



La asociación española de centros de reconocimientos de conductores online – CRC_online –

Quiere informar de las consecuencias negativas que traerán a la sociedad española

LA AMPLIACIÓN DE LOS PLAZOS DE VIGENCIA DE LAS RENOVACIONES DE LOS PERMISOS DE CONDUCIR

Todos los que constituimos la asociación española de centros de reconocimiento de conductores online (CRC_online) – la junta directiva y los 310 socios – queremos, con este manifiesto, concienciar a todos los ciudadanos, autoridades y organismos comprometidos con la seguridad vial, que la aprobación *del artículo 13 del Proyecto de R.D. por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores*, traerán consecuencias negativas para la seguridad vial, aumentando los accidentes de tráfico y por ende la siniestralidad. Por esto, tenemos a bien:

- Dirigir este escrito a las Autoridades Gubernamentales administrativas y sanitarias tanto nacionales como autonómicas, al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial y a los miembros que componen dicho Consejo, a la Comisión No Permanente sobre seguridad vial y prevención de los accidentes de tráfico del Congreso de los Diputados, a los Portavoces de los Grupos Parlamentarios del Congreso y del Senado, a las Autoridades expertas en Tráfico y Seguridad Vial como la SEMT e INTRAS, a las Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tráfico (STOP accidentes, APA, DIA...), a los Facultativos que trabajan en los Centros de Reconocimiento de Conductores –CRC–, a los Medios de Comunicación en general (Ponle Freno, MAPFRE..) y a las revistas dedicadas a la seguridad vial, en especial a la **revista Tráfico**, que edita la DGT, para que publiquen este escrito y puedan así explicar a los ciudadanos, cuales son las razones y beneficios que esta medida les aportarán.
- Comunicar las dificultades encontradas para acceder al *PROYECTO de R.D. por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores y que recoge, en su Artículo 13, la ampliación de plazos de vigencia de los permisos de conducción*.

Tanto la DGT como el Ministerio del Interior no han facilitado, en ningún momento, a CRC_online el borrador del *Proyecto de R. D.* y no ha sido por no habérselo pedido. Esta privación ha supuesto que llevemos retraso tanto para pedir ayudas a Organismos y Entidades opuestas a esta medida como para la presentación de alegaciones al Consejo de Estado (el Ministerio del Interior presentó el día 26/02/2009, ante el Consejo de Estado dicho *el Proyecto*). Por tanto, si es aprobado el proyecto, sin haber sido escuchados los Centros de Reconocimiento de

Conductores (CRC), las peticiones de los facultativos serían nuevamente desoídas, coartando una vez más nuestra libertad de opinión.

- Rechazar formalmente la aprobación del *artículo 13 del proyecto de R.D.* por ser precipitado en el tiempo y rebatible en sus contenidos, e igualmente, ponemos en tela de juicio las bases en que se apoya la DGT para su aprobación, pues al comparar ambas, vemos como el artículo 13 recoge sólo algunos aspectos de *la Directiva 126/2006/UE*, añade otros nuevos e ignora los que sí están desarrollados en ella.

Pasemos a analizar cuales serán LOS ARGUMENTOS y CONSECUENCIAS que, en seguridad vial, traerán a la sociedad española la aprobación del artículo 13:

1. La ampliación de los plazos de vigencia conllevará que las personas mayores de 45 años que ahora realizan el reconocimiento médico-psicológico cada 5 años, pasarán a hacerlo cada 10 años, hasta los 65 años y las personas de más de 70 años que ahora lo hacen cada 2 años, pasarán a hacerlo cada 5 años.

Esta medida queda recogida en *el artículo 13 del Proyecto* y no es lo que dice *la directiva 2006/126/UE* ya que en su artículo 7 punto 3 dice: Que los Estados miembros podrán reducir el período de validez de los permisos de conducción a partir de los 50 años, a fin de aumentar la frecuencia de las revisiones médica.

La DGT, al aprobar el artículo 13 **obvia** que *podrían ampliar los plazos hasta 15 años e ignora la entrada en vigor, que es a partir del 19 de Enero de 2013*, anticipándose a todos los Estado miembro en cuatro años.

La entrada en vigor, del artículo 13:

- Traerá una mayor accidentalidad al ser el binomio: factor humano/edad avanzada, la causa principal de los accidentes de tráfico y desde el punto de vista científico-médico-psicológico provocará peores indicadores en la seguridad vial.
La falta de estudios científicos en donde debiera apoyarse la DGT, para aprobar el Proyecto de R.D., junto a la mayor dificultad de los facultativos a la hora de poder detectar patologías progresivas y/o de nueva aparición en los conductores hará que aumente la accidentalidad al hacer los reconocimientos médicos.
- Todos sabemos y demostrado está, que desde los 45 años, se inicia en todas las personas una merma en sus facultades físicas, siendo a partir de los 55 años cuando se produce un deterioro progresivo de las capacidades psicomotoras, que se hacen más evidentes a partir de los 65 y que son extremas después de los 75 años, produciéndose una pérdida en la capacidad de atención, de la visión, de la audición y de los reflejos, lo que se traduce en pequeños despistes.
- Estas enfermedades requieren un mayor control desde los CRC, ya que pueden impedir o dificultar, de alguna manera la realización de una conducción segura, como las que afectan a la capacidad visual (cataratas, degeneración macular senil, glaucoma, desprendimiento de retina, etc.) y auditiva, diabetes, enfermedades vasculares (cardiacas y cerebrales), demencia senil, alzheimer, parkinson,

trastornos del sueño y somnolencia, etc. Así mismo, estas enfermedades precisan de tratamientos farmacológicos con antihipertensivos, antidiabéticos, ansiolíticos, antidepressivos, anticolinérgicos, anticomociales, etc., que influirán de forma negativa en la conducción de estas personas.

La opinión expuesta podría quedar reflejada en los siguientes trabajos:

→ **A Menor número de reconocimientos médico-psicológicos de conducción, habrá mayor siniestralidad.** Jano No-líen. 17/01/2007 08:40.

- **Visión Council of America** - ha llevado a cabo una revisión de la legislación de todos los estados de Estados Unidos para determinar si existe una asociación entre los métodos utilizados para evaluar la visión y las tasas de accidentalidad en tránsito. Según este informe, de los 10 estados con más accidentes fatales, cuatro no solicitan exámenes visuales cuando se pide el carné de conducción y cuatro más solo lo hacen cada ocho o más años.

El informe también indicó que nueve estados no piden ningún examen visual al renovar las licencias y cuatro estados solo lo hacen para los conductores de determinada edad. Aunque 38 estados piden un examen visual, en 22 estados se puede dejar hasta ocho años sin evaluar la vista; 12 estados piden los exámenes en intervalos de cinco o menos años; y 20 estados tienen reglamentos adicionales para los mayores de 40 años.

→ **Limitar la edad de Conducir no es la problemática, sino la pérdida de funciones son las que hacen que las revisiones psico-médicas deban ser más frecuentes.**

- **Para la Confederación Española de Organizaciones de Mayores – COEMA** – la tentación de *imponer prohibiciones exclusivamente en razón de la edad sería tremendamente negativa para la gran mayoría de personas mayores sanas y en correctas condiciones de poder conducir. Para la autonomía de las personas mayores, el vehículo es hoy en día un elemento esencial, además de ser la edad en la que más se puede disfrutar de las actividades de ocio. Piensa CEOMA, que la retirada del permiso de conducir significaría un daño fundamental en su autoestima.*

- **Para el gerontólogo Ricardo Moragas, director** de un grupo de investigación del envejecimiento en la Universidad de Barcelona y autor del informe “Los conductores seniors en autopistas: presente y futuro”, publicado junto a la Fundación Abertis, “no hay que poner límite de edad para conducir. La edad no es un criterio de incapacidad, sino la pérdida de función. Hay que medir la aptitud de cada individuo”. En sus conclusiones, Ricardo Moragas señala que “estos conductores tienen una baja siniestralidad, porque adoptan conductas menos arriesgadas”. Es más, para él, los conductores mayores ofrecen experiencia y prudencia: “El habitual deterioro que produce el envejecimiento hace adoptar al conductor mayor una serie de medidas protectoras y reductoras de riesgos. Asume nuevos patrones de movilidad y una acomodación al entorno, lo que reduce el riesgo de accidentes”.

- El modelo español de reconocimiento médico - psicotécnicos en el contexto de la 2ª Directiva (91/439/CE. Resultados al ser aplicado sobre un grupo específico de conductores (45 a 70 Años)... *Revista Española Salud Pública 2003; 77: 151-160 Nº 1* – Enero / Febrero:

Fundamento: Con la Directiva 91/439/CEE se inició lo que en un futuro será el permiso de conducir comunitario. Ahora bien, en el momento actual existen diferencias en cuanto a las condiciones de aptitud y a los periodos de prórroga del mismo. El presente estudio ofrece los resultados del reconocimiento médico y psicotécnico realizado a 606 conductores.

Métodos: 606 conductores que reunían las siguientes características: edad entre 45 y 70 años, revisan el permiso del grupo 1 (B); hombres y mujeres; y finalmente, el periodo de prórroga es < 5 años. Posteriormente, se hace un seguimiento de los que, siendo aptos, regresan al centro y de esta manera podemos comprobar si existen modificaciones en cuanto al resultado del reconocimiento.

Resultados: El 86,47% fueron aptos, un 12,21% aptos con restricción y un 1,65% no aptos. Por grupos de edad se apreció que a medida que avanza la edad disminuye el porcentaje de aptos y aumenta el de aptos con restricción (de 45-49 años hay un 93,19% de aptos, mientras que en el grupo de 65-69 se sitúa en un 67,35%). A los 5 años, un 11,13% de los conductores aptos habían modificado su condición (9,98% aptos con restricción; 1,15% no aptos), apreciándose que por grupos de edad también existen diferencias significativas (en el grupo de 45-49 años modifican su condición un 6,8%, mientras que en el de 65-69 lo hace un 18,1%).

Conclusiones: De esta manera, podemos decir que existen diferencias entre las distintas edades y las condiciones de aptitud para la conducción, y también que un porcentaje significativo de conductores aptos modifica su condición de aptitud transcurridos al menos 5 años.

Estos trabajos objetivan lo que acontece en la realidad y son fiel reflejo de lo que muestran los medios de comunicación, a la opinión pública, al informar de las infracciones de tráfico más espeluznantes relacionadas con la edad.

A pesar de todo y teniendo en cuenta estos trabajos, el conductor mayor es consciente de sus limitaciones y por eso cambian sus hábitos de conducción con el fin de evitar los accidentes. También conduce menos horas al día, disminuye la velocidad, evita la conducción nocturna, evitan las zonas y momentos conflictivos como pueden ser desplazamientos masivos en fechas punta, consumo de alcohol o drogas y condiciones meteorológicas adversas... Y aunque los conductores mayores tienen una menor siniestralidad vial que otros grupos de edad en números absolutos, si que tienen en cambio un mayor número de accidentes por kilómetros recorridos en relación con otros conductores adultos.

Todo lo expuesto y con las estadísticas en las manos, podemos afirmar qué a mayor edad del conductor y a menor número de reconocimientos médico-psicológicos la siniestralidad será, inexorablemente, mayor... Sirva de ejemplo, **la estadística del año 2007, editada por la DGT:** En esta se señala que fallecieron 602 personas de más de 65 años, 242 conducían un vehículo, 115 eran pasajeros y 245 eran peatones. Si

consideramos las cifras de peatones fallecidos, el 41% de éstos pertenecían al grupo de edad de más de 65 años, pero son los mayores de 75 años los que mayor riesgo tienen de morir atropellados (el 27% de los peatones fallecidos tenían más de 75 años). El número de fallecidos en zona urbana para el grupo de mayores de 64 años fue de 180, siendo el grupo de edad que más fallecidos ha computado en áreas urbanas y 152 de ellas eran peatones, es decir el 84 %.

2. La directiva 2006/126/UE está llena contradicciones, entre ellas que: no obliga a efectuar examen médico-psicológico para la obtención ni para la renovación de los permisos AM, A1, A2, A, B, B1 y BE, cosa inadmisibles, y propone unas reducciones en el periodo de validez administrativa que la DGT no aplica.

El envejecimiento de la población y su influencia en la conducción no sólo es un fenómeno propio de España sino que tiene lógicamente un alcance internacional, que ha llevado a actuar a las autoridades de forma desigual en el ámbito de la conducción, no teniéndose hasta el momento otra disposición que la *Directiva 2006/126/UE* y aunque la DGT sepa que entrará en vigor el 19/ febrero de 2013, hará caso omiso de ella, una vez apruebe *el artículo 13 del Proyecto*.

Ocurre así, por ejemplo:

- A nivel Comunidad Europea existe una normativa que restringe el área geográfica por la que pueden circular los mayores (***en España dicha potestad ya la tienen asumida los CRC tanto para limitar la velocidad como el radio de acción y otras facultades que están recogidas en la Orden del Ministro del Interior de 13 de junio de 1997, por la que se determina los códigos comunitarios armonizados y los nacionales que deben consignarse en los permisos y de licencias de conducción, se procedió a transponer a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 97/ 26/CE de 2 de junio, por la que se modifica la Directiva 91/ 439/CEE, de 29 de julio, sobre el permiso de conducción***). **En Francia**, pese a que los conductores mayores de 65 años representan el 20% de los 40 millones con carné, este fenómeno no les preocupa demasiado. Igual sucede en Austria, donde no se les exige renovar el carné ni pasar controles de salud, a pesar de que en el 14% de los accidentes están implicados conductores mayores de 65 años. **En Italia**, por el contrario, el conductor que no acredite las condiciones oportunas para conducir es desviado a una comisión de la Seguridad Social para que le realice un chequeo médico en profundidad.
- Más allá de Europa, al margen de **Estados Unidos** donde se calcula que la generación de los nacidos entre 1946 y 1964 podría disparar el número de accidentes entre un 130% y un 300% en los próximos 20 años.
- **En Japón**, las autoridades del país asiático animan a los conductores de más de 65 años a entregar su carné de conducir, ofreciéndoles una serie de promociones como mejores tipos de interés en los bancos, descuentos en los comercios, regalos, etc.

Sin embargo, la mayoría de las licencias o permisos:

- **En España** tanto las obtenciones como las revisiones de *licencias de Armas, de Seguridad Privada, de Tenencia de animales peligrosos, Embarcaciones de Recreo, Operadores de Grúa-torre, etc.*, todas ellas tienen una validez de vigencia de 5 años... **No alcanzamos a entender como la DGT no solo no los concede por 5 años**, sino que, por el contrario, los aumenta hasta 10 años, **cuando la siniestralidad es mucho mayor en el campo de la seguridad vial que en el resto de profesiones y/o deportes** que requieren de controles médico-psicológicos mayores.

3. La DGT olvida las características específicas de cada país e ignora que “la CEE establezca la obligatoriedad de unos plazos máximos para la renovación de los permisos de conducción, pero deja a criterio de los distintos Estados miembros, el ser más restrictivos”. Este apartado lo recoge la directiva 2006/126/UE en su Artículo 7 - Punto 3 y que por supuesto la DGT no la tiene en cuenta en el artículo 13 del Proyecto.

¿Cómo se entiende que siendo España uno de los países con mayor tasa de accidentes de tráfico, tomen la decisión de aumentar los plazos de vigencia, en vez de ser más restrictivos como marca la directiva en su artículo 7 punto-3?

Nos sorprende esta decisión al ver como los objetivos de la DGT, que están en disminuir los accidentes de tráfico, toman una medida como esta que es totalmente contradictoria a otras ya tomadas, como son: la disminución de los límites de velocidad, las bajas tasas permitidas de alcohol en sangre, la instauración del carné por puntos; y sin embargo, aumentan los plazos de vigencia de revisión, a sabiendas que las patologías aumentan con la edad.

El artículo 13 del Proyecto de R.D. no se ajusta a la Directiva 2006/126/UE y podría considerarse precipitada su aplicación, ya que el artículo 7 apartados 2a y 2b, de la directiva, recogen como fecha de entrada en vigor en 19/01/2003 y sería inadmisibles no haber tenido en cuenta a ninguna de las Sociedades Científicas de nuestro país ni a ninguno de los Órganos Consultivos Competentes en materia de Tráfico y Seguridad Vial. Por esto, estaría aconsejado realizasen estudios preliminares los estamentos implicados para poder asentar definitivamente la conveniencia o no de aprobar este Proyecto de R.D.

Si no se llevasen a cabo dichos estudios preliminares y la DGT aprueba el artículo 13 del Proyecto **estaría dando un paso atrás, al no valorar nuestra experiencia y estaría supeditando nuestro Reglamento General de Conductores a La Directiva Europea, que dicho sea de paso, empezará a caminar a partir del 19 de Enero de 2013.**

Consideramos que la normativa europea, al respecto de la vigencia de plazos, se ha visto forzada a establecer unos criterios mínimos para poder armonizar el contexto global con los Estados Miembros, que hasta el presente no han venido realizando, irracionalmente, ningún tipo de exploración médica ni psicológica.

Salvando todas las distancia y con sumo respeto, es de justicia decir: *Que el desarrollo de las normas mínimas relativas a las aptitudes físicas y mentales requeridas para la conducción de vehículos del RGC Español están minuciosamente elaboradas y son más completas que las que desarrolla el ANEXO III de la directiva 2006/126/UE.*

Dicho todo esto, surgen dos posibles preguntas, que corresponden a la DGT responder:

- ➔ ¿Por qué la DGT, no defiende en La UE el ANEXO IV, el trabajo realizado por las Sociedades Científicas y el modelo de Centros de Reconocimiento de Centros?
- ➔ ¿Por qué la DGT se anticipa a todos los países de la UE y es el primero en aplicar la directiva 2006/126/CE y no espera a próximas reuniones, que, seguramente, celebrarán los países miembros antes del 19/1/2013?

4. La DGT al aprobar el artículo 13 del Proyecto de R.D. antes del 19/01/2013, deja desamparados a los facultativos médicos y psicólogos que trabajamos en los CRC, a la hora de aplicar el “criterio facultativo” que se recoge en numerosos apartados del ANEXO IV de Aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar el permiso o la licencia de conducción, del R.D. 722/1997 de 30 Mayo y modificado por R.D.1598/04 de 2 de Julio.

La aplicación del “criterio facultativo”, a las personas que por enfermedad o deficiencia deban limitárseles el periodo de vigencia, supondrá una mayor dificultad a los facultativos, por lo que nos preguntamos: ¿En qué marco normativo nos apoyaremos los facultativos para, de forma común, aplicarlos en todos los CRC? Por esto, es necesario y corresponde a la DGT LEGISLAR LOS PERIODOS DE VALIDACION por causas Médicas y Psicológicas, en el ANEXO IV (R.D. 772/1997, de 30 de mayo y modificado por el R.D.1598/2004), en unos períodos coherentes con los actuales conocimientos científicos de las distintas especialidades.

Pulsada la opinión de los Ciudadanos, en las Asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico –STOP accidentes, AP(A) T, DIA –, en el ámbito Político-Sanitario, en las Sociedades Científicas e incluso en los propios Medios de Comunicación, ***ésta medida tendrá como consecuencia:***

- Sin lugar a dudas, lo que primero que origina es alarma social, ya que el alargar los plazos no aportará beneficio alguno a la seguridad vial e incidirá de forma negativa en una mayor siniestralidad.
- Otra consecuencia directa será la modificación de las primas por parte de las compañías aseguradoras en función de la edad, al no poderse disponer del debido conocimiento del grado de aptitud psicofísica del conductor, e igualmente
- El ciudadano mermado en sus facultades podría producir accidentes propios o a terceros, creando una evidente situación de responsabilidad civil a los facultativos de los CRC y de responsabilidad civil subsidiaria al Estado Español, por facultar dicha validación de ampliación de plazos de revisión...

Por todo cuanto se ha expuesto, deseamos

SOLICITAR

Por una parte, a todas las personas comprometidas con la Seguridad Vial y Organismos cualificados en materia de tráfico y seguridad vial:

- Intercedan, analicen y valoren la ampliación de plazos de vigencia, y
- Colaboren, en lo posible, en la suspensión y retirada del artículo 13 del Proyecto.

Por otra parte, al Ministerio del Interior y a La DGT quisiéramos solicitarle:

- Que legislen los periodos de validación por causas médicas y psicológicas del ANEXO IV... Para llevar a cabo tal trabajo, la administración (Ministerio Interior, DGT) debe contar con las Sociedades Científicas, la más apropiada sería la SEMT – Sociedad Española de Medicina de Tráfico – que tiene relación con la mayoría de las Sociedades Médicas y también con los Centros de Reconocimiento.
- Que no amplíen los plazos de vigencia de conducir, o en todo caso, esperen a aprobar el artículo 13 del Proyecto de R.D. una vez entre en vigor La Directiva 2006/126/UE, en el año 2013 y no adelantarlo como pretenden... Sería loable, por parte de la DGT, defendiera en EUROPA nuestros 30 años de avances en el Reglamento General de Conductores, que se recogen el Anexo IV y el Reglamento General de Centros de Reconocimientos de Conductores, entre otros.
- Respondan en lo posible nuestras cuestiones y permítanos manifestarles nuestra desazón por la falta de transparencia e información a la hora de llevar a cabo el Proyecto de R. D. sin contar con los Centros de Reconocimiento, al tomar esta medida... También, por higiene democrática deberían explicar a los ciudadanos: ¿en qué trabajos se han basado para tomar tal decisión?, y ¿a qué estamentos cualificados en materia de tráfico y seguridad vial han consultado para llevar a delante esta medida?

AGRADECIMIENTO Y DESPEDIDA

Deseamos agradecer a todas las personas y estamentos implicados con la seguridad vial el trato e interés prestado y esperamos tengan en cuenta lo expuesto y valoren positivamente lo solicitado en nombre de todos los médicos y psicólogos implicados en una mejor SALUD VIAL.

Reciban un cordial saludo de todos los Socios de CRC_online y de los miembros de la Junta Directiva.

A Coruña, 19 de abril, de 2009.

Juan Luís Arévalo Blázquez
Presidente de la Asociación Española de CRC_online.

