



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 1 de marzo de 2023  
(OR. en)

6796/23

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2023/0055(COD)**

---

---

**TRANS 73  
JAI 209  
CATS 13  
IA 28  
CODEC 252**

## **PROPUESTA**

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	1 de marzo de 2023
A:	D. <sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 128 final
Asunto:	Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre el efecto a escala de la Unión de determinadas decisiones de privación del derecho a conducir

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 128 final.

Adj.: COM(2023) 128 final



Bruselas, 1.3.2023  
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre el efecto a escala de la Unión de determinadas decisiones de privación del derecho a conducir**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2023) 128-129} - {SEC(2023) 350}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

La mejora de la seguridad vial constituye uno de los objetivos centrales de la política de transportes de la Unión. La Unión sigue una política de mejora de la seguridad vial con el fin de reducir el número de víctimas mortales, lesiones y daños materiales.

En los últimos veinte años, las carreteras de la UE se han vuelto mucho más seguras. El número de víctimas mortales en accidentes de tráfico ha disminuido un 61,5 %, pasando de alrededor de 51 400 en 2001 a aproximadamente 19 800 en 2021. No obstante, la mejora de la seguridad vial no ha sido lo suficientemente sólida como para cumplir la ambición política de la UE de reducir el número de muertes en carretera en un 50 % entre 2001 y 2010, y en un 50 % adicional entre 2011 y 2020 (es decir, un 75 % entre 2001 y 2020), derivada de una serie de documentos estratégicos publicados por la Comisión en las dos últimas décadas, como el Libro Blanco titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»<sup>1</sup> o la Comunicación de la Comisión titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020»<sup>2</sup>. En su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente<sup>3</sup> de 2020, la Comisión reiteró el objetivo de cero víctimas mortales en todos los modos de transporte de aquí a 2050.

Si bien el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2020 fue un 17 % inferior al de 2019, esta reducción se vio fuertemente influida por una caída sin precedentes del volumen de tráfico por carretera a raíz de la pandemia de COVID-19<sup>4</sup>. En los años anteriores a 2020, el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico apenas disminuyó. Esta ralentización, que se empezó a manifestar ya en torno a 2014, llevó a los ministros de Transporte de los Estados miembros de la Unión a emitir una declaración ministerial sobre seguridad vial en el Consejo informal de Transporte celebrado en La Valeta en marzo de 2017<sup>5</sup>. En dicha declaración, los Estados miembros instaron a la Comisión a estudiar la posibilidad de reforzar el marco jurídico de la Unión en materia de seguridad vial para invertir esta tendencia al estancamiento.

La Declaración de La Valeta<sup>6</sup> pidió explícitamente que se tomaran medidas sobre la cuestión del reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir que afectan a conductores no residentes:

---

<sup>1</sup> COM(2001) 370 final.

<sup>2</sup> COM(2010) 389 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>4</sup> Durante el primer confinamiento de abril de 2020, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (CEST) informó de una reducción de entre un 70 y un 85 % del volumen de tráfico en las principales ciudades europeas (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

<sup>5</sup> Véase: [https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf); en junio de 2017, el Consejo adoptó unas Conclusiones sobre seguridad vial en las que refrendaba la Declaración de La Valeta (véase el documento 9994/17).

<sup>6</sup> Declaración de La Valeta sobre seguridad vial (2015), punto 9, letra c).

«Los ministros de Transporte instan a la Comisión a: (...) explorar el refuerzo del marco jurídico de la Unión en materia de seguridad vial, prestando especial atención a la cooperación de los Estados miembros en relación con el reconocimiento mutuo de las decisiones de privación del derecho de conducir de los conductores no residentes, a reserva de la base o de las bases jurídica(s) adecuada(s) para este tipo de propuestas (...)».

En este contexto, un elemento importante de los esfuerzos de la Unión por mejorar la seguridad vial es la coherencia en la aplicación de las sanciones por infracciones de tráfico cometidas en la Unión. No obstante, con arreglo al marco jurídico actual, la sanción consistente en la privación del derecho a conducir no puede ejecutarse a escala de la Unión cuando la infracción se comete en un Estado miembro distinto del que expidió el permiso de conducción.

Dado que la expedición de un permiso de conducción es un acto soberano, otro Estado miembro no puede retirar dicho documento con el mismo efecto. Por lo tanto, solo el Estado miembro que expidió el permiso de conducción puede retirarlo de forma efectiva a escala de la Unión. Los demás Estados miembros solo pueden restringir el derecho a conducir en sus respectivos territorios, de conformidad con el principio de territorialidad<sup>7</sup>. Por lo tanto, para permitir la ejecución a escala de la Unión de las decisiones de privación del derecho a conducir y para evitar la relativa impunidad de los infractores de tráfico, es imprescindible establecer un marco a escala de la Unión.

Las autoridades competentes para adoptar decisiones de privación del derecho a conducir varían de un Estado miembro a otro. Por consiguiente, la imposición de la privación del derecho a conducir a escala de la Unión debe tener como base la legislación nacional del Estado miembro que expidió el permiso de conducción. Con arreglo a la presente propuesta, los Estados miembros estarán obligados a garantizar, de conformidad con su propia legislación nacional, una ejecución auxiliar a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir impuesta por otro Estado miembro.

El marco debe basarse en el principio de que los efectos derivados de la retirada, la suspensión o la restricción de un permiso de conducción deben aplicarse en la medida de lo posible en toda la Unión, de modo que la privación sea efectiva a escala de la Unión. Este marco permite a la UE alcanzar resultados similares a los que se obtendrían si hubiera un reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir, al tiempo que tiene en cuenta las especificidades del transporte por carretera y garantiza que no haya solapamiento entre la ejecución a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir y los instrumentos utilizados en el ámbito de la cooperación penal.

El ámbito de aplicación de esta iniciativa abarca las infracciones de tráfico que más accidentes de tráfico y víctimas mortales causan, a saber, el exceso de velocidad, la conducción en estado de embriaguez, la conducción bajo los efectos de las drogas y las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial que resultan en muertes o lesiones corporales graves.

---

<sup>7</sup> Esta interpretación se reitera continuamente en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea; véanse, por ejemplo, el asunto C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, y el asunto C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

La velocidad no solo influye de forma directa en las probabilidades de que se produzca una colisión y en su gravedad, sino que el exceso de velocidad es, por término medio, y con diferencia, la infracción de tráfico más frecuente<sup>8</sup>. El número de colisiones y su gravedad aumentan exponencialmente a medida que aumenta la velocidad de conducción. Del mismo modo, la reducción de la velocidad en tan solo unos pocos km/h puede reducir significativamente el número de colisiones y su gravedad<sup>9</sup>.

La proporción de infracciones por exceso de velocidad cometidas por conductores no residentes puede diferir considerablemente de un Estado miembro a otro. Por término medio, los conductores no residentes cometen alrededor del 18 % de las infracciones por exceso de velocidad. Esto significa que existe un número considerable de conductores que cometen infracciones graves de tráfico en otros Estados miembros pero no rinden cuentas (plenamente) por ellos. El control de la velocidad tiene por objeto disuadir a los conductores de superar los límites de velocidad sancionando a los que lo hacen. De este modo, se ayuda a reducir no solo la velocidad de los conductores que ya han sido sancionados (disuasión específica), sino también la de aquellos que vean u oigan que se está sancionando a otros conductores (disuasión general)<sup>10</sup>.

Al permitir a los Estados miembros el reconocimiento recíproco de la privación del derecho a conducir derivada del exceso de velocidad y, por tanto, eliminar parcialmente la actual impunidad de los infractores, se espera que la velocidad de los conductores disminuya, ya que se sentirán obligados a cumplir las normas de velocidad en el extranjero en la misma medida en que lo hacen en su propio Estado miembro. De hecho, especialmente teniendo en cuenta que el exceso de velocidad es la infracción de tráfico más frecuente, se espera que el reconocimiento recíproco de la privación del derecho a conducir derivada de esta infracción tenga, por sí solo, un efecto significativo en la seguridad vial, ya que, por ejemplo, algunas partes interesadas estiman que podrían salvarse 2 100 vidas cada año si la velocidad media disminuyera en tan solo 1 km/h en todas las carreteras de la UE<sup>11</sup>.

La misma lógica se aplica a la conducción en estado de embriaguez. El número de infracciones de tráfico por conducción en estado de embriaguez se estimó en 1,2 millones en 2019, y se prevé que esta cifra aumente a 1,5 millones de aquí a 2030 y a 2,4 millones de aquí a 2050, tomando como referencia la evolución de la intensidad en cuanto a la aplicación de la normativa durante el período 2010-2019<sup>12</sup>. Se partió de un estudio reciente realizado en el marco del proyecto DRUID («conducción bajo los efectos de las drogas, el alcohol y los medicamentos», por su acrónimo en inglés) para estimar la proporción de infracciones en las que la tasa de alcohol en sangre era superior a 0,8<sup>13</sup>. A escala de la UE, se estimó que

---

<sup>8</sup> [https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC\\_PINFLASH42\\_v2TH\\_JC\\_FINAL\\_corrected-060522.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf).

<sup>9</sup> *Ibíd.*

<sup>10</sup> *Ibíd.*

<sup>11</sup> Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, *PIN Flash 36, Reducing Speeding in Europe* [«Informe resumido sobre el Índice de Eficacia de Seguridad Vial n.º 36, Reducir la velocidad en Europa»], 2019, <https://bit.ly/2YZgSzr>.

<sup>12</sup> Comisión Europea, DG Movilidad y Transportes, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., *et al.*, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* [«Prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas: informe final», disponible únicamente en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

<sup>13</sup> Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project* [«Conducción bajo los efectos de

alrededor del 26 % de todas las infracciones relacionadas con el alcohol eran muy graves, por lo que pueden llegar a sancionarse con la retirada del permiso de conducción. Además, se calcula que los conductores no residentes cometen alrededor del 15 % de las infracciones de tráfico<sup>14</sup>.

Del mismo modo, las drogas pueden causar un deterioro de las funciones mentales y fisiológicas. A partir de diversos estudios epidemiológicos realizados al respecto a nivel nacional, se estima que el porcentaje de víctimas mortales en accidentes de tráfico en los que hay presencia de drogas (o medicamentos) se sitúa entre el 15 y el 25 %<sup>15</sup>. Según otro informe del proyecto DRUID<sup>16</sup>, el principal elemento de disuasión general en relación con la conducción bajo los efectos de las drogas es el riesgo de detección percibido; sin embargo, una encuesta realizada en 2018 puso de manifiesto que apenas el 14 % de los conductores considera probable que se vaya a controlar su consumo de sustancias ilegales<sup>17</sup>. Por lo tanto, debe darse más visibilidad a la ejecución de las sanciones relacionadas con la conducción bajo los efectos de las drogas. A este respecto, y en relación con el vínculo entre las drogas y el alcohol, es necesario incluir en la propuesta de Directiva el delito de conducción bajo los efectos de las drogas.

Aparte de las infracciones relacionadas con el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, otras conductas que infringen las normas de tráfico también pueden producir lesiones corporales graves o incluso la muerte, en particular de usuarios vulnerables de la vía pública, como menores, peatones, ciclistas y personas en patinetes (eléctricos), y personas con movilidad reducida. Habida cuenta de estas consideraciones, la propuesta de Directiva prevé la ampliación a toda la UE de los efectos de la privación del derecho a conducir derivada de dichas conductas.

La evaluación de la Directiva 2006/126/CE<sup>18</sup> llegó a la conclusión de que la ausencia de un marco específico y eficaz de la UE para la privación del derecho a conducir plantea dificultades a la hora de prevenir los abusos por parte de los conductores que cometen infracciones en el territorio de un Estado miembro pero pueden seguir conduciendo en otros Estados miembros sin asumir las consecuencias de sus infracciones. Esto quedó corroborado por las opiniones de dieciséis de los veintiún encuestados que representaban a las autoridades nacionales, ya que consideraron como un problema importante que los residentes y los no residentes del Estado miembro en el que se comete la infracción no se enfrenten a las mismas consecuencias en lo que respecta a la privación del derecho a conducir. Cuando se les preguntó por la ausencia de reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir a escala de la Unión, algunos Estados miembros confirmaron que esta

---

las drogas, el alcohol y los medicamentos en Europa: resultados del proyecto DRUID», disponible únicamente en inglés], 2012, [https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att\\_192773\\_EN\\_TDXA12006ENN.pdf](https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

<sup>14</sup> SWD(2023) 126 final.

