



Asociación Española  
Centros de Reconocimiento de Conductores  
**CRC\_online**

## DESDE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CRC\_online,

Queremos informar de las consecuencias negativas que en Seguridad Vial traerán a la Sociedad Española,

## LA AMPLIACIÓN DE LOS PLAZOS DE VIGENCIA 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–, tenemos a bien:

- DIRIGIR este escrito a las Autoridades Administrativas y Sanitarias tanto Nacionales como Autonómicas, a la Comisión no Permanente sobre seguridad vial y accidentes de tráfico en el Congreso de los Diputados, a las Autoridades expertas en Tráfico y Seguridad Vial como la SEMT, INTRAS, a las Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tráfico (STOP accidentes, APA, DIA...), a los Jefes Provinciales de Tráfico, a los FACULTATIVOS que trabajan en los Centros de Reconocimiento de Conductores –CRC y a los Medios de Comunicación en general y a Ponle Freno, Mapfre.. y a las revistas dedicadas al Tráfico y la seguridad vial.
- COMUNICAR las trabas encontradas para acceder al *PROYECTO de R.D. por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores* y que recoge, en sus **Artículos 13 y 14** la ampliación de plazos de vigencia de los permisos de conducción.... Tanto la DGT como el Ministerio del Interior privaron a nuestra asociación de contar con dicho proyecto, y no sería por no pedírselo... Estas dificultades suponen que, desde CRC\_online, llevemos retraso tanto para pedir ayudas a Organismos y Entidades opuestas a esta medida como la presentación de alegaciones al Consejo de Estado (presentado por el Ministerio del Interior en el Consejo de Estado el día 26/02/2006).
- PLANTEAR el rechazo frontal a que sean aprobados los artículos 13 y 14 recogidos en el *Proyecto de R.D. por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores*, y que la DGT basa su aprobación en La *DIRECTIVA 2006/1267/ EU...* Al comparar ambas normativas vemos como el *PROYECTO de R.D.* sólo recoge algunos aspectos desarrollados en *La Directiva* y añade algunos nuevos e ignora otros que si están.

Con este escrito queremos llamar la atención de todos los Ciudadanos y organismos implicados con la seguridad vial , pues de lo que sí estamos seguros es de que la siniestralidad aumentará si dicha medida se lleva a cabo..

***Pasamos a desarrollar la exposición de argumento y las graves consecuencias que en Seguridad Vial traerán a la Sociedad Española, la aprobación del Proyecto de R. D. por el que se aprueba el RGC.***

## **I – Puntualizaciones a LA DIRECTIVA 2006/126/UE**

**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 Proyecto de R.D. y es lo que dice **la Directiva 2006/126/UE**, pero la DGT obvia que podría ampliarlos hasta 15 años, e igualmente ignora la entrada en vigor que es a partir del 19 de Enero de 2013, anticipándose a ningún otro Estado comunitario en nada menos que cuatro años.
- 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. Por ello, tanto la falta de estudios científicos en donde debiera apoyarse la DGT para aprobar el Proyecto de R.D. como la mayor dificultad de los facultativos a la hora de poder detectar patologías progresivas y/o de nueva aparición en los conductores al hacer el reconocimiento médico-psicológico, harán que aumente la accidentalidad.
- Demostrado está que a partir de los 45 años, las personas sufren un deterioro progresivo de sus facultades psicofísicas y comienzan a aparecer enfermedades que requieren un mayor control – enfermedades renales, cardíacas, endocrinas, psiquiátricas, etc. –, las cuales se potencian aún más a partir de los 60 años y más a partir de los 70 años y mucho más a partir de los de 80 años, como bien queda reflejado en: **Los siguientes trabajos:**

- [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.

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

#### **- Visión Council of America -**

La **Vision 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 carnet 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.

Estos trabajos vienen a demostrar lo que acontece en la realidad y son fiel reflejo de lo que muestran los medios de comunicación al informar, a la opinión pública, de las infracciones de tráfico más espeluznantes relacionadas con la edad. Con las estadísticas en las manos podemos asegurar que: a menor número de reconocimientos y a mayor edad del conductor, la siniestralidad será ineludiblemente mayor.

**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 inadmisibile, y propone unas reducciones en el periodo de validez administrativa que la DGT no aplica.

Basta decir, que en muchos países como en Norteamérica, Sudamérica y en bastantes países Europeos, los exámenes preventivos que se realizan a los conductores son como máximo cada 5 años... y, sin ir más lejos, **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...** Por ello, no entendemos como DGT no solo no los

concede por 5 años, si no 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 *Proyecto de R.D. (no lo recogen ni artículo 13 ni el 14)*

¿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?... Nos sorprende esta decisión al ver como los objetivos de La DGT que están en disminuir los accidentes 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 carnet por puntos; y sin embargo, aumentan los plazos de vigencia de revisión, a sabiendas que las patologías aumentan con la edad.

## **II –Puntualizaciones al PROYECTO de R.D. (Artículos 13 y 14).**

**4.** La ampliación de plazos de vigencia tal como lo recoge el **Proyecto de R.D.**, *podría considerarse precipitada, al no ajustarse a la Directiva 2006/126/UE*, ya que el artículo 7, apartados 2a y 2b 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 pedir a La DGT realizase estudios preliminares, a los estamentos implicados, para poder asentar definitivamente la conveniencia o no de aprobar este Proyecto de R.D... Si esto sucediera estaríamos dando un paso atrás en nuestro Reglamento General de Conductores, no alcanzando a entender como La DGT no valora más nuestra experiencia, en este campo, y da un paso atrás al supeditar 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, 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... La DGT, debiera tener en consideración el trabajo desarrollado en España, en estos 28 años, tanto en el ANEXO IV como en el Reglamento de Centros de Reconocimiento.. **Surgen dos posibles preguntas:**

- ¿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?

Salvando todas las distancia y dichas con sumo respeto, es de justicia decir: *Que el desarrollo de las normas mínimas relativas a las aptitudes físicas y mentales para la conducción de vehículos del Reglamento General de Conductores Español están minuciosamente elaboradas y son más completas que las que desarrolla el ANEXO III de La Directiva Europea.*

**5.** La DGT al aprobar **El 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 d 30 Mayo y modificado por R.D.1598/04 de 2 d 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 validación 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 y no a unos criterios políticos o de conveniencia legislativa.*

*Sólo sí Las Sociedades Científicas consiguen legislar el epígrafe “a criterio facultativo” el tema que nos ocupa dejaría de ser polémico, pues quedarían reflejados en el Anexo IV los periodos de vigencia de los permisos de conducción por causas psicofísicas, lográndose aplicar en todos los CRC por igual...*

*Pulsada la opinión de ampliar los plazos de vigencia de los permisos de conducir, en los CIUDADANOS, en las ASOCIACIONES de VICTIMAS 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, esta, puede tener las siguientes consecuencias:*

- Sin lugar a dudas, lo que primero originará será mayor 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 de esta ampliación sería 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 física y psicológica 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 al Estado Español de responsabilidad civil subsidiaria por haber facultado los periodos de validación.*

*Por todo cuanto se ha expuesto,*

## **SOLICITAMOS**

**Por una PARTE** *pediremos 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 en lo posible COLABOREN EN LA SUSPENSIÓN Y RETIRADA de dicha propuesta.*

**Por otra PARTE** *al Ministerio del Interior y a La DGT, nos gustaría:*

- **Pedirles esperen a** aprobar los artículos 13 y 14 de la ampliación de plazos de vigencia, para cuando entre en vigor la Directiva 2006/126/UE, y no adelantarlo.
- **Que definan el epígrafe “a Criterio Facultativo”.** Si La DGT logra desarrollarlo, podría desde ese momento, aplicar la ampliación de los plazos que ahora recogen tanto La Directiva 2006/126/UE como el Proyecto de R.D.

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 de Conductores.

- **Respondan en lo posible nuestras cuestiones y permítanos manifestarles nuestra desazón por la falta de información, transparencia** a la hora de llevar a cabo el Proyecto de R. D. **y por no contar con los Centros de Reconocimiento de Conductores 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 de Usted, tenga en consideración lo expuesto y valoren positivamente lo solicitado en nombre de todos los médicos y psicólogos de todos los CRC de España pertenecientes a CRC\_online.

**Anticipando las gracias, reciban un cordial saludo  
Socios y Junta Directiva.**

**A Coruña 1 de ABRIL de 2009.**

**Juan Luís Arévalo Blázquez**

*Presidente de la Asociación Española de CRC\_online.*

