



Bruselas, 22 de septiembre de 2025
(OR. en)

12678/25
ADD 1

Expediente interinstitucional:
2023/0053(COD)

CODEC 1237
TRANS 372

NOTA PUNTO «I/A»

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

Asunto: Proyecto de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO 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 (**primera lectura**)

- Adopción de la posición del Consejo en primera lectura y de la exposición de motivos del Consejo

= Declaraciones

Declaración de Croacia

La República de Croacia reitera la importancia de los tres elementos principales que la Directiva aspira a tener en cuenta: la mejora de la seguridad vial, la sencillez en la aplicación y el marco general.

Al mismo tiempo, hay que tener en cuenta las circunstancias nacionales y preservar las buenas prácticas actuales a nivel nacional, sin dejar de garantizar un elevado nivel de seguridad vial.

La República de Croacia no ha podido apoyar los siguientes elementos del texto propuesto:

1. El artículo 17, que introduce la obligación de que los Estados miembros expidan permisos de conducción para las categorías B y C a los solicitantes de 17 años (con el código de la UE 98.02) en el marco de un sistema de conducción acompañada.

Conducir a los 17 años —incluso bajo supervisión— reduce la edad mínima actualmente vigente en Croacia y plantea importantes retos en términos de aplicación de las leyes, control y seguridad vial. Por lo tanto, la introducción de un sistema de este tipo debe seguir siendo opcional, ya que está estrechamente vinculado a las condiciones de tráfico nacionales, a las políticas de seguridad existentes y a las capacidades de ejecución.

Además de los problemas de seguridad, la aplicación de este sistema impondría unas cargas administrativas y financieras considerables para las autoridades competentes. Supervisar el cumplimiento de las condiciones para la conducción acompañada (criterios de admisibilidad de los acompañantes, limitaciones a la conducción, procedimientos de identificación) sería complejo, requeriría numerosos recursos y resultaría difícil de aplicar eficazmente en la práctica.

Por lo tanto, nos preocupa que la aplicación obligatoria del sistema de conducción acompañada pueda repercutir negativamente en la seguridad vial, generar costes administrativos desproporcionados y dar lugar a consecuencias imprevisibles.

2. La disposición que introduce un plazo obligatorio de tres semanas para la expedición del permiso de conducción físico (considerando 11).

Con arreglo a la legislación nacional vigente, en Croacia un permiso de conducción se expide en un plazo de 30 días en el marco del procedimiento ordinario. Solo existen plazos más cortos en los procedimientos acelerados y urgentes, que son más caros y, por tanto, apenas se utilizan.

Introducir un plazo vinculante de tres semanas a escala de la UE acortaría el procedimiento ordinario existente en Croacia y requeriría un ajuste sistémico de los procesos administrativos, lo que crearía cargas organizativas y financieras adicionales para las autoridades competentes, aumentaría los costes globales del procedimiento y, en última instancia, los transferiría a los ciudadanos.

Por estas razones, Croacia considera que el plazo para la expedición de los permisos de conducción físicos debe seguir siendo competencia de los Estados miembros, lo que proporcionaría flexibilidad para adaptarse a las capacidades administrativas y las estructuras de costes nacionales.

Puesto que el texto final no responde de manera adecuada a las preocupaciones mencionadas anteriormente, la República de Croacia no puede apoyarlo.

La República de Croacia sigue resuelta a aplicar el marco legislativo armonizado a escala de la UE que garantizará el cumplimiento de las normas de seguridad vial más estrictas.

Declaración de Malta

Malta ha acogido favorablemente las propuestas de la Comisión en el marco del paquete legislativo de seguridad vial: reconoce su importancia para promover la seguridad vial en toda la UE y fomentar sistemas de transporte más seguros e inteligentes. Estos objetivos establecidos en el paquete van en consonancia con la visión y los compromisos nacionales de Malta.

Malta reconoce que el acuerdo transaccional final alcanzado con el Parlamento Europeo contiene varias enmiendas constructivas destinadas a mejorar y reforzar sustancialmente el texto, en especial desde la perspectiva de la seguridad vial.

Es bien recibida la flexibilidad para que los Estados miembros sigan exigiendo evaluaciones médicas a quienes soliciten por primera vez un permiso de conducción y a los conductores de edad avanzada a la hora de renovar sus permisos. Además, Malta apoya que se mantenga en 18 años la edad mínima para que los titulares de la categoría B disfruten de plenos derechos de conducción, de conformidad con el artículo 7. Sin embargo, Malta sigue sin poder expresar un apoyo similar al sistema de conducción acompañada. Aun cuando Malta acoge con satisfacción el carácter voluntario de este sistema para los permisos de la categoría C, mantiene sus serias reservas en relación con su aplicación obligatoria para los permisos de la categoría B, especialmente porque esto no se ajusta a las realidades y los retos específicos de la infraestructura viaria maltesa. Habida cuenta de nuestra red de carreteras, limitada y altamente urbanizada, un permiso de la categoría B para el grupo demográfico al que se dirige el sistema de conducción acompañada no se ajusta a nuestro objetivo de mejorar la seguridad vial. Este sistema ejercerá presiones adicionales sobre las redes de carreteras de Malta y, simultáneamente, limitará la labor del Gobierno para fomentar un cambio modal en este mismo grupo demográfico.

Así pues, si bien Malta sigue plenamente resuelta a mejorar la seguridad vial y a lograr sus objetivos «Visión Cero», no está en posición de apoyar el acuerdo provisional alcanzado entre el Consejo y el Parlamento el 24 de marzo de 2025.