<sup>15</sup> Comisión Europea, DG Movilidad y Transportes, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., *et al.*, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* [«Prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas: informe final», disponible únicamente en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

<sup>16</sup> [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4\\_2\\_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](#).

<sup>17</sup> <https://www.esranet.eu/en/publications/>.

<sup>18</sup> Documento de trabajo de los servicios de la Comisión SWD(2022) 0017 final, Evaluación de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción.

dificulta la ejecución transfronteriza de la privación del derecho a conducir y, por tanto, supone un riesgo para la seguridad vial en la UE, especialmente en los casos en que la prohibición de conducir se deba a infracciones graves (por ejemplo, la conducción bajo los efectos del alcohol). La encuesta específica realizada a las autoridades nacionales en el marco de la evaluación confirmó, en líneas generales, que la ausencia de un marco de la UE para la privación del derecho a conducir puede repercutir de forma negativa en la seguridad vial y favorecer el «turismo del permiso de conducción», aunque sería difícil evaluar su impacto.

Cuando, en el contexto de los trabajos preparatorios, la presente exposición de motivos se refiere al reconocimiento recíproco de la privación del derecho a conducir, este debe entenderse como el objetivo político de ejecutar a escala de la Unión la privación del derecho a conducir, que ha sido en todo momento el objetivo original de la iniciativa.

Por otra parte, en el marco de los trabajos preparatorios de la Directiva 2015/413<sup>19</sup>, se ha estudiado también el reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir a escala de la Unión.

En los trabajos preparatorios de la revisión de la Directiva 2006/126/CE, la gran mayoría de los encuestados en la consulta pública abierta (un 68 %, 5 146 de 7 532) afirmó que era muy importante o importante ampliar el ámbito de aplicación de esta Directiva para incluir normas relativas al reconocimiento recíproco de la privación del derecho a conducir. La mayoría de las partes interesadas<sup>20</sup> contribuyeron en el marco del taller y de las entrevistas específicas al desarrollo del concepto de reconocimiento recíproco de la privación del derecho a conducir. Sin embargo, los Países Bajos expresaron algunas preocupaciones a nivel jurídico<sup>21</sup> y Alemania también manifestó ciertas reservas, al menos con respecto a la fase inicial.

En general, muchas partes interesadas apoyaron la privación del derecho a conducir a escala de la Unión mediante el reconocimiento recíproco de las decisiones a este respecto, especialmente cuando se refieren a infracciones relacionadas con el exceso de velocidad y la conducción en estado de embriaguez. Este apoyo se confirmó en la consulta pública abierta, en la que aproximadamente 6 106 (el 81 %) y 4 966 (el 66 %) de los 7 532 encuestados consideraron que el reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir a escala de la Unión relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas y con el exceso de velocidad era muy importante o importante para la revisión de la Directiva 2006/126/CE. En particular, cuando se les preguntó qué infracciones deberían resultar en este tipo de privación a escala de la UE, un 87 % de los encuestados en la consulta pública abierta (6 586 de 7 532) seleccionó la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, mientras que un 46 % (3 470 de 7 532) hizo lo propio con el exceso de velocidad. En

---

<sup>19</sup> Las estadísticas y los resultados de la encuesta que figuran en el presente documento son parte del documento titulado *Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offence* [«Estudio de apoyo a la evaluación de impacto para la revisión de la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial», disponible únicamente en inglés], consorcio ECORYS, 2022, MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 (enlace por añadir).

<sup>20</sup> Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tráfico, Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, Francia, Hungría, Suecia, Eslovenia, Bélgica, CEETAR y Países Bajos.

<sup>21</sup> Los Países Bajos manifestaron su preocupación por la diversidad de normas y procedimientos aplicables en toda la UE.

las entrevistas específicas, algunas partes interesadas<sup>22</sup> manifestaron su apoyo al reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir a escala de la Unión relacionadas con el exceso de velocidad y la conducción en estado de embriaguez. Suecia, Eslovenia y Bélgica también se mostraron favorables, a pesar de reconocer las dificultades para alcanzar un acuerdo con otros Estados miembros y para ejecutar la normativa de forma efectiva.

La ausencia de un marco claro de la UE para el reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir a escala de la Unión plantea dificultades a la hora de prevenir los abusos por parte de los conductores y repercute en la seguridad vial. Los Estados miembros también corroboraron esta conclusión en las entrevistas específicas. Reducir los comportamientos peligrosos de los conductores y el número de conductores sin permiso de conducción parece ser un factor pertinente para las partes interesadas que respondieron a la consulta pública abierta. En efecto, aproximadamente un 55 % (5 063 de 7 532) y un 69 % (5 201 de 7 532) calificaron estos aspectos de extremadamente importantes o muy importantes, respectivamente.

En la encuesta específica, una amplia mayoría de los representantes de las autoridades nacionales calificaron generalmente de problema importante (16 de 21) el que los residentes y los no residentes del Estado miembro en el que se cometió la infracción no afronten las mismas consecuencias en cuanto a la privación del derecho a conducir en la UE. En la misma encuesta, los encuestados pertenecientes a organizaciones no gubernamentales coincidieron en señalar como un problema importante para la seguridad vial (el 64 %) el hecho de que los residentes y los no residentes no se enfrenten a las mismas consecuencias en relación con la privación del derecho a conducir. También calificaron de problema importante para la seguridad vial (el 64 %) el hecho de que los residentes y los no residentes no se enfrenten a las mismas consecuencias en lo que respecta a las sanciones y a la pérdida de puntos del permiso.

Las autoridades nacionales estimaron que, en promedio, el número de infracciones que dan lugar a la privación del derecho a conducir cometidas al año oscila entre 25 000 y más de 50 000. El número de decisiones de privación del derecho a conducir impuestas a conductores residentes (es decir, cuyo permiso de conducción se expidió en el mismo Estado miembro que impuso la sanción) se estimó entre 0 y 5 000. El número de decisiones de privación del derecho a conducir impuestas a conductores no residentes (cuyo permiso de conducción no se expidió en el mismo Estado miembro que impuso la sanción) se estimó entre 0 y 5 000. Más encuestados estimaron que el número de infracciones que dan lugar a una sanción o a la pérdida de puntos cometidas al año oscila entre 0 y 1 000. Un número algo mayor de encuestados estimó que las infracciones que dan lugar a una sanción o a la pérdida de puntos del permiso de conductores residentes (cuyo permiso de conducción se expidió en el mismo Estado miembro que impuso la sanción/pérdida de puntos) se sitúan entre 0 y 1 000. El número de infracciones que dan lugar a una sanción o a la pérdida de puntos del permiso de conductores residentes en otro Estado miembro (cuyo permiso de conducción no se expidió en el mismo Estado miembro que impuso la sanción) oscila entre 0 y 5 000.

---

<sup>22</sup> El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, la Asociación Europea de Fabricantes de Motocicletas y la Dansk Kørelærer-Union.



A la luz de los trabajos preparatorios, se confirma que es probable que el establecimiento de un sistema específico y eficiente para la ejecución a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir repercute de forma significativa en la seguridad vial. Además, la presente propuesta forma parte de un paquete relativo a la revisión de otras dos Directivas conexas:

- la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial<sup>23</sup>, y
- la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción<sup>24</sup>.

La Directiva (UE) 2015/413 es una de las piedras angulares de la aplicación de la normativa en lo que se refiere a determinadas infracciones de tráfico bien definidas, cuando dichas infracciones se cometen con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto de aquel en el que se comete la infracción, lo que, en la mayoría de los casos, indica también que quien la comete es un infractor no residente. Por lo tanto, era importante adaptar, en la medida de lo posible, el ámbito de aplicación de la presente propuesta a las infracciones contempladas en dicha iniciativa. De lo contrario, las autoridades encargadas de la aplicación podrían no disponer de herramientas suficientes para llevar a cabo la investigación que daría lugar a la privación del derecho a conducir. Además, los infractores no residentes podrían no disfrutar del mismo nivel de garantías procesales que sus homólogos residentes, aspecto que la revisión de esta Directiva pretende garantizar en mayor medida. Durante los trabajos preparatorios de la presente propuesta quedó claro que, si bien los umbrales aplicables a la privación del derecho a conducir difieren significativamente entre los Estados miembros, algunas infracciones de tráfico en materia de seguridad vial acarrear la privación del derecho a conducir en todos o en la mayoría de los Estados miembros.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

El establecimiento de un sistema de ejecución a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir de infractores no residentes ha sido un elemento central de la iniciativa de revisión de la Directiva 2006/126/CE<sup>25</sup>.

El artículo 11, apartado 4, de dicha Directiva regula determinados elementos relacionados con la privación del derecho a conducir. La revisión de la Directiva 2006/126/CE, realizada en paralelo a la presente iniciativa por razones de consistencia y coherencia jurídicas, abordará la expedición de permisos de conducción a los conductores que hayan sido privados del derecho a conducir y las causas de exención del reconocimiento recíproco de (la validez de) los permisos de conducción cuando el titular haya sido privado del derecho a conducir en un Estado miembro distinto del que expidió el permiso de conducción. Además, contendrá disposiciones que facilitarán la ejecución de la privación parcial del derecho a conducir gracias a la posibilidad de refrendar las decisiones correspondientes.

La propuesta de un acto jurídico específico que garantice el reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir a escala de la Unión también ha sido un

---

<sup>23</sup> 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).

<sup>24</sup> Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (Refundición) (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

<sup>25</sup> Véase la evaluación inicial de impacto de la iniciativa de revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción, [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences\\_es](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_es)

objetivo recurrente de la Comisión. En 2006, en una Comunicación sobre penas privativas de derechos impuestas por condenas penales<sup>26</sup>, la Comisión indicó que estaba considerando la posibilidad de proponer un acto jurídico que sustituyera al Convenio de 1998 sobre las decisiones de privación del derecho a conducir<sup>27</sup>. Por lo que se refiere al reconocimiento recíproco de las penas privativas de derechos en general, la Comisión declaró en dicha Comunicación que prefería adoptar un planteamiento sectorial y dar prioridad a los campos donde ya existe una base común entre los Estados miembros (como la privación del derecho a conducir).

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta también es plenamente coherente con el acervo principal en materia de seguridad vial.

No tiene una incidencia importante en la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>28</sup> ni en el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>29</sup>. También es coherente con el «Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030, Próximos pasos hacia la “Visión Cero”»<sup>30</sup>.

Como se ha mencionado anteriormente, la Directiva (UE) 2015/413 se está revisando en paralelo a la presente propuesta por motivos de consistencia y coherencia jurídicas. A este respecto, cabe reiterar que se espera que la Directiva (UE) 2015/413 se convierta en la piedra angular de la investigación y que, por tanto, contribuya también indirectamente a la aplicación de la normativa, en particular en los casos en que el infractor haya sido detectado a distancia. Dado que la Directiva (UE) 2015/413 revisada tiene por objeto reforzar el intercambio de información y la asistencia mutua entre los Estados miembros, cabe esperar un aumento sustancial del número de infracciones investigadas con éxito y, en consecuencia, también de las decisiones de privación del derecho a conducir impuestas.

Del mismo modo, la revisión de la Directiva (UE) 2015/413 pretende conceder un nivel más elevado de protección de los derechos fundamentales y procesales a los infractores no residentes perseguidos o detenidos, independientemente de que la infracción se detecte a distancia o de que el infractor sea detenido antes de abandonar el Estado miembro en el que se cometió la infracción.

La revisión de la Directiva 2006/126/CE y del marco del permiso de conducción de la Unión complementarán también las normas establecidas por la Directiva propuesta, como ya se ha mencionado. Además, la Directiva revisada sobre el permiso de conducción contribuirá a la ejecución efectiva de las restricciones parciales impuestas al conductor y reforzará la

---

<sup>26</sup> COM(2006) 73 final.

<sup>27</sup> DO C 2016 de 10.7.1998, p. 1.

<sup>28</sup> 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 (versión codificada) (DO L 330 de 23.12.2022, p. 46).

<sup>29</sup> Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

<sup>30</sup> SWD(2019) 283 final.

posibilidad que tiene el Estado miembro de la infracción de no reconocer la validez del permiso de conducción del infractor en los casos en que la Directiva propuesta no sea aplicable.

Asimismo, las normas sobre protección de datos personales también se aplican al intercambio de información relativa a los permisos de conducción, en particular:

- el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo (Reglamento general de protección de datos)<sup>31</sup>; y
- la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>32</sup>.

La propuesta también es coherente con otros instrumentos que permiten el reconocimiento recíproco de las sentencias o resoluciones judiciales en materia penal. Asimismo, colma una laguna en lo que respecta a la privación del derecho a conducir derivada de resoluciones judiciales en materia penal. Con el fin de evitar posibles solapamientos entre la Directiva propuesta y el acervo de la Unión en materia de Justicia y Asuntos de Interior, se especifica que la propuesta se entiende sin perjuicio de dichos instrumentos.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **• Base jurídica**

El objetivo principal de la propuesta es mejorar la seguridad vial y garantizar un elevado nivel de protección para todos los usuarios de la vía pública en la Unión, aspecto que se subrayaba también en el llamamiento de los ministros de Transporte de la UE en la Declaración de La Valeta.

Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), el legislador de la Unión goza de amplios poderes legislativos en lo que respecta a la adopción de normas comunes adecuadas para el establecimiento de una política común de transportes<sup>33</sup>. La mejora de la seguridad vial constituye uno de los objetivos centrales de la política de transportes de la Unión. Por consiguiente, las medidas que persiguen dicho objetivo pueden adoptarse sobre la base del artículo 91, apartado 1, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)<sup>34</sup>.

Por consiguiente, la base jurídica adecuada de la Directiva propuesta es el artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE.

---

<sup>31</sup> 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).

<sup>32</sup> 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 la libre circulación de dichos datos (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

<sup>33</sup> Véase el asunto C-223/02, España y Finlandia/Parlamento y Consejo, ECLI:EU:C:2004:497, apartado 29, y la jurisprudencia citada.

<sup>34</sup> Véase el asunto C-43/12, Comisión/Parlamento y Consejo, ECLI:EU:C:2014:298, apartado 43, y la jurisprudencia citada.

- **Elección del instrumento**

El artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE ofrece al legislador de la UE la posibilidad de adoptar tanto reglamentos como directivas.

Para la presente propuesta, una directiva es el instrumento más adecuado, pues permite hacer frente a las diferencias en las normas aplicables en materia de imposición y ejecución de la privación del derecho a conducir en los Estados miembros.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

En virtud del artículo 5, apartado 3, del TUE, la Unión solo actúa si la acción propuesta no puede ser suficientemente ejecutada por los Estados miembros. Con arreglo al marco legislativo vigente, los conductores residentes que cometen infracciones de tráfico, incluidas las más graves, conservan su derecho a conducir en todos los Estados miembros distintos del Estado miembro en el que se cometió la infracción, incluso si dicho Estado miembro restringe tales derechos. El único caso en que la privación del derecho a conducir tiene efectos a escala de la Unión es cuando el Estado miembro que la aplica es el mismo que expidió el permiso de conducción al infractor.

Por razones de seguridad vial, es de suma importancia que la privación del derecho a conducir se ejecute a escala de la Unión Europea. Esto solo puede lograrse a través de un instrumento jurídico de la UE. La expedición de un permiso de conducción o la privación a una persona de su derecho a conducir mediante la pérdida de validez de dicho permiso son decisiones soberanas de cada Estado miembro. Sobre esta base, la ejecución a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir dependerá siempre de las acciones del Estado miembro que expidió el permiso de conducción, el cual, sin la intervención de la Unión, no dispone de la información, los instrumentos jurídicos o los incentivos necesarios para actuar.

- **Proporcionalidad**

Las medidas de la presente iniciativa no van más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo de mejorar la seguridad vial mediante la ejecución a escala de la Unión de las decisiones de privación del derecho a conducir a raíz de determinadas infracciones en materia de seguridad vial. La Directiva prevé la transmisión de la decisión de privación del derecho a conducir al Estado miembro que expidió el permiso de conducción únicamente en casos de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial muy graves, que constituyen la principal causa de accidentes de tráfico y de víctimas mortales en la UE, a saber, la conducción en estado de embriaguez (conducción con un índice de alcoholemia superior al máximo permitido por la ley) y el exceso de velocidad (superación de los límites de velocidad vigentes para la vía o el tipo de vehículo de que se trate), así como la conducción bajo los efectos de las drogas. La decisión de privación del derecho a conducir también puede transmitirse si se deriva de una infracción de tráfico que haya causado víctimas mortales o lesiones corporales graves.

### 3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

En 2012, la Comisión lideró un estudio jurídico<sup>35</sup> sobre la situación de las penas privativas de derechos dentro de la UE en tres ámbitos predefinidos, entre ellos la privación del derecho a conducir. El estudio analizó no solo el marco jurídico pertinente de la UE, sino también los tratados y convenios multinacionales y bilaterales en vigor. El estudio concluyó, entre otras cosas, que debía adoptarse una nueva Directiva para regular la ejecución transfronteriza de las decisiones de privación del derecho a conducir.

En 2022, la Comisión contrató a un consorcio compuesto por las empresas Ecorys, Wavestone y Grimaldi para apoyar<sup>36</sup> la evaluación de impacto de la revisión de la Directiva (UE) 2015/413. Como parte de ese estudio, se llevó a cabo una amplia investigación sobre el marco normativo y la jurisprudencia del TJUE en materia de privación del derecho a conducir. La conclusión a la que llegó esa investigación también respaldaba la creación de un nuevo acto jurídico para el reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir a escala de la Unión.

Como se ha mencionado anteriormente, las situaciones en que un Estado miembro, en virtud de su legislación nacional y a raíz de un comportamiento ilícito en su territorio, suspende el derecho a conducir del titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro actualmente están en parte sujetas a la Directiva 2006/126/CE.

La Comisión Europea publicó en 2022 una evaluación *ex post* de dicha Directiva<sup>37</sup>. La evaluación demostró que la acción combinada de la Directiva 2006/126/CE, sobre el permiso de conducción, y sus dos predecesoras ha dado lugar a un nivel común de seguridad para los usuarios de la vía pública en la Unión y ha facilitado la libre circulación. También puso de manifiesto que hay margen para seguir mejorando tanto el nivel de seguridad vial en la Unión como la eficiencia y la proporcionalidad de algunos de los requisitos reglamentarios.

- **Consultas con las partes interesadas**

En consonancia con las directrices para la mejora de la legislación<sup>38</sup>, durante la evaluación *ex post* de la Directiva 2006/126/CE y la evaluación de impacto de la revisión de dicha

---

<sup>35</sup> Vermeulen, G., De Bondt, W., Ryckman, C., y Peršak, N., *The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence* [«La tríada de penas privativas de derechos: aproximación de la legislación, ejecución de las solicitudes, garantía de la equivalencia», disponible únicamente en inglés], 2012.

<sup>36</sup> Consorcio ECORYS, *Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offence* [«Estudio de apoyo a la evaluación de impacto para la revisión de la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial», disponible en inglés], 2022, MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 (enlace por añadir).

<sup>37</sup> Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, Evaluación de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (SWD/2022/0017 final).

<sup>38</sup> [https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation\\_es](https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_es).

Directiva, también se llevaron a cabo consultas con las partes interesadas en relación con la presente propuesta.

El 16 de octubre de 2020, en el marco de la fase preparatoria de la evaluación *ex post*, se celebró un taller con las partes interesadas a fin de recoger datos, confirmar las conclusiones alcanzadas, recopilar observaciones acerca de las constataciones realizadas y recabar opiniones.

Entre el 28 de octubre de 2020 y el 20 de enero de 2021 se celebró una consulta pública abierta que permitió a las personas y las partes interesadas expresar sus puntos de vista sobre la normativa vigente.

Durante la fase preparatoria de la evaluación de impacto, todas ellas tuvieron la posibilidad de formular observaciones sobre la evaluación inicial de impacto (segundo trimestre de 2021). Posteriormente, se llevaron a cabo las siguientes actividades de consulta específica:

- dos rondas de entrevistas:
  - entrevistas exploratorias durante la fase inicial (primer y segundo trimestre de 2022);
  - entrevistas en profundidad para colmar las lagunas de información y evaluar los efectos previstos de las medidas estratégicas (segundo y tercer trimestre de 2021);
- dos rondas de encuestas:
  - una encuesta para fundamentar el análisis del problema (segundo trimestre de 2022);
  - una encuesta para evaluar el impacto de las medidas estratégicas (segundo y tercer trimestre de 2022).

Por último, en el tercer trimestre de 2022 se llevó a cabo una nueva consulta pública abierta.

El Parlamento Europeo está a favor de reforzar el marco de seguridad vial, en particular mediante la introducción de un instrumento para el reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir<sup>39</sup>.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Durante la fase de evaluación de impacto, se celebró un taller de expertos sobre las consecuencias de las infracciones de tráfico y la aptitud médica (segundo trimestre de 2022).

Durante la fase preparatoria tanto de la evaluación *ex post* como de la evaluación de impacto, se informó y se consultó constantemente al comité del permiso de conducción creado en virtud del artículo 9 de la Directiva 2006/126/CE, integrado esencialmente por expertos de los Estados miembros.

---

<sup>39</sup> Resolución del Parlamento Europeo, de 6 de octubre de 2021, sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero» [2021/2014(INI)].

- **Evaluación de impacto**

Se llevó a cabo una evaluación de impacto<sup>40</sup> de la revisión de la Directiva 2006/126/CE que incluía elementos relativos a la privación del derecho a conducir. La evaluación de impacto se aprobó mediante procedimiento escrito y recibió un dictamen favorable sin observaciones por parte del Comité de Control Reglamentario el 18 de noviembre de 2022<sup>41</sup>. Además, los trabajos preparatorios de la revisión de la Directiva (UE) 2015/413 también abordaron en profundidad la cuestión del reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho a conducir a escala de la Unión. Los resultados de los trabajos de investigación confirmaron que la privación del derecho a conducir debe incluirse en la revisión de la Directiva 2006/126/CE, principalmente debido a que no entraría en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2015/413. No obstante, para la elaboración de las diferentes opciones estratégicas, la Comisión ha utilizado la información recopilada durante la fase de análisis y evaluación de ambas Directivas<sup>42</sup>.

El informe final del estudio de apoyo a la evaluación de impacto de la iniciativa de revisión de la Directiva 2006/126/CE, que también se refiere a la presente propuesta, incluye una descripción y una evaluación exhaustivas del valor añadido de la iniciativa y de sus vínculos con otras iniciativas políticas. Esta información figura en los puntos 3.3, 1.3 y 1.5 de ese informe. En los puntos 5.2 y 8.1 se incluye una descripción detallada de las opciones estratégicas y en el punto 6, un análisis exhaustivo del impacto de todas las opciones. El resumen de las opciones estratégicas examinadas puede consultarse en la exposición de motivos que acompaña a la propuesta de revisión de la Directiva 2006/126/CE<sup>43</sup>. En el Convenio sobre las decisiones de privación del derecho a conducir de 1998 (Acto del Consejo de 17 de junio de 1998)<sup>44</sup>, que no entró en vigor al no haber sido ratificado por algunos Estados miembros (solo siete Estados miembros lo hicieron), se proponía un marco de la UE para la ejecución transfronteriza uniforme de la privación del derecho a conducir<sup>45</sup>. Debido a esta falta de acuerdo, fue derogado en 2016<sup>46</sup>.

La adopción de la Directiva 2006/126/CE, en la que se modificaron parcialmente las disposiciones pertinentes de la anterior Directiva sobre el permiso de conducción (artículo 8 de la Directiva 91/439/CEE)<sup>47</sup> a fin de mitigar el fenómeno del «turismo del permiso de conducción», parece haber significado un paso importante hacia la ejecución a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir. Sin embargo, la redacción de la nueva

---

<sup>40</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>41</sup> RSB/RM/cdd - rsb(2022)7907617.

<sup>42</sup> La evaluación sobre el establecimiento de un régimen a escala de la UE de reconocimiento recíproco de la privación del derecho a conducir presentada en el presente capítulo se basa en gran medida en la información recopilada en el informe final del estudio de apoyo a la evaluación de impacto para la revisión de la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial [pendiente de publicación].  
<sup>43</sup> COM(2023) 127 final.

<sup>44</sup> Acto del Consejo, de 17 de junio de 1998, relativo a la celebración del Convenio sobre las decisiones de privación del derecho de conducir (98/C 216/01).

<sup>45</sup> Bulgaria, Chipre, Irlanda, Rumanía, Eslovaquia, España y Reino Unido.

<sup>46</sup> Reglamento (UE) 2016/95 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de enero de 2016, por el que se derogan determinados actos en el ámbito de la cooperación policial y judicial en materia penal (DO L 26 de 2.2.2016, p. 9).

<sup>47</sup> Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción (DO L 237 de 24.8.1991, p. 1).

disposición, es decir, el artículo 11, apartado 4, de la Directiva 2006/126/CE, no aporta suficiente claridad. La disposición en cuestión ha sido interpretada por el TJUE<sup>48</sup> en varias ocasiones, debido a las dudas existentes en relación con su tenor literal y a las diferentes situaciones que condicionan las decisiones de privación impuestas a residentes y no residentes. Además, como también ha subrayado el TJUE<sup>49</sup>, esta obligación no será efectiva ni aplicable hasta que se ponga en marcha un sistema de intercambio entre los Estados miembros de información sobre la privación del derecho a conducir que permita a todos los Estados miembros comprobar de manera eficaz si existe una privación impuesta o pendiente de imposición en el extranjero a un solicitante de permiso de conducción.

Como consecuencia de los problemas descritos anteriormente, en el marco actual, los infractores no residentes solo se ven privados de su derecho a conducir en el país en el que han cometido una infracción, pero pueden seguir conduciendo en todos los demás Estados miembros de la UE, excepto cuando la privación del derecho a conducir haya sido impuesta por el Estado miembro de expedición. Se trata de un problema importante si se tiene en cuenta el grave riesgo para la seguridad vial que suponen los conductores que circulan en la UE a pesar de haberseles suspendido, restringido o retirado el permiso de conducción en uno de los Estados miembros debido a infracciones graves y reiteradas de las normas de tráfico.

Tanto más significativo es el hecho de que, a menos que exista una prohibición expresa a tal efecto (o cuando otros Estados miembros no estén debidamente informados de una prohibición pendiente de imposición), el conductor no residente podrá solicitar un nuevo permiso en su país de residencia para recuperar el derecho a conducir en todas partes, ya que el nuevo permiso debe, en principio, reconocerse incluso en el país en que se cometió la infracción. Lo mismo puede hacer un conductor que haya sido privado del derecho a conducir en su propio país si traslada su residencia antes de solicitar un nuevo permiso.

La base jurídica para un intercambio de información a escala de la UE sobre la privación del derecho a conducir ya está consagrada en la Directiva 2006/126/CE<sup>50</sup>, que exige expresamente que los Estados miembros se presten asistencia mutua en la aplicación de sus medidas e intercambien información sobre los permisos de conducción que hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado o revocado, a través de la red de permisos de conducción de la UE creada a tal fin (es decir, RESPER). Además, la Directiva (UE) 2015/413 también podría facilitar la aplicación de la normativa al exigir al Estado miembro en cuyo territorio se haya cometido la infracción que informe al infractor de toda privación del derecho a conducir que se derive del delito presuntamente cometido.

### **Evaluación de las medidas y opciones estratégicas**

---

<sup>48</sup> Véanse, en particular, la sentencia de 20 de noviembre de 2008, Weber, C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; la sentencia de 2 de diciembre de 2010, Scheffler/Landkreis Wartburgkreis, C-334/09, ECLI:EU:C:2010:731; la sentencia de 26 de abril de 2012, Hoffmann/Freistaat Bayern, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, apartado 71; la sentencia de 23 de abril de 2015, Aykul/Land Baden-Württemberg, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257; y la sentencia de 21 de mayo de 2015, Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

<sup>49</sup> Sentencia de 26 de abril de 2012, Hoffmann/Freistaat Bayern, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, apartado 82.

<sup>50</sup> Artículo 15, artículo 7, apartado 5, y, según la jurisprudencia, también artículo 11, apartado 4, de dicha Directiva.



Las medidas de las distintas opciones estratégicas han sido objeto de una evaluación cuantitativa y cualitativa de las repercusiones económicas y sociales (seguridad vial), así como de las repercusiones en los derechos fundamentales. Para la evaluación de estas repercusiones se ha escogido el horizonte temporal 2025-2050, en consonancia con las proyecciones de referencia. Por lo que respecta a los derechos fundamentales, los efectos se seguirán controlando mediante una aplicación estricta de las normas sobre protección de datos, en particular en RESPER.

Se espera que las repercusiones económicas y sociales de la opción preferida en relación con la ejecución a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir sean globalmente positivas, y la iniciativa debería mejorar la seguridad vial en todos los Estados miembros. El aumento de la probabilidad de que se realice una ejecución eficaz de una privación del derecho a conducir expedida en un contexto transfronterizo también aumenta el efecto disuasorio respecto de los comportamientos delictivos en materia de seguridad vial, con independencia de en qué Estados miembros tengan lugar. Las repercusiones sociales serían, en general, muy positivas, ya que las víctimas verán garantizada la aplicación de las medidas relativas a las infracciones de tráfico cometidas por personas extranjeras.

Los objetivos que persigue la iniciativa conllevan un aumento limitado de los costes operativos de RESPER. Sin embargo, estos costes deberían verse compensados con creces por el beneficio que supone salvar vidas humanas gracias a la mejora de la seguridad vial.

No se espera que las empresas, las pyme y las microempresas se vean directamente afectadas por la presente propuesta legislativa.

- **Derechos fundamentales**

La ejecución a escala de la UE de las decisiones de privación del derecho a conducir puede interferir con los derechos fundamentales protegidos por la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE («la Carta»)<sup>51</sup> y el Convenio Europeo de Derechos Humanos (CEDH)<sup>52</sup>.

La decisión del Estado miembro de expedición de ejecutar a escala de la Unión la privación del derecho a conducir limitará aún más la posibilidad de que el infractor conduzca un vehículo de motor en la Unión. Según su situación personal, esto puede afectar al ejercicio de su actividad profesional, a su vida familiar y a las posibilidades de utilizar sus automóviles. Por lo tanto, la propuesta puede afectar a varios derechos fundamentales: el derecho a trabajar y la libertad de empresa, el derecho a la vida familiar y el derecho a la propiedad. Además, los procedimientos previstos también podrían afectar al derecho de las personas a un juicio justo, a su defensa y a la protección de sus datos personales.

Podrán introducirse restricciones de los derechos fundamentales de un infractor si son necesarias y responden de forma evidente a objetivos de interés general reconocidos por la Unión. Esto sucede en este caso, pues el objetivo de interés general reconocido por la Unión es la mejora de la seguridad vial. Las restricciones no van más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo. Los conductores que cometan este tipo de infracciones de tráfico en

---

<sup>51</sup> DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

<sup>52</sup> Consejo de Europa, Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, modificado por los Protocolos n.º 11, 14 y 15, de 4 de noviembre de 1950, ETS 5.

un Estado miembro distinto de aquel en el que se expidió su permiso de conducción, cuando se les prive de su permiso de conducción, deben, sin dejar de disfrutar de la libre circulación, enfrentarse a las mismas consecuencias que un conductor del Estado miembro en el que se cometió la infracción. Cuando proceda, debe retirárseles dicho permiso o privárseles de su derecho a conducir en toda la Unión. De lo contrario, solo se estaría protegiendo la seguridad vial en el Estado miembro de la infracción, lo que supondría un resultado parcial e ineficaz.

Además, en la propuesta de Directiva se incluyen algunas salvaguardias importantes. La propuesta plantea motivos de exención cuando existan motivos fundados para creer, sobre la base de pruebas específicas y objetivas, que la ejecución de la privación del derecho a conducir supondría, en las circunstancias particulares del caso, una vulneración de un derecho fundamental establecido en la Carta. Otro motivo de exención es que no se respeten las garantías procesales en los procedimientos *in absentia*. Es similar al que se contempla en otros instrumentos de reconocimiento recíproco desde la entrada en vigor de la Decisión Marco 2009/299/JAI, destinada a reforzar los derechos procesales de las personas y a propiciar la aplicación del principio de reconocimiento recíproco de las resoluciones dictadas a raíz de juicios celebrados sin comparecencia del imputado<sup>53</sup>.

Además, los Estados miembros velarán por que se disponga de vías de recurso equivalentes a las disponibles en un caso nacional de la misma índole en el Estado miembro en que se haya cometido la infracción, así como por que el infractor pueda recurrir también la decisión que establece la ejecución a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir, con lo que se suprimiría dicha ejecución y la privación del derecho a conducir se limitaría al Estado miembro en que se cometió la infracción (en caso de prosperar el recurso). Además, las autoridades deberán facilitar información sobre las posibilidades que ofrece la legislación nacional de emprender las vías de recurso cuando estas sean aplicables y en tiempo oportuno para permitir su ejercicio efectivo.

En caso de que se apliquen con proporcionalidad y se complementen con garantías procesales efectivas tal como se ha indicado anteriormente, las medidas previstas por la propuesta son compatibles con los derechos fundamentales.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

Para la transmisión de información y la comunicación entre autoridades, se prevé el uso de soluciones técnicas ya existentes, como RESPER, la red para el intercambio de información relativa a los permisos de conducción.

Serían necesarias algunas modificaciones técnicas para garantizar que RESPER pueda intercambiar elementos adicionales relacionados con la privación del derecho a conducir. No obstante, cabe señalar que, en general, lo más probable es que estos costes no sean sustanciales. Se prevé que los Estados miembros sufragen sus propios costes derivados de la

---

<sup>53</sup> Decisión Marco 2009/299/JAI del Consejo, de 26 de febrero de 2009, por la que se modifican las Decisiones Marco 2002/584/JAI, 2005/214/JAI, 2006/783/JAI, 2008/909/JAI y 2008/947/JAI, destinada a reforzar los derechos procesales de las personas y a propiciar la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de las resoluciones dictadas a raíz de juicios celebrados sin comparecencia del imputado (DO L 81 de 27.3.2009, p. 24).

aplicación de la Directiva propuesta. Los costes asociados están relacionados con el tiempo adicional invertido en las investigaciones y con la notificación del infractor extranjero.

Por último, cabe destacar que, aunque las decisiones de privación del derecho a conducir a menudo van acompañadas de sanciones pecuniarias, la presente propuesta excluye deliberadamente de su ámbito de aplicación tales sanciones y, por tanto, no contribuirá a su ejecución.

## **5. OTROS ELEMENTOS**

### **• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La propuesta impone a la Comisión la obligación de informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva propuesta y, en particular, sobre sus repercusiones en la seguridad vial. El informe de la Comisión debe presentarse cinco años después de la transposición de la Directiva propuesta por los Estados miembros.

### **• Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

#### *Artículo 1: Finalidad y objeto*

La propuesta tiene por objeto garantizar un elevado nivel de protección de los usuarios de la vía pública en la Unión mediante el establecimiento de normas que prevean la ejecución a escala de la Unión de las decisiones de privación del derecho a conducir derivadas de infracciones en materia de seguridad vial muy graves cometidas en un Estado miembro distinto del que expidió el permiso de conducción del infractor.

#### *Artículo 2: Definiciones*

El artículo 2 define varios conceptos clave utilizados en la propuesta.

Entre ellos figuran conceptos como «privación del derecho a conducir», «Estado miembro de la infracción» (donde se comete la infracción), «Estado miembro de expedición» (donde se expidió el permiso de conducción) y «persona afectada».

La definición de «privación del derecho a conducir» engloba toda decisión definitiva por la que se imponga una privación del derecho a conducir relacionada con la comisión de una infracción de tráfico que dé lugar a la retirada, la restricción o la suspensión del permiso de conducción o del derecho a conducir, con independencia de que estas medidas estén calificadas como medida de seguridad, penalización o sanción administrativa o penal. También se definen los conceptos de retirada, restricción y suspensión. La Directiva es aplicable a un número limitado de «infracciones de tráfico en materia de seguridad vial muy graves» bien definidas, a saber, la conducción en estado de embriaguez, el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos de las drogas y el incumplimiento de las normas de tráfico que provoque víctimas mortales o lesiones corporales graves. También define las «condiciones adicionales» como aquellas que debe cumplir la persona afectada por la privación del derecho a conducir para recuperar su permiso de conducción o su derecho a conducir.

Para algunos conceptos, como «infracciones de tráfico en materia de seguridad vial muy graves», «vehículo de motor», «permiso de conducción» y «residencia habitual», se hace referencia a las definiciones incluidas en otros instrumentos de la Unión.

*Artículo 3: Efecto a escala de la Unión de las decisiones de privación del derecho a conducir*

Establece el principio de que la privación del derecho a conducir expedida por un Estado miembro a una persona que no sea residente habitual en dicho Estado miembro y que sea titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro debe ejecutarse a escala de la Unión.

*Artículo 4: Obligación de notificar la decisión de privación del derecho a conducir*

El Estado miembro de la infracción deberá notificar al Estado miembro de expedición toda privación del derecho a conducir de una duración mínima de un mes. La notificación debe realizarse mediante un certificado normalizado, transmitido entre los puntos de contacto nacionales de los dos Estados miembros de que se trate.

*Artículo 5: Certificado normalizado y medios de transmisión*

Esta disposición faculta a la Comisión para adoptar un acto de ejecución a fin de establecer el formato y el contenido del certificado normalizado antes de la fecha de transposición de la Directiva. En esta disposición se enumeran los elementos más importantes que debe contener el certificado.

Este artículo también establece las normas relativas a las lenguas en las que puede transmitirse el certificado y especifica que el certificado debe transmitirse a través de RESPER.

*Artículo 6: Garantía del efecto a escala de la Unión de las decisiones de privación del derecho a conducir*

El Estado miembro de expedición debe adoptar las medidas adecuadas para garantizar que la privación del derecho a conducir se ejecute a escala de la Unión, a menos que se aplique alguno de los motivos de exención establecidos en el artículo 8.

En los casos en que la privación del derecho a conducir consista en la retirada del permiso de conducción o del derecho a conducir, el Estado miembro de expedición debe retirar el permiso de conducción. La persona afectada debe recuperar el permiso de conducción o el derecho a conducir de conformidad con las normas aplicables en dicho Estado miembro en circunstancias similares. Ese Estado miembro también tendrá en cuenta, en la medida de lo posible, si la persona afectada ya ha cumplido parte de las condiciones en el Estado miembro de la infracción para recuperar el permiso de conducción o el derecho a conducir.

En los casos en que la privación del derecho a conducir consista en la suspensión o restricción del permiso de conducción o del derecho a conducir, la medida adoptada por el Estado miembro de expedición debe limitarse a garantizar que la privación del derecho a conducir en todo el territorio de la Unión tenga la misma duración que la impuesta por el Estado miembro de la infracción, con independencia de que dicho Estado miembro exija a la persona afectada determinadas condiciones para recuperar el permiso de conducción o el derecho a conducir.

*Artículo 7: Efectos de la privación del derecho a conducir en el Estado miembro de la infracción*

Este artículo aclara que la Directiva, y en particular la aplicación de alguno de los motivos de exención establecidos en el artículo 8 por el Estado miembro de expedición, no impide la

ejecución de la privación del derecho a conducir impuesta por el Estado miembro de la infracción en su territorio.

Además, especifica que, cuando una privación del derecho a conducir impuesta por el Estado miembro de la infracción incluya condiciones que la persona afectada debe cumplir para recuperar el permiso de conducción o el derecho a conducir, dicho Estado miembro puede seguir aplicando la privación del derecho a conducir en su territorio hasta que se cumplan dichas condiciones.

#### *Artículo 8: Motivos de exención*

El artículo 8 establece una lista exhaustiva de motivos de exención, sobre cuya base el Estado miembro de expedición está obligado a rechazar la ejecución a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir, así como una lista de motivos de exención adicionales conforme a los cuales puede rechazar dicha ejecución.

La lista de motivos de exención incluye que el certificado esté incompleto, que se aplique un límite de edad a la persona afectada, que esta goce de inmunidad o privilegio o que el período restante de privación del derecho a conducir sea inferior a un mes.

Antes de invocar cualquiera de los motivos de exención, el Estado miembro de expedición debe consultar al Estado miembro de la infracción.

#### *Artículo 9: Plazos*

Este artículo establece que el Estado miembro de expedición debe adoptar la medida por la que se da efecto a escala de la Unión a la privación del derecho a conducir a más tardar quince días después de la recepción del certificado.

En casos específicos en que el Estado miembro de expedición no pueda cumplir el plazo fijado para la fase de reconocimiento, debe informar y consultar al Estado miembro de la infracción, pero sigue estando obligado a ejecutar la privación del derecho a conducir a escala de la Unión sin demora.

#### *Artículo 10: Consultas entre los Estados miembros*

Este artículo establece que los Estados miembros deben consultarse mutuamente, por los medios adecuados y sin demora, para garantizar la aplicación eficaz de la presente Directiva.

#### *Artículo 11: Información que debe facilitar el Estado miembro de expedición*

Este artículo prevé la comunicación obligatoria de información por parte del Estado miembro de expedición al Estado miembro de la infracción sobre los diversos elementos y fases del procedimiento.

#### *Artículo 12: Información que debe facilitar el Estado miembro de la infracción*

En virtud de este artículo, el Estado miembro de la infracción debe informar al Estado miembro de expedición de las circunstancias que puedan afectar a la decisión inicial de privación del derecho a conducir, así como de la finalización de dicha privación en su territorio.

#### *Artículo 13: Obligación de informar a la persona afectada*

El Estado miembro de expedición deberá notificar a la persona afectada toda decisión o medida adoptada en relación con su privación del derecho a conducir. Se hace referencia específicamente a la información que debe compartirse en relación con las vías de recurso disponibles en virtud de la legislación del Estado miembro de expedición.

#### *Artículo 14: Vías de recurso*

Este artículo establece que los Estados miembros deben garantizar la existencia de vías de recurso adecuadas contra las decisiones adoptadas en virtud de la presente Directiva. Aclara asimismo que la privación del derecho a conducir notificada por el Estado miembro de la infracción solo debe impugnarse mediante un recurso interpuesto en el Estado miembro de la infracción.

#### *Artículo 15: Puntos de contacto nacionales*

Los Estados miembros deben establecer puntos de contacto nacionales. De conformidad con el artículo 4, estos puntos de contacto nacionales se encargan de la transmisión de los certificados. También deben cooperar con las autoridades que intervienen en la ejecución de la privación del derecho a conducir.

#### *Artículo 16: Estadísticas*

En virtud de este artículo, los Estados miembros deben recopilar periódicamente datos de las autoridades competentes y elaborar estadísticas exhaustivas relativas a la privación del derecho a conducir. Las estadísticas recopiladas se enviarán cada año a la Comisión. La recopilación de datos completos sobre la privación del derecho a conducir es necesaria para permitir la evaluación pormenorizada del funcionamiento del mecanismo establecido en la presente Directiva.

#### *Artículo 17: Procedimiento de comité*

Este artículo establece el procedimiento para la adopción del acto de ejecución a que se refiere el artículo 5.

#### *Artículo 18: Relación con otros actos jurídicos*

Este artículo establece que la Directiva no afecta a los derechos y obligaciones derivados de la legislación de la Unión en materia de cooperación judicial y de derechos de las personas sospechosas y acusadas.

#### *Artículo 19: Transposición*

Los Estados miembros deben transponer las disposiciones de la Directiva en un plazo determinado y notificar dichas medidas nacionales a la Comisión.

#### *Artículo 20: Informe sobre la aplicación*

Se establece y se impone a la Comisión una obligación de información en relación con la aplicación de la Directiva propuesta.

#### *Artículo 21: Entrada en vigor y aplicación*

Esta disposición tipo establece que la Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial*.

*Artículo 22: Destinatarios*

Se trata de una disposición tipo que especifica que la Directiva está dirigida a los Estados miembros.

Propuesta de

## **DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

### **sobre el efecto a escala de la Unión de determinadas decisiones de privación del derecho a conducir**

(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, letra c),

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<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La mejora de la seguridad vial constituye uno de los objetivos centrales de la política de transportes de la Unión. En el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030<sup>3</sup>, la Comisión reiteró su compromiso con el ambicioso objetivo de reducir hasta casi cero las muertes y hasta cero las lesiones graves en las carreteras de la Unión de aquí a 2050 («Visión Cero»), y con el objetivo a medio plazo de reducir las muertes y las lesiones graves en un 50 % de aquí a 2030.
- (2) Para alcanzar el objetivo de mejorar la seguridad vial, los ministros de Transportes de los Estados miembros, en la Declaración de La Valeta sobre seguridad vial, de 29 de marzo de 2017, pidieron que se reforzara el marco jurídico de la Unión en materia de seguridad vial, prestando especial atención a la necesidad de que los Estados miembros cooperen en materia de privación del derecho a conducir para los conductores no residentes.
- (3) Debido a la libre circulación de personas y al aumento del tráfico internacional por carretera, la privación del derecho a conducir es impuesta con frecuencia por un Estado miembro distinto de aquel donde reside habitualmente el conductor y del que expidió el permiso de conducción.
- (4) Hasta ahora, un Estado miembro distinto de aquel donde reside habitualmente el conductor puede adoptar medidas, con arreglo a su legislación nacional y como consecuencia del comportamiento ilícito en su territorio del titular de un permiso de

---

<sup>1</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>2</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>3</sup> Documento SWD(2019) 283 final.



conducción obtenido en otro Estado miembro, que den lugar a que no se reconozca la validez de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro y, por tanto, se restrinja el derecho a conducir de la persona afectada. Sin embargo, el ámbito de aplicación de dichas medidas se limita al territorio del Estado miembro donde tuvo lugar el comportamiento ilícito y su efecto se limita a la denegación del reconocimiento de la validez del permiso de conducción en ese territorio. Por consiguiente, a falta de actuación del Estado miembro que expidió el permiso de conducción, este sigue siendo reconocido en todos los demás Estados miembros. Sin embargo, esta situación impide alcanzar un nivel más elevado de seguridad vial en la Unión. Los conductores privados del derecho a conducir en un Estado miembro distinto del que expidió el permiso de conducción no deben sustraerse a los efectos de esa medida cuando se encuentren en un Estado miembro distinto del de la infracción.

- (5) A fin de garantizar un elevado nivel de protección para todos los usuarios de las vías públicas en la Unión, es necesario establecer normas específicas para la aplicación a escala de la Unión de las decisiones de privación del derecho a conducir impuestas por un Estado miembro distinto del que expidió el permiso de conducción del infractor como consecuencia de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial muy graves.
- (6) No obstante, la aplicación de la presente Directiva no debe exigir la armonización de las normas nacionales relativas a la definición de las infracciones de tráfico, su naturaleza jurídica y las sanciones aplicables a dichas infracciones. En particular, el efecto a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir debe perseguirse independientemente de si las medidas nacionales en el Estado miembro de la infracción se califican como administrativas o como penales.
- (7) La presente Directiva debe entenderse sin perjuicio de las normas sobre cooperación policial y judicial en materia penal y sobre reconocimiento recíproco de resoluciones judiciales conexas. Además, no debe afectar a la posibilidad de que las autoridades judiciales de los Estados miembros ejecuten las resoluciones que hayan dictado, en particular las de carácter penal.
- (8) El objetivo exacto de la presente Directiva es permitir que la Unión persiga el objetivo de mejorar la seguridad vial en toda la Unión. Como ha declarado el Tribunal de Justicia, las medidas destinadas a mejorar la seguridad vial forman parte de la política de transportes y pueden adoptarse sobre la base del artículo 91, apartado 1, letra c), del Tratado<sup>4</sup>, en la medida en que son «medidas que permiten mejorar la seguridad en los transportes», en el sentido de esa disposición<sup>5</sup>.
- (9) Las decisiones de privación del derecho a conducir resultantes de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial muy graves pueden consistir en la retirada, restricción o suspensión del permiso de conducción o del derecho a conducir del infractor. Cuando la infracción se haya cometido en el Estado miembro que expidió el permiso de conducción, también puede consistir en la anulación de este. Por lo tanto, los efectos a escala de la Unión de las decisiones de privación del derecho a conducir deben lograrse mediante la aplicación de todas estas medidas por parte del Estado miembro que haya expedido el permiso de conducción.

---

<sup>4</sup> DO C 202 de 7.6.2016.

<sup>5</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 6 de mayo de 2014, Comisión/Parlamento y Consejo, C-43/12, EU:C:2014:298, apartado 43.

- (10) Dado que la conducción en estado de embriaguez (es decir, la conducción con una tasa de alcoholemia superior al valor máximo permitido por la ley), el exceso de velocidad (es decir, la superación de los límites de velocidad vigentes para la carretera o el tipo de vehículo de que se trate) y la conducción bajo los efectos de drogas constituyen las causas principales de los accidentes de tráfico y las muertes en carretera dentro de la Unión, debe aplicarse la máxima diligencia posible en los casos relacionados con tales infracciones, que, por tanto, deben considerarse «infracciones de tráfico en materia de seguridad vial muy graves» a efectos de la presente Directiva. Además, dada su gravedad, las infracciones de tráfico que provoquen la muerte o lesiones corporales graves de la víctima también deben considerarse muy graves.
- (11) La decisión de privación del derecho a conducir impuesta por un Estado miembro a una persona que no tenga en él su residencia habitual, en el sentido del artículo 17 de la [NUEVA Directiva sobre el permiso de conducción], y que sea titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro, debe surtir efecto en todo el territorio de la Unión, en términos similares a las decisiones de privación del derecho a conducir impuestas a personas titulares de permisos de conducción expedidos por dicho Estado miembro. Asimismo, habida cuenta del principio de autonomía procesal, los Estados miembros deben tener libertad para decidir la mejor manera de alcanzar ese resultado de conformidad con su Derecho nacional. No obstante, debe tenerse en cuenta el hecho de que, cuando un Estado miembro impone la privación del derecho a conducir a una persona que tiene su residencia habitual en él, pero que es titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro, tiene derecho a canjear dicho permiso a efectos de la aplicación de la privación del derecho a conducir, de conformidad con el artículo 11, apartado 2, de la [NUEVA Directiva sobre el permiso de conducción].
- (12) El Estado miembro que haya impuesto la privación del derecho a conducir («Estado miembro de la infracción») debe notificar al Estado miembro que haya expedido el permiso de conducción de la persona afectada («Estado miembro de expedición») cualquier decisión de privación del derecho a conducir impuesta a dicha persona durante un mes o más, con el fin de poner en marcha los procedimientos necesarios para garantizar el efecto de la privación en toda la Unión. La notificación debe transmitirse mediante un certificado normalizado, a fin de garantizar un intercambio de información fluido, fiable y eficaz entre los Estados miembros.
- (13) El certificado normalizado debe contener un conjunto mínimo de datos que permitan la correcta aplicación de la presente Directiva, a saber, la autoridad del Estado miembro de la infracción que impone la privación del derecho a conducir, la infracción de tráfico en materia de seguridad vial muy grave cometida, la decisión resultante de privación del derecho a conducir, la persona afectada y los procedimientos seguidos para imponer la privación del derecho a conducir. El certificado también debe traducirse a una lengua oficial del Estado miembro de expedición o a cualquier otra lengua que el Estado miembro de expedición haya aceptado, a fin de garantizar su tramitación rápida por parte del destinatario. Al facilitar únicamente esa información, el certificado normalizado puede garantizar la eficacia sin obligar a los Estados miembros a compartir una cantidad de datos que resulte desproporcionada o excesiva.
- (14) La imposición de la privación del derecho a conducir como consecuencia de conductas ilícitas contribuye a garantizar un alto nivel de seguridad vial en la Unión. Sobre la base del principio de reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos en los Estados miembros, las medidas relativas a la retirada, anulación,

suspensión o restricción de un permiso de conducción expedido por el Estado miembro de expedición son reconocidas automáticamente por todos los demás Estados miembros. En consecuencia, debe exigirse al Estado miembro de expedición que garantice que las decisiones de privación del derecho a conducir adoptadas por otros Estados miembros sean reconocidas por todos los Estados miembros. Por consiguiente, tras notificar la privación del derecho a conducir impuesta, y a menos que se aplique o se invoque un motivo de exención, el Estado miembro de expedición debe adoptar las medidas adecuadas para ampliar a la Unión el efecto de la privación del derecho a conducir.

- (15) La medida adoptada por el Estado miembro de expedición debe variar en función de la naturaleza específica de la privación del derecho a conducir. Dado que la retirada, la suspensión o la restricción de un permiso de conducción o del derecho a conducir tienen necesariamente consecuencias diferentes, exigen que se apliquen procedimientos distintos con arreglo a las competencias de los Estados miembros afectados. En particular, por lo que se refiere específicamente a la retirada, la persona afectada debe poder recuperar el permiso de conducción o el derecho a conducir de conformidad con las normas aplicables a circunstancias similares en el Estado miembro de expedición. Por lo que se refiere a la suspensión o la restricción, debe garantizarse que solo se dé un efecto a escala de la Unión a la duración de tales medidas, incluso cuando la privación del derecho a conducir establezca condiciones adicionales, ya que el objetivo principal de esas medidas es impedir, temporal o parcialmente, que la persona afectada conduzca y no determinar cómo debe recuperar el derecho a conducir en el Estado miembro de expedición.
- (16) En principio, la presente Directiva no debe limitar la posibilidad de que los Estados miembros apliquen decisiones de privación del derecho a conducir en su territorio. Por consiguiente, el Estado miembro de la infracción debe poder seguir aplicando, de conformidad con sus normas nacionales y con efectos limitados a su territorio, las decisiones de privación del derecho a conducir y las condiciones adicionales que en ellas se puedan haber establecido hasta que la persona afectada las cumpla.
- (17) Sin embargo, también es importante tener en cuenta que la evaluación del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Derecho de la Unión para la obtención de un permiso de conducción es competencia del Estado miembro de expedición. La aplicación de condiciones adicionales en el Estado miembro de expedición no debe dar lugar a la duplicación de los requisitos que la persona afectada debe cumplir para demostrar que la recuperación de un permiso de conducción o del derecho a conducir no supondrá un peligro para la seguridad vial en la Unión. En vista de ello, cuando el Estado miembro de expedición haya adoptado medidas para garantizar el efecto de la privación del derecho a conducir a escala de la Unión y, a continuación, haya vuelto a evaluar si la persona afectada cumple los requisitos para recuperar un permiso de conducción o el derecho a conducir, dicha evaluación debe reconocerse en toda la Unión y, por tanto, también en el Estado miembro de la infracción.
- (18) La aplicación de medidas por parte del Estado miembro de expedición debe servir la finalidad de garantizar que la privación del derecho a conducir surta efecto a escala de la Unión y no debe requerir una nueva evaluación de los hechos que dieron lugar a la decisión de privación. Sin embargo, para garantizar que el efecto a escala de la Unión no sea contrario al principio de proporcionalidad, a los derechos fundamentales o a las excepciones previstas en el Derecho del Estado miembro de expedición, conviene

establecer determinados motivos que eximan al Estado miembro de expedición de la obligación de adoptar medidas.

- (19) En aras de la seguridad vial y con el fin de proporcionar seguridad jurídica a la persona afectada y al Estado miembro de la infracción, el Estado miembro de expedición debe garantizar el efecto a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir o aplicar un motivo de exención en el plazo más breve posible y, en cualquier caso, a más tardar quince días después de la notificación de la decisión. Esto debe entenderse sin perjuicio de situaciones en las que circunstancias excepcionales impidan el cumplimiento de dicho plazo. No obstante, incluso en estos casos excepcionales, el Estado miembro de expedición debe actuar sin demora injustificada e informar al Estado miembro de la infracción sobre el período y el motivo de la demora.
- (20) La correcta aplicación de la presente Directiva depende de una comunicación estrecha, rápida y eficaz entre las autoridades nacionales competentes. Por consiguiente, las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros deben consultarse mutuamente siempre que sea necesario, por los medios adecuados. Además, en casos concretos bien definidos, tanto el Estado miembro de expedición como el Estado miembro de la infracción deben facilitarse mutuamente información importante relativa a la aplicación de la presente Directiva sin demora. Esto debería suceder para la adopción de medidas que otorguen un efecto a escala de la Unión a las decisiones de privación del derecho a conducir, a las decisiones adoptadas por motivos de exención, a la finalización de la privación del derecho a conducir y a cualquier circunstancia que afecte a la privación impuesta inicialmente.
- (21) Tras notificar una decisión de privación del derecho a conducir y otorgarle efectos a escala de la Unión, el Estado miembro de expedición debe informar sin demora a la persona afectada, a fin de permitir el ejercicio de derechos fundamentales como el derecho a ser oído y a impugnar las decisiones ante los órganos jurisdiccionales nacionales competentes.
- (22) Los Estados miembros deben velar por que existan vías de recurso adecuadas contra las decisiones adoptadas en virtud de la presente Directiva, equivalentes a las disponibles en casos nacionales similares, y por que se facilite información sobre dichas vías de recurso cuando sean aplicables, y a su debido tiempo para garantizar que puedan ejercerse de manera efectiva. No obstante, debe aclararse que la privación del derecho a conducir notificada de conformidad con el artículo 4, apartado 1, solo puede impugnarse en el marco de una acción ejercitada en el Estado miembro de la infracción.
- (23) La protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de los datos personales es un derecho fundamental. De conformidad con el artículo 8, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea<sup>6</sup> y con el artículo 16, apartado 1, del Tratado, toda persona tiene derecho a la protección de los datos de carácter personal que la conciernan. La legislación pertinente de la Unión, a saber, el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>7</sup> y la Directiva

---

<sup>6</sup> DO C 202 de 7.6.2016, p. 391.

<sup>7</sup> 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).

(UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>8</sup>, debe aplicarse al tratamiento de datos personales en el contexto de la presente Directiva de conformidad con su ámbito de aplicación correspondiente.

- (24) La presente Directiva establece la base jurídica para el intercambio de datos personales con el fin de dar efecto a toda privación del derecho a conducir impuesta por un Estado miembro distinto del Estado miembro de expedición. Esta base jurídica está en consonancia con el artículo 6, apartado 1, letra c), y, en su caso, con el artículo 10 del Reglamento (CE) 2016/679, y con el artículo 8 de la Directiva 2016/680. Los datos personales que deban intercambiarse con el Estado miembro de expedición deben limitarse a lo necesario para cumplir las obligaciones establecidas en la presente Directiva.
- (25) A fin de garantizar un intercambio de información fluido, fiable y eficaz, cada Estado miembro debe designar un punto de contacto nacional a efectos de la presente Directiva. Además, los Estados miembros deben velar por que sus respectivos puntos de contacto nacionales cooperen con las autoridades pertinentes que participan en la ejecución de las decisiones de privación del derecho a conducir objeto de la presente Directiva, en particular para garantizar que toda la información necesaria se comparta a su debido tiempo.
- (26) Los Estados miembros deben recopilar periódicamente estadísticas exhaustivas sobre la aplicación de la presente Directiva y enviarlas anualmente a la Comisión. Sobre la base de estos y otros datos, la Comisión debe evaluar el impacto de la aplicación de la presente Directiva en la seguridad vial y presentar al Parlamento Europeo y al Consejo, cada cinco años, un informe sobre los resultados de esa evaluación acompañado, en su caso, de propuestas legislativas para modificarla.
- (27) La presente Directiva no debe afectar los derechos y las obligaciones derivados de otra legislación aplicable de la Unión, en particular la Decisión Marco 2008/947/JAI del Consejo<sup>9</sup> y la Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo<sup>10</sup>, ni los derechos de las personas sospechosas y acusadas contemplados en la Directiva 2010/64/UE<sup>11</sup>, la Directiva 2012/13/UE<sup>12</sup>, la Directiva 2013/48/UE<sup>13</sup>, la Directiva (UE) 2016/343<sup>14</sup>, la

---

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> Decisión Marco 2008/947/JAI del Consejo, de 27 de noviembre de 2008, relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sentencias y resoluciones de libertad vigilada con miras a la vigilancia de las medidas de libertad vigilada y las penas sustitutivas (DO L 337 de 16.12.2008, p. 102).

<sup>10</sup> Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo, de 24 de febrero de 2005, relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias (DO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

<sup>11</sup> Directiva 2010/64/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, relativa al derecho a interpretación y a traducción en los procesos penales (DO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

<sup>12</sup> Directiva 2012/13/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativa al derecho a la información en los procesos penales (DO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

<sup>13</sup> Directiva 2013/48/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2013, sobre el derecho a la asistencia de letrado en los procesos penales y en los procedimientos relativos a la orden de detención europea, y sobre el derecho a que se informe a un tercero en el momento de la privación de libertad y a comunicarse con terceros y con autoridades consulares durante la privación de libertad (DO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

Directiva (UE) 2016/800<sup>15</sup> y la Directiva (UE) 2016/1919 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup>.

- (28) Los Estados miembros deben poder celebrar acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales con otros Estados miembros, a fin de completar y facilitar el sistema establecido por la presente Directiva. No obstante, solo deben hacerlo en la medida en que tales acuerdos o convenios permitan prorrogar o ampliar las disposiciones de la presente Directiva y contribuyan a simplificar o facilitar más los procedimientos para otorgar efectos a escala de la Unión a las decisiones de privación del derecho a conducir y, por lo tanto, en la medida en que permitan un nivel más elevado de seguridad vial.
- (29) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer el formato y el contenido del certificado normalizado para comunicar la privación del derecho a conducir. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>17</sup>.
- (30) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar el efecto a escala de la Unión de las decisiones por las que se impone la privación del derecho a conducir como consecuencia de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial muy graves, con la finalidad de mejorar los niveles de seguridad vial en toda la Unión, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones y los efectos de la presente Directiva, 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<sup>18</sup>. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (31) 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<sup>19</sup>, emitió su dictamen el [DD de MM de AAAA].

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

### *Artículo 1*

---

<sup>14</sup> Directiva (UE) 2016/343 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por la que se refuerzan en el proceso penal determinados aspectos de la presunción de inocencia y el derecho a estar presente en el juicio (DO L 65 de 11.3.2016, p. 1).

<sup>15</sup> Directiva (UE) 2016/800 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a las garantías procesales de los menores sospechosos o acusados en los procesos penales (DO L 132 de 21.5.2016, p. 1).

<sup>16</sup> Directiva (UE) 2016/1919 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2016, relativa a la asistencia jurídica gratuita a los sospechosos y acusados en los procesos penales y a las personas buscadas en virtud de un procedimiento de orden europea de detención (DO L 297 de 4.11.2016, p. 1).

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> DO C 202 de 7.6.2016, p. 13.

<sup>19</sup> 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).

## Finalidad y objeto

La presente Directiva tiene la finalidad de garantizar un elevado nivel de protección a todos los usuarios de las vías públicas en la Unión. A tal fin, establece normas que otorgan un efecto a escala de la Unión a las decisiones de privación del derecho a conducir debidas a infracciones de tráfico en materia de seguridad vial muy graves cometidas en un Estado miembro distinto del que expidió el permiso de conducción de la persona afectada.

### *Artículo 2*

#### Definiciones

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

- 1) «privación del derecho a conducir»: toda decisión relativa a la comisión de una infracción de tráfico en materia de seguridad vial muy grave que dé lugar a la retirada, restricción o suspensión del permiso de conducción o del derecho a conducir de un conductor de un vehículo de motor y que ya no sea susceptible de recurso, con independencia de que constituya una sanción primaria, secundaria o complementaria o una medida de seguridad, y de que se califique de medida administrativa o penal;
- 2) «retirada»: pérdida de vigencia del permiso de conducción o del derecho a conducir o de su reconocimiento;
- 3) «suspensión»: limitación temporal de la validez del permiso de conducción o del derecho a conducir, o de su reconocimiento, durante un período fijo, o durante un período fijo combinado con el cumplimiento de condiciones adicionales;
- 4) «restricción»: limitación parcial de la validez del permiso de conducción o del derecho a conducir, o de su reconocimiento, durante un período fijo, o con sujeción al cumplimiento de condiciones adicionales, o mediante una combinación de ambos;
- 5) «condiciones adicionales»: condiciones, distintas de la expiración de un período fijo, que debe cumplir una persona afectada por la privación del derecho a conducir con objeto de recuperar tal derecho a conducir o el permiso de conducción;
- 6) «Estado miembro de la infracción»: Estado miembro donde se emitió la decisión de privación del derecho a conducir;
- 7) «Estado miembro de expedición»: Estado miembro que expidió el permiso de conducción de la persona afectada y al que se transmite la decisión de privación del derecho a conducir de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva;
- 8) «vehículo de motor»: vehículo de motor tal como se define en el artículo 2, punto 4, de la [NUEVA Directiva sobre el permiso de conducción];
- 9) «permiso de conducción»: permiso de conducción tal como se define en el artículo 2, punto 1, de la [NUEVA Directiva sobre el permiso de conducción];
- 10) «persona afectada»: persona física contra la que se emite una decisión de privación del derecho a conducir;
- 11) «infracción de tráfico en materia de seguridad vial muy grave»:

- a) conducción en estado de embriaguez, tal como se define en el artículo 3, letra g), de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>20</sup>;
  - b) exceso de velocidad, tal como se define en el artículo 3, letra d), de la Directiva (UE) 2015/413;
  - c) conducción bajo los efectos de drogas, tal como se define en el artículo 3, letra h), de la Directiva (UE) 2015/413;
  - d) una conducta que incumpla las normas de tráfico y que haya provocado la muerte o lesiones corporales graves;
- 12) «residencia habitual»: residencia habitual de conformidad con el artículo 17 de la [NUEVA Directiva sobre el permiso de conducción].

### *Artículo 3*

#### **Efecto a escala de la Unión de las decisiones de privación del derecho a conducir**

Los Estados miembros velarán por que una decisión de privación del derecho a conducir emitida por un Estado miembro con respecto a una persona que no tenga su residencia habitual en dicho Estado miembro y que sea titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro surta efecto en todo el territorio de la Unión de conformidad con la presente Directiva.

### *Artículo 4*

#### **Obligación de notificar la decisión de privación del derecho a conducir**

1. El Estado miembro de la infracción notificará al Estado miembro de expedición toda privación del derecho a conducir impuesta por una duración igual o superior a un mes a una persona que no tenga su residencia habitual en el Estado miembro de la infracción y que sea titular de un permiso de conducción expedido por el Estado miembro de expedición.
2. La notificación contemplada en el apartado 1 se efectuará mediante un certificado normalizado tal como se establece en el artículo 5 y de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 3.
3. El punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción cumplimentará, firmará y transmitirá el certificado directamente al punto de contacto nacional del Estado miembro de expedición, que lo remitirá a la autoridad competente para garantizar el efecto a escala de la Unión de la privación del derecho a conducir. El punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción remitirá también al punto de contacto nacional del Estado miembro de expedición el permiso de conducción de la persona afectada, cuando se le haya incautado, y el original o una copia certificada de la decisión por la que se impone la privación del derecho a conducir. El Estado miembro de la infracción no estará obligado a traducir el original ni la copia certificada de la decisión.

---

<sup>20</sup> 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 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 68 de 13.3.2015, p. 9).



## *Artículo 5*

### **Certificado normalizado y medios de transmisión**

1. Antes del [fecha de transposición establecida en el artículo 19], la Comisión establecerá, mediante un acto de ejecución, el formato y el contenido del certificado normalizado para la notificación de la decisión de privación del derecho a conducir. Ese acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 17, apartado 2.
2. El certificado contendrá la información siguiente:
  - a) información sobre la autoridad que impuso la privación del derecho a conducir en el Estado miembro de la infracción;
  - b) descripción de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial muy grave y los hechos que provocaron la imposición de la privación del derecho a conducir;
  - c) nombre y dirección de la persona afectada, y número del permiso de conducción y, en su caso, de los documentos nacionales de identificación de la persona afectada, si se dispone de ellos;
  - d) disposiciones legales aplicables del Estado miembro de la infracción;
  - e) procedimientos seguidos y datos exactos sobre el alcance y el contenido de la decisión de privación del derecho a conducir, que incluyen, en su caso, la fecha en que la suspensión o restricción dejará de surtir efecto, así como las condiciones adicionales que pueda haber establecido el Estado miembro de la infracción;
  - f) período (en días) de privación del derecho a conducir impuesto por el Estado miembro de la infracción que ya haya sido cumplido en dicho Estado miembro, en su caso.
3. El Estado miembro de la infracción facilitará al Estado miembro de expedición una traducción del certificado a una lengua oficial del Estado miembro de expedición o a cualquier otra lengua que el Estado miembro de expedición haya aceptado de conformidad con el apartado 4.
4. Todo Estado miembro podrá, en cualquier momento, indicar en una declaración notificada a la Comisión que acepta traducciones de los certificados a una o más lenguas oficiales de la Unión distintas de la lengua o lenguas oficiales de dicho Estado miembro. Esa declaración podrá retirarse en cualquier momento. La Comisión pondrá a disposición de todos los Estados miembros esas declaraciones e información de si se han retirado.
5. El punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción transmitirá el certificado al punto de contacto nacional del Estado miembro de expedición a través de la red del permiso de conducción de la UE contemplada en el artículo 19, apartado 1, de la [NUEVA Directiva sobre el permiso de conducción] («RESPER»).

## *Artículo 6*

## **Garantía del efecto a escala de la Unión de las decisiones de privación del derecho a conducir**

1. Una vez que haya notificado la decisión de privación del derecho a conducir de conformidad con el artículo 4, apartado 1, y a menos que se aplique uno de los motivos de exención establecidos en el artículo 8, el Estado miembro de expedición adoptará las medidas adecuadas para garantizar que la privación del derecho a conducir tenga efecto a escala de la Unión.
2. Cuando la privación del derecho a conducir consista en la retirada, las medidas adoptadas por el Estado miembro de expedición cumplirán las condiciones siguientes:
  - a) el Estado miembro de expedición retirará el permiso de conducción o el derecho a conducir de la persona afectada;
  - b) la persona afectada podrá recuperar el permiso de conducción o el derecho a conducir de conformidad con las normas nacionales del Estado miembro de expedición;
  - c) el Estado miembro de expedición tendrá en cuenta, en la medida de lo posible, cualquier elemento de las condiciones adicionales que se deban cumplir para recuperar el derecho a conducir que la persona afectada ya haya cumplido en el Estado miembro de la infracción.
3. Cuando la privación del derecho a conducir consista en la suspensión o en una restricción, las medidas adoptadas por el Estado miembro de expedición cumplirán las condiciones siguientes:
  - a) el Estado miembro de expedición suspenderá o restringirá la validez del permiso de conducción o del derecho a conducir de la persona afectada hasta la fecha en que deje de surtir efecto la suspensión o la restricción impuesta y notificada por el Estado miembro de la infracción;
  - b) cuando la suspensión o la restricción impuesta y notificada por el Estado miembro de la infracción esté sujeta tanto a la expiración de un período fijo como al cumplimiento de condiciones adicionales, el Estado miembro de expedición solo tendrá en cuenta el período fijo;
  - c) cuando el Estado miembro de la infracción imponga y notifique una restricción, esta se tendrá en cuenta en la medida en que sea compatible con el Derecho del Estado miembro de expedición en cuanto a su naturaleza o duración.
4. Sin perjuicio de los motivos de exención establecidos en el artículo 8, apartado 1, letra a), cuando el Estado miembro de expedición adopte medidas en virtud del presente artículo, estará vinculado por la información y los hechos facilitados por el Estado miembro de la infracción de conformidad con el artículo 5, y se basará en ellos.

### *Artículo 7*

#### **Efectos de la privación del derecho a conducir en el Estado miembro de la infracción**

1. La presente Directiva no impedirá que el Estado miembro de la infracción ejecute la decisión de privación del derecho a conducir en su territorio y de conformidad con sus normas nacionales.
2. Cuando se haya notificado una decisión de privación del derecho a conducir que contenga condiciones adicionales al Estado miembro de expedición de conformidad con el artículo 4, apartado 1, el Estado miembro de la infracción podrá seguir aplicando dicha privación en su territorio hasta que la persona afectada cumpla esas condiciones.
3. No obstante, el Estado miembro de la infracción considerará que se cumplen las condiciones adicionales asociadas a una decisión de privación del derecho a conducir notificada de conformidad con el artículo 4, apartado 1, cuando el Estado miembro de expedición haya evaluado positivamente que la persona afectada cumple las condiciones aplicables en el Estado miembro de expedición para recuperar el derecho a conducir o el permiso de conducción, o para poder solicitar uno nuevo.

#### *Artículo 8*

#### **Motivos de exención**

1. El Estado miembro de expedición no adoptará las medidas contempladas en el artículo 6, apartado 1, en los casos siguientes:
  - a) el certificado a que se refiere el artículo 5 está incompleto o es manifiestamente incorrecto y no se ha facilitado la información omitida o correcta de conformidad con el apartado 3 del presente artículo;
  - b) la decisión de privación del derecho a conducir ya ha sido ejecutada íntegramente en el Estado miembro de la infracción;
  - c) la decisión de privación del derecho a conducir ha prescrito con arreglo a la legislación del Estado miembro de expedición;
  - d) existe un privilegio o una inmunidad con arreglo a la legislación del Estado miembro de expedición que impide la ejecución de la decisión de privación del derecho a conducir;
  - e) en el momento de la adopción de las medidas contempladas en el artículo 6, apartado 3, el período restante de suspensión o restricción que debe cumplirse en virtud de la decisión de privación del derecho a conducir es inferior a un mes;
  - f) se celebró un procedimiento judicial y, según el certificado, la persona afectada no compareció personalmente en el juicio que dio lugar a la adopción de la decisión de privación del derecho a conducir, a menos que el certificado indique que, de conformidad con otros requisitos procesales definidos en la legislación del Estado de la infracción, se ha producido una de las circunstancias siguientes:
    - i) la persona afectada fue citada en persona a su debido tiempo e informada así del lugar y la fecha previstos para el juicio que dio lugar a la adopción de la decisión, o recibió efectivamente por otros medios información oficial del lugar y la fecha previstos para el juicio de forma que pueda determinarse inequívocamente que tenía conocimiento de la celebración prevista del juicio, y fue informada a su debido tiempo de que podría adoptarse esa decisión de privación del derecho a conducir en caso de incomparecencia en dicho juicio;

- ii) teniendo conocimiento de la celebración prevista del juicio, la persona afectada dio mandato a un letrado, designado por ella misma o por el Estado, para que la defendiera en el juicio, y fue efectivamente defendida por dicho letrado en el juicio; o
  - iii) tras serle notificada la decisión de privación del derecho a conducir y tras haber sido informada expresamente de su derecho a un nuevo juicio o a la interposición de un recurso, en el cual tendría derecho a comparecer y que permitiría volver a examinar el fondo del asunto, incluidas nuevas pruebas, y que podría dar lugar a la revocación de la decisión de privación del derecho a conducir original, la persona afectada declaró expresamente que no impugnaba la decisión de privación del derecho a conducir, o no solicitó un nuevo juicio ni interpuso un recurso dentro del plazo establecido;
- g) en situaciones excepcionales, existen motivos fundados para creer, sobre la base de pruebas específicas y objetivas, que la ejecución de la decisión de privación del derecho a conducir supondría, en las circunstancias particulares del caso, una vulneración de un derecho fundamental establecido en la Carta.
2. El Estado miembro de expedición podrá decidir aplicar también los motivos de exención siguientes:
- a) la decisión de privación del derecho a conducir se refiere a una infracción de tráfico en materia de seguridad vial muy grave que, sobre la base de la información notificada con arreglo al artículo 4, apartado 1, no sería sancionada con una privación del derecho a conducir con arreglo a la legislación del Estado miembro de expedición;
  - b) la decisión de privación del derecho a conducir se impuso únicamente por exceso de velocidad y los límites de velocidad vigentes en el Estado miembro de la infracción se superaron por menos de 50 km/h;
  - c) con arreglo a la legislación del Estado miembro de expedición, la persona afectada, debido a su edad, no puede ser considerada responsable de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial muy grave por la cual se adoptó la decisión de privación del derecho a conducir.
3. Cuando el Estado miembro de expedición tenga la intención de aplicar en un caso concreto un motivo de exención con arreglo a los apartados 1 o 2, informará sin demora al Estado miembro de la infracción y, en su caso, solicitará toda la información necesaria para examinar si se aplica alguno de los motivos de exención mencionados en dichos apartados. El Estado miembro de la infracción facilitará la información solicitada sin demora y podrá aportar cualquier información adicional o comentario que considere pertinente.

La información facilitada en virtud del presente apartado no incluirá datos personales distintos de los estrictamente necesarios para la aplicación de los apartados 1 y 2 y se utilizará únicamente a efectos de la aplicación de dichos apartados.

### *Artículo 9*

#### **Plazos**

1. El Estado miembro de expedición tomará las medidas contempladas en el artículo 6, apartado 1, o adoptará la decisión de que se aplica un motivo de exención con arreglo

al artículo 8 sin demora y, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, a más tardar quince días después de haber recibido el certificado de conformidad con el artículo 5, apartado 1.

2. El punto de contacto nacional del Estado miembro de expedición comunicará sin demora al punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción, a través de RESPER, las medidas tomadas en virtud del artículo 6, apartado 1, o la decisión de que se aplica un motivo de exención con arreglo al artículo 8.
3. Cuando, en un caso concreto, no sea posible cumplir el plazo establecido en el apartado 1, el punto de contacto nacional del Estado miembro de expedición informará sin demora al punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción por cualquier medio, indicando las razones por las que no fue posible respetar dicho plazo.

La expiración del plazo fijado en el apartado 1 no eximirá al Estado miembro de expedición de su obligación de tomar sin demora las medidas contempladas en el artículo 6, apartado 1.

#### *Artículo 10*

##### **Consultas entre los Estados miembros**

En caso necesario, los Estados miembros se consultarán mutuamente, por los medios adecuados y sin demora, a fin de garantizar la aplicación efectiva de la presente Directiva.

#### *Artículo 11*

##### **Información que debe facilitar el Estado miembro de expedición**

El punto de contacto nacional del Estado miembro de expedición informará sin demora al punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción de lo siguiente:

- a) la recepción de la notificación de privación del derecho a conducir, de conformidad con el artículo 4, apartado 1;
- b) las medidas adoptadas en virtud del artículo 6, una vez que hayan adquirido carácter jurídicamente vinculante;
- c) cualquier decisión de que es de aplicación un motivo de exención con arreglo al artículo 8, junto con los motivos de tal decisión;
- d) cualquier medida por la que se suspenda o se ponga fin al efecto a escala de la Unión de la decisión de privación del derecho a conducir y las razones subyacentes, tales como que haya prosperado la impugnación por parte de la persona afectada.

#### *Artículo 12*

##### **Información que debe facilitar el Estado miembro de la infracción**

El punto de contacto nacional del Estado miembro de la infracción informará sin demora al punto de contacto nacional del Estado miembro de expedición de lo siguiente:

- a) cualquier circunstancia que afecte a la decisión por la que se impuso la privación del derecho a conducir;
- b) la ejecución de la decisión de privación del derecho a conducir en el Estado miembro de la infracción

### *Artículo 13*

#### **Obligación de informar a la persona afectada**

1. Tras la recepción de la notificación con arreglo al artículo 4, apartado 1, y la adopción de medidas con arreglo al artículo 6, apartado 1, respectivamente, el Estado miembro de expedición informará sin demora a la persona afectada, de conformidad con los procedimientos previstos en su Derecho nacional.
2. La información que debe facilitarse de conformidad con el apartado 1 especificará, como mínimo, lo siguiente:
  - a) cuando la información se facilita tras la recepción de la notificación con arreglo al artículo 4, apartado 1:
    - i) la denominación de las autoridades competentes para la ejecución de la decisión de privación del derecho a conducir tanto del Estado miembro de expedición como del Estado miembro de la infracción; y
    - ii) las vías de recurso disponibles en virtud de la legislación del Estado miembro de expedición, incluido el derecho a ser oído;
  - b) cuando la información se facilita tras la adopción de medidas con arreglo al artículo 6, apartado 1:
    - i) los detalles de las medidas adoptadas por el Estado miembro de expedición;
    - ii) las vías de recurso disponibles en virtud de la legislación del Estado miembro de expedición para impugnar las medidas adoptadas.

### *Artículo 14*

#### **Vías de recurso**

1. Los Estados miembros garantizarán vías de recurso adecuadas contra las decisiones o medidas adoptadas en virtud de la presente Directiva, que serán equivalentes a las disponibles en casos internos similares. Adoptarán las medidas adecuadas para garantizar que la información sobre dichas vías de recurso se facilite a su debido tiempo para garantizar su ejercicio efectivo.
2. La privación del derecho a conducir notificada con arreglo al artículo 4, apartado 1, solo podrá impugnarse mediante una acción emprendida en el Estado miembro de la infracción.
3. El Estado miembro de la infracción y el Estado miembro de expedición se informarán mutuamente sobre las vías de recurso solicitadas contra las decisiones o medidas adoptadas en virtud de la presente Directiva.

### *Artículo 15*

## **Puntos de contacto nacionales**

1. A más tardar el [fecha de transposición de la presente Directiva], cada Estado miembro designará un punto de contacto nacional a efectos de la presente Directiva.
2. Los Estados miembros velarán por que sus respectivos puntos de contacto nacionales cooperen con las autoridades competentes para la ejecución de toda privación del derecho a conducir impuesta a raíz de la comisión de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial muy graves, en particular para garantizar que toda la información necesaria se comparta a su debido tiempo y que se respeten los plazos establecidos en el artículo 9.
3. Los Estados miembros informarán a la Comisión de los puntos de contacto nacionales designados a efectos de la presente Directiva. La Comisión pondrá la información recibida con arreglo al presente artículo a disposición de todos los Estados miembros en su sitio web.

### *Artículo 16*

#### **Estadísticas**

Los Estados miembros recopilarán periódicamente estadísticas exhaustivas sobre la aplicación de la presente Directiva y las enviarán anualmente a la Comisión. Tales estadísticas incluirán:

- a) el número de notificaciones efectuadas con arreglo al artículo 4, apartado 1, clasificadas por Estado miembro destinatario;
- b) el número de veces que se invocó un motivo de exención, con inclusión de los motivos de exención aplicados, clasificados por Estado miembro notificante;
- c) el tiempo que se necesitó para transmitir información sobre la decisión relativa a un motivo de exención;
- d) el número de recursos interpuestos contra las medidas adoptadas en virtud del artículo 6, apartado 1.

### *Artículo 17*

#### **Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el comité del permiso de conducción establecido por el artículo 22 de la [NUEVA Directiva sobre el permiso de conducción]. 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.

Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

### *Artículo 18*

### **Relación con otros actos jurídicos**

1. La presente Directiva no afectará a los derechos y obligaciones derivados de las disposiciones de los actos jurídicos siguientes:
  - a) la Decisión Marco 2008/947/JAI del Consejo;
  - b) la Decisión Marco 2005/214/JAI del Consejo;
  - c) los derechos de las personas sospechosas y acusadas contemplados en la Directiva 2010/64/UE, la Directiva 2012/13/UE, la Directiva 2013/48/UE, la Directiva (UE) 2016/343, la Directiva (UE) 2016/800 y la Directiva (UE) 2016/1919 del Parlamento Europeo y del Consejo.
2. Los Estados miembros podrán celebrar acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales con otros Estados miembros después del [DD de MM de AAAA], en la medida en que tales acuerdos o convenios permitan ampliar las disposiciones de la presente Directiva y contribuyan a simplificar o facilitar en mayor medida los procedimientos de ejecución de las decisiones de privación del derecho a conducir impuestas a raíz de la comisión de infracciones en un Estado miembro distinto del que expidió el permiso de conducción de la persona afectada.

#### *Artículo 19*

### **Transposición**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [DD de MM de AAAA]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán 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. A más tardar el [DD de MM de AAAA], los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 20*

### **Informe sobre la aplicación**

A más tardar el [fecha de entrada en vigor más cinco años], y posteriormente cada cinco años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva, incluido su impacto en la seguridad vial. Este informe se acompañará, si es necesario, de propuestas destinadas a modificar la presente Directiva.

#### *Artículo 21*

### **Entrada en vigor y aplicación**



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

*Artículo 22*

**Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente / La Presidenta*

*Por el Consejo*  
*El Presidente / La Presidenta*