COMUNICADO

Postura Oficial de la Asociación Mutua Motera en relación con el acceso del carné A2 al carné A

I.- Antecedentes Normativos.

En el año 2005 se debatía en la Comisión Europea la normativa que regularía todo lo concerniente a los permisos de conducción para todos los países de la Unión, entre ellos también los de los vehículos de dos ruedas a motor.

Los motoristas europeos (la AMM en representación de España) a través de FEMA (Federación Europea de Asociaciones Motoristas), intentamos que la futura directiva regulara el acceso progresivo del carné de conducir motocicletas de cualquier potencia o cilindrada de una forma lógica y que garantizara la formación adecuada del motorista a un coste reducido.

La propuesta de los motoristas fue que el acceso al A2 se consiguiera mediante la superación de un curso de conducción, introduciendo así el "principio curso" frente al ineficaz sistema de examen que se ha venido aplicando tradicionalmente en toda Europa. También estuvimos en contra de la elevación de la edad de acceso al ciclomotor.

Dado que nadie más que los usuarios y ACEM (Asociación de Constructores Europeos de Motocicletas) presionamos y luchamos porque la norma fuera razonable, al final se aprobó la directiva en los términos que conocemos hoy día.

En nuestro haber podemos contar que conseguimos introducir el concepto "curso" o "formativo" frente al examen, lo que derivó en que se regulara la posibilidad de pasar del A2 al A mediante curso o mediante examen, elección que debería hacer cada Estado miembro. El acceso al A2 se mantuvo mediante examen.

También conseguimos que la elevación de la edad de acceso del ciclomotor se pudiera mantener en 14 años a elección de cada Estado miembro (favoreciendo así la tendencia de uso de ciclomotores en países mediterráneos y un acceso progresivo a la movilidad independiente desde una edad temprana).

En 2006 se aprobó la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, en el texto que hoy conocemos.

COMUNICADO

Artículos de interés

El artículo 2.1 establece que "Los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros serán reconocidos recíprocamente."

El artículo 18 párr. 2, establece que el artículo 2.1 entrará en vigor a partir del 19 de enero de 2009.

El artículo 4.3.c, establece que se podrá acceder directamente al carné A sin necesidad de pasar por el A2 si se tienen cumplidos al menos 24 años.

En dicha directiva se exige, en su artículo 7.1.c, que los usuarios que pretendan pasar del permiso de conducción A2 al A deberán contar con una experiencia mínima de 2 años con una motocicleta de la categoría A2, haber superado sólo una prueba de aptitud y comportamiento o haber cursado una formación completa de conformidad con el Anexo VI.

Además, en el artículo 16.1, exige que los Estados miembros, deberán adoptar y publicar, a más tardar el 19 de enero de 2011, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento, entre otros, al artículo 7.1.c

El artículo 16.2 determina que las disposiciones reguladas en el punto 1 del mismo artículo se aplicarán a partir del 19 de enero de 2013.

Conclusiones

Desde nuestro punto de vista esto significa lo siguiente:

1- España se ha adelantado algo más de 3 años en la aplicación de la Directiva en cuanto a la entrada en vigor del nuevo carné A2.

2- España se está atrasando en cuanto a la regulación del sistema de paso del carné A2 al carné A, dado que la Directiva exige que dicha regulación debe quedar adoptada y publicada antes del 19 de enero de 2011, por lo que, estando ya a junio de ese mismo año, España ha incumplido el plazo otorgado por la directiva.

3- España no tiene más remedio que adoptar la regulación que determina el paso del carné A2 al A con carácter de urgencia por dos motivos: primero porque como hemos dicho, la Directiva le exigía que lo hiciera antes del

COMUNICADO

19 de enero de 2011; y segundo porque al haber adelantado la transposición de la Directiva a la normativa nacional a diciembre de 2009, en diciembre de 2011 los usuarios que obtuvieron el carné en 2009 deben tener legislado el sistema que adoptará España para dicho paso.

4- **España no puede permitir el paso del carné A2 al A por el mero transcurso del tiempo sin ningún tipo de prueba evaluativa sencillamente porque no lo permite la directiva, que exige la adopción de uno de estos dos sistemas: examen o curso de formación**.

En relación con este punto consideramos que las exigencias de determinados sectores económicos como ANESDOR (fabricantes e importadores) y algunas revistas como Motociclismo y Solo Moto en el sentido de que España permita a los usuarios pasar del A2 al A por el mero transcurso de dos años de antigüedad con el A2, nos guste o no, es sencillamente inviable por ser contrario a la normativa europea.

5- Al haberse producido un adelanto de la transposición de la directiva a la normativa española, en principio los usuarios españoles que hayan obtenido el carné A2 antes del 19 de enero de 2013, no estarían habilitados para conducir con autorización en base a dicho carné fuera de España dentro del espacio europeo.

Sin embargo, los usuarios españoles, en base al artículo 18 párr. 2, podrían estar autorizados para circular por las carreteras del resto de Europa por la vía del "**Reconocimiento Recíproco**" regulado en el artículo 2.1 de la Directiva.

La cuestión está en que **el Gobierno de España debería exigir a los Estados miembros la aplicación del "Reconocimiento Recíproco" para que no se produzca la situación de vacío legal e indefensión que se está provocando a los motoristas españoles** en Estados como Francia, que sí está multando por esta falta de reconocimiento.

6- La Directiva regula el acceso directo al A siempre que se hayan cumplido 24 años. Circunstancia que no es imperativa pues el artículo 4.3.c determina que cada Estado podrá aceptar o no este acceso directo sin experiencia previa.

II.- Contenido del Curso de Formación

COMUNICADO

La Directiva, en su artículo 7.1.c y Anexo VI, establecen la posibilidad de pasar del carné A2 al A, bien mediante un examen de aptitud y comportamiento, o bien mediante un curso de formación.

En el Anexo VI punto 2, se establece que la formación deberá durar un mínimo de 7 horas.

En su punto 3 establece que:

— La formación del conductor incluirá todos los aspectos mencionados en el punto 6 del Anexo II

— Cada participante en la formación llevará a cabo la parte práctica de la formación y demostrará su aptitud y comportamiento en la vía pública

— Las motocicletas utilizadas para la formación pertenecerán a la categoría de permiso de conducción que hayan solicitado los participantes.

Es decir que no se exige un mínimo de kilómetros a recorrer y en cuanto a la duración del curso determina que tendrá un mínimo de 7 horas.

Según los rumores que corren por la prensa derivados de la filtración de un supuesto borrador de la Orden que se pretende aprobar por el Gobierno, el curso previsto para España durará un mínimo de 17 horas y se deberán recorrer al menos 500 km.

De ser esto así **la Asociación Mutua Motera muestra su total disconformidad con dicha regulación** por los motivos que exponemos a continuación.

Desde la AMM consideramos:

1- Que la normativa debe basarse en el **principio de intervención mínima**. La estrictamente suficiente para garantizar la libertad y la seguridad de los ciudadanos.

2- La AMM considera que los cursos de formación deben basarse en el **principio de calidad** sobre el de cantidad. Establecer un mínimo de formación de 17 horas y 500 km, no garantiza en absoluto la calidad del curso (como ejemplo baste pensar en un recorrido de 500 km en autopista, no enseñaría nada pero sería tremendamente costoso).

COMUNICADO

3- Primar el criterio de cantidad tan solo encarece innecesariamente el curso, dificultando al ciudadano el derecho a la libre deambulación en vehículo privado y privándole en definitiva de la formación en seguridad vial que le podría dar un curso de calidad y accesible a su economía.

4- De acuerdo con estos principios y partiendo del imperativo regulado en la Directiva, **consideramos**:

a. Que resulta acertada la decisión de elegir el sistema de "formación" sobre el caduco sistema de "examen".

b. Que dicha formación debe hacerse para el acceso al A2 en detrimento del ineficaz examen tradicional, permitiendo así el paso del A2 al A por el mero transcurso de la experiencia y sin necesidad de prueba evaluativa adicional.

c. Como quiera que el sistema descrito en el punto anterior no es posible dada la regulación impuesta por la Directiva, pensamos que el sistema de formación es el idóneo siempre que se produzca conforme al párrafo siguiente.

d. Que dicha formación debe venir impartida por la vía de un curso con un programa de calidad, adecuado a las verdaderas necesidades del usuario tanto en cuanto a formación como en cuanto a economía.

e. Que dado que este tipo de curso ya se ha desarrollado en el seno del Subgrupo de Formación del GT 52 de la DGT, donde el grupo de expertos aprobó un programa de formación de 8 horas de duración y características muy similares a las exigencias de la Directiva, que dichos cursos son más económicos que la formación tradicional necesaria para superar el examen y que son muchas las escuelas y autoescuelas que lo pueden impartir en la actualidad, entendemos que se debe partir de dicho formato de curso para regular el acceso del carné A2 al A.

f. Que como quiera que este nuevo sistema formativo supone un gravamen económico adicional sobre el sistema anterior, que este coste adicional que soporta el usuario redunda en beneficio de toda la sociedad ya que necesariamente implicará una mejora de la seguridad en la conducción de los motoristas noveles, teniendo en cuenta la necesidad social de impulsar el uso de la

COMUNICADO

moto en detrimento del automóvil por sus incuestionables ventajas respecto a movilidad y contaminación, y considerando por último la grave situación de crisis que nos afecta, solicitamos que, en aras también a evitar ningún tipo de discriminación por razón de usuario, se aplique el plan de ayuda que en su día se aprobó para financiar el coste de obtención del carné B y que se denominó "**Permiso de Conducir por un euro al día**", con el fin de que los ciudadanos puedan acceder al permiso de conducción "A" con la financiación de la Administración al 0% de interés del curso de formación necesario.

g. Somos partidarios de un **trato igualitario de todos los usuarios**, el problema es común, la siniestralidad del tráfico nos afecta a todos. Todos participamos de la cultura del riesgo y de su padecimiento, por tanto, si nos parece razonable la mejora de la formación del motorista, igualmente necesario nos parece la formación del automovilista, no siendo lógico que un joven de 18 años recién cumplidos pueda sacarse un permiso de conducción B que le habilite para conducir un coche de 400 CV.

III.- Cuestiones Formales

1- **Adelanto de la Transposición:** Aunque entendemos que la razón de adelantar la transposición de la Directiva y así aplicar el principio de acceso progresivo, derivó de la grave situación de la accidentalidad de la moto en España de los años 2005, 2006 y 2007, consideramos desacertada la forma en que se produjo dicho adelanto en la medida en que se pueda haber generado problemas de compatibilidad en los usuarios.

Los perjuicios que se están produciendo por este adelanto de la normativa se podrían evitar con un simple requerimiento del Gobierno de España para que el resto de Estados miembros apliquen el "**Reconocimiento Recíproco**" regulado en el artículo 2.1.

De acuerdo con esto la AMM solicita a la DGT que proceda a articular los mecanismos legales necesarios para que se solucione la situación de indefensión en que se están viendo ciudadanos españoles que circulan con un carné válido en países como Francia.

COMUNICADO

2- **Consenso:** Por último, hemos de mostrar nuestra más enérgica protesta por la forma en que se ha realizado el borrador, sin el más mínimo consenso ni consulta al colectivo de motoristas.

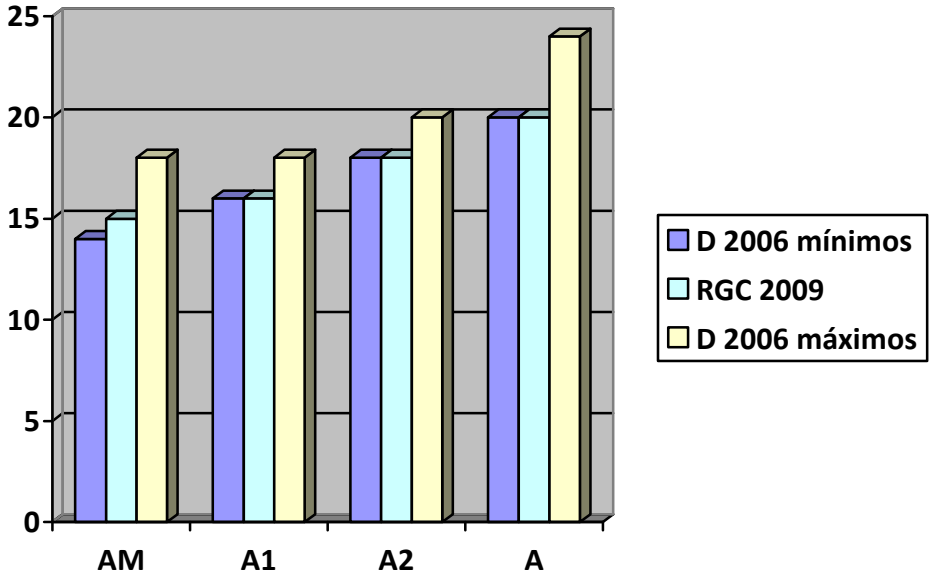
No entendemos que existiendo el Grupo de Trabajo 52 de la DGT, y sobre todo, el grupo técnico denominado Subgrupo de Formación, integrado en el anterior, no se haya efectuado debate ni consulta alguna a ninguno de dichos grupos, ni siquiera a los usuarios, que somos los que más tenemos que decir en materia de nuestra formación y seguridad vial.

De acuerdo con lo anterior, hemos procedido a solicitar reunión urgente a celebrar entre la Dirección General de Tráfico, los usuarios y el Subgrupo de Formación, con el fin de tratar el contenido de la Orden de regulación de acceso al carné A.

Asociación Mutua Motera

COMUNICADO

TABLA COMPARATIVA ENTRE LA DIRECTIVA EUROPEA Y EL REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES ESPAÑOL EN RELACIÓN A LOS DISTINTOS TIPOS DE CARNET Y EDAD DE OBTENCION.

D 2006 mínimos y D 2006 máximos = La DIRECTIVA 2006/126/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 20 de diciembre de 2006 sobre el permiso de conducción.
Establece unas horquillas de edad para que los estados miembros puedan elegir.
Puede acceder a dicha Directiva en esta dirección:
http://www.mutuamotera.org/gn/web/documentos/contenidos/2006_d2006_126_ce_40320061230es00180060.pdf

RGC 2009 = Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
Puede acceder a dicho Reglamento en esta dirección:
http://www.mutuamotera.org/gn/web/documentos/contenidos/2009_rgconductores_mayo_2009.pdf