

Alegaciones a la nueva Directiva sobre el permiso de conducción.

En el pasado mes de enero la División PsTyS tuvo ocasión de participar mediante el Consejo General de la Psicología de España en la "Consulta pública abierta para la evaluación ex post de la legislación sobre licencias de conducir".

Esta consulta partió del deseo de modificar, en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), como ya se señaló al inicio del cuestionario, las normas de la Unión sobre permisos de conducción, que se han ido estableciendo progresivamente mediante tres Directivas, con la intención de mejorar la seguridad vial, facilitar la libertad de circulación de los ciudadanos que se desplazan dentro de la Unión y reducir la posibilidad de fraude. Llevábamos ya tiempo alertando de la presencia de esta iniciativa, y la ocasión ha surgido ante los posicionamientos que otras entidades relacionadas con la Seguridad Vial también estaban tomando.

Según se informaba en el mismo cuestionario al que había que responder, la primera Directiva se introdujo en diciembre de 1980, la segunda en julio de 1991 y la tercera (Directiva 2006/126/CE) se adoptó en 2006 y entró en vigor en enero de 2013. Las nuevas disposiciones de la Directiva 2006/126/CE implican, por ejemplo, que cualquier ciudadano europeo que se traslade a otro Estado miembro europeo no tiene que canjear el permiso de conducir mientras sea válido. Además, todos los solicitantes deben demostrar un alto nivel de habilidades de conducción, ya que la Directiva establece altos estándares para las habilidades y conocimientos de los conductores. Los conductores de autobuses y camiones deben pasar exámenes médicos periódicos cada 5 años.

Esto último ha tenido una trasposición específica en nuestro estado. España dispone de un modelo de reconocimientos psicofísicos específico. Preservarlo y conseguir que la normativa europea lo contemple ha sido el objetivo de participar en la Consulta pública promovida por la Comisión Europea.

Continuaba la introducción al cuestionario de consulta, señalando, por último, que el modelo de permiso de conducción uniforme permite un fácil reconocimiento del derecho a conducir en toda la UE y sus medidas contra la falsificación ayudan a garantizar que solo los titulares de un permiso de conducción legítimo puedan conducir.

En línea con las puntualizaciones anteriores, indicaba que el cuestionario:

- Forma parte del proceso de evaluación de los Principios para la mejora de la legislación.
- Aborda los criterios generales de evaluación de relevancia, eficacia, eficiencia, valor añadido de la UE y coherencia.
- Las evaluaciones permiten a la Comisión Europea comprobar si la legislación europea cumple los objetivos previstos y sigue siendo relevante y adecuada para su propósito.

Y acababa resumiendo que esta evaluación tiene como objetivo identificar problemas potenciales de la Directiva sobre permisos de conducir y sus conductores. También debe proporcionar las pruebas que la Comisión necesita para reducir la carga administrativa y eliminar costes innecesarios sin socavar los objetivos políticos. Dependiendo de los resultados de la evaluación, la Comisión Europea puede decidir revisar la Directiva.

Nuestro interés prioritario es alegar al ANEXO III ("NORMAS MÍNIMAS RELATIVAS A LA APTITUD FÍSICA Y MENTAL PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR") de la Refundición de la DIRECTIVA 2006/126/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 20 de diciembre de 2006 sobre el permiso de conducción (al final se pone el correspondiente enlace).

Y es que hay que tener en cuenta que la introducción que ya hemos señalado, al cuestionario se indicaba que el término "Directiva sobre permisos de conducir" hacía referencia a la tercera directiva adoptada en 2006 y que entró en vigor en 2013, la que hemos indicado en el párrafo anterior.

Las cuestiones fundamentales a las que hemos respondido para defender la racionalidad y criterio científico de nuestra posición quedan plasmadas en las dos siguientes:

- *16.a. Puede comentar sus respuestas a la pregunta 16 o mencionar otros aspectos en los que la legislación de la Unión Europea en materia de permisos de conducción es beneficiosa en comparación con lo que se podría haber esperado razonablemente de los Estados miembros que actúan individualmente a nivel nacional.*

En el Anexo III vemos que no se hace mención a los aspectos perceptivos, que no necesariamente han de estar influenciados por un trastorno mental. Podría ser adecuado centrar la exploración mental no sólo en la psicopatología, sino además en estas aptitudes psicológicas, como toda la investigación lleva aportando ya desde los orígenes de la Psicología científica con el psicólogo alemán Wilhelm Wundt, autor del primer laboratorio formal de psicología experimental en 1879 para, a través del método experimental, estudiar la experiencia inmediata y observable, constituyendo a la Psicología en una ciencia independiente y rigurosa, cuyo objeto de estudio, la mente y la conducta humana, tantas aportaciones ha tenido y tiene en todos los Estados miembros.

Por ello, y ante la dilatada experiencia desde 1982 en las exploraciones que se realizan en el Reino de España, proponemos que se estudie la viabilidad de añadir no sólo la indicación de "RECONOCIMIENTO MÉDICO", sino que se indique ... Y PSICOLÓGICO, añadiendo entre los apartados "TRASTORNOS MENTALES" y "ALCOHOL" un nuevo apartado, con título APTITUDES PERCEPTIVO-MOTORAS, en el que se indique la exploración de las básicas para una buena aptitud psicológica para conducir, además de la no presencia de trastornos mentales y conductas adictivