoevaluación.
4. Los Estados miembros podrán establecer medidas adecuadas para hacer frente al incumplimiento del requisito de cumplimentar un formulario de autoevaluación o a la introducción deliberada en él de información incorrecta o incompleta, o al incumplimiento de alguno de los requisitos establecidos de conformidad con el apartado 3, letra b).
5. Los Estados miembros podrán aplicar la medida alternativa prevista en el apartado 3, letra b), de tal manera que permita realizar el seguimiento de la aptitud para conducir durante los períodos de validez administrativa.
6. Si, a partir de la información obtenida con arreglo a las distintas medidas alternativas que se establecen en el apartado 3, se comprueba que es probable que el solicitante o titular del permiso de conducción tenga uno o varios problemas de salud indicados en el anexo III, los Estados miembros se asegurarán de que se someta a un reconocimiento médico antes de que expidan o renueven el permiso de conducción.
7. El presente artículo no impedirá que los Estados miembros adopten medidas para concienciar y mejorar el conocimiento del sector sanitario y de los titulares de permisos de conducción acerca de los requisitos mínimos de aptitud física y mental para conducir indicadas en el anexo III.

Si los Estados miembros adoptan directrices dirigidas a los médicos para ayudarles a identificar a los titulares de permisos de conducción que ya no cumplan los requisitos mínimos de aptitud física y mental para conducir, informarán de ello a la Comisión. La Comisión pondrá las directrices a disposición de los demás Estados miembros.

Si los Estados miembros elaboran campañas públicas de concienciación para informar a los ciudadanos acerca de los problemas mentales o físicos que pueden afectar a la aptitud para conducir, informarán de ello a la Comisión. La Comisión pondrá la información a disposición de los demás Estados miembros.

8. A efectos de la expedición de un permiso de conducción o de cualquier renovación posterior, los Estados miembros podrán exigir normas más estrictas que las indicadas en el anexo III.

Artículo 12

Prórroga de la validez en caso de crisis

1. En caso de una crisis, los Estados miembros podrán prorrogar por un período máximo de seis meses el período de validez administrativa de los permisos de conducción que, de lo contrario, expirarían. La prórroga podrá renovarse si la crisis persiste.
2. Toda prórroga de este tipo deberá estar debidamente justificada y se notificará inmediatamente a la Comisión. La Comisión publicará inmediatamente esa información en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Los Estados miembros reconocerán la validez de los permisos de conducción cuyo período de validez administrativa haya sido prorrogado con arreglo al presente artículo.
3. Por razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas relacionadas con la crisis a que se refiere el apartado 1 que afecte a dos o más Estados miembros, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución de aplicación inmediata para prorrogar el período de validez administrativa de todas o determinadas categorías de permisos de conducción que, de lo contrario, expirarían. Esta prórroga no será superior a seis meses y podrá renovarse si la crisis persiste. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 26, apartado 3.
4. Cuando un Estado miembro no se vea afectado, o sea improbable que se vea afectado, por dificultades que hagan inviable la renovación de los permisos de conducción como consecuencia de una crisis que afecte a dos o más Estados miembros a que se refiere el apartado 3, o cuando haya adoptado medidas nacionales adecuadas para mitigar las consecuencias de esa crisis, podrá decidir, tras haber informado a la Comisión, no aplicar la prórroga introducida por el acto de ejecución a que se refiere el apartado 3. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 13***Canje y sustitución de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros**

1. Cuando el titular de un permiso de conducción válido expedido por un Estado miembro haya establecido su residencia normal en otro Estado miembro, podrá solicitar al Estado miembro de residencia normal el canje de su permiso de conducción por otro equivalente. El Estado miembro al que se solicite realizar el canje comprobará para qué categoría o categorías sigue siendo válido el permiso de conducción.
2. Sin perjuicio del principio de territorialidad de las leyes en materia penal y policial, el Estado miembro de residencia normal podrá aplicar al titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro sus disposiciones nacionales relativas a la anulación, la retirada, la suspensión o restricción del derecho a conducir y, si fuera necesario, podrá proceder para ello al canje del permiso de conducción.
3. El Estado miembro que realice el canje de un permiso de conducción físico remitirá el permiso de conducción antiguo a las autoridades del Estado miembro de expedición y les indicará los motivos del canje.

El Estado miembro que realice el canje de un permiso de conducción móvil, informará de ello a las autoridades del Estado miembro de expedición y les indicará los motivos del canje. El Estado miembro de expedición se asegurará de que el anterior permiso de conducción móvil no pueda seguir mostrándose en el dispositivo electrónico utilizado para este fin por el titular del permiso de conducción. Los Estados miembros utilizarán la red del permiso de conducción de la UE a efectos de comunicación.

4. En caso de daño, extravío o robo de permisos de conducción físicos o en caso de uso fraudulento de permisos de conducción físicos o móviles, las autoridades competentes del Estado miembro en que el titular del permiso de conducción tenga su residencia normal, o, en caso de aplicación del artículo 20, apartado 3, del Estado miembro de expedición de dicho permiso, serán las únicas autorizadas para sustituirlo. Dichas autoridades procederán a la sustitución basándose en la información que obre en su poder o, cuando proceda, en un certificado expedido por las autoridades competentes del Estado miembro de expedición del permiso de conducción inicial. Si el permiso de conducción ha sido sustituido por un Estado miembro distinto del Estado miembro de expedición y el antiguo permiso sigue estando en posesión de su titular o su titular sigue pudiendo mostrarlo, se aplicarán los procedimientos establecidos en el apartado 3.

*Artículo 14***Acreditación del derecho a conducir durante el canje o la sustitución**

Durante la sustitución o el canje de un permiso de conducción, el Estado miembro que efectúe la sustitución o el canje garantizará que las autoridades competentes de los Estados miembros puedan comprobar la validez de los derechos de conducción del titular del permiso de conducción, en particular durante los controles en carretera. A tal fin, el Estado miembro facilitará sin demora la información necesaria sobre la sustitución o el canje de un permiso de conducción en la red de permisos de conducción de la UE cuando la duración del procedimiento de canje o sustitución así lo requiera. En tales casos, el Estado miembro facilitará al titular del permiso de conducción de que se trate un documento en el que se indique que se ha presentado una solicitud de sustitución o canje de su permiso de conducción.

*Artículo 15***Canje de permisos de conducción expedidos por terceros países**

1. Cuando un Estado miembro prevea el canje de un permiso de conducción expedido por un tercer país para un titular de un permiso de conducción que haya establecido su residencia normal en su territorio, procederá al canje del permiso de conducción de conformidad con el presente artículo.
2. Cuando un Estado miembro canjee un permiso de conducción expedido por un tercer país que no haya sido objeto de un acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 7 del presente artículo, el canje se indicará en el permiso de conducción expedido por dicho Estado miembro utilizando, así como en cualquier renovación o sustitución posterior, el código correspondiente indicado en el anexo I, parte E. En caso de que el titular de dicho permiso de conducción traslade posteriormente su residencia normal a otro Estado miembro, este podrá no aplicar el principio de reconocimiento recíproco establecido en el artículo 3, apartado 6.

Los Estados miembros aplicarán a tales canjes su Derecho nacional, de conformidad con las condiciones establecidas en el presente apartado.

3. Cuando el permiso de conducción sea expedido para una categoría y por un tercer país que haya sido objeto de un acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 7, dicho canje se indicará en el permiso de conducción expedido por el Estado miembro de que se trate marcando en él el código correspondiente indicado en el anexo I, parte E. En tales casos, los Estados miembros canjearán el permiso de conducción de conformidad con las condiciones establecidas en el acto de ejecución pertinente.

4. Cuando un permiso de conducción expedido por un Estado miembro haya sido canjeado por un permiso de conducción de un tercer país, los Estados miembros no exigirán el cumplimiento de condiciones adicionales distintas de las establecidas en el artículo 10, apartado 3, letra a), ni indicarán ninguna información adicional para el canje de ese permiso de conducción de un tercer país con respecto a las categorías del permiso de conducción inicial.

En la situación prevista en el párrafo primero, cuando un solicitante pida el canje de un permiso de conducción que sea también válido para las categorías para las que haya adquirido el derecho a conducir en un tercer país, se aplicarán las normas siguientes:

a) si el permiso de conducción fue expedido para una categoría y por un tercer país que haya sido objeto de un acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 7, se aplicará el apartado 3;

b) en ausencia de un acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 7, se aplicará el apartado 2.

5. Los canjes a que se refieren los apartados 2, 3 y 4 solo se efectuarán si el permiso de conducción expedido por el tercer país ha sido entregado a las autoridades competentes del Estado miembro al que se haya solicitado efectuar el canje.

6. La Comisión podrá determinar que un tercer país cuenta con un marco de transporte por carretera que garantiza, total o parcialmente, un nivel de seguridad vial comparable al de la Unión, lo que hace posible que se canjeen los permisos de conducción expedidos por ese tercer país, si fuera necesario tras cumplir determinadas condiciones predefinidas, de conformidad con el apartado 3.

Cuando la Comisión proceda a la determinación a que se refiere el párrafo primero, podrá evaluar, en cooperación con los Estados miembros, el marco de transporte por carretera del tercer país. Los Estados miembros emitirán su dictamen sobre el marco de transporte por carretera vigente en el tercer país identificado en un plazo que fijará la Comisión. Dicho plazo tendrá una duración mínima de seis meses y máxima de dieciocho meses. 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 tuvieran para enviarlos, si esta última fecha fuera anterior.

Al evaluar el marco de transporte por carretera vigente en un tercer país, la Comisión tendrá en cuenta al menos los siguientes elementos:

a) los requisitos vigentes en materia de concesión de permisos de conducción, como la clasificación de las categorías de permisos de conducción, los requisitos de edad mínima, los requisitos y condiciones de formación y de exámenes de conducción, y los requisitos médicos para obtener el permiso de conducción;

b) si el tercer país expide permisos de conducción móviles y, en caso afirmativo, las modalidades técnicas y estructurales aplicables para gestionar el sistema;

c) el grado en que existen permisos de conducción falsos en circulación y las medidas adoptadas para evitar la falsificación de los permisos de conducción y la corrupción relacionada con ellos;

d) el período de validez administrativa de los permisos de conducción expedidos por el tercer país;

e) las condiciones de tráfico en el tercer país y si son comparables a las condiciones de tráfico en las redes de carreteras de la Unión;

f) los resultados en materia de seguridad vial del tercer país, y

g) el marco jurídico y la práctica del tercer país para el canje de permisos de conducción expedidos por Estados miembros.

7. Una vez que haya llevado a cabo la evaluación contemplada en el apartado 6, la Comisión podrá decidir, mediante un acto de ejecución, que un tercer país cuenta con un marco de transporte por carretera que garantiza total o parcialmente un nivel de seguridad vial comparable al de la Unión, de modo que los canjes de los permisos de conducción expedidos por ese tercer país se realicen de conformidad con el apartado 3.

El acto de ejecución contemplado en el párrafo primero del presente apartado incluirá, como mínimo:

- a) las categorías de permisos de conducción contempladas en el artículo 6, respecto de las cuales podrá realizarse un canje de conformidad con el apartado 3 del presente artículo;
- b) las fechas de expedición de los permisos de conducción del tercer país a partir de las cuales podrá efectuarse un canje de conformidad con el apartado 3;
- c) las condiciones generales que deban cumplirse para comprobar la autenticidad del documento oficial que vaya a canjearse;
- d) las condiciones generales que el solicitante deba cumplir, antes del canje, para demostrar que reúne los requisitos mínimos de aptitud física y mental indicados en el anexo III.

Cuando el permiso de conducción del solicitante no le permita cumplir lo dispuesto en el párrafo segundo, letras a) o b), del presente apartado, los Estados miembros podrán decidir canjearlo con arreglo al apartado 2. En caso de que el solicitante no pueda cumplir lo dispuesto en el párrafo segundo, letras c) o d), del presente apartado, los Estados miembros denegarán el canje del permiso de conducción.

Cualquier condición adicional establecida en el acto de ejecución a que se refiere el párrafo primero del presente apartado establecerá o bien la aplicabilidad de las disposiciones nacionales del Estado miembro de conformidad con el apartado 2, o bien la denegación del canje del permiso de conducción cuando el solicitante no cumpla dichas condiciones.

El acto de ejecución contemplado en el presente apartado se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 26, apartado 2.

8. El acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 7 establecerá una revisión periódica por parte de la Comisión, al menos cada cuatro años, de la situación en materia de seguridad vial del tercer país de que se trate. Los Estados miembros podrán emitir sus dictámenes. En función de las conclusiones de la revisión, la Comisión mantendrá, modificará o suspenderá, en la medida en que resulte necesario, dicho acto de ejecución, o lo derogará.

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 un acto de ejecución adoptado con arreglo al apartado 7, y también publicará cualquier cambio pertinente realizado de conformidad con el apartado 8.

10. Para apoyar la integración de los conductores profesionales de terceros países en el mercado interior de la Unión, la Comisión promoverá el intercambio de mejores prácticas en el grupo de expertos sobre la cualificación y la formación de los conductores de determinados vehículos de carretera constituido de conformidad con el requisito establecido en el artículo 13, apartado 4, de la Directiva (UE) 2022/2561.

Artículo 16

Efectos de la anulación, retirada, suspensión o restricción del derecho de una persona a conducir un vehículo de motor, de su permiso de conducción o del reconocimiento de la validez de su permiso de conducción

1. Los Estados miembros denegarán la expedición de permisos de conducción a los solicitantes cuyo permiso de conducción haya sido anulado, retirado, suspendido o restringido en otro Estado miembro.

2. Un Estado miembro denegará el reconocimiento de la validez de los permisos de conducción que hayan sido expedidos por otro Estado miembro a una persona cuyo derecho a conducir, permiso de conducción, o el reconocimiento de la validez de su permiso de conducción haya sido anulado, retirado, suspendido o restringido en el territorio del otro Estado miembro.

3. El derecho a conducir, un permiso de conducción o el reconocimiento de su validez se considerará anulado, retirado, suspendido o restringido a los efectos del presente artículo hasta que la persona interesada cumpla las condiciones impuestas por el Estado miembro para recuperar el derecho a conducir, o su permiso de conducción, o el reconocimiento de la validez de su permiso de conducción, o para poder solicitar un permiso de conducción nuevo.

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones que impongan para que se permita a una persona recuperar su derecho a conducir, o su permiso de conducción o el reconocimiento de la validez de su permiso de conducción, o para poder solicitar un nuevo permiso de conducción sean proporcionadas y no discriminatorias para los titulares de permisos de conducción expedidos por cualquier otro Estado miembro, y por que no generen, por sí solas, una denegación de duración indefinida a expedir un permiso de conducción o a reconocer un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro.

4. Cuando así lo justifique la conducta o la aptitud física o mental de una persona, los Estados miembros podrán privar a esa persona de conducir en su territorio por un tiempo indefinido sin ofrecerle la posibilidad de recuperar su derecho a conducir o su permiso de conducción o el reconocimiento de la validez de su permiso de conducción, ni de solicitar un permiso de conducción nuevo.

No obstante lo dispuesto en el apartado 1, un Estado miembro que no haya privado a esa persona de conducir podrá expedirle un permiso de conducción, tal como se indica en el párrafo primero del presente apartado. Sin embargo, el Estado miembro que haya privado de conducir a esa persona podrá denegar, en su territorio y de manera indefinida, el reconocimiento de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro.

Artículo 17

Sistema de conducción acompañada

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, letra b), los Estados miembros expedirán permisos de conducción, de conformidad con el artículo 10, apartado 1, para la categoría B marcada con el código de la Unión 98.02 indicado en el anexo I, parte E, a los solicitantes que hayan alcanzado la edad de diecisiete años.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, letras b) y d), respectivamente, los Estados miembros podrán expedir permisos de conducción de las categorías C1, C1E o C para conducir en sus respectivos territorios, de conformidad con el artículo 10, apartado 1, siempre que el solicitante sea titular de un CAP concedido de acuerdo con el artículo 6, apartado 1, de la Directiva (UE) 2022/2561, para la categoría C o de acuerdo con el artículo 6, apartado 2, de la Directiva (UE) 2022/2561 para las categorías C1 y C1E, marcadas con el código de la Unión 98.02 indicado en el anexo I, parte E, a los solicitantes que hayan alcanzado la edad de diecisiete años.

Los permisos de conducción expedidos de conformidad con el párrafo primero serán reconocidos recíprocamente por los Estados miembros que los expidan.

3. Los titulares de un permiso de conducción marcado con el código de la Unión 98.02 indicado en el anexo I, parte E, que no hayan alcanzado la edad de dieciocho años solo conducirán acompañados de una persona que vaya sentada en el asiento del copiloto y que sea capaz de darles directrices mientras conduzcan. El acompañante deberá respetar las normas relativas a la conducción bajo los efectos del alcohol o de drogas y:

a) tendrá una edad mínima de veinticuatro años;

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

c) no habrá sido objeto de una privación del derecho a conducir en el Estado miembro de expedición del permiso de conducción a que se refiere la letra b) en los últimos cinco años.

Un Estado miembro distinto del Estado miembro de expedición a que se refiere la letra c) podrá disponer lo necesario para ejecutar, a raíz de una infracción cometida en su territorio, una de privación del derecho a conducir en su territorio que podría implicar una falta de aptitud para actuar como acompañante en virtud del presente artículo.

4. Los Estados miembros podrán exigir la identificación de los acompañantes a que se refiere el apartado 3 a fin de garantizar el cumplimiento del presente artículo. Los Estados miembros podrán limitar el número de posibles acompañantes respecto de cada conductor acompañado. Los Estados miembros podrán imponer en su territorio condiciones adicionales que deba cumplir la persona que acompañe al titular de un permiso de conducción expedido por ellos. Dichas condiciones serán proporcionadas y adecuadas para lograr los objetivos del sistema de conducción acompañada. Informarán de dichas condiciones adicionales a la Comisión. La Comisión hará accesible al público la información relativa a dichas condiciones adicionales.

En el caso de una persona que acompañe al titular de un permiso de conducción de las categorías C, C1E o C1, los requisitos establecidos en el párrafo primero podrán incluir, en particular, el requisito de que la persona que acompañe al titular:

- a) disponga de la cualificación y formación pertinentes de conformidad con la Directiva (UE) 2022/2561, o
- b) haya realizado una formación específica de al menos siete horas, que podrá incrementarse hasta catorce horas, para adquirir las capacidades profesionales y pedagógicas necesarias en el marco de su formación periódica del CAP.

5. El sistema de conducción acompañada no limitará ninguna posibilidad existente de la que dispongan los Estados miembros para rebajar la edad mínima de los solicitantes de permisos de conducción de la categoría B, tal como se establece en el artículo 7, apartado 2, o para aplicar condiciones similares en el ámbito nacional.

6. Los Estados miembros podrán aplicar condiciones adicionales para la expedición de un permiso de conducción marcado con el código de la Unión 98.02 indicado en el anexo I, parte E, a los solicitantes que no hayan alcanzado la edad de dieciocho años. Informarán de ello a la Comisión. La Comisión hará pública esa información.

Artículo 18

Período de prueba

1. El titular de un permiso de conducción expedido tras haber aprobado un examen de conducción con arreglo al artículo 10, apartado 1, letra a), se considerará un «conductor novel» y estará sujeto a un período de prueba. El Estado miembro que expida el permiso de conducción determinará la duración del período de prueba, que no será inferior a dos años.

Si el conductor novel ya dispone de un permiso de conducción válido para otra categoría de vehículo, en principio el período de prueba solo incluirá lo que quede del período de prueba del permiso de conducción existente. No obstante, en el caso de los conductores noveles que únicamente dispongan de un permiso de conducción de la categoría AM, la obtención de un permiso de una nueva categoría dará lugar, en cualquier caso, a un nuevo período de prueba. En lo que respecta a otras categorías distintas de la categoría AM de permisos de conducción que expidan, los Estados miembros podrán exigir un período de prueba adicional o complementario, en particular para tener en cuenta los distintos riesgos y las capacidades necesarias asociadas a la nueva categoría de permiso de conducción.

2. Los Estados miembros establecerán normas o sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol, o ambas, más estrictas para los conductores noveles que para los conductores no noveles, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que se apliquen. Cuando los Estados miembros establezcan sanciones, estas serán eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

Además, los Estados miembros tomarán medidas destinadas a reducir:

- a) la conducción bajo los efectos de drogas por parte de conductores noveles;
- b) el incumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas por las que se transpone la Directiva 91/671/CEE del Consejo ⁽²⁰⁾ sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

⁽²⁰⁾ Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj>).

3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá a los Estados miembros introducir en su Derecho nacional disposiciones de tolerancia cero que prohíban a todos los conductores el consumo de alcohol o drogas antes de la conducción. Cuando los Estados miembros introduzcan estas disposiciones de tolerancia cero en su Derecho nacional, tomarán todas las medidas necesarias para armonizar su Derecho nacional con las medidas aplicadas con arreglo al apartado 2.
4. Los Estados miembros podrán establecer normas adicionales aplicables en sus territorios a los conductores noveles a fin de mejorar la seguridad vial. Informarán de ello a la Comisión.
5. Si una autoridad competente del Estado miembro de residencia normal decide prorrogar el período de prueba de un conductor debido a una conducta ilícita de esa persona, se asegurará de que el nuevo período de prueba se indique en el permiso de conducción.
6. Los Estados miembros marcarán los permisos de conducción expedidos durante un período de prueba con el código de la Unión pertinente indicado en el anexo I, parte E.

Artículo 19

Examinadores

1. Los examinadores del permiso de conducción deberán cumplir las normas mínimas establecidas en el anexo IV.

Los examinadores del permiso de conducción que desempeñen esa función desde antes del 19 de enero de 2013 estarán sujetos exclusivamente a los requisitos en materia de garantía de calidad y medidas de formación periódica que se establecen en dicho anexo.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 25, por los que se modifique el anexo IV, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

Artículo 20

Residencia normal

1. El lugar de residencia normal se considerará el lugar en el que una persona viva habitualmente, es decir, durante al menos 185 días de los 365 días anteriores, 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 esa persona esté viviendo.

No obstante, en el caso de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar diferente del de sus vínculos personales y que, por este motivo, se vea obligada a vivir alternativamente en distintos lugares situados en dos o más Estados miembros, se considerará que su residencia normal está situada en el lugar de sus vínculos personales, con la condición de que vuelva periódicamente a ese lugar. La persona no estará obligada a cumplir esta condición si está viviendo en un Estado miembro para desempeñar una tarea de duración determinada. La asistencia a una universidad o escuela no constituirá traslado de la residencia normal.

2. A efectos del artículo 10, apartado 3, letra b), y del artículo 13, apartado 4, se considerará que la residencia normal del personal de los servicios diplomáticos de la Unión, es decir, los funcionarios de los servicios competentes de la Secretaría General del Consejo y de la Comisión, así como el personal enviado en comisión de servicio por los servicios diplomáticos de los Estados miembros y cualquier otro empleado o contratista que trabaje para las instituciones, órganos y organismos de la Unión en el ámbito de la representación exterior y que, para poder desempeñar sus funciones contractuales, haya vivido fuera de la Unión durante al menos 181 días en los últimos 365 días, o del personal de los servicios diplomáticos de sus Estados miembros acreditado en terceros países, o de los miembros de sus familias que formen parte de su hogar, está situada en el territorio de los Estados miembros de expedición de los permisos de conducción renovados o sustituidos.
3. En casos excepcionales, cuando el titular de un permiso de conducción no pueda probar que ha establecido su residencia normal en un determinado Estado miembro con arreglo al apartado 1, se le podrá renovar o sustituir el permiso de conducción en el Estado miembro de expedición.

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 residencia normal sea diferente de su Estado miembro de nacionalidad podrá obtener su permiso de conducción en este último cuando en el Estado miembro de residencia normal no sea posible presentarse bien al examen teórico o bien al examen práctico, o a ninguno de dichos exámenes, en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de la nacionalidad del solicitante que sea también una lengua oficial de la Unión, o con un intérprete.

De conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1724, los Estados miembros y la Comisión darán a los usuarios acceso a la información sobre las lenguas para las cuales se facilita la traducción o interpretación de los exámenes teóricos y los exámenes prácticos en cada Estado miembro.

Artículo 21

Equivalencias entre permisos de conducción distintos del modelo de la Unión

1. Los Estados miembros aplicarán las equivalencias establecidas en la Decisión (UE) 2016/1945 de la Comisión ⁽²¹⁾ entre las habilitaciones concedidas antes del 19 de enero de 2013 y las categorías establecidas en el artículo 6 de la presente Directiva.
2. Las habilitaciones para conducir concedidas antes del 19 de enero de 2013 no quedarán derogadas ni alteradas en modo alguno por la presente Directiva.

Artículo 22

Asistencia mutua y red del permiso de conducción de la UE

1. Los Estados miembros se ayudarán mutuamente por lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva. Intercambiarán información sobre los permisos de conducción que hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado, restringido, suspendido, retirado, anulado o revocado, y sobre las privaciones del derecho a conducir que hayan impuesto o, cuando proceda, que tengan previsto adoptar, y se consultarán mutuamente cuando existan motivos fundados para sospechar que el solicitante de un permiso de conducción ha sido objeto de una privación del derecho a conducir en otro Estado miembro. Recurrirán a la red del permiso de conducción de la UE a efectos del intercambio de información.
2. Los Estados miembros también podrán utilizar la red del permiso de conducción de la UE para intercambiar información con los siguientes fines:
 - a) permitir a sus autoridades comprobar la validez y autenticidad de un permiso de conducción, en particular en los controles de carretera, durante investigaciones o como parte de medidas contra la falsificación;
 - b) facilitar las investigaciones de conformidad con la Directiva (UE) 2015/413;
 - c) hacer cumplir la Directiva (UE) 2022/2561 y comprobar la validez y autenticidad de un permiso de conducción al aplicar el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²²⁾ y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²³⁾.
3. El acceso a la red del permiso de conducción de la UE estará protegido. Esta red de la UE permitirá tanto el intercambio síncrono, es decir, en tiempo real, como asíncrono de información, así como el envío y la recepción de mensajes, notificaciones y documentos adjuntos seguros.

⁽²¹⁾ 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: <http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj>).

⁽²²⁾ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

⁽²³⁾ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que la información intercambiada a través de la red del permiso de conducción de la UE esté actualizada.

Los Estados miembros solo concederán acceso a la red del permiso de conducción de la UE a las autoridades que sean competentes para los fines mencionados en los apartados 1 y 2.

4. Los Estados miembros también se prestarán asistencia mutua en la puesta en marcha del permiso de conducción móvil, en particular para garantizar una interoperabilidad fluida entre las aplicaciones y las características de comprobación mencionadas en el anexo I, parte C.

5. La Comisión adoptará, a más tardar el 6 de junio de 2026, actos de ejecución por los que se establezca un conjunto de normas comunes que regulen el funcionamiento de la red del permiso de conducción de la UE, incluidos requisitos operativos, de interfaz y técnicos detallados. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 26, apartado 2.

6. Los Estados miembros podrán cooperar para garantizar el cumplimiento de toda anulación, retirada, suspensión o restricción del derecho a conducir o de un permiso de conducción, o del reconocimiento de la validez de dicho permiso, más concretamente cuando las medidas pertinentes se limiten a ciertas categorías de permisos de conducción o a los territorios de determinados Estados miembros, en particular mediante menciones en los permisos de conducción que hayan expedido.

Artículo 23

Presentación de informes por los Estados miembros

1. 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 de permiso de conducción. Los datos de los permisos de conducción móviles y físicos se facilitarán por separado.

2. A más tardar el 26 de noviembre de 2029, y posteriormente cada cinco años, a fin de facilitar la preparación del informe de la Comisión a que se refiere el artículo 24, los Estados miembros remitirán a la Comisión estadísticas sobre accidentes de tráfico con víctimas mortales o heridos en los que estén implicados conductores profesionales, en concreto conductores de diecisiete años de edad que participen en un sistema de conducción acompañada a que se refiere el artículo 17, apartado 2.

3. Los Estados miembros podrán compartir periódicamente con la Comisión datos sobre el Derecho nacional relativo al manejo de máquinas móviles no de carretera y a consideraciones de seguridad vial conexas, y podrán facilitar información en la que se detallen las preocupaciones relacionadas con la libre circulación de trabajadores.

Artículo 24

Revisión e informes de la Comisión

1. A más tardar el 26 de noviembre de 2030 y, posteriormente cada cinco años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva. Como parte del informe, la Comisión evaluará:

a) la repercusión de la Directiva en la seguridad vial, en concreto:

i) toda repercusión resultado de la aceptación de equivalencias con arreglo al artículo 9, apartado 2, letras j) y k);

ii) toda repercusión resultado de la aceptación de equivalencias con arreglo al artículo 9, apartado 4;

b) los efectos en la seguridad vial y en la escasez de conductores de la aplicación del sistema de conducción acompañada para las categorías de permiso de conducción profesionales, a partir de los informes recibidos de los Estados miembros de conformidad con el artículo 23, apartado 2.

El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa.

2. Como parte del informe a que se refiere el apartado 1, la Comisión evaluará las novedades tecnológicas para vehículos de combustible alternativo que afecten a la masa de esos vehículos. Para ello, la Comisión empleará información recopilada de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁴⁾ por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos. La Comisión podrá solicitar información adicional a los fabricantes de vehículos sobre la posible repercusión de estas novedades tecnológicas en la masa de los vehículos para sustentar su evaluación.

Se exigirá a los fabricantes de vehículos que faciliten los datos a que se refiere el párrafo primero en un plazo razonable y de conformidad con el Derecho de la Unión aplicable.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del presente artículo, a más tardar el 26 de noviembre de 2026 o inmediatamente después de la adopción del primero de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 5, apartado 7, si esta última fecha fuera anterior, la Comisión evaluará la viabilidad de adelantar la fecha indicada en el artículo 3, apartado 4, y remitirá un informe sobre sus conclusiones. Los Estados miembros podrán proporcionar a la Comisión toda información que consideren pertinente para esta evaluación, y la Comisión tendrá en cuenta esa información.

El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa.

Artículo 25

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 8, el artículo 5, apartado 6, el artículo 8, apartado 2, el artículo 10, apartado 6, y el artículo 19, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 25 de noviembre de 2025. 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.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartado 8, el artículo 5, apartado 6, el artículo 8, apartado 2, el artículo 10, apartado 6, y el artículo 19, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, apartado 8, el artículo 5, apartado 6, el artículo 8, apartado 2, el artículo 10, apartado 6, o el artículo 19, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas dos instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

⁽²⁴⁾ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

*Artículo 26***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Permiso de Conducción (en lo sucesivo, «Comité») establecido por la Directiva 97/26/CE del Consejo⁽²⁵⁾. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Cuando el dictamen del Comité deba obtenerse mediante procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del Comité así lo decide o si una mayoría simple de los miembros del Comité así lo solicita.

Cuando el Comité no emita ningún dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

*Artículo 27***Modificaciones de la Directiva (UE) 2022/2561**

El artículo 5 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 2, se añade la letra siguiente:

«c) a partir de la edad de diecisiete años, un vehículo de las categorías de permiso de conducción C1, C1E o C, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 1, respecto de la categoría C o en el artículo 6, apartado 2 respecto de las categorías C1 y C1E, y únicamente si se cumplen las condiciones previstas en el artículo 17, apartados 2 y 3, de la Directiva (UE) 2025/2205 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

(*) Directiva (UE) 2025/2205 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, sobre el permiso de conducción, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2022/2561 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 (DO L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>);

- b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. A partir de la edad de veintiún años, los conductores de un vehículo destinado al transporte de viajeros podrán conducir un vehículo de las categorías de permiso de conducción D y D + E, o un vehículo de las categorías de permiso de conducción D1 y D1 + E, siempre que sean titulares del CAP tal previsto en el artículo 6, apartados 1 o 2. Para garantizar una conducción segura, los Estados miembros podrán establecer un programa de seguimiento para conductores menores de veintitrés años que sean titulares del CAP previsto en el artículo 6, apartado 2. Si los Estados miembros exigen que dichos conductores asistan a cursos periódicos sobre asuntos relacionados con la seguridad vial antes de cumplir veintitrés años para consolidar y confirmar su competencia en tales asuntos, esta asistencia computará para el requisito de asistir a treinta y cinco horas de cursos periódicos de formación cada cinco años.

Los Estados miembros podrán autorizar al conductor de vehículos de las categorías de permiso de conducción D1 y D1 + E a conducir en su territorio dichos vehículos a partir de la edad de dieciocho años, a condición de que el conductor sea titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 1.

Los Estados miembros podrán autorizar al conductor de vehículos de las categorías de permiso de conducción D y D + E a conducir en su territorio dichos vehículos a partir de la edad de veinte años, a condición de que el conductor sea titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 1. Se podrá rebajar a la edad de dieciocho años para conducir dichos vehículos sin pasajeros, o para transportar viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los cincuenta kilómetros.».

(25) Directiva 97/26/CE del Consejo, de 2 de junio de 1997, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE sobre el permiso de conducción (DO L 150 de 7.6.1997, p. 41, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj>).

*Artículo 28***Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/1724**

El anexo II se modifica como sigue:

- a) en la segunda columna de la fila «Mudanza», se añade la casilla siguiente: «Obtención y renovación del permiso de conducción»;
- b) en la tercera columna de la fila «Mudanza», se añade la casilla siguiente: «Expedición, canje y sustitución de permisos de conducción de la Unión».

*Artículo 29***Transposición**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el 26 de noviembre 2028 las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, aplicarán dichas disposiciones a partir del 26 de noviembre de 2029.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 26 de noviembre de 2027, las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 2, letras j) y k). Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del 26 de noviembre de 2027.

3. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 26 de noviembre de 2028, las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 17. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del 26 de noviembre de 2028.

4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho nacional que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 30***Derogación**

1. Queda derogada la Directiva 2006/126/CE, con efecto a partir del 26 de noviembre de 2029, con excepción de su artículo 6, apartado 4, letra c), que queda derogado con efectos a partir del 26 de noviembre de 2027.

Las referencias a la Directiva 2006/126/CE se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VII.

2. Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 383/2012 con efecto a partir del 26 de noviembre de 2029.

Las referencias al Reglamento (UE) n.º 383/2012 se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VII.

*Artículo 31***Entrada en vigor**

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

*Artículo 32***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 22 de octubre de 2025.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

R. METSOLA

Por el Consejo

La Presidenta

M. BJERRE

ANEXO I

ESPECIFICACIONES NORMALIZADAS Y DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS PERMISOS DE CONDUCCIÓN EXPEDIDOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS

PARTE A1: Especificaciones generales del permiso de conducción físico

- 1) Las características de la tarjeta correspondiente al permiso de conducción físico en el modelo de la Unión serán conformes a la norma ISO/IEC 7810.

La tarjeta será de policarbonato.

Los métodos para comprobar las características de las tarjetas del permiso de conducción a fin de garantizar su conformidad con las normas internacionales serán conformes a la norma ISO/IEC 10373.

- 2) La tarjeta del permiso tendrá dos caras y se ajustará al modelo de la imagen 1.

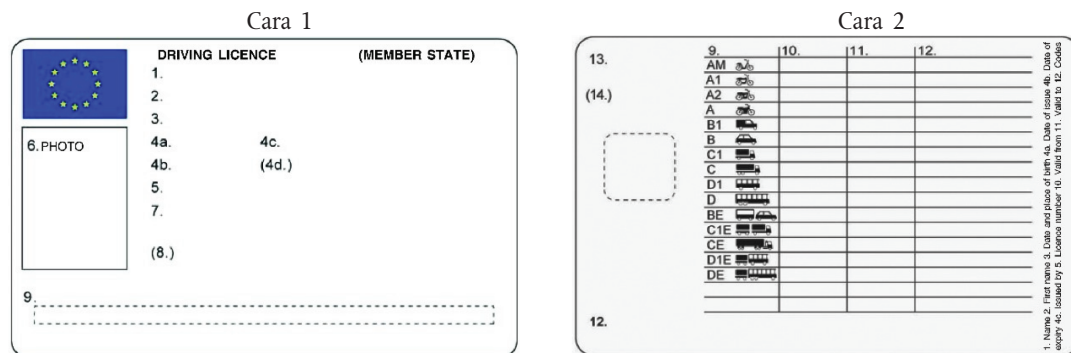


Imagen 1: Modelo de permiso de conducción de la Unión

Texto de la imagen 1:

1. Apellido 2. Nombre 3. Fecha y lugar de nacimiento 4a. Fecha de expedición 4b. Fecha de caducidad 4c. Expedido por 5. Número del permiso 10. Válido desde 11. Válido hasta 12. Códigos

- 3) En la tarjeta del permiso de conducción figurará la siguiente información, establecida en la parte D:

En la cara 1 figurarán:

- la mención «permiso de conducción» impresa en mayúsculas, en la lengua o lenguas del Estado miembro que expida el permiso de conducción;
- (facultativo) el nombre del Estado miembro de expedición;
- el distintivo del Estado miembro de expedición, impreso en negativo, en un rectángulo azul rodeado de doce estrellas amarillas, tal como se establece en la parte D, punto 1;
- información sobre el permiso de conducción expedido (campos 1 a 9), tal como se establece en la parte D, punto 3;
- la mención «modelo de la Unión Europea» en la lengua o lenguas del Estado miembro de expedición, así como la mención «permiso de conducción» en las demás lenguas de la Unión Europea, impresas en rosa, de modo que sirvan de fondo del permiso de conducción, tal como se establece en la parte D, punto 2.

En la cara 2 figurarán:

- f) información sobre las categorías del permiso de conducción expedido (campos 9 a 12), tal como se establece en la parte D, punto 4;
- g) información sobre la gestión del permiso de conducción (campos 13 y 14), tal como se establece en la parte D, punto 5;
- h) una explicación de los siguientes campos numerados que aparecen en las caras 1 y 2 del permiso de conducción: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 y 12.

En caso de que un Estado miembro desee redactar dichas entradas en una lengua nacional distinta de una de las lenguas siguientes: alemán, búlgaro, checo, croata, danés, eslovaco, esloveno, español, estonio, finés, francés, griego, húngaro, inglés, irlandés, italiano, letón, lituano, maltés, neerlandés, polaco, portugués, rumano o sueco, elaborará una versión bilingüe del permiso de conducción utilizando una de las lenguas mencionadas, sin perjuicio de otras disposiciones del presente anexo.

Se reservará un espacio en el permiso de conducción para poder incluir en él, en su caso, un microchip o cualquier otro dispositivo informatizado equivalente, o para imprimir en él un código QR.

Las referencias de color serán las siguientes:

- i) azul: Pantone Reflex Blue,
- ii) amarillo: Pantone Yellow.

4) Disposiciones especiales

- a) Cuando el titular de un permiso de conducción expedido por un Estado miembro de conformidad con el presente anexo haya establecido su lugar de residencia normal en otro Estado miembro, este último podrá inscribir en el permiso de conducción las menciones indispensables para su gestión, siempre que también inscriba este tipo de menciones en los permisos de conducción que expida y que disponga del sitio necesario a tal efecto.
- b) Sin perjuicio de otras disposiciones del presente anexo, los Estados miembros podrán añadir colores o marcas, como códigos de barras o símbolos nacionales. Informarán de ello a la Comisión.

En el marco del reconocimiento recíproco de los permisos de conducción, el código de barras no contendrá información distinta de la que figure de manera legible en el permiso de conducción o de la que sea indispensable para el proceso de expedición del permiso de conducción.

- c) La información que figure en el permiso de conducción deberá ser legible a simple vista para una persona con una agudeza visual media, y los caracteres de los campos 9 a 12 de la cara 2 tendrán un tamaño mínimo de 5 puntos.

PARTE A2: **Especificaciones contra la falsificación del permiso de conducción físico**

- 1) Las amenazas a la seguridad física de los permisos de conducción incluyen, entre otras, las siguientes:
 - a) la elaboración de tarjetas falsas, es decir, la producción de una pieza nueva muy semejante al documento auténtico, bien creándola desde cero, bien copiando un documento auténtico;
 - b) la alteración material, es decir, el cambio de algún componente del documento original, por ejemplo, la modificación de alguno de los datos que figuren en el documento.
- 2) El sistema general de seguridad contra la falsificación formará parte integral de cada elemento del sistema de expedición del permiso considerado en su conjunto, incluyendo el procedimiento de solicitud, la transmisión segura de los datos, el material del que está hecha la tarjeta, las técnicas de fabricación, un conjunto mínimo de características de seguridad diversas y el proceso de introducción de los datos personales.
- 3) El material utilizado para los permisos de conducción estará protegido contra la falsificación mediante las siguientes técnicas (características de seguridad obligatorias):
 - a) el material de la tarjeta no reaccionará a la luz ultravioleta;

- b) un fondo de seguridad que no pueda falsificarse por escáner, impresión ni copia, consistente en una impresión en iris con tintas de seguridad de varios colores y guilletes positivos y negativos; el fondo no estará compuesto por los colores primarios (cian, magenta, amarillo o negro), tendrá un diseño complejo con un mínimo de dos colores especiales y llevará algún texto microimpreso;
 - c) dispositivos ópticamente variables que protejan adecuadamente de la copia y de la manipulación de la fotografía;
 - d) grabado por láser;
 - e) el espacio de la fotografía, el fondo de seguridad y la fotografía deberán superponerse al menos en el borde de la fotografía (motivo en reducción).
- 4) Además, el material utilizado para los permisos de conducción estará protegido contra la falsificación como mínimo mediante tres de las siguientes técnicas (características de seguridad adicionales):
- a) tintas ópticamente variables*;
 - b) tintas en impresión térmica*;
 - c) hologramas exclusivos*;
 - d) imágenes variables por láser*;
 - e) tinta fluorescente ultravioleta, visible e invisible;
 - f) impresión iridiscente;
 - g) marca de agua digital en el fondo;
 - h) pigmentos visibles a la luz infrarroja o fosforescentes;
 - i) caracteres, símbolos o motivos detectables al tacto*.

En la medida de lo posible, se preferirán las técnicas señaladas con un asterisco, pues permiten a los agentes de seguridad comprobar la validez de la tarjeta sin necesitar para ello medios especiales. Los Estados miembros podrán introducir características de seguridad distintas de las enumeradas en el presente punto.

PARTE B: **Especificaciones del microchip incluido en el permiso de conducción físico**

- 1) El microchip y los datos que contenga, incluida la información adicional que prevea el Derecho nacional en relación con el permiso de conducción, cumplirán con la parte B1.
- 2) En la parte B2 figura la lista de las normas aplicables a los permisos de conducción que lleven incorporado un microchip.
- 3) Los permisos de conducción que lleven incorporado un microchip se someterán al procedimiento de homologación de tipo de la Unión de acuerdo con la parte B3.
- 4) Cuando se cumplan todas las disposiciones pertinentes de la homologación de tipo de la Unión con respecto a un permiso de conducción que lleve incorporado un microchip de acuerdo con los puntos 1, 2 y 3, los Estados miembros expedirán un certificado de homologación de tipo de la Unión para el fabricante o su representante.
- 5) Si fuese necesario, y en particular para garantizar el cumplimiento de la presente Parte, los Estados miembros podrán retirar los certificados de homologación de tipo de la Unión que hayan expedido.
- 6) Los certificados de homologación de tipo de la Unión y la notificación de la retirada se ajustarán al modelo que figura en la parte B4.
- 7) Deberá informarse a la Comisión de todos los certificados de homologación de tipo de la Unión que se expidan o se retiren. En caso de retirada, el Estado miembro que la lleve a cabo proporcionará una justificación detallada.

La Comisión informará a los Estados miembros de toda retirada de una homologación de tipo de la Unión.

- 8) Los certificados de homologación de tipo de la Unión expedidos por los Estados miembros serán reconocidos recíprocamente.
- 9) Cuando un Estado miembro compruebe que existe un número importante de permisos de conducción con microchip que, de forma reiterada, incumplen lo dispuesto en la presente parte del presente anexo, comunicará este hecho a la Comisión. Indicará el número del certificado de homologación de tipo de la Unión pertinente correspondiente a esos permisos de conducción, así como una descripción del incumplimiento. La Comisión informará sin demora indebida a los demás Estados miembros de los hechos que le hayan sido comunicados de conformidad con el presente punto.
- 10) El Estado miembro de expedición de los permisos de conducción a que se refiere el punto 9 investigará el problema sin demora y tomará las medidas correctivas adecuadas, incluida, cuando proceda, la retirada del certificado de normalización de tipo de la Unión.

PARTE B1: Requisitos generales para los permisos de conducción que lleven incorporado un microchip

Los requisitos generales para los permisos de conducción que lleven incorporado un microchip descritos en el presente anexo se basan en normas internacionales, en concreto en las normas ISO/IEC de la serie 18013. Estos requisitos comprenden:

- a) las especificaciones del microchip y la estructura lógica de los datos del microchip;
- b) las especificaciones de los datos armonizados y de cualesquiera datos adicionales que deban almacenarse, y
- c) las especificaciones relativas a los mecanismos de protección de los datos almacenados en el microchip.

Título 1

ABREVIATURAS

Abreviatura	Significado
IDA	Identificador de aplicación
PBA	Protección básica de acceso
GD	Grupo de datos
NSE 4+	Nivel de seguridad de la evaluación 4 superior
AE	Archivo elemental
IAE	Identificador del archivo elemental
DVLM	Documentos de viaje de lectura mecánica
TCI	Tarjeta de circuito integrado
ISO	Organización Internacional de Normalización (International Organization for Standardisation)
ELD	Estructura lógica de datos
TCIP	Tarjeta de circuito integrado por proximidad
EIP	Extensión del identificador de la aplicación patentada
IAR	Identificador de la aplicación registrada
OSD	Objeto de seguridad del documento

Título 2

DATOS ALMACENADOS EN EL MICROCHIP

- 1) Datos armonizados, obligatorios y facultativos, relativos al permiso de conducción

El microchip almacenará los datos armonizados relativos al permiso de conducción especificados en la parte D. Si un Estado miembro decide incluir en el permiso de conducción elementos de datos marcados como facultativos en la parte D, dichos elementos también se almacenarán en el microchip.

- 2) Datos adicionales

Los Estados miembros podrán almacenar en el microchip datos adicionales, según establezca su Derecho nacional relativo a los permisos de conducción. Informarán de ello a la Comisión.

Título 3

MICROCHIP

- 1) Tipo de medio de almacenamiento

El medio de almacenamiento de los datos del permiso de conducción será un microchip con una interfaz por contacto, sin contacto, o por contacto y sin contacto combinados (dual), tal como se especifica en la parte B2, punto 1.

- 2) Aplicaciones

Todos los datos que contenga un microchip se almacenarán en aplicaciones electrónicas. Todas las aplicaciones almacenadas en el microchip se identificarán mediante un código único denominado «identificador de la aplicación» (IDA), tal como se especifica en la parte B2, punto 2.

- a) Aplicación del permiso de conducción de la Unión

Los datos obligatorios y facultativos relativos al permiso de conducción, previstos en la parte D, se almacenarán en la aplicación específica del permiso de conducción de la Unión. El IDA de la aplicación del permiso de conducción de la Unión será:

«A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31»,

que está formado por los dos elementos siguientes:

- el identificador de la aplicación registrada (IAR) de la Comisión Europea: «A0 00 00 04 56»,
- la extensión del identificador de la aplicación patentada (EIP) del permiso de conducción de la Unión: «45 44 4C 2D 30 31» (EDL-01).

Se deberán agrupar los datos en grupos de datos (GD) como parte de una estructura lógica de datos (ELD).

Los GD se almacenarán como archivos elementales (AE) en la aplicación del permiso de conducción de la Unión, y se protegerán de acuerdo con la parte B2, punto 3.

- b) Otras solicitudes

Todo dato adicional se almacenará en una o más aplicaciones específicas distintas de la aplicación del permiso de conducción de la Unión. Cada una de estas aplicaciones estará identificada por un IDA único.

Título 4

ESTRUCTURA LÓGICA DE DATOS PARA MICROCHIPS DE LA APLICACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN DE LA UNIÓN

1) Estructura lógica de datos

Los datos del permiso de conducción se almacenarán en el microchip siguiendo la estructura lógica de datos (ELD), tal como se especifica en la parte B2, punto 4. El presente punto especifica los requisitos adicionales para los GD obligatorios y adicionales.

Cada GD se almacenará en un AE. Los AE que deban utilizarse en la aplicación del permiso de conducción de la Unión se identificarán mediante los identificadores de archivos elementales (IAE) e IAE cortos, tal como se especifica en la parte B2, punto 5.

2) Grupos de datos obligatorios

Los elementos de datos obligatorios y facultativos se almacenarán en los siguientes GD:

GD 1: todos los elementos de datos obligatorios y facultativos tal como figuran en el documento, excepto las imágenes de la cara y la firma del titular del permiso de conducción;

GD 5: imagen de la firma del titular del permiso de conducción;

GD 6: imagen de la cara del titular del permiso de conducción.

Los datos del GD 1 se estructurarán tal como se especifica en el punto 6 de la presente parte y en la parte B2, punto 6. Los datos incluidos en los GD 5 y 6 se almacenarán de conformidad con las especificaciones de la parte B2, punto 7.

3) Grupos de datos adicionales

Los elementos de datos adicionales que establezca el Derecho nacional de los Estados miembros en materia de permisos de conducción se almacenarán en los siguientes GD:

GD 2: datos del titular del permiso de conducción, excepto los datos biométricos;

GD 3: datos de la autoridad que expide el permiso;

GD 4: imagen de retrato;

GD 7: datos biométricos relativos a la(s) huella(s) dactilar(es) del titular del permiso de conducción;

GD 11: otros datos, como el nombre completo del titular del permiso de conducción en caracteres nacionales.

Los datos incluidos en estos GD se almacenarán de conformidad con las especificaciones del punto 8 de la parte B2.

Título 5

MECANISMOS DE SEGURIDAD DE LOS DATOS

Para validar la autenticidad y la integridad del microchip y de los datos que contenga y para restringir el acceso a los datos del permiso de conducción, se utilizarán los mecanismos adecuados.

Los datos del microchip se protegerán de conformidad con las especificaciones previstas en la parte B2, punto 3. El presente título especifica los requisitos adicionales que deberán cumplirse.

1) Comprobación de la autenticidad

a) Autenticación pasiva obligatoria

Todos los GD almacenados en la aplicación del permiso de conducción de la Unión se protegerán mediante autenticación pasiva.

Los datos relativos a la autenticación pasiva cumplirán los requisitos especificados en la parte B2, punto 9.

b) Autenticación activa opcional

Se aplicarán mecanismos de autenticación activa opcional para garantizar que no se haya sustituido el microchip original.

2) Restricción de acceso

a) Protección obligatoria básica de acceso

El mecanismo de protección básica de acceso (PBA) será aplicable a todos los datos incluidos en la aplicación del permiso de conducción de la Unión. En interés de la interoperabilidad con los sistemas actuales, como los que usan documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), resulta obligatorio utilizar una zona de lectura mecánica (ZLM) de una línea, tal como se especifica en la parte B2, punto 10.

La clave Kdoc del documento utilizada para acceder al microchip se genera desde la ZLM de una línea, que se puede introducir bien de forma manual, o bien utilizando un lector de reconocimiento óptico de caracteres (ROC). Se deberá aplicar la configuración PBA 1 definida para la ZLM de una línea, tal como se especifica en la parte B2, punto 10.

b) Control de acceso condicional ampliado

Cuando los datos personales a que se refiere el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/679 se almacenen en el microchip, el acceso a dichos datos se protegerá mediante medidas adicionales.

Los mecanismos de control de acceso ampliado cumplirán las especificaciones de la parte B2, punto 11.

c) Infraestructura de clave pública (ICP) para permisos de conducción que incluyan un microchip

Los Estados miembros establecerán las medidas adicionales necesarias para la gestión de una clave pública de acuerdo con el anexo A de la norma ISO/IEC 18013_3.

Título 6

PRESENTACIÓN DE LOS DATOS

1) Formato de los datos del GD 1

Etiqueta	L	Valor			Codificación	O/F		
61	V	Elementos de datos GD1 (anidado)						
		Etiqueta	L	Valor				
		5F 01	V	Número de homologación de tipo	ans	O		
		5F 02	V	Objeto construido de datos de los elementos de datos demográficos		O		
				Etiqueta	L	Valor		
				5F 03	3	Estado miembro de expedición	a3	O
				5F 04	V	Apellido(s) del titular	as	O
				5F 05	V	Otro(s) nombre(s) del titular	as	O

Etiqueta	L	Valor				Codificación	O/F
			5F 06	4	Fecha de nacimiento (ddmmaaaa)	n8	O
			5F 07	V	Lugar del nacimiento	ans	O
			5F 08	3	Nacionalidad	a3	F
			5F 09	1	Sexo	M/F/ND	F
			5F 0A	4	Fecha de expedición del permiso de conducción (ddmmaaaa)	n8	O
			5F 0B	4	Fecha de caducidad del permiso de conducción (ddmmaaaa)	n8	O
			5F 0C	V	Autoridad expedidora	ans	O
			5F 0D	V	Número administrativo (diferente del número de documento)	ans	F
			5F 0E	V	Número de documento	an	O
			5F 0F	V	Lugar de residencia permanente, o dirección postal	ans	F
		5F 63	V	Objeto construido de datos de categorías de vehículos/restricciones/condiciones			O
			Etiqueta	L	Valor (codificado como se define a continuación)		
			02	1	Número de categorías/restricciones/condiciones	N	O
			87	V	Categoría/restricción/condición	ans	O
			87	V	Categoría/restricción/condición	ans	F
		
			87	V	Categoría/restricción/condición	ans	F

2) Formato de registro lógico

Las categorías relativas a vehículos, restricciones o condiciones se recopilarán en un objeto de datos que siga la estructura especificada en la siguiente tabla:

Código de la categoría del vehículo	Fecha de expedición	Fecha de caducidad	Código	Firma	Valor
-------------------------------------	---------------------	--------------------	--------	-------	-------

donde:

- los códigos relativos a la categoría del vehículo se presentarán tal como se definen en el artículo 6 (como AM, A1, A2, A, B1, B, etc.);
- la fecha de expedición se presentará en formato DDMMAAAA (dos dígitos para el día, dos dígitos para el mes y cuatro dígitos para el año) para la categoría del vehículo;
- la fecha de caducidad se presentará en formato DDMMAAAA (dos dígitos para el día, dos dígitos para el mes y cuatro dígitos para el año) para la categoría del vehículo;

d) «código», «firma» y «valor» se refieren a información adicional o a restricciones relativas a la categoría del vehículo o al conductor.

PARTE B2: Lista de normas aplicables a los permisos de conducción que lleven incorporado un medio de almacenamiento

Punto	Asunto	Requisito	Aplicable a
1	Interfaz del medio de almacenamiento, organización y comandos	Serie ISO/IEC 7816 (contacto), serie ISO/IEC 14443 (sin contacto) previstas en el anexo C de la norma ISO/IEC 18013-2:2008	Parte B1, título 3, punto 1
2	Identificador de la aplicación	ISO/IEC 7816-5:2004	Parte B1, título 3, punto 2
3	Mecanismos de seguridad de los datos	ISO/IEC 18013-3:2009	Parte B1, título 3, punto 2, letra a) Parte B1, título 5
4	Estructura lógica de los datos	ISO/IEC 18013-2:2008	Parte B1, título 4, punto 1
5	Identificadores del archivo elemental	ISO/IEC 18013-2:2008 tabla C.2	Parte B1, título 4, punto 1
6	Presentación de los datos para el GD 1	ISO/IEC 18013-2:2009, anexo C.3.8	Parte B1, título 4, punto 2 Parte B1, título 6, punto 1
7	Presentación de los datos obligatorios para el GD 5 y el GD 6	ISO/IEC 18013-2:2008, anexo C.6.6 y anexo C.6.7, la imagen de la cara y la imagen de la firma se almacenarán en formato JPEG o JPEG2000	Parte B1, título 4, punto 2
8	Presentación de datos facultativos y adicionales	ISO/IEC 18013-2:2008, anexo C	Parte B1, título 4, punto 3
9	Autenticación pasiva	ISO/IEC 18013-3:2009, apartado 8.1, los datos se almacenarán en EF.SOD (objeto de seguridad del documento) en la ELD	Parte B1, título 5, punto 1, letra a)
10	Restricción básica del acceso	ISO/IEC 18013-3-1:2009 y su modificación 1	Parte B1, título 5, punto 2, letra a)
	Configuración de la restricción básica del acceso	ISO/IEC 18013-3:2009, anexo B.8	
11	Restricción ampliada del acceso	Directriz técnica TR-03110 titulada Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents – Extended Access Control (EAC) [«Mecanismos avanzados de seguridad para documentos de viaje de lectura mecánica. Control de acceso ampliado (CAA)», documento en inglés], versión 1.11	Parte B1, título 5, punto 2, letra b)
12	Métodos de ensayo	ISO/IEC 18013-4:2011	Parte B3, título 1
13	Certificado de seguridad	Nivel de seguridad de la evaluación 4 superior (NSE 4+) o equivalente	Parte B3, título 2
14	Certificado funcional	Prueba de tarjeta inteligente según la serie ISO/IEC 10373	Parte B3, título 3

PARTE B3: **Procedimiento para la homologación de tipo de la Unión de permisos de conducción que lleven incorporado un microchip**

Título 1

DISPOSICIONES GENERALES

Los fabricantes que soliciten la homologación de tipo de la Unión para permisos de conducción que lleven incorporado un microchip presentarán un certificado de seguridad y un certificado funcional.

Toda modificación prevista en el proceso de producción, incluidas cualesquiera modificaciones previstas relativas al software, deberá notificarse previamente a la autoridad que haya concedido la homologación de tipo de la Unión. La autoridad podrá requerir más información y ensayos antes de aceptar la modificación.

Las pruebas seguirán los métodos establecidos en la parte B2, punto 12.

Título 2

CERTIFICADO DE SEGURIDAD

Para la evaluación de la seguridad, los microchips que hayan de incluirse en el permiso de conducción se evaluarán de acuerdo con los criterios especificados en la parte B2, punto 13.

Solo se recibirá un certificado de seguridad si se supera con éxito la evaluación de la capacidad del microchip para resistir intentos de manipulación o de alteración de los datos.

Título 3

CERTIFICADO FUNCIONAL

La evaluación funcional de los permisos de conducción que incluyan un microchip se llevará a cabo en el marco de pruebas de laboratorio con arreglo a los criterios especificados en la parte B2, punto 14.

Los Estados miembros que incluyan un microchip en el permiso de conducción se asegurarán de que se cumplan las normas funcionales y los requisitos pertinentes de la parte B1.

El fabricante recibirá un certificado funcional si se han cumplido todas las condiciones siguientes:

- a) existe un certificado de seguridad válido para el microchip;
- b) se ha demostrado que se cumplen los requisitos de la parte B2;
- c) se han superado las pruebas funcionales con éxito.

La autoridad pertinente del Estado miembro tendrá la responsabilidad de expedir el certificado funcional. El certificado funcional indicará la identidad de la autoridad que lo expida, la identidad del solicitante, la identificación del microchip y una relación pormenorizada de las pruebas que se hayan realizado, junto con los resultados obtenidos.

Título 4

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE LA UNIÓN

- 1) Modelo de certificado

Los Estados miembros expedirán el certificado de homologación de tipo de la Unión previa presentación del certificado de seguridad y del certificado funcional, tal como se especifica en el presente anexo. Los certificados de homologación de tipo de la Unión se ajustarán al modelo que figura en la parte B4.

2) Sistema de numeración

El sistema de numeración de la homologación de tipo de la Unión consistirá en:

a) la letra «e» seguida del número correspondiente para identificar al Estado miembro que haya concedido la homologación de tipo de la Unión:

- 1 para Alemania;
- 2 para Francia;
- 3 para Italia;
- 4 para los Países Bajos;
- 5 para Suecia;
- 6 para Bélgica;
- 7 para Hungría;
- 8 para Chequia;
- 9 para España;
- 12 para Austria;
- 13 para Luxemburgo;
- 17 para Finlandia;
- 18 para Dinamarca;
- 19 para Rumanía;
- 20 para Polonia;
- 21 para Portugal;
- 23 para Grecia;
- 24 para Irlanda;
- 25 para Croacia;
- 26 para Eslovenia;
- 27 para Eslovaquia;
- 29 para Estonia;
- 32 para Letonia;
- 34 para Bulgaria;
- 36 para Lituania;
- 49 para Chipre;
- 50 para Malta;

b) las letras «DL» precedidas de un guion y seguidas de dos cifras que indican el número secuencial asignado al presente anexo o a la última modificación técnica importante del presente anexo; el número secuencial del presente Reglamento es 00;

c) un número de identificación único de la homologación de tipo de la Unión atribuido por el Estado miembro de expedición.

Ejemplo del sistema de numeración de la homologación de tipo de la Unión: «e50-DL00 12345».

El número de homologación se almacenará en el GD 1 del microchip de cada permiso de conducción que lleve incorporado dicho microchip.

PARTE B4: Modelo de certificado de homologación de tipo de la Unión para permisos de conducción que lleven incorporado un microchip

Nombre de la autoridad competente: ...

Notificación relativa a (*):

— homologación

— retirada de la homologación

de un permiso de conducción de la Unión que lleva incorporado un microchip

N.º de homologación: ...

1. Marca de fábrica o comercial: ...

2. Nombre del modelo: ...

3. Nombre del fabricante o de su representante, en su caso: ...

...

4. Dirección del fabricante o de su representante, en su caso: ...

...

5. Informes de la prueba de laboratorio:

5.1 N.º del certificado de seguridad: ... Fecha: ...

Expedido por: ...

5.2 N.º del certificado funcional: ... Fecha: ...

Expedido por: ...

6. Fecha de la homologación: ...

7. Fecha de retirada de la homologación: ...

8. Lugar: ...

9. Fecha: ...

10. Documentos descriptivos adjuntos: ...

11. Firma: ...

(*). Márquese la casilla correspondiente.

PARTE C: Especificaciones del permiso de conducción móvil

- 1) De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 910/2014, las carteras europeas de identidad digital ofrecerán a las personas autorizadas al menos las siguientes funciones:
 - a) la recuperación y el almacenamiento de los datos que sean suficientes para demostrar que una persona tiene derecho a conducir;
 - b) la visualización y la transferencia de los datos enumerados en la letra a).
- 2) Los permisos de conducción móviles y demás sistemas pertinentes cumplirán la norma ISO/IEC 18013-5, sobre permisos de conducción móviles, y el Reglamento (UE) n.º 910/2014.
- 3) A efectos del presente anexo, el titular de un permiso de conducción móvil expedido de conformidad con la presente Directiva solo será considerado usuario autorizado si el titular está identificado como tal.

- 4) Los Estados miembros permitirán que se expida al titular del permiso de conducción un permiso de conducción móvil en su cartera europea de identidad digital.

La cartera europea de identidad digital que contenga el permiso de conducción móvil permitirá de forma automática o previa solicitud la actualización o la nueva expedición del permiso de conducción móvil.

Las carteras europeas de identidad digital permitirán al titular del permiso de conducción móvil mostrar o transmitir a un tercero la totalidad o parte de los datos contenidos en el permiso de conducción móvil. Las autoridades competentes de los Estados miembros estarán autorizadas a solicitar de las carteras europeas de identidad digital los datos contenidos en los permisos de conducción móviles, a fin de comprobar que el titular del permiso de conducción en cuestión tenga derecho a conducir (comprobación).

La información transmitida directamente desde la declaración electrónica del permiso de conducción móvil almacenado en la cartera europea de identidad digital permitirá a las autoridades competentes determinar el derecho a conducir del titular del permiso de conducción móvil (comprobación), incluida toda restricción que sea aplicable en la Unión o en el territorio de un Estado miembro. Los Estados miembros no considerarán válido un permiso de conducción móvil si este ha expirado o ha sido revocado. Cuando un Estado miembro decida revocar un permiso de conducción móvil, introducirá la información sobre esta decisión en una lista de revocación gestionada por dicho Estado miembro, o la hará accesible de otro modo a los demás Estados miembros a efectos de comprobación de otra manera, gratuitamente y de manera operable. El Estado miembro que imponga una privación del derecho a conducir, si es distinto del Estado miembro de expedición, lo notificará inmediatamente a este último.

PARTE D: **Datos que deben ser incluidos en el permiso de conducción de la Unión**

- 1) Los distintivos de los Estados miembros que expidan el permiso de conducción serán los siguientes:

B: Bélgica

BG: Bulgaria

CZ: Chequia

DK: Dinamarca

D: Alemania

EST: Estonia

GR: Grecia

E: España

F: Francia

HR: Croacia

IRL: Irlanda

I: Italia

CY: Chipre

LV: Letonia

LT: Lituania

L: Luxemburgo

H: Hungría

M: Malta

NL: Países Bajos

A: Austria

PL: Polonia

P: Portugal

RO: Rumanía

SLO: Eslovenia

SK: Eslovaquia

FIN: Finlandia

S: Suecia

- 2) La mención «permiso de conducción» que figure en los permisos de conducción en la lengua o lenguas respectivas de los Estados miembros será la siguiente:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

3) La información sobre el permiso de conducción concreto expedido será la siguiente:

Campo	Información
1	apellido(s) del titular
2	nombre(s) del titular
3	fecha y lugar de nacimiento
4a	fecha de expedición del permiso de conducción
4b	fecha de expiración del permiso de conducción
4c	nombre de la autoridad expedidora
4d	(facultativo) un número distinto del incluido en el campo 5 que sea útil para la gestión del permiso
5	número del permiso de conducción
6	fotografía del titular
7	firma del titular
8	(facultativo) residencia permanente del titular o dirección postal
9	categoría(s) de vehículos que el titular tenga derecho a conducir (las categorías nacionales figurarán en caracteres diferentes de los utilizados para las categorías armonizadas)

4) La información específica de las categorías del permiso de conducción expedido será la siguiente:

Campo	Información
9	categoría(s) de vehículos que el titular tenga derecho a conducir (las categorías nacionales figurarán en caracteres diferentes de los utilizados para las categorías armonizadas)
10	fecha de la primera expedición de cada categoría, salvo si no se dispone de ella (esta fecha deberá transcribirse al nuevo permiso de conducción en toda sustitución o canje posteriores); cada campo de la fecha se escribirá utilizando dos dígitos y en el orden siguiente: día.mes.año (DD.MM.AA)
11	la fecha de caducidad de cada categoría; cada campo de la fecha se escribirá utilizando dos dígitos y en el orden siguiente: día.mes.año (DD.MM.AA)
12	toda información o restricción adicional, en forma codificada, con respecto a la categoría a la que afecte, tal como se especifica en la parte E

Cuando un código especificado en la parte E se aplique a todas las categorías para las que se haya expedido el permiso de conducción, podrá figurar en los campos 9, 10 y 11.

- 5) La información específica para la gestión del permiso de conducción expedido será la siguiente:

Campo	Información
13	(facultativo) introducción, por el Estado miembro de acogida, de información esencial para gestionar el permiso de conducción en aplicación de la parte A1, punto 4, letra a);
14	(facultativo) introducción, por el Estado miembro de expedición, de información esencial para gestionar el permiso de conducción o de información relativa a la seguridad vial; esta información podrá incluir, en particular, toda anulación, retirada, suspensión o restricción del derecho a conducir o del permiso de conducción o del reconocimiento de la validez de dicho permiso, como una limitación a determinadas categorías o al territorio de determinados Estados miembros. En caso de que dicha información se refiera a uno de los epígrafes definidos en el presente anexo, deberá ir precedida del número del campo correspondiente. Podrá también incluirse en ese campo, previo acuerdo expreso por escrito del titular, información no relacionada con la gestión del permiso de conducción ni con la seguridad vial; la inclusión de esa información no afectará en ningún caso a la utilización del documento como permiso de conducción.

PARTE E: Códigos de la unión y nacionales

Los códigos 01 a 99 serán códigos de la Unión Europea armonizados

Título 1

CONDUCTOR (Causas médicas)

01		Corrección y protección de la visión
	01.01.	Gafas
	01.02.	Lente(s) de contacto
	01.05.	Recubrimiento del ojo
	01.06.	Gafas o lentes de contacto
	01.07.	Ayuda óptica específica
02		Prótesis auditiva / ayuda a la comunicación
03		Prótesis/órtesis de los miembros
	03.01.	Prótesis/órtesis de los miembros superiores
	03.02.	Prótesis/órtesis de los miembros inferiores

Título 2
ADAPTACIONES DE LOS VEHÍCULOS

10		Transmisión modificada
	10.02.	Selección automática de la relación de transmisión
	10.04.	Dispositivo adaptado de control de la transmisión
15		Embrague adaptado
	15.01.	Pedal de embrague adaptado
	15.02.	Embrague accionado con la mano
	15.03.	Embrague automático
	15.04.	Medida para prevenir la obstrucción o el accionamiento del pedal de embrague
20		Mecanismos de frenado adaptados
	20.01.	Pedal de freno adaptado
	20.03.	Pedal de freno accionado por el pie izquierdo
	20.04.	Pedal de freno deslizante
	20.05.	Pedal de freno con inclinación
	20.06.	Freno accionado con la mano
	20.07.	Accionamiento del freno con una fuerza máxima de ... N (!) [por ejemplo: «20.07(300 N)»]
	20.09.	Freno de mano adaptado
	20.12.	Medida para prevenir la obstrucción o accionamiento del pedal de freno
	20.13.	Freno accionado con la rodilla
	20.14.	Accionamiento del sistema de frenado asistido por una fuerza externa
25		Mecanismo de aceleración adaptado
	25.01.	Pedal de acelerador adaptado
	25.03.	Pedal de acelerador con inclinación
	25.04.	Acelerador accionado con la mano
	25.05.	Acelerador accionado con la rodilla

	25.06.	Accionamiento del acelerador asistido por una fuerza externa
	25.08.	Pedal de acelerador a la izquierda
	25.09.	Medida para prevenir la obstrucción o accionamiento del pedal de acelerador
31		Adaptaciones del pedal y protecciones del pedal
	31.01.	Doble juego de pedales paralelos
	31.02.	Pedales al mismo nivel (o casi)
	31.03.	Medida para prevenir la obstrucción o accionamiento de los pedales de acelerador y freno cuando estos no funcionan con el pie
	31.04.	Suelo elevado
32		Sistemas combinados de freno de servicio y acelerador
	32.01.	Sistema combinado de acelerador y freno de servicio accionado con una mano
	32.02.	Sistema combinado de acelerador y freno de servicio accionado por una fuerza externa
33		Sistemas combinados de acelerador, freno de servicio y dirección
	33.01.	Sistema combinado de acelerador, freno de servicio y dirección accionado por una fuerza externa y controlado con una mano
	33.02.	Sistema combinado de acelerador, freno de servicio y dirección accionado con una fuerza externa y controlado con las dos manos
35		Dispositivos de mando modificados (interruptores de los faros, lava/limpiaparabrisas, bocina, indicadores de dirección, etc.)
	35.02.	Dispositivos de mando accionables sin soltar el dispositivo de dirección
	35.03.	Dispositivos de mando accionables sin soltar el dispositivo de dirección con la mano izquierda
	35.04.	Dispositivos de mando accionables sin soltar el dispositivo de dirección con la mano derecha
	35.05.	Dispositivos de mandos accionables sin soltar el dispositivo de dirección o los mecanismos del acelerador y los frenos
40		Dirección adaptada
	40.01.	Dirección con una fuerza máxima de funcionamiento de ... N (!) [por ejemplo: «40.01(140 N)»]
	40.05.	Volante adaptado (volante de sección más grande o más gruesa, volante de diámetro reducido, etc.)
	40.06.	Posición adaptada del volante
	40.09.	Dirección controlada con el pie
	40.11.	Dispositivo de asistencia en el volante

	40.14.	Sistema de dirección adaptado alternativo controlado con una mano o un brazo
	40.15.	Sistema de dirección adaptado alternativo controlado con las dos manos o los dos brazos
42		Retrovisores interiores/laterales modificados
	42.01.	Retrovisor adaptado
	42.03.	Dispositivo interior adicional que permite la visión lateral
	42.05.	Dispositivo de visión del ángulo muerto
43		Posición de asiento del conductor
	43.01.	Asiento del conductor a una altura adecuada para la visión normal y a una distancia normal del volante y de los pedales
	43.02.	Asiento del conductor adaptado a la forma del cuerpo
	43.03.	Asiento del conductor con soporte lateral para lograr una buena estabilidad
	43.04.	Asiento del conductor con reposabrazos
	43.06.	Adaptación del cinturón de seguridad
	43.07.	Tipo de cinturón de seguridad con soporte para lograr una buena estabilidad
44		Adaptaciones de las motocicletas (subcódigo obligatorio)
	44.01.	Freno de mando único
	44.02.	Freno de la rueda delantera adaptado
	44.03.	Freno de la rueda trasera adaptado
	44.04.	Acelerador adaptado
	44.08.	Altura del asiento ajustada para permitir al conductor sentado apoyar los dos pies en el suelo al mismo tiempo y equilibrar la motocicleta durante la parada y en espera.
	44.09.	Fuerza máxima de funcionamiento del freno de la rueda delantera ... N ⁽¹⁾ [por ejemplo «44.09(140 N)»]
	44.10.	Fuerza máxima de funcionamiento del freno de la rueda trasera ... N ⁽¹⁾ [por ejemplo «44.10(240 N)»]
	44.11.	Reposapiés adaptado
	44.12.	Manillar adaptado
45		Únicamente motocicletas con sidecar
46		Únicamente triciclos
47		Limitado a los vehículos de más de dos ruedas que no necesitan que el conductor los equilibre para el arranque, la parada ni en espera.

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

Letras utilizadas en combinación con los códigos 01 a 44 para mayor precisión:

- a izquierdo
- b derecho
- c mano
- d pie
- e medio
- f brazo
- g pulgar

(¹) Indica la fuerza, en newtons, que el conductor puede o debe ejercer para manejar el sistema.

Título 3
CÓDIGOS DE LIMITACIONES

60		Equivalencias facultativas (subcódigo obligatorio)
	60.01.	El titular de un permiso de conducción de la categoría B de al menos veintiún años podrá conducir triciclos de motor de más de 15 kW.
	60.02.	El titular de un permiso de conducción de la categoría B podrá conducir motocicletas de categoría A1.
	60.03.	El titular de un permiso de conducción de la categoría B1 solo podrá conducir vehículos con una masa máxima que no sea superior a 2 500 kg y una velocidad máxima técnicamente limitada a 45 km/h.
61		Conducción limitada a viajes diurnos (por ejemplo: una hora después de la salida del sol y una hora antes de la puesta)
62		Conducción limitada a un radio de ... km del lugar de residencia del titular, o solo dentro de una ciudad o región
63		Conducción sin pasajeros
64		Conducción limitada a una velocidad inferior o igual a... km/h
65		Conducción autorizada únicamente en presencia del titular de un permiso de conducción de, como mínimo, la categoría equivalente, a menos que la condición esté comprendida en el código 98.02
66		Sin remolque
67		Conducción no permitida en autopista
68		Exclusión del alcohol
69		Conducción limitada a vehículos equipados con dispositivo antiarranque en caso de alcoholemia conforme a la norma EN 50436. La indicación de una fecha de caducidad es facultativa [por ejemplo «69» o «69(1.1.2016)»]

Título 4
ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

70		Canje del permiso de conducción n.º... expedido por... (distintivo de la UE, por ejemplo «70.0123456789.NL» o de la ONU, si se trata de un tercer país, por ejemplo «70.0123456789.NO»)
71		Duplicado del permiso de conducción n.º... (distintivo de la UE, por ejemplo «71.987654321.HR» o de la ONU, si se trata de un tercer país, por ejemplo «71.987654321.UK»)
72		Canje del permiso de conducción n.º... expedido por... (distintivo de la ONU si se trata de un tercer país objeto de un acto de ejecución con arreglo al artículo 15, apartado 7, por ejemplo, «72.0123456789.USA»)
73		Limitado a los vehículos de categoría B, de tipo cuatriciclo de motor (B1)
78		Limitado a vehículos con transmisión automática
79		Limitado a los vehículos que cumplan las prescripciones indicadas entre paréntesis o especificadas en un subcódigo en el marco de la aplicación del artículo 21 de la presente Directiva.
	79.01.	Limitado a los vehículos de dos ruedas con o sin sidecar
	79.02.	Limitado a los vehículos de categoría AM de tres ruedas o cuatriciclos ligeros
	79.03.	Limitado a los triciclos
	79.04.	Limitado a los triciclos que llevan enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supera los 750 kg
	79.05.	Motocicleta de categoría A1 con una relación potencia/peso superior a 0,1 kW/kg
	79.06.	Vehículo de categoría BE cuyo remolque tiene una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg
80		Limitado a los titulares, que no hayan alcanzado la edad de veinticuatro años, de un permiso de conducción para vehículos de categoría A de tipo triciclo de motor
81		Limitado a los titulares, que no hayan alcanzado la edad de veintiún años, de un permiso de conducción para vehículos de categoría A de tipo motocicleta de dos ruedas
95		Conductor titular del CAP que satisface la obligación de aptitud profesional prevista en la Directiva (UE) 2022/2561 válida hasta el ... [por ejemplo: «95(1.1.2028)»]
96		Códigos utilizados para indicar la autorización basada en la formación adicional en la categoría
	96	Vehículos de categoría B que llevan enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada es superior a 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada de este conjunto supere los 3 500 kg pero no sobrepase los 4 250 kg
	96.01	Vehículo de emergencia conducido para los fines previstos con un permiso de conducción de categoría B, cuya masa máxima autorizada es superior a 3 500 kg, pero inferior a 5 000 kg, incluida la masa de un remolque si se utiliza como conjunto de vehículos

	96.02	Autocaravana conducida con un permiso de conducción de categoría B, cuya masa máxima autorizada es superior a 3 500 kg, pero inferior a 4 250 kg o, en combinación con un remolque, inferior a 5 000 kg
	96.03	Vehículo de combustible alternativo combinado con un remolque, cuando la masa máxima autorizada del conjunto es superior a 4 250 kg pero inferior a 5 000 kg
97		No autorizado a conducir un vehículo de categoría C1 que entre en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 165/2014
98		Códigos utilizados a efectos de los artículos 17 y 18 (subcódigo obligatorio)
	98.01.	Se considera que el conductor es un conductor novel y está sujeto a las condiciones del período de prueba. Cuando el permiso de conducción se canjee, renueve o sustituya, el código se completará con la fecha de finalización del período de prueba que se haya registrado inicialmente (por ejemplo, «98.01.13.4.2028»).
	98.02.	El titular deberá cumplir las condiciones del sistema de conducción acompañada hasta que alcance la edad de dieciocho años.

Los códigos 100 y posteriores serán los códigos nacionales válidos únicamente para conducir en el territorio del Estado miembro de expedición.

ANEXO II

REQUISITOS MÍNIMOS DE LOS EXÁMENES DE CONDUCCIÓN Y CONOCIMIENTOS, APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS PARA CONDUCIR UN VEHÍCULO DE MOTOR

Parte I

REQUISITOS MÍNIMOS DE LOS EXÁMENES DE CONDUCCIÓN

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para asegurarse de que los solicitantes del permiso de conducción posean efectivamente los conocimientos, aptitudes y comportamientos requeridos para la conducción de un vehículo de motor. Los exámenes que se introduzcan a este respecto deberán incluir:

- a) un examen teórico;
- b) tras superar el examen teórico, un examen de aptitudes y comportamientos.

A continuación se detallan las condiciones en las que deberán organizarse dichos exámenes.

Título A

EXAMEN TEÓRICO

1. Forma

Se elegirá una forma que garantice que el aspirante posee los conocimientos relativos a las materias enunciadas en los puntos 2, 3 y 4.

El aspirante a titular del permiso de conducción de una categoría que haya superado el examen teórico para un permiso de conducción de otra categoría podrá quedar eximido de las disposiciones comunes de los puntos 2, 3 y 4.

Los Estados miembros podrán eximir a los aspirantes de las preguntas relativas a los conocimientos básicos de primeros auxilios a que se refiere el punto 2, letra e), cuando estos hayan completado una formación práctica certificada de primeros auxilios, incluida la reanimación cardiopulmonar (RCP), en cualquier momento antes de que se realice el examen de aptitudes y comportamientos.

2. Contenido del examen teórico para todas las categorías de vehículos

Se formularán preguntas sobre cada uno de los temas enumerados a continuación, y el contenido y la forma de las preguntas se dejará a elección de cada Estado miembro:

- a) disposiciones legales en materia de circulación vial, en particular, las que se refieren a la señalización, las reglas de prioridad y las limitaciones de velocidad;
- b) el conductor:
 - i) la importancia de la vigilancia y de la actitud hacia otros usuarios de la vía pública, incluidos los usuarios de medios de micromovilidad,
 - ii) la percepción general, incluidas las funciones de percepción del peligro, de evaluación y de decisión, principalmente el tiempo de reacción, y las modificaciones del comportamiento del conductor vinculadas a los efectos del alcohol, de las drogas o de los medicamentos, de los estados emocionales o de la fatiga,
 - iii) los efectos en el riesgo de distracción que tiene el uso de teléfonos móviles u otros dispositivos electrónicos durante la conducción y sus consecuencias para la seguridad;

- c) la vía:
- i) 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 con firme deslizante,
 - ii) los riesgos de conducción asociados a los diferentes estados de la calzada, incluida la percepción y anticipación de los peligros, especialmente cuando varíen en función de las condiciones atmosféricas y de la hora del día o de la noche,
 - iii) las características de los diferentes tipos de vías y las disposiciones legales relacionadas,
 - iv) la adaptación del comportamiento de conducción al trazado de la carretera, en particular para garantizar una conducción segura en los túneles, así como en los tramos de subida y de bajada,
 - v) la detección de ángulos muertos;
- d) otros usuarios de la vía pública:
- i) factores de riesgo específicos relacionados con la inexperiencia de otros usuarios de la vía pública, especialmente con respecto a usuarios vulnerables, que están menos protegidos frente al tráfico que los usuarios de automóviles y que están expuestos 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 u orientación reducidas,
 - ii) riesgos inherentes a la circulación, la interacción y la conducción de diversos tipos de vehículos que varían de masa, dimensiones y campo de visión para sus conductores, incluidos los vehículos con sistemas avanzados de asistencia al conductor y sistemas de conducción automatizados,
 - iii) el uso adecuado y en tiempo oportuno de los indicadores de dirección;
- e) normativa general y puntos varios:
- i) la normativa relativa a los documentos administrativos necesarios para la utilización de vehículos,
 - ii) las normas generales que especifican el comportamiento que debe adoptar el conductor en caso de accidente (señalizar y alertar), incluidas normas sobre cómo comportarse si se aproxima un vehículo de emergencia y qué hacer en el lugar de una colisión, y medidas que puede adoptar el conductor para socorrer a las víctimas de accidentes de carretera cuando sea necesario, incluidos los conocimientos básicos de primeros auxilios, en particular el RCP,
 - iii) factores de seguridad relativos al vehículo, a la carga y a las personas transportadas,
 - iv) conocimiento de los aspectos de la seguridad relacionados con los vehículos impulsados por combustibles alternativos;
- 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;
- g) elementos mecánicos que afectan a la seguridad vial; los aspirantes deben ser capaces de detectar los defectos más corrientes, en particular los que puedan afectar a los sistemas de dirección, de suspensión y de freno, a los neumáticos, faros e indicadores de dirección, a los catadióptricos, retrovisores, parabrisas y limpiaparabrisas, al sistema de escape, a los cinturones de seguridad y a las señales acústicas;
- h) los equipos de seguridad de los vehículos, en particular el uso de cinturones de seguridad, reposacabezas y equipos de seguridad destinados a los niños;
- i) carga de vehículos eléctricos;
- j) 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 o energía, limitación de las emisiones (emisiones de gases de efecto invernadero, contaminantes atmosféricos, ruido y microplásticos procedentes del desgaste de los neumáticos, los frenos y las carreteras, etc.);
- k) ventajas, limitaciones y riesgos asociados a los sistemas avanzados de asistencia al conductor y a los sistemas de conducción automatizada. La importancia de sus diferencias y de su uso seguro, así como la interacción del conductor, sus obligaciones y la manera en que los sistemas puedan influir en la vigilancia y el comportamiento del conductor. Esto incluye el ámbito de utilización de los sistemas, la posibilidad de solicitudes de toma de control generadas por los sistemas y las demás obligaciones del conductor mientras los sistemas están activos.

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

Prueba obligatoria de conocimientos comunes sobre:

- a) la utilización de la indumentaria de protección, como guantes, botas, casco y otras prendas;
- b) la visibilidad de los motoristas por los demás usuarios de la vía pública;
- c) los factores de riesgo ligados a las diferentes condiciones de la vía, como se expone en el apartado 2, letra c), prestando especial atención a los tramos deslizantes tales como recubrimientos de drenaje, señales en la calzada (líneas o flechas) y raíles de tranvía;
- d) los aspectos mecánicos con incidencia en la seguridad vial, como se expone en el apartado 2, letra g), prestando especial atención a las luces de emergencia, a los niveles de aceite y a la cadena.

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

1) Prueba obligatoria de conocimientos comunes sobre:

- a) la normativa sobre tiempos de conducción y los períodos de descanso, tal como se definen en el Reglamento (CE) n.º 561/2006; la utilización del aparato de control, definido en el Reglamento (UE) n.º 165/2014;
- b) normas relativas al tipo de transporte considerado: mercancías o pasajeros;
- c) los documentos del vehículo o documentos de transporte necesarios para el transporte nacional e internacional de mercancías o pasajeros;
- 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 medidas de emergencia como la evacuación de los pasajeros y conocimiento básico de primeros auxilios;
- e) las precauciones que hay que tomar para desmontar y colocar las ruedas;
- f) la normativa sobre masas y dimensiones de los vehículos; la normativa sobre limitadores de velocidad;
- g) la finalidad y utilización de los sistemas de frenado de resistencia;
- h) la obstaculización de la visibilidad causada por las características de los vehículos, en particular en lo que se refiere a la detección de usuarios vulnerables de la vía pública en la parte delantera y lateral del vehículo;
- i) (facultativo) la lectura de un mapa de carretera y planificación de la ruta, incluido el uso de sistemas de navegación electrónicos (facultativo);
- j) los factores de seguridad relativos a la carga del vehículo: control de la carga (colocación y sujeción), dificultades con varios tipos de carga (líquidos, cargas que cuelgan, etc.), carga y descarga de mercancías y empleo del material destinado a tal efecto (categorías C, CE, C1 y C1E solamente);
- k) la responsabilidad del conductor en relación con el transporte de pasajeros: comodidad y seguridad de los pasajeros, y en particular de las personas con discapacidad o con movilidad reducida; transporte de niños; controles necesarios antes de arrancar; el examen teórico incluirá todo tipo de autobuses, como autobuses de servicio público, autocares y autobuses de dimensiones especiales (categorías D, DE, D1 y D1E solamente);
- l) los Estados miembros podrán eximir a los aspirantes a titulares de un permiso de conducción para un vehículo de categoría C1 o C1E que no entre en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 165/2014 de demostrar su conocimiento de los temas enumerados en el apartado 4, punto 1, letras a) a c).

2) Prueba obligatoria de conocimientos generales sobre las siguientes disposiciones adicionales relativas a las categorías C, CE, D y DE:

- a) principios de construcción y funcionamiento de: motores de combustión interna, líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador o líquido de limpieza), circuito de combustible, sistema eléctrico, sistema de arranque, sistema de transmisión (embrague, caja de cambios, etc.);
- b) lubricación y anticongelante;

- c) principios de construcción, colocación, utilización correcta y mantenimiento de los neumáticos;
- d) principios de tipos, funcionamiento, partes principales, conexiones, empleo y mantenimiento cotidiano de los mecanismos de frenado y aceleración, y uso de frenos antibloqueo;
- e) principios de tipos, funcionamiento, partes principales, conexiones, empleo y mantenimiento cotidiano de los sistemas de acoplamiento, como los 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 (categorías CE y DE solamente);
- f) métodos de búsqueda de las causas de una avería;
- g) mantenimiento preventivo de vehículos e intervenciones habituales necesarias;
- h) responsabilidad del conductor en la recepción, transporte y entrega de mercancías de acuerdo con las condiciones acordadas (categorías C y CE solamente).

Título B

EXAMEN DE APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS

5. El vehículo y su equipo

1) Transmisión del vehículo

- a) La conducción de un vehículo de transmisión manual estará subordinada a la superación de un examen de aptitudes y comportamientos realizada en un vehículo de transmisión manual.

Se entiende por «vehículo de transmisión manual» aquel vehículo con pedal de embrague (o palanca accionada manualmente para las categorías A, A2 y A1) que debe ser accionado por el conductor en el momento del arranque o la parada del vehículo y del cambio de marchas.

- b) Los vehículos que no cumplan los criterios establecidos en el apartado 5, punto 1, letra a), se considerarán de transmisión automática.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5, punto 1, letra c), si un aspirante realiza el examen de aptitudes y comportamientos en un vehículo de transmisión automática, esta circunstancia se consignará en cualquier permiso de conducción expedido sobre la base de ese examen con el código de la Unión pertinente indicado en el anexo I, parte E. Los permisos de conducción que incluyan esa indicación solo se utilizarán para conducir vehículos de transmisión automática.

El código de la Unión descrito en el párrafo segundo no se consignará en un permiso de conducción de las categorías A1, A2, A, B1, B o BE, o bien se eliminará de ese permiso posteriormente, si el solicitante o titular supera un examen específico de aptitudes y comportamientos o si completa una formación específica, que puede tener lugar antes o después del examen de aptitudes y comportamientos realizada en un vehículo de transmisión automática.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para:

- i) aprobar y supervisar la formación específica, que puede formar parte de la formación general del conductor, o
- ii) organizar el examen específico de aptitudes y comportamientos.

Los vehículos utilizados para la formación o el examen a que se refiere la presente letra deberán ser de transmisión manual y pertenecer a la categoría del permiso de conducción a la que opten los participantes.

La formación incluirá todos los aspectos contemplados en los apartados 6 o 7 del presente anexo y prestará especial atención al funcionamiento de la transmisión del vehículo. Cada participante realizará la parte práctica de la formación y demostrará sus aptitudes y comportamientos en la vía pública. La duración de la formación será, como mínimo, de siete horas.

La duración del examen de aptitudes y comportamientos y la distancia recorrida serán suficientes para permitir evaluar las aptitudes y comportamientos indicados en los apartados 6 o 7 del presente anexo, prestando especial atención al funcionamiento de la transmisión del vehículo.

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

Los Estados miembros podrán decidir que en el permiso de conducción de los vehículos de categoría BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 o D1E mencionados en el apartado 5, punto 1, letra b), no se consigne ninguna restricción a los vehículos de transmisión automática cuando el solicitante ya sea titular de un permiso de conducción sin la restricción prevista en la letra b) en al menos una de las categorías siguientes: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 o D1E, y haya efectuado durante el examen de aptitudes y comportamientos las operaciones que se describen en el apartado 8, punto 4.

- 2) Los vehículos utilizados para los exámenes de aptitudes y comportamientos cumplirán los criterios mínimos mencionados en el presente punto. Los Estados miembros podrán establecer disposiciones más restrictivas para dichos criterios, o bien añadir otros criterios. Los Estados miembros podrán aplicar a los vehículos de categoría A1, A2 y A, utilizados en el examen de aptitudes y comportamientos, una tolerancia de 5 cm³ por debajo de la cilindrada mínima exigida.

- a) Categoría A1:

Motocicleta de categoría A1 sin sidecar, con una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg y que puede alcanzar una velocidad de al menos 80 km/h.

Si la motocicleta está propulsada por un motor de combustión interna, la cilindrada del motor deberá ser de al menos 120 cm³.

Si la motocicleta está propulsada por un motor eléctrico, la relación potencia/peso del vehículo deberá ser de al menos 0,08 kW/kg.

- b) Categoría A2:

Motocicleta sin sidecar, con una potencia de al menos 20 kW pero inferior o igual a 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg.

Si la motocicleta está propulsada por un motor de combustión interna, la cilindrada del motor deberá ser de al menos 250 cm³.

Si la motocicleta está propulsada por un motor eléctrico, la relación potencia/peso del vehículo deberá ser de al menos 0,15 kW/kg.

- c) Categoría A:

Motocicleta sin sidecar, cuya masa en vacío es superior a 180 kg, con una relación potencia/peso de al menos 50 kW. El Estado miembro podrá aceptar una tolerancia de 5 kg por debajo de la masa mínima exigida.

Si la motocicleta está propulsada por un motor de combustión interna, la cilindrada del motor deberá ser de al menos 600 cm³.

Si la motocicleta está propulsada por un motor eléctrico, la relación potencia/peso del vehículo deberá ser de al menos 0,25 kW/kg.

- d) Categoría B:

Vehículo de la categoría B de cuatro ruedas que puede alcanzar una velocidad de al menos 100 km/h.

e) Categoría BE:

Conjunto compuesto de un vehículo de examen de la categoría B y de un remolque de una masa máxima autorizada de al menos 1 000 kg, que puede alcanzar una velocidad de al menos 100 km/h y que no entra en la categoría B; el compartimento de carga del remolque consistirá en una caja cerrada al menos igual de ancha y de alta que el automóvil; la caja cerrada podrá ser también ligeramente menos ancha que el automóvil, 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.

f) Categoría B1:

Cuatriciclo de motor que puede alcanzar una velocidad de al menos 60 km/h; o, si el permiso de conducción autoriza la conducción de vehículos contemplados en el artículo 9, apartado 4, párrafo primero, letra c), el vehículo utilizado en los exámenes de aptitudes y comportamientos deberá cumplir las condiciones establecidas en dicha letra.

g) Categoría C:

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 del conductor. el vehículo se presentará con un mínimo de masa total real de 10 000 kg.

h) Categoría CE:

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 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 del conductor; tanto el vehículo articulado como el conjunto se presentarán con un mínimo de masa total real de 15 000 kg. Se recomienda, como buena práctica, que el vehículo esté equipado con una quinta rueda y una caja de cambios con al menos ocho velocidades de marcha hacia delante.

i) Categoría C1:

Vehículo de la categoría C1 con una masa máxima autorizada de al menos 4 000 kg, con 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 del conductor; cuando no se vayan a examinar las aptitudes del candidato para usar el aparato de control, no será necesario que el vehículo esté equipado con este aparato.

j) Categoría C1E:

Conjunto compuesto por un vehículo de examen de la categoría 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 del conductor; la caja cerrada podrá ser también ligeramente menos ancha que la cabina del conductor, a condición de que la visión trasera solo sea posible utilizando los retrovisores exteriores o las cámaras del automóvil; el remolque se presentará con un mínimo de masa total real de 800 kg.

k) Categoría D:

Vehículo de la categoría D con una longitud de al menos 10 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.

l) Categoría DE:

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.

m) Categoría D1:

Vehículo de la categoría D1 con una masa máxima autorizada de al menos 4 000 kg, con 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.

n) Categoría D1E:

Conjunto compuesto por un vehículo de examen de la categoría D1 y un remolque con una masa máxima autorizada de al menos 1 250 kg 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.

6. Aptitudes y comportamientos que se examinarán respecto de las categorías A1, A2 y A

1) Preparación y comprobación técnica del vehículo en relación con la seguridad vial

Los aspirantes demostrarán que son capaces de prepararse para una conducción segura cumpliendo los requisitos siguientes:

- a) ajustar la indumentaria de protección, como guantes, botas, casco y otras prendas;
- b) efectuar comprobaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, los frenos, el sistema de dirección, el interruptor de parada de emergencia, si procede, la cadena, el nivel de aceite, los faros, los catadióptricos, los indicadores de dirección y las señales acústicas.

2) Maniobras especiales del examen con incidencia en la seguridad vial

- a) quitar y poner el soporte de la moto y desplazarla sin ayuda del motor, caminando a un lado;
- b) estacionar la moto sobre su soporte;
- c) realizar al menos dos maniobras a poca velocidad, entre ellas un zigzag; dichas maniobras permitirán comprobar el manejo del acelerador, el freno, el equilibrio, la dirección de la visión, la posición sobre la motocicleta y la posición de los pies en los reposapiés. Si el examen se realiza en una motocicleta con transmisión manual, deberá combinarse con el manejo del embrague.
- d) realizar al menos dos maniobras a más velocidad: una se hará a una velocidad mínima de 30 km/h y la otra consistirá en sortear un obstáculo a una velocidad mínima de 50 km/h; dichas maniobras permitirán comprobar la posición sobre la motocicleta, la dirección de la visión, el equilibrio y la técnica de conducción. Si el examen se realiza en una motocicleta con transmisión manual, deberá realizarse una maniobra en segunda o tercera marcha. esto permitirá evaluar la competencia en la técnica de cambio de marchas;
- e) frenar: se realizarán al menos dos ejercicios de frenado, incluido uno de emergencia a una velocidad mínima de 50 km/h; dichos ejercicios permitirán comprobar el manejo del freno delantero y trasero, la dirección de la visión y la posición sobre la motocicleta;
- f) hacer un giro en U, si es posible.

3) Comportamientos en circulación

Los aspirantes realizarán todas las operaciones siguientes en situaciones normales de circulación, con toda seguridad y con las precauciones necesarias:

- a) abandonar el lugar de estacionamiento, arrancar después de una parada del tráfico; salir al tráfico desde una vía sin circulación;
- b) conducir en vías rectas; cruzarse con vehículos, incluso en pasos estrechos;
- c) conducir en curva;
- d) cruces: abordar y franquear cruces e intersecciones;
- e) cambio de dirección, incluido el uso adecuado de los indicadores de dirección; girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril;
- f) entrar y salir de una autopista o similar, en su caso: incorporarse desde el carril de aceleración; salir por el carril de desaceleración;
- g) adelantar y cruzar: adelantar a otros usuarios de la vía pública, incluidos usuarios vulnerables, si es posible; adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos y anticiparse a los ángulos muertos de otros vehículos, si procede;
- h) componentes viales especiales, en su caso: rotondas, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, carriles para bicicletas, prestando la debida atención; conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas, túneles;
- i) reaccionar y anticiparse a situaciones peligrosas; como excepción a la obligación de realizar las operaciones en situaciones normales de circulación, estas solo se llevarán a cabo cuando la situación peligrosa se produzca accidentalmente; como alternativa, podrán utilizarse simuladores para comprobar estas aptitudes;
- j) tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo.

7. Aptitudes y comportamientos que se examinarán respecto de las categorías B, B1 y BE

1) Preparación y comprobación técnica del vehículo en relación con la seguridad vial

Los aspirantes demostrarán que son capaces de prepararse para una conducción segura cumpliendo los requisitos siguientes:

- a) regular el asiento para conseguir una posición sentada correcta;
- b) ajustar los retrovisores, el cinturón de seguridad y los reposacabezas, en su caso;
- c) comprobar el cierre de las puertas;
- d) efectuar comprobaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, el sistema de dirección, los frenos, los líquidos (por ejemplo, el aceite para motores, el líquido refrigerador o el líquido de limpieza), los faros, los catadióptricos, los indicadores de dirección y las señales acústicas;
- e) comprobar los factores de seguridad relativos a la carga del vehículo: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, cierre de la cabina, colocación de la carga, sujeción de esta (categoría BE únicamente);
- f) comprobar el mecanismo de acoplamiento, del freno y de las conexiones eléctricas (categoría BE únicamente).

2) Categorías B y B1: maniobras especiales del examen con incidencia en la seguridad vial

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

- a) efectuar un recorrido de marcha atrás en línea recta o girando una esquina, sin dejar de utilizar la vía de circulación correcta;
- b) dar media vuelta utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás;

- c) aparcar el vehículo y abandonar el estacionamiento (paralelo, oblicuo o perpendicular; utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano, en pendiente ascendente o descendente);
 - d) frenar para detener el vehículo con precisión, utilizando, si es necesario, la capacidad máxima de frenado.
- 3) Categoría BE: maniobras especiales del examen con incidencia en la seguridad vial
- a) proceder al acoplamiento y desacoplamiento del remolque del automóvil; esta maniobra debe comenzar con el vehículo tractor y su remolque uno junto al otro, es decir, no en línea;
 - b) efectuar una marcha atrás describiendo una curva cuyo trazado se dejará a iniciativa de los Estados miembros;
 - c) estacionar de manera segura para cargar o descargar.

4) Comportamientos en circulación

Los aspirantes realizarán todas las operaciones siguientes en situaciones normales de circulación, con toda seguridad y con las precauciones necesarias:

- a) abandonar el lugar de estacionamiento, arrancar después de una parada del tráfico; salir al tráfico desde una vía sin circulación;
- b) conducir en vías rectas; cruzarse con vehículos, incluso en pasos estrechos;
- c) conducir en curva;
- d) cruces: abordar y franquear cruces e intersecciones;
- e) cambiar de dirección haciendo un uso adecuado de los indicadores de dirección: girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril;
- f) entrar y salir de una autopista, en su caso: incorporarse desde el carril de aceleración; salir por el carril de desaceleración;
- g) adelantar y cruzar: adelantar a otros usuarios de la vía pública, incluidos usuarios vulnerables, anticipándose a los ángulos muertos, si es posible; adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);
- h) conducción independiente siguiendo las señales de tráfico, si es posible;
- i) componentes viales especiales, en su caso: rotondas, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, carriles para bicicletas, prestando la debida atención; conducción cuesta arriba y cuesta abajo en pendientes prolongadas; túneles;
- j) tomar las precauciones necesarias al abandonar el vehículo y al entrar en él, comprobando que sea seguro abrir la puerta y que ello no ponga 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 alejada;
- k) reaccionar y anticiparse a situaciones peligrosas; como excepción a la obligación de realizar las operaciones en situaciones normales de circulación, estas solo se llevarán a cabo cuando la situación peligrosa se produzca accidentalmente; como alternativa, podrán utilizarse simuladores para examinar estas aptitudes.

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

1) Preparación y comprobación técnica del vehículo en relación con la seguridad vial

Los aspirantes demostrarán que son capaces de prepararse para una conducción segura cumpliendo los requisitos siguientes:

- a) regular el asiento para conseguir una posición sentada correcta;
- b) ajustar los retrovisores, el cinturón de seguridad y los reposacabezas, en su caso;
- c) efectuar comprobaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, el sistema de dirección, los frenos, los faros, los catadióptricos, los indicadores de dirección y las señales acústicas;

- d) comprobar la asistencia del frenado y de la dirección; comprobar el estado de las ruedas, los tornillos de fijación de estas, los guardabarros, los parabrisas, las ventanillas y los limpiaparabrisas, los líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador o líquido de limpieza); comprobar y utilizar el tablero de instrumentos, incluido el aparato de control tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 165/2014; este último requisito no se aplica a los aspirantes a un permiso de conducción para un vehículo de la categoría C1 o C1E no incluido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento;
- e) comprobar la presión, los depósitos de aire y la suspensión;
- 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);
- g) comprobar el mecanismo de acoplamiento, del freno y de las conexiones eléctricas (categorías CE, C1E, DE y D1E únicamente);
- h) ser capaz de tomar medidas especiales de seguridad del vehículo; comprobar el compartimento de carga, las puertas de servicio, las salidas de emergencia, el material de primeros auxilios, los extintores y demás equipos de seguridad (categorías D, DE, D1 y D1E únicamente);
- i) (facultativo) la lectura de un mapa de carretera y planificación de la ruta, incluido el uso de sistemas de navegación electrónicos.

2) Conducción del vehículo tractor sin remolque (solo categorías C1E, CE, D1E y DE)

Si el conductor todavía no está habilitado para conducir vehículos de las categorías C1, C, D1 y D, respectivamente, se garantizará su capacidad para conducir el vehículo tractor antes de que circule con un remolque conectado.

3) Maniobras especiales del examen con incidencia en la seguridad vial

- 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);
- b) efectuar una marcha atrás describiendo una curva cuyo trazado se dejará a iniciativa de los Estados miembros;
- c) hacer un giro en U, si es posible;
- d) 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);
- e) estacionar para dejar que los pasajeros entren y salgan del autobús de manera segura (categorías D, DE, D1 y D1E únicamente).

4) Comportamientos en circulación

Los aspirantes realizarán todas las operaciones siguientes en situaciones normales de circulación, con toda seguridad y con las precauciones necesarias:

- a) abandonar el lugar de estacionamiento, arrancar después de una parada del tráfico; salir al tráfico desde una vía sin circulación;
- b) conducir en vías rectas; cruzarse con vehículos, incluso en pasos estrechos;
- c) conducir en curva;
- d) cruces: abordar y franquear cruces e intersecciones;
- e) cambiar de dirección: girar a la izquierda y la derecha; cambiar de carril;
- f) entrar y salir de una autopista, en su caso: incorporarse desde el carril de aceleración; salir por el carril de desaceleración;
- g) adelantar y cruzar: adelantar a otros usuarios de la vía pública, incluidos usuarios vulnerables, anticipándose a los ángulos muertos, si es posible; adelantar obstáculos, por ejemplo, vehículos estacionados; ser adelantado por otros vehículos (si procede);

- h) componentes viales especiales, en su caso: rotondas, pasos ferroviarios a nivel, paradas de tranvía o autobús, pasos de peatones, carriles para bicicletas, prestando la debida atención; conducción cuesta arriba y cuesta abajo en pendientes prolongadas; túneles;
- i) reaccionar ante situaciones peligrosas y anticiparse a ellas; como excepción a la obligación de realizar las operaciones en situaciones normales de circulación, estas solo se llevarán a cabo cuando la situación peligrosa se produzca accidentalmente; como alternativa, podrán utilizarse simuladores para comprobar estas aptitudes;
- j) entrar y abandonar el vehículo, asegurándose de que sea seguro abrir la puerta y de que ello no ponga en peligro a otros usuarios de la vía pública, como peatones, ciclistas y usuarios de micromovilidad.

5) Conducción segura y de bajo consumo energético

Conducir de forma que se garantice la seguridad y se reduzcan el consumo de combustible o de energía y las emisiones durante la aceleración, la desaceleración y la conducción en pendiente ascendente y descendente (conducción ecológica).

9. Evaluación del examen de aptitudes y comportamientos

- 1) En cada una de las situaciones de conducción mencionadas en los apartados 6, 7 y 8, la evaluación se referirá a la soltura del aspirante en el manejo de los diferentes mandos del vehículo y el dominio que demuestre para introducirse en la circulación con total seguridad. El examinador deberá sentirse seguro durante todo el examen. Los errores de conducción o un comportamiento peligroso que amenace la seguridad inmediata del vehículo de examen, sus pasajeros u otros usuarios de la vía, tanto si es necesaria o no la intervención del examinador o acompañante, se sancionarán con un suspenso. No obstante, el examinador podrá decidir si es conveniente llevar el examen de aptitudes y comportamientos a su término.

Los examinadores del permiso de conducción se formarán para poder valorar correctamente la habilidad de los aspirantes para conducir de manera segura. El trabajo de los examinadores del permiso de conducción será objeto de seguimiento y supervisado por un organismo autorizado por el Estado miembro y cumplirá los requisitos establecidos en el anexo IV, apartado 4, punto 1, letra e), 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.

- 2) Durante su evaluación, los examinadores del permiso de conducción prestarán especial atención a si el aspirante muestra un comportamiento prudente y cortés al volante. Este comportamiento será un reflejo de la forma de conducir considerada en su globalidad, y el examinador del permiso de conducción deberá tener en cuenta en la evaluación general de la conducción del aspirante. Esto incluirá la conducción flexible y decidida (es decir, segura) que tenga en cuenta las condiciones atmosféricas y de la calzada, los demás vehículos, los intereses de los demás usuarios de la vía pública, especialmente de los más vulnerables, y la capacidad de anticipación del aspirante.

- 3) El examinador del permiso de conducción analizará también si el aspirante:

- a) controla el vehículo: teniendo en cuenta: la correcta utilización de los cinturones de seguridad, los sistemas de asistencia a la conducción y los sistemas de conducción automatizados, los retrovisores, los reposacabezas, el asiento; el manejo correcto de las luces y demás equipos; el manejo correcto del embrague, en su caso, la caja de cambios, el acelerador, los sistemas de frenado (incluido el tercer sistema, si existe), la dirección; el control del vehículo en varias circunstancias y a varias velocidades; 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 evitando frenazos);
- 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);
- c) cumple con las reglas de observación: utilización correcta de los espejos, observación a distancia lejana, mediana y cercana;
- d) respeta las reglas de prioridad y cede el paso: respeto de la prioridad en cruces e intersecciones; cesión del paso en otras ocasiones (por ejemplo, al cambiar de dirección, al cambiar de carril o en maniobras especiales);

- e) tiene una posición correcta en la vía pública: posición correcta en la calzada, en los carriles, en las rotondas, en las curvas, posición apropiada teniendo en cuenta el tipo y las características del vehículo; preposicionamiento;
- f) mantiene las distancias: mantenimiento de la distancia frontal y lateral; mantenimiento de una distancia adecuada con respecto a otros usuarios de la vía pública, en particular los usuarios vulnerables;
- g) respeta los límites de velocidad y las recomendaciones de velocidad: respeto de la velocidad máxima autorizada; adecuación de la velocidad a las condiciones atmosféricas y del tráfico y, cuando proceda, a los límites nacionales; conducción a una velocidad a la que siempre sea posible parar en el tramo visible y libre; adecuación de la velocidad a la de los demás usuarios del mismo tipo;
- h) respeta los semáforos, señales de tráfico y otras indicaciones: actuación correcta ante los semáforos; respeto de las indicaciones de los controladores del tráfico; comportamiento correcto ante las señales de tráfico (prohibiciones u obligaciones); respeto de las señales en la calzada;
- i) respeta la señalización: utilización de las señales oportunas cuando es necesario, correctamente y en su momento; utilización correcta de los indicadores de dirección; reacción apropiada ante las señales emitidas por otros usuarios de la vía;
- 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).

10. Duración del examen

La duración del examen y la distancia que se haya de recorrer serán suficientes para evaluar las aptitudes y los comportamientos previstos en el título B del presente anexo. El tiempo mínimo de conducción consagrado a examinar los comportamientos no será en ningún caso inferior a 25 minutos para las categorías A, A1, A2, B, B1 y BE, ni inferior a 45 minutos para las demás categorías. En este tiempo no se incluirá la recepción del aspirante, la preparación del vehículo, la comprobación técnica del vehículo en lo que respecta a la seguridad vial, las maniobras especiales, la comprobación de las competencias de conformidad con el punto 8, apartado 2, ni el anuncio de los resultados del examen práctico.

11. Lugar del examen

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

Parte II

CONOCIMIENTOS, APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS PARA CONDUCIR UN VEHÍCULO DE MOTOR

Los conductores de todo vehículo de motor tendrán en todo momento los conocimientos, aptitudes y comportamientos descritos en la Parte I, apartados 1 a 9, que les permitan:

- a) reconocer y anticipar los peligros y riesgos del tráfico y valorar su gravedad;
- b) dominar suficientemente su vehículo para no crear situaciones peligrosas y reaccionar de forma apropiada cuando estas se presenten;
- c) cumplir la normativa en materia de circulación vial, en particular la que tenga por objeto prevenir los accidentes de tráfico y garantizar la fluidez de la circulación;
- d) detectar los defectos técnicos más importantes de su vehículo, en particular los que pongan en peligro la seguridad, y repararlos debidamente;

- e) 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 de manera segura;
- f) contribuir a garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública, en particular de los más vulnerables, mediante una actitud respetuosa hacia los demás;
- g) tener un conocimiento suficiente de los factores de riesgo relacionados con los ciclistas, peatones y usuarios de micromovilidad;
- h) tener un conocimiento suficiente de la seguridad relacionada con el uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos;
- i) tener un conocimiento suficiente sobre el uso de sistemas avanzados de asistencia al conductor y de otros sistemas de conducción automatizados.

Los Estados miembros podrán tomar las medidas que consideren adecuadas para garantizar que los conductores que ya no muestren los conocimientos, aptitudes y comportamientos descritos en la parte I, apartados 1 a 9, puedan recuperar dichos conocimientos y aptitudes, y sigan observando el comportamiento requerido para la conducción de un vehículo de motor.

ANEXO III

CONDICIONES MÍNIMAS DE APTITUD PARA CONDUCIR UN VEHÍCULO DE MOTOR

DEFINICIONES

1. A efectos del presente anexo, los conductores se clasificarán en dos grupos:

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

Grupo 2: conductores de vehículos de las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E.

El Derecho nacional podrá establecer que los requisitos establecidos en el presente anexo para los conductores del grupo 2 deban también aplicarse a los conductores de vehículos de la categoría B que utilicen su permiso de conducción con un fin profesional (taxis, ambulancias, etc.).

2. Los aspirantes a una primera expedición o los solicitantes de la renovación de un permiso de conducción se clasificarán en el grupo al que vayan a pertenecer si se ha expedido o renovado el permiso de conducción solicitado.

Título I

CAPACIDAD VISUAL

3. Los aspirantes a un permiso de conducción se someterán a evaluaciones apropiadas a fin de asegurarse de que posean una agudeza visual adecuada para la conducción de vehículos de motor y a fin de comprobar si es necesario un examen adicional de su campo visual. Cuando haya algún motivo para dudar de que el aspirante posea una capacidad visual adecuada, este se someterá a un reconocimiento por un profesional competente autorizado en el Derecho nacional. En ese 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.

En el caso de los conductores del grupo 1, podrá considerarse la concesión del permiso en casos concretos 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 se someterá a un reconocimiento por un profesional competente autorizado en el Derecho nacional para demostrar que no exista ninguna otra alteración de la función visual, con inclusión del deslumbramiento, la sensibilidad al contraste y la visión crepuscular. El conductor o aspirante debe superar además un examen práctico organizado por una autoridad competente.

Grupo 1:

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

Además, el campo visual horizontal será como mínimo de 120 grados, la extensión será como mínimo de 50 grados a la izquierda y a la derecha y de 20 grados arriba y abajo. No deberá haber ningún defecto dentro del radio de los 20 grados centrales.

Si se descubre o declara una enfermedad ocular progresiva, se podrá expedir o renovar el permiso de conducción a condición de que el solicitante se someta a un reconocimiento periódico efectuado por un profesional competente autorizado por el Derecho nacional.

- 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. El profesional competente autorizado por el Derecho nacional certificará que esta situación de visión monocular lleve presente el tiempo suficiente para que el interesado se haya adaptado y que el campo visual del ojo en cuestión cumpla el requisito establecido en el apartado 3, punto 1.
- 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 cual no estará permitida la conducción. Una vez transcurrido ese período, la conducción solo se permitirá previo dictamen favorable de expertos de la visión y de la conducción y podrá estar supeditada a determinados requisitos o restricciones.

Grupo 2:

- 4) 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 exceda de + 8 dioptrías, o bien mediante lentes de contacto. Se deberá tolerar bien la corrección.

Además, el campo visual horizontal con ambos ojos será como mínimo de 160 grados, y la extensión será como mínimo de 70 grados a la izquierda y a la derecha y de 30 grados arriba y abajo. No deberá haber ningún defecto dentro del radio de los 30 grados centrales.

No se expedirá o renovará el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor con trastornos de la sensibilidad al contraste o diplopía.

Tras una pérdida importante de visión de un ojo, deberá transcurrir un período de adaptación adecuado (por ejemplo, de seis meses) durante el cual no estará permitida la conducción. Una vez transcurrido ese período, la conducción solo se permitirá previo dictamen favorable de expertos de la visión y de la conducción y podrá estar supeditada a determinados requisitos o restricciones.

Título 2

CAPACIDAD AUDITIVA

4. Podrá expedirse o renovarse el permiso de conducción a un aspirante o conductor del grupo 2 con discapacidad auditiva, siempre que exista un dictamen de las autoridades médicas competentes basado en un reconocimiento médico que tenga especialmente en cuenta las posibilidades de compensación.

Título 3

PERSONAS CON UNA DISCAPACIDAD FÍSICA

5. No se expedirá o renovará el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor con afecciones o alteraciones del sistema locomotor que hagan peligrosa la conducción de vehículos de motor.

Grupo 1:

- 1) Se podrá expedir un permiso de conducción sujeto a condiciones restrictivas, previo dictamen de una autoridad médica competente, a los aspirantes o conductores con discapacidades físicas. Dicho dictamen se apoyará en una evaluación médica de la afección o alteración en cuestión y, si fuese necesario, en un examen práctico. El dictamen se completará con la especificación del tipo de adaptación que deba realizarse en el vehículo y deberá mencionar si el interesado necesita o no utilizar un aparato ortopédico, en la medida en que el examen de aptitudes y comportamientos demuestre que, con ese aparato, la conducción no resultaría peligrosa.
- 2) El permiso de conducción podrá ser expedido o renovado a aquellos aspirantes o conductores que presenten una afección evolutiva, siempre que se sometan a reconocimientos periódicos con el fin de garantizar que sigan siendo capaces de conducir su vehículo de manera completamente segura.

Se podrá expedir o renovar un permiso de conducción sin que el aspirante o el conductor se someta a reconocimientos médicos periódicos a partir del momento en que la discapacidad física se haya estabilizado.

Grupo 2:

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

Título 4

ENFERMEDADES CARDIOVASCULARES

6. Las afecciones o enfermedades cardiovasculares pueden provocar una alteración repentina de las funciones cerebrales que constituye un peligro para la seguridad vial. Esas afecciones constituyen un motivo para imponer restricciones temporales o permanentes a la conducción.
- 1) En lo que se refiere a las afecciones cardiovasculares siguientes, se podrán expedir o renovar permisos de conducción a los aspirantes o conductores de los grupos indicados únicamente cuando la afección haya sido tratada eficazmente y a reserva de una autorización de una autoridad médica competente y, si procede, de una evaluación médica periódica:
- a) bradiarritmias (afección del nódulo sinusal y trastornos de la conducción cardíaca) y taquiarritmias (arritmias ventriculares y supraventriculares) con historial de síncope o episodios de síncope debidos a afecciones de arritmia (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - b) bradiarritmias: afección del nódulo sinusal y trastornos de la conducción cardíaca con bloqueo auriculoventricular (AV) de segundo grado Mobitz II, bloqueo AV de tercer grado o bloqueo de rama (se aplica solamente al grupo 2);
 - c) taquiarritmias (arritmias ventriculares y supraventriculares) con
 - i) cardiopatía estructural, especialmente taquicardia ventricular sostenida (se aplica a los grupos 1 y 2), o
 - ii) taquicardia ventricular polimorfa no sostenida o con indicación de desfibrilador (se aplica solamente al grupo 2);
 - d) síntomas de angina de pecho (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - e) implantación o sustitución de marcapasos permanente (se aplica solamente al grupo 2);
 - f) implantación o sustitución de desfibrilador o choque con desfibrilador, adecuado o inadecuado (se aplica solamente al grupo 1);
 - g) síncope (una pérdida transitoria de la conciencia y del tono postural, caracterizada por su rápida aparición, corta duración y recuperación espontánea, debida a la hipoperfusión cerebral global, de supuesto origen reflejo, de causa desconocida, sin señales de cardiopatía subyacente) (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - h) síndrome coronario agudo (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - i) angina de pecho estable si no se presentan síntomas con ejercicio leve (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - j) intervención coronaria percutánea (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - k) cirugía de revascularización coronaria (CABG) (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - l) apoplejía o accidente isquémico transitorio (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - m) estenosis carotídea importante (se aplica solamente al grupo 2);
 - n) diámetro máximo de la aorta superior a 5,5 cm (se aplica solamente al grupo 2);
 - o) insuficiencia cardíaca:
 - i) New York Heart Association (NYHA) clases I, II y III (se aplica solamente al grupo 1);
 - ii) NYHA clases I y II, siempre que la fracción de eyección del ventrículo izquierdo sea al menos del 35 % (se aplica solamente al grupo 2);
 - p) trasplante cardíaco (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - q) dispositivo de asistencia cardíaca (se aplica solamente al grupo 1);
 - r) cirugía valvular cardíaca (se aplica a los grupos 1 y 2);

- s) hipertensión arterial maligna (tensión arterial sistólica ≥ 180 mm Hg o tensión arterial diastólica ≥ 110 mm Hg asociada a daños orgánicos inminentes o progresivos) (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - t) hipertensión arterial de grado III (tensión arterial diastólica ≥ 110 mm Hg y/o tensión arterial sistólica ≥ 180 mm Hg) (se aplica solamente al grupo 2);
 - u) cardiopatía congénita (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - v) miocardiopatía hipertrófica sin síncope (se aplica solamente al grupo 1);
 - w) síndrome de QT largo con síncope, torsade des pointes o QTc > 500 ms (se aplica solamente al grupo 1).
- 2) Por lo que se refiere a las afecciones cardiovasculares siguientes, no se expedirán o renovarán permisos de conducción a los aspirantes o conductores de los grupos indicados:
- a) implante de un desfibrilador (se aplica solamente al grupo 2);
 - b) enfermedad vascular periférica-aneurisma de la aorta torácica y abdominal cuando el diámetro máximo de la aorta sea tal que predispone a un riesgo significativo de rotura súbita y, por consiguiente, de episodio súbito incapacitante (se aplica a los grupos 1 y 2);
 - c) insuficiencia cardíaca:
 - i) NYHA clase IV (se aplica solamente al grupo 1);
 - ii) NYHA clases III y IV (se aplica solamente al grupo 2);
 - d) dispositivos de asistencia cardíaca (se aplica solamente al grupo 2);
 - e) valvulopatía con insuficiencia valvular aórtica, estenosis de la válvula aórtica, insuficiencia mitral o estenosis mitral si se ha estimado que la capacidad funcional es NYHA clase IV, o en caso de episodios de síncope (se aplica solamente al grupo 1);
 - f) valvulopatía NYHA clases III o IV o con fracción de eyección inferior a 35 %, estenosis mitral e hipertensión pulmonar grave o con estenosis importante de la válvula aórtica detectada por ecocardiografía o estenosis aórtica causante de síncope; excepto en caso de estenosis importante de la válvula aórtica completamente asintomática si se cumplen los requisitos de las pruebas de esfuerzo (se aplica solamente al grupo 2);
 - g) miocardiopatías estructurales y por disfunción eléctrica - miocardiopatía hipertrófica con antecedentes de síncope o cuando se cumplan dos o más de las siguientes condiciones: grosor de la pared del ventrículo izquierdo > 3 cm, taquicardia ventricular no sostenida, antecedentes familiares de muerte súbita (ascendentes en primer grado), sin hipertensión arterial en la prueba de esfuerzo (se aplica solamente al grupo 2);
 - h) síndrome de QT largo con síncope, torsade des pointes y QTc > 500 ms (se aplica solamente al grupo 2);
 - i) síndrome de Brugada con síncope o muerte súbita de causa cardíaca abortada (se aplica a los grupos 1 y 2).

El permiso de conducción podrá expedirse o renovarse en casos excepcionales debidamente justificados por un dictamen médico de una autoridad médica competente y siempre que se realice una evaluación médica periódica por parte de una autoridad médica competente que garantice que el interesado sigue siendo capaz de conducir el vehículo de manera segura teniendo en cuenta los efectos de su estado de salud.

3) Otras miocardiopatías

En el caso de los aspirantes o conductores con miocardiopatías bien documentadas (por ejemplo, miocardiopatía arritmogénica del ventrículo derecho, miocardiopatía no compactada, taquicardia ventricular polimórfica catecolaminérgica y síndrome de QT corto) o con nuevas miocardiopatías que puedan ser descubiertas, debe evaluarse el riesgo de episodios súbitos incapacitantes. Se requiere una evaluación cuidadosa de un especialista que tenga en cuenta las características del pronóstico de la miocardiopatía concreta de que se trate.

4) Los Estados miembros podrán imponer restricciones a la expedición de permisos de conducción o a su renovación a los aspirantes o conductores con otras enfermedades cardiovasculares.

Título 5
DIABETES SACARINA

7. A los efectos de los puntos siguientes, se entenderá por:

«hipoglucemia grave»: la que exige la ayuda de otra persona;

«hipoglucemia recurrente grave»: un segundo episodio de hipoglucemia grave en un período de doce meses.

Grupo 1:

- 1) Será posible expedir o renovar el permiso de conducción a aspirantes o conductores que padezcan diabetes *mellitus* (diabetes sacarina). Cuando reciban tratamiento con medicamentos que impliquen un bajo riesgo de producir hipoglucemia, los interesados se someterán a revisiones médicas periódicas por parte de una autoridad médica competente que sea adecuada a cada caso. Cuando reciban tratamiento con medicamentos que impliquen un elevado riesgo de producir hipoglucemia que pueda repercutir en su capacidad para conducir, los interesados serán objeto de un dictamen médico de un profesional médico competente y autorizado y se someterán a revisiones médicas periódicas, de forma adecuada a cada caso, pero el intervalo no será nunca de más de diez años.
- 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.

No se expedirá o renovará el permiso de conducción a los aspirantes o conductores que tengan un conocimiento inadecuado de la hipoglucemia.

No se expedirá o renovará el permiso de conducción a los aspirantes o conductores que sufran de hipoglucemia grave recurrente, a menos que se apoye en un dictamen médico y en una evaluación médica periódica de una autoridad médica competente. En caso de hipoglucemia grave recurrente durante las horas de vigilia, el permiso de conducción no se expedirá o renovará hasta tres meses después del episodio más reciente.

El permiso de conducción solamente podrá expedirse o renovarse en casos excepcionales, siempre que esté debidamente justificado por un dictamen médico y siempre que se realice una evaluación médica periódica por parte de una autoridad médica competente que garantice que el interesado sigue siendo capaz de conducir el vehículo de manera segura teniendo en cuenta los efectos de su estado de salud.

Grupo 2:

- 3) Podrá considerarse la expedición o renovación de permisos de conducción del grupo 2 a aspirantes o conductores con diabetes *mellitus* (diabetes sacarina). Cuando reciban tratamiento con medicamentos que impliquen riesgo de inducción de hipoglucemia (es decir, insulina y ciertos comprimidos), se aplicarán los criterios siguientes:
 - a) no se ha producido ningún episodio de hipoglucemia grave en los últimos doce meses;
 - b) el conductor tiene plena conciencia de la hipoglucemia;
 - c) el conductor debe poder controlar adecuadamente los niveles de glucosa en sangre mediante controles periódicos, usando ayudas técnicas, al menos dos veces al día y en momentos pertinentes para la conducción;
 - d) el conductor debe demostrar que conoce los riesgos de la hipoglucemia;
 - e) no hay otras complicaciones inhabilitantes de la diabetes.

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

- 4) Los episodios de hipoglucemia grave durante las horas de vigilia, incluso aunque no estén relacionados con la conducción, se comunicarán y darán lugar a una reevaluación de la situación del permiso de conducción.

Título 6

ENFERMEDADES NEUROLÓGICAS Y SÍNDROME DE APNEA OBSTRUCTIVA DEL SUEÑO

8. Las siguientes normas se aplicarán a los aspirantes con enfermedades neurológicas y síndrome de apnea obstructiva del sueño.

Título 7

ENFERMEDADES NEUROLÓGICAS

- 1) El permiso de conducción no se expedirá o renovará a los aspirantes o conductores que presenten una enfermedad neurológica grave, a menos que la solicitud esté respaldada por un dictamen médico favorable de un profesional médico competente y autorizado.

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

Título 8

SÍNDROME DE APNEA OBSTRUCTIVA DEL SUEÑO

- 2) A efectos de los siguientes puntos, se entenderá por:

«síndrome moderado de apnea obstructiva del sueño»: número de apneas e hipoapneas por hora (índice de apnea-hipopnea) entre 15 y 29;

«síndrome grave de apnea obstructiva del sueño»: índice de apnea-hipopnea igual o superior a 30, ambos asociados a un nivel excesivo de somnolencia durante el día.

- 3) La expedición o renovación del permiso de conducción en el caso de los aspirantes o conductores de los que se sospeche que presentan un síndrome moderado o grave de apnea obstructiva del sueño quedará supeditada a la previa obtención de un dictamen médico de un profesional médico competente y autorizado. Entre tanto y hasta la confirmación del diagnóstico, se les podrá aconsejar que se abstengan de conducir.
- 4) Se podrá expedir el permiso de conducción a aquellos aspirantes o conductores que, pese a padecer un síndrome moderado o grave de apnea obstructiva del sueño, tengan un buen control de su estado, sigan un tratamiento adecuado y muestren una mejora de su somnolencia, si es que la sufren, confirmada por un dictamen médico de un profesional médico competente y autorizado.
- 5) Los aspirantes o conductores a los que se esté tratando un síndrome moderado o grave de apnea obstructiva del sueño se someterán a una revisión médica periódica a intervalos de no más de tres años, en el caso de los conductores del grupo 1, y de un año, en el caso de los del grupo 2, con el fin de determinar el grado de cumplimiento del tratamiento y la necesidad de proseguirlo junto con una correcta vigilancia continuada.

Título 9

EPILEPSIA

9. Las crisis epilépticas y demás perturbaciones súbitas del estado de conciencia constituyen un grave peligro para la seguridad vial si le sobrevienen a una persona durante la conducción de un vehículo de motor.

A efectos de los siguientes puntos, se entenderá por:

«epilepsia»: problema de salud que presenta la persona que ha sufrido dos o más crisis epilépticas con un intervalo de menos de cinco años;

«crisis epiléptica provocada»: crisis que tiene un factor causante identificable y evitable.

A las personas que hayan tenido una crisis o pérdida de conciencia inicial o aislada se les aconsejará que no conduzcan. Es necesario que un especialista elabore un informe en el que se indique el plazo de la prohibición de la conducción y el seguimiento exigible.

Es extremadamente importante que se identifique el tipo específico de síndrome y crisis epilépticos de cada persona, de forma que pueda efectuarse una evaluación adecuada de la seguridad de su conducción (incluido el riesgo de crisis futuras) y establecerse la terapia pertinente. La persona encargada de ello será un neurólogo.

Grupo 1:

- 1) El permiso de conducción de los conductores evaluados dentro del grupo 1 con epilepsia será objeto de reconsideración hasta que haya pasado un mínimo de cinco años sin que se presente ninguna crisis.

Si el aspirante o conductor tiene epilepsia, y hasta que haya pasado un mínimo de cinco años sin que se presente ninguna crisis, se considerará que no cumple los criterios para la obtención de un permiso de conducción sin condiciones.

- 2) Crisis epiléptica provocada: el aspirante o conductor que haya padecido ese trastorno debido a un factor causante identificable y que tenga pocas probabilidades de volver a sufrirlo al volante podrá ser declarado capaz de conducir en función de su situación concreta, a reserva de un dictamen neurológico. Si procede, la evaluación se ajustará a lo dispuesto en otros títulos pertinentes, teniendo por ejemplo en cuenta si hay ingesta de alcohol o alguna otra morbilidad asociada.
- 3) Crisis primera o única no provocada: el aspirante o conductor que haya tenido una primera crisis epiléptica no provocada podrá ser declarado capaz de conducir tras un plazo de seis meses sin crisis, a condición de que haya habido una evaluación médica adecuada. Las autoridades nacionales podrán autorizar a conducir antes a los aspirantes o conductores que tengan buenos indicadores de pronóstico.
- 4) Otras pérdidas de conciencia: la pérdida de conciencia deberá evaluarse en función del riesgo de que se vuelva a repetir durante la conducción.
- 5) Epilepsia: los aspirantes o conductores podrán ser declarados aptos para conducir tras un período de un año sin nuevas crisis.
- 6) Crisis exclusivamente durante el sueño: el aspirante o conductor que nunca haya tenido crisis distintas de las ocurridas durante el sueño podrá ser declarado apto para conducir siempre que esta pauta se haya confirmado durante un plazo no inferior al tiempo que se debe estar exento de crisis en caso de epilepsia. Si se produce algún ataque o crisis en fase de vigilia, será necesario que transcurra un año completo sin nuevos episodios antes de que se pueda conceder el permiso de conducción.
- 7) Crisis sin influencia en la conciencia o la capacidad de actuar: el aspirante o conductor que nunca haya tenido crisis distintas de aquellas respecto a las cuales se haya demostrado de forma exclusiva que no afectan a la conciencia ni causan ningún impedimento funcional podrá ser declarado apto para conducir siempre que esta pauta se haya confirmado durante un plazo no inferior al tiempo que deba estar exento de crisis en caso de epilepsia. Si se produce algún ataque o crisis de algún otro tipo, será necesario que transcurra un año completo sin nuevos episodios antes de que se pueda conceder el permiso de conducción.
- 8) Crisis debidas a un cambio o reducción de una terapia antiepiléptica bajo la dirección de un médico: se podrá aconsejar al paciente que no conduzca a partir del inicio del período de retirada y, posteriormente, durante un plazo de seis meses tras el cese del tratamiento. Las crisis producidas durante un cambio o retirada de medicación, por recomendación de un médico, impondrán un período de tres meses sin conducir si se restablece el tratamiento que antes era eficaz.
- 9) Tras una cirugía curativa de la epilepsia: los conductores o aspirantes podrán ser declarados aptos para conducir tras un período de un año sin nuevas crisis.

Grupo 2:

- 10) El aspirante o conductor estará sin medicación antiepiléptica durante el plazo requerido de ausencia de crisis. Se habrá llevado a cabo un seguimiento médico adecuado. Una amplia investigación neurológica deberá haber demostrado que no existe ninguna patología cerebral relevante ni ninguna actividad epileptiforme en el electroencefalograma (EEG). Tras el episodio agudo, se efectuarán un EEG y una evaluación neurológica adecuada.

- 11) En el caso de una crisis epiléptica provocada debida a un factor causante identificable, se deberá presentar un informe neurológico favorable que certifique que no se han producido crisis durante un período mínimo de un año y que incluya una evaluación electroencefalográfica. Se tendrán en cuenta otros títulos. En caso de que existan lesiones cerebrales estructurales que comporten un riesgo aumentado de aparición de crisis epilépticas, la magnitud de dichas lesiones se evaluará mediante un informe neurológico.
- 12) Crisis primera o única no provocada: el aspirante o conductor 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 médicas podrán autorizar a conducir antes a un aspirante o conductor que tenga buenos indicadores de pronóstico.
- 13) Otras pérdidas de conciencia: la pérdida de conciencia deberá evaluarse en función del riesgo de que se vuelva a repetir durante la conducción.
- 14) Epilepsia: deberá superarse un plazo de diez años sin nuevas crisis y sin ayuda de medicamentos antiepilépticos. Las autoridades nacionales podrán autorizar a conducir antes a los aspirantes o conductores que tengan buenos indicadores de pronóstico. Esto será aplicable también en caso de «epilepsia juvenil».

Ciertas alteraciones, por ejemplo, malformaciones arteriovenosas o hemorragia intracerebral implican un aumento del riesgo de crisis, incluso si todavía no se han producido. En una situación así, será necesario que una autoridad médica competente efectúe una evaluación.

Título 10

TRASTORNOS MENTALES

10. Las siguientes normas se aplicarán a los aspirantes o conductores con trastornos mentales o intelectuales.

Grupo 1:

- 1) No se expedirá o renovará el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor con:
 - a) trastornos mentales, cognitivos o de comportamiento graves, ya sean congénitos o adquiridos por enfermedad, traumatismo o intervenciones de neurocirugía;
 - b) trastornos de la personalidad que provoquen un deterioro grave de la capacidad de raciocinio, de comportamiento y de adaptación,

a menos que su solicitud esté respaldada por un dictamen médico de un profesional médico competente y autorizado y siempre que, si es necesario, se realicen revisiones médicas periódicas. Debe respetarse un período previo de remisión.

Grupo 2:

- 2) Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos y peligros adicionales relacionados con la conducción de los vehículos a los que se aplique la definición del presente grupo. Las autoridades médicas competentes podrán establecer requisitos temporales o imponer restricciones a la conducción.

Título 11

ALCOHOL

11. El consumo de alcohol representa un peligro considerable para la seguridad vial. Habida cuenta de la gravedad del problema, es necesaria una gran vigilancia por parte de los profesionales médicos.

Grupo 1:

- 1) No se expedirá o 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.

Podrá expedirse o renovarse el permiso de conducción a todo aspirante o conductor tras un período demostrado de abstinencia si es objeto de un dictamen médico favorable de un profesional médico competente y autorizado y de un período de revisiones médicas periódicas.

- 2) Podrá expedirse o renovarse el permiso de conducción a todo aspirante o conductor que se halle en situación de dependencia respecto del alcohol o que no pueda disociar conducción y consumo de alcohol, siempre que se empleen tecnologías que permitan compensar la dependencia, por ejemplo, el uso obligatorio de un alcoholímetro antiarranque, y siempre que el conductor se someta a una revisión periódica de otros tratamientos para tratar la dependencia o la falta de disociación de conducción y consumo de alcohol. Podrá expedirse o renovarse el permiso de conducción a todo aspirante o conductor sin el empleo de tales tecnologías si existe un período demostrado de abstinencia, que podrá incluir la participación en programas de rehabilitación que incluyan un seguimiento y supervisión médica, si es objeto de un dictamen médico de un profesional médico competente y autorizado y de un período de revisiones médicas periódicas. Las revisiones médicas periódicas se podrán realizar tanto durante el empleo de dichas tecnologías como después, o en ambos momentos.

Grupo 2:

- 3) Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos y peligros adicionales relacionados con la conducción de los vehículos a los que se aplique la definición del presente grupo.
- 4) Las autoridades médicas competentes podrán establecer requisitos temporales y, en caso necesario, restricciones a la conducción.

Título 12

DROGAS Y MEDICAMENTOS

12. Se aplicarán las siguientes normas a las drogas y los medicamentos.

Abuso:

- 1) No se expedirá o renovará el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor que se halle en situación de dependencia respecto de sustancias de acción psicotrópica o estupefacientes, o que, sin ser adicto a esas sustancias, no quiera o no pueda disociar conducción y consumo, independientemente de la categoría de permiso de conducción solicitada.

Consumo habitual:

Grupo 1:

- 2) No se expedirá o renovará el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor que consuma habitualmente sustancias psicotrópicas o estupefacientes, sea cual sea su forma, que puedan comprometer su aptitud para conducir de manera segura, cuando las cantidades absorbidas sean tales que tengan efectos negativos en la conducción. Ello se aplicará a cualquier otro medicamento o combinación de medicamentos que comprometa la capacidad mental o física de conducir.

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

Grupo 2:

- 3) Las autoridades médicas competentes tendrán en cuenta los riesgos y peligros adicionales relacionados con la conducción de los vehículos a los que se aplique la definición del presente grupo y podrán establecer determinados requisitos o restricciones.

Título 13

TRASTORNOS RENALES

13. Las siguientes normas se aplicarán a los aspirantes con trastornos renales.

Grupo 1:

- 1) Podrá expedirse o renovarse el permiso de conducción a todo aspirante o conductor con insuficiencia renal grave y una limitación importante de la capacidad física como consecuencia de dicha insuficiencia renal, siempre que exista un dictamen médico de un profesional médico competente y autorizado y que el interesado se someta a revisiones médicas periódicas.

Grupo 2:

- 2) No se expedirá o renovará el permiso de conducción a ningún aspirante o conductor con insuficiencia renal grave irreversible, excepto en casos extraordinarios debidamente justificados por un dictamen médico de un profesional médico competente y autorizado y siempre que se realicen revisiones médicas periódicas.

Título 14

DISPOSICIONES VARIAS

Grupo 1:

- 1) Podrá expedirse o renovarse el permiso de conducción a todo aspirante o conductor al que se haya trasplantado un órgano o que haya recibido un implante artificial que incida en su capacidad de conducir, siempre que exista un dictamen médico de un profesional médico competente y autorizado y, si es necesario, revisiones médicas periódicas.

Grupo 2:

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

En general, el permiso de conducción no se expedirá o renovará a ningún aspirante o conductor que tenga alguna afección no mencionada en el presente anexo que pueda suponer una incapacidad funcional que comprometa la seguridad de la conducción, a menos que la solicitud esté respaldada por un dictamen médico de un profesional médico competente y autorizado y, si es necesario, el aspirante o conductor se someta a revisiones médicas periódicas.

ANEXO IV

CUALIFICACIONES MÍNIMAS DE LAS PERSONAS ENCARGADAS DE IMPARTIR EXÁMENES PRÁCTICOS DE CONDUCCIÓN

1. Competencias que debe reunir el examinador del permiso de conducción

- 1) La persona autorizada a efectuar evaluaciones prácticas, en un vehículo de motor, de la capacidad de conducción de un candidato deberá poseer conocimientos, aptitudes y capacidad de comprensión en relación con los temas que se enumeran en el apartado 1, puntos 2 a 8.
- 2) Las competencias del examinador serán pertinentes para evaluar la capacidad de un candidato que pretenda acceder a la categoría de permiso de conducción para la que se lleve a cabo el examen.
- 3) Conocimientos y capacidad de comprensión de la conducción, y evaluación:
 - a) teoría del comportamiento de conductor;
 - b) percepción de riesgos y formas de evitar accidentes; esto incluye comprender y prestar atención a la vulnerabilidad de los usuarios de la carretera no motorizados y de los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas;
 - c) manual que sirve de base para las normas del examen de conducción;
 - d) requisitos del examen de conducción;
 - e) Derecho en materia vial y de tráfico, en particular el Derecho de la Unión y nacional pertinente, así como orientaciones para su interpretación;
 - f) teoría y técnicas de evaluación;
 - g) conducción prudente.

4) Capacidad de evaluación:

El examinador deberá ser capaz de

- a) observar con precisión, seguir y evaluar la actuación global del candidato, en particular si este:
 - i) reconoce de manera correcta y completa las situaciones peligrosas;
 - ii) establece una relación adecuada entre la causa y los efectos probables de las situaciones peligrosas;
 - iii) aplica sus competencias y reconoce sus errores;
 - iv) realiza una evaluación uniforme y coherente;
- b) asimilar con rapidez la información y seleccionar los aspectos esenciales;
- c) prever e identificar los problemas potenciales y desarrollar estrategias para solucionarlos;
- d) dar explicaciones a tiempo y de manera constructiva.

5) Capacidad de conducción personal:

Las personas autorizadas a impartir un examen práctico para una categoría determinada de permiso de conducción deberán poder conducir el vehículo de motor pertinente con un grado de pericia elevado.

6) Calidad del servicio:

- a) determinar y comunicar qué puede esperar el candidato durante el examen;
- b) comunicar con claridad, eligiendo un contenido, un estilo y un lenguaje adaptados al público y al contexto, y responder a las preguntas de los candidatos;
- c) dar explicaciones claras sobre el resultado del examen;
- d) tratar a los candidatos de manera respetuosa y sin discriminación.

- 7) Conocimientos sobre técnica y física de los vehículos, incluidos:
 - a) conocimientos sobre la tecnología de los vehículos, por ejemplo, la dirección, los neumáticos, los frenos, las luces, en particular para las motocicletas y los vehículos pesados;
 - b) conocimiento sobre seguridad de la carga;
 - c) conocimiento sobre aspectos físicos del vehículo, por ejemplo, la velocidad, la fricción, la dinámica y la energía.
- 8) Conducción basada en un uso racional del combustible o de la energía y el respeto del medio ambiente.

2. Condiciones generales

1) El examinador del permiso de conducción de la categoría B:

- a) será titular de un permiso de conducción de la categoría B por un período de por lo menos tres años;
- b) tendrá como mínimo veintitrés años de edad;
- c) habrá completado con éxito la cualificación inicial establecida en el punto 3 y habrá seguido posteriormente los programas de garantía de calidad y de formación periódica a que se refiere el punto 4;
- d) habrá completado una formación profesional que conduzca, como mínimo, al nivel 3 establecido en la Clasificación Internacional Normalizada de la Educación (CINE) de la Unesco;
- e) no trabajará simultáneamente como examinador del permiso de conducción y como instructor de conducción a título lucrativo.

2) El examinador del permiso de conducción de las demás categorías:

- a) será titular de un permiso de conducción de la categoría de que se trate o poseerá un conocimiento equivalente gracias a una cualificación profesional adecuada;
- b) habrá completado con éxito la cualificación inicial establecida en el punto 3 y habrá seguido posteriormente los programas de garantía de calidad y de formación periódica a que se refiere el punto 4;
- c) habrá sido examinador del permiso de conducción acreditado para el permiso de conducción de categoría B por un período de por lo menos tres años; este requisito no será obligatorio si el examinador de que se trate puede probar que:
 - i) ha conducido por un período de por lo menos cinco años en la categoría correspondiente, o
 - ii) ha superado una evaluación teórica y práctica de su capacidad de conducción en un nivel superior al requerido para obtener un permiso de conducción, haciendo así que este requisito no sea necesario;
- d) habrá completado una formación profesional que conduzca, como mínimo, al nivel 3 establecido en la CINE;
- e) no trabajará simultáneamente como examinador del permiso de conducción y como instructor de conducción a título lucrativo.

3) Profesionalidad

En el ejercicio de su función de evaluación práctica, los examinadores se mantendrán libres de influencia externa, directa o indirecta. Se abstendrán de toda acción incompatible con sus funciones y serán objetivos e imparciales en el desempeño de sus funciones.

4) Equivalencias

- a) Los Estados miembros podrán autorizar a un examinador a impartir exámenes de conducción para las categorías AM, A1, A2 y A cuando haya superado la cualificación inicial requerida en virtud del apartado 3 para una de esas categorías.
- b) Los Estados miembros podrán autorizar a un examinador a impartir exámenes de conducción para las categorías C1, C, D1 y D cuando haya superado la cualificación inicial requerida en virtud del apartado 3 para una de esas categorías.
- c) Los Estados miembros podrán autorizar a un examinador a impartir exámenes de conducción para las categorías BE, C1E, CE, D1E y DE cuando haya superado la cualificación inicial requerida en virtud del apartado 3 para una de esas categorías.

3. Cualificación inicial

1) Formación inicial

- a) Antes de que una persona pueda obtener autorización para impartir exámenes de conducción, habrá seguido de manera satisfactoria el programa de formación que el Estado miembro podrá especificar con vistas a la obtención de las competencias a que se refiere el apartado 1.
- b) Los Estados miembros determinarán si el contenido de un programa específico de formación estará relacionado con la autorización para impartir exámenes de conducción para una categoría de permiso de conducción o para varias.

2) Oposición

- a) Para obtener una autorización para impartir exámenes de conducción, la persona deberá demostrar un nivel satisfactorio de conocimientos, capacidad de comprensión y aptitudes en relación con los temas enumerados en el apartado 1.
- b) Los Estados miembros gestionarán un proceso selectivo en que se evalúen de manera pedagógicamente apropiada las competencias de la persona tal como se definen en el apartado 1, y en particular en el apartado 1, punto 4. El proceso selectivo respetará los requisitos de accesibilidad establecidos en la Directiva (UE) 2019/882 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ e incluirá tanto una parte teórica como una práctica. Podrá recurrirse a la evaluación informatizada cuando resulte adecuado. Cada Estado miembro decidirá los pormenores relativos a la naturaleza y duración de las pruebas y evaluaciones de dicha oposición.
- c) Los Estados miembros determinarán si el contenido de una oposición específica va a estar relacionado con la autorización para impartir exámenes de conducción para una categoría de permiso de conducción o para varias.

4. Garantía de calidad y formación periódica

1) Garantía de calidad

- a) Los Estados miembros establecerán dispositivos de garantía de calidad con vistas a mantener el nivel de los examinadores del permiso de conducción.
- b) Los dispositivos de garantía de calidad incluirán la supervisión del trabajo de los examinadores, su formación posterior y su reacreditación, su desarrollo profesional permanente y una revisión periódica de los resultados de los exámenes de conducción que hayan impartido.
- c) Los Estados miembros establecerán que cada examinador deba someterse a una supervisión anual en la que se emplearán los dispositivos de garantía de calidad a que se refiere el apartado 4, punto 1, letra b). Además, los Estados miembros velarán por que cada examinador sea sometido a observación mientras imparte los exámenes una vez cada cinco años, durante un período mínimo acumulativo de al menos medio día, de modo que se permita la observación de varios exámenes. Cuando se identifiquen incidencias se llevará a cabo una acción correctora. La persona encargada de la observación será una persona autorizada a tal efecto por el Estado miembro.
- d) Los Estados miembros podrán establecer que, cuando se autorice a un examinador a impartir exámenes de conducción de más de una categoría, el cumplimiento del requisito de observación de los exámenes para una categoría se haga extensivo a más de una categoría.
- e) La actividad de llevar a cabo oposiciones a examinador será objeto de seguimiento y supervisada por un organismo autorizado por el Estado miembro, a fin de garantizar que la evaluación se realice de manera correcta y coherente. Los Estados miembros garantizarán que los miembros de ese organismo encargados del seguimiento y la supervisión sean imparciales e independientes frente a intervenciones externas o presiones políticas en el ejercicio de sus funciones.

⁽¹⁾ Directiva (UE) 2019/882 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios (DO L 151 de 7.6.2019, p. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

2) Formación periódica

- a) Los Estados miembros establecerán que, para conservar su autorización, los examinadores del permiso de conducción, independientemente del número de categorías para las que estén acreditados, realicen:
 - i) una formación periódica mínima, a intervalos regulares, de cuatro días en total por cada período de dos años, a fin de:
 - mantener y actualizar los conocimientos y competencias necesarios para impartir exámenes y comunicar,
 - desarrollar nuevas competencias que se hayan convertido en esenciales para el ejercicio de su profesión,
 - garantizar que siguen impartiendo exámenes conforme a unas normas justas y uniformes;
 - ii) una formación periódica mínima de al menos cinco días en total por cada período de cinco años, a fin de desarrollar y mantener las capacidades prácticas de conducción necesarias.
- b) Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que se imparta sin dilación una formación específica a los examinadores cuyo rendimiento se haya considerado inadecuado por parte del sistema de garantía de calidad existente.
- c) La formación periódica se podrá impartir en forma de sesiones de información, aulas de formación, enseñanza convencional o mediante soporte informático, y podrá dirigirse tanto a individuos como a grupos. Podrá incluir los tipos de reacreditación de nivel que los Estados miembros consideren adecuados.
- d) Los Estados miembros podrán establecer que, cuando el examinador esté autorizado a impartir exámenes de conducción en más de una categoría, el cumplimiento del requisito de períodos de formación relativo a los exámenes para una categoría se haga extensivo a más de una categoría, siempre que se cumpla la condición a que se refiere el apartado 4, punto 2, letra e).
- e) Cuando el examinador no haya impartido exámenes para una categoría durante un período de veinticuatro meses, se someterá a una reevaluación adecuada antes de estar autorizado para impartir exámenes de conducción de esa categoría. La reevaluación podrá realizarse en el marco del requisito establecido en el apartado 4, punto 2, letra a).

5. Derechos adquiridos

- 1) Los Estados miembros podrán permitir que las personas que estaban autorizadas a impartir exámenes de conducción inmediatamente antes del 19 de enero de 2013 sigan impartíéndolos, a pesar de no haber sido autorizadas a hacerlo con arreglo a las condiciones generales previstas en el apartado 2 o con arreglo al proceso de cualificación inicial previsto en el apartado 3.
- 2) Estos examinadores se someterán sin embargo a la supervisión periódica y a los dispositivos de garantía de calidad a que se refiere el apartado 4.

ANEXO V

REQUISITOS MÍNIMOS EN MATERIA DE FORMACIÓN Y EXÁMENES DE LOS CONDUCTORES PARA LOS CONJUNTOS, INCLUIDOS LOS VEHÍCULOS DE COMBUSTIBLE ALTERNATIVO, PARA LAS AUTOCARAVANAS Y PARA LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para:

- a) aprobar y supervisar la formación prevista en el artículo 10, apartado 1, letra d), o
- b) organizar el examen de aptitudes y comportamientos previsto en el artículo 10, apartado 1, letra d).

Título A

CONJUNTOS DE VEHÍCULOS ACOPLADOS

1. La duración de la formación de los conductores será, como mínimo, de siete horas.
2. Contenido de la formación de los conductores

La formación de los conductores incluirá los conocimientos, las aptitudes y los comportamientos descritos en el anexo II, apartados 2 y 7. Se prestará especial atención a la dinámica del movimiento del vehículo, los criterios de seguridad, el vehículo tractor y su remolque (mecanismo de acoplamiento), la corrección de la operación de carga y los accesorios de seguridad.

Habrà una parte práctica con los siguientes ejercicios: aceleración, deceleración, retroceso, frenado, distancia de frenado, cambio de carril, frenado y maniobra evasiva, oscilación del remolque, acoplamiento y desacoplamiento del remolque de su automóvil y estacionamiento.

Cada participante en la formación efectuará la parte práctica y demostrará sus aptitudes y comportamientos en la vía pública.

Los conjuntos de vehículos utilizados para la formación pertenecerán a la categoría de conjuntos de vehículos respecto de la cual el solicitante haya solicitado el permiso de conducción.

3. Duración y contenido del examen de aptitudes y comportamientos

La duración del examen y la distancia que se haya de recorrer serán suficientes para evaluar las aptitudes y los comportamientos establecidos en el apartado 2.

Título B

AUTOCARAVANAS Y VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

1. La duración de la formación de los conductores será, como mínimo, de siete horas, y se podrá organizar en la vía pública o en un circuito cerrado.
2. Contenido de la formación de los conductores

La formación de los conductores incluirá los conocimientos, las aptitudes y los comportamientos descritos en el anexo II, título A, apartado 2, y en lo que respecta a la categoría C1, en el anexo II, título B, apartado 8. Se prestará especial atención a la dinámica del movimiento del vehículo, los criterios de seguridad, la corrección de la operación de carga y los accesorios de seguridad.

Habrá una parte práctica con los siguientes ejercicios: aceleración, deceleración, retroceso, frenado, distancia de frenado, cambio de carril, oscilación del remolque, acoplamiento y desacoplamiento del remolque de su automóvil, frenado y maniobra evasiva y estacionamiento. En relación con los vehículos de emergencia, se prestará especial atención a garantizar que el conductor tenga las aptitudes necesarias para afrontar las dificultades añadidas que se produzcan al conducir en una situación de emergencia.

Los vehículos utilizados para la formación pertenecerán a la categoría de vehículo respecto de la cual el aspirante haya solicitado el permiso de conducción.

3. Duración y contenido del examen de aptitudes y comportamientos

La duración del examen y la distancia que se haya de recorrer serán suficientes para evaluar las aptitudes y los comportamientos establecidos en el apartado 2.

—

ANEXO VI

REQUISITOS MÍNIMOS EN MATERIA DE FORMACIÓN Y EXÁMENES DE LOS CONDUCTORES PARA LAS MOTOCICLETAS DE LA CATEGORÍA A (ACCESO GRADUAL)

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para:
 - a) aprobar y supervisar la formación prevista en el artículo 10, apartado 1, letra c), o
 - b) organizar el examen de aptitudes y comportamientos previsto en el artículo 10, apartado 1, letra c).
2. La duración de la formación de los conductores será, como mínimo, de siete horas.
3. Contenido de la formación de los conductores

La formación de los conductores incluirá todos los aspectos mencionados en el anexo II, apartado 6.

Cada participante efectuará la parte práctica de la formación y demostrará sus aptitudes y comportamientos en la vía pública.

Las motocicletas utilizadas para la formación pertenecerán a la categoría de motocicleta respecto de la cual el aspirante haya solicitado el permiso de conducción.
4. Duración y contenido del examen de aptitudes y comportamientos

La duración del examen y la distancia que se haya de recorrer serán suficientes para evaluar las aptitudes y los comportamientos establecidos en el apartado 3.

ANEXO VII

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 2006/126/CE	Reglamento (UE) n.º 383/2012	La presente Directiva
—	—	Artículo 1
—	—	Artículo 2, puntos 1 a 3, punto 13 y punto 14
Artículo 1, apartado 1	—	Artículo 4, apartado 1
Artículo 1, apartados 2 a 4	—	Artículo 4, apartados 5 y 6
—	—	Artículo 3, apartados 1 a 5
Artículo 2, apartado 1	—	Artículo 3, apartado 6
Artículo 2, apartado 2	—	Artículo 4, apartado 3
Artículo 3, apartados 1 y 2	—	Artículo 4, apartado 2
Artículo 3, apartado 3	—	Artículo 4, apartado 4
—	—	Artículo 4, apartado 7
—	—	Artículo 5, apartados 1 a 5 y apartado 7
Artículo 4, apartado 1, primera frase	—	Artículo 6, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, segunda frase	—	Artículo 7, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, tercera frase	—	Artículo 2, punto 4
Artículo 4, apartado 2	—	Artículo 6, apartado 1, letra a)
Artículo 4, apartado 2, primer guion	—	Artículo 6, apartado 1, letra a), y artículo 2, puntos 5 a 7
Artículo 4, apartado 2, segundo guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra a)
Artículo 4, apartado 3	—	Artículo 6, apartado 1, letra b)
Artículo 4, apartado 3, primer guion	—	Artículo 2, punto 8
Artículo 4, apartado 3, segundo guion	—	Artículo 2, punto 9
Artículo 4, apartado 3, letra a), primer y segundo guiones	—	Artículo 6, apartado 1, letra b), inciso i)
Artículo 4, apartado 3, letra a), tercer guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra a)

Directiva 2006/126/CE	Reglamento (UE) n.º 383/2012	La presente Directiva
Artículo 4, apartado 3, letra b), primer guion	—	Artículo 6, apartado 1, letra b), inciso ii)
Artículo 4, apartado 3, letra b), segundo guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra b)
Artículo 4, apartado 3, letra c), inciso (i)	—	Artículo 6, apartado 1, letra b), inciso iii), primer guion
Artículo 4, apartado 3, letra c), inciso (i), primer guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra c), inciso i)
Artículo 4, apartado 3, letra c), inciso (ii)	—	Artículo 6, apartado 1, letra b), inciso iii), segundo guion
Artículo 4, apartado 3, letra c), inciso ii), primer guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra c), inciso ii)
Artículo 4, apartado 4	—	Artículo 6, apartado 1, letra c)
Artículo 4, apartado 4, primer guion	—	Artículo 2, puntos 10 y 11
Artículo 4, apartado 4, segundo guion	—	Artículo 1, apartado 2, letra b)
Artículo 4, apartado 4, letra a)	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso i)
Artículo 4, apartado 4, letra a), primer guion	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso i), primer guion, y artículo 2, punto 12
Artículo 4, apartado 4, letra a), segundo guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra a)
Artículo 4, apartado 4, letra a), tercer guion	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso i), segundo y tercer guiones
Artículo 4, apartado 4, letra b), excepto la última frase	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso ii)
Artículo 4, apartado 4, letra b), última frase	—	Artículo 7, apartado 1, letra b)
Artículo 4, apartado 4, letra c), excepto el guion	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso iii)
Artículo 4, apartado 4, letra c), guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra b)
Artículo 4, apartado 4, letra d)	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso (iv)
Artículo 4, apartado 4, letra e), excepto el último guion	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso (v)
Artículo 4, apartado 4, letra e), último guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra b)
Artículo 4, apartado 4, letra f)	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso (vi)
Artículo 4, apartado 4, letra g), excepto el último guion	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso (vii)
Artículo 4, apartado 4, letra g), último guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra d)
Artículo 4, apartado 4, letra h)	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso (viii)

Directiva 2006/126/CE	Reglamento (UE) n.º 383/2012	La presente Directiva
Artículo 4, apartado 4, letra i), excepto el último guion	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso ix)
Artículo 4, apartado 4, letra i), último guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra d)
Artículo 4, apartado 4, letra j)	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso (x)
Artículo 4, apartado 4, letra k), excepto el último guion	—	Artículo 6, apartado 1, letra c), inciso (xi)
Artículo 4, apartado 4, letra k), último guion	—	Artículo 7, apartado 1, letra f)
Artículo 4, apartado 5	—	Artículo 6, apartado 2
Artículo 4, apartado 6, párrafo primero, letra a)	—	Artículo 7, apartado 2, letra a)
Artículo 4, apartado 6, párrafo primero, letra b)	—	Artículo 7, apartado 2, letra b)
Artículo 4, apartado 6, párrafo primero, letra c)	—	Artículo 7 apartado 2, letra c)
Artículo 4, apartado 6, párrafo primero, letra d)	—	Artículo 7, apartado 2, letra d)
Artículo 4, apartado 6, párrafo segundo	—	Artículo 7, apartado 3
Artículo 4, apartado 6, párrafos tercero y cuarto	—	Artículo 7, apartado 4
Artículo 4, apartado 7, párrafo primero	—	Artículo 7, apartado 1, letras e) y g)
Artículo 4, apartado 7, párrafo segundo	—	Artículo 7, apartado 2, letras e) y f)
Artículo 5	—	Artículo 8
Artículo 6, apartado 1	—	Artículo 9, apartado 1
Artículo 6, apartado 2, letra a)	—	Artículo 9, apartado 2, letra a)
Artículo 6, apartado 2, letra b)	—	Artículo 9, apartado 2, letra b)
—	—	Artículo 9, apartado 2, letra c)
—	—	Artículo 9, apartado 2, letra d)
Artículo 6, apartado 2, letra c)	—	Artículo 9, apartado 2, letra e)
—	—	Artículo 9, apartado 2, letra f)
Artículo 6, apartado 2, letra d)	—	Artículo 9, apartado 2, letra g)

Directiva 2006/126/CE	Reglamento (UE) n.º 383/2012	La presente Directiva
Artículo 6, apartado 2, letra e)	—	Artículo 9, apartado 2, letra h)
Artículo 6, apartado 2, letra f)	—	Artículo 9, apartado 2, letra i)
Artículo 6, apartado 3	—	Artículo 9, apartado 3
Artículo 6, apartado 4, letras a) y b)	—	Artículo 9, apartado 4, letras a) y b)
—	—	Artículo 9, apartado 4, párrafo primero, letras c) y d), y párrafos segundo, tercero y cuarto
Artículo 6, apartado 4, letra c)	—	Artículo 9, apartado 2, letra j)
—	—	Artículo 9, apartado 2, letra k)
Artículo 7, apartado 1	—	Artículo 10, apartado 1
Artículo 7, apartado 2	—	Artículo 10, apartado 2, párrafos primero, segundo y tercero
Artículo 7, apartado 3, párrafo primero	—	Artículo 10, apartado 3
Artículo 7, apartado 3, párrafo segundo	—	—
Artículo 7, apartado 3, párrafo tercero	—	Artículo 10, apartado 2, párrafo cuarto
Artículo 7, apartado 3, párrafo cuarto	—	Artículo 10, apartado 2, párrafo cuarto
Artículo 7, apartado 3, párrafo quinto	—	Artículo 10, apartado 2, párrafo quinto
—	—	Artículo 10, apartado 2, párrafo sexto
Artículo 7, apartado 3, párrafo sexto	—	Artículo 10, apartado 2, párrafo séptimo
—	—	Artículo 10, apartado 2, párrafo octavo
Artículo 7, apartado 4	—	Artículo 10, apartado 4
Artículo 7, apartado 5	—	Artículo 10, apartado 5
—	—	Artículo 12
Artículo 8	—	Artículo 4, apartado 8, artículo 5, apartado 6, artículo 8, apartado 2, artículo 10, apartado 6, artículo 19, apartado 2 y artículo 25

Directiva 2006/126/CE	Reglamento (UE) n.º 383/2012	La presente Directiva
Artículo 9	—	Artículo 26
Artículo 10	—	Artículo 19
Artículo 11, apartados 1 a 3	—	Artículo 13, apartados 1 a 3
Artículo 11, apartado 4	—	Artículo 16, apartados 1 y 2
Artículo 11, apartado 5	—	Artículo 13, apartado 4
—	—	Artículo 14
—	—	Artículo 15, apartados 1, 3, 4 y 6 a 10
Artículo 11, apartado 6	—	Artículo 15, apartados 2 y 5
—	—	Artículo 16, apartados 3 y 4
—	—	Artículo 17
—	—	Artículo 18
Artículo 12	—	Artículo 20, apartado 1
—	—	Artículo 20, apartados 2 a 4
Artículo 13	—	Artículo 21
Artículo 14	—	Artículo 24
Artículo 15, apartado 1	—	Artículo 22, apartado 1
Artículo 15, apartados 2 y 3	—	Artículo 22, apartado 2
Artículo 15, apartado 4	—	Artículo 22, apartado 3
—	—	Artículo 22, apartados 4 a 6
—	—	Artículo 23
—	—	Artículo 27
—	—	Artículo 28
Artículo 16	—	Artículo 29
Artículo 17	—	Artículo 30

Directiva 2006/126/CE	Reglamento (UE) n.º 383/2012	La presente Directiva
Artículo 18	Artículo 8	Artículo 31
Artículo 19	—	Artículo 32
Anexo I	—	Anexo I, partes A1, A2, D y E
—	Artículo 1	—
—	Artículo 2, apartado 1	Anexo I, parte B, punto 1
—	Artículo 2, apartado 2	—
—	Artículo 2, apartado 3	—
—	Artículo 3	Anexo I, parte B, punto 2
—	Artículo 4	Anexo I, parte B, punto 3
—	Artículo 5, apartado 1	Anexo I, parte B, punto 4
—	Artículo 5, apartado 2	Anexo I, parte B, punto 5
—	Artículo 5, apartado 3	Anexo I, parte B, punto 6
—	Artículo 5, apartado 4	Anexo I, parte B, punto 7
—	Artículo 5, apartado 5	Anexo I, parte B, punto 8
—	Artículo 6	—
—	Artículo 7, apartado 1	Anexo I, parte B, punto 9
—	Artículo 7, apartado 2	Anexo I, parte B, punto 10
—	Anexo I	Anexo I, parte B1
—	Anexo II	Anexo I, parte B2
—	Anexo III	Anexo I, parte B3
—	Anexo IV	Anexo I, parte B4
Anexo II	—	Anexo II
Anexo III, excepto los apartados 3 a 5	—	Anexo III
Anexo III, apartados 3 a 5	—	Artículo 11

Directiva 2006/126/CE	Reglamento (UE) n.º 383/2012	La presente Directiva
Anexo IV	—	Anexo IV
Anexo V	—	Anexo V, título A
—	—	Anexo V, título B
Anexo VI	—	Anexo VI
Anexo VII	—	—
Anexo VIII	—	Anexo VII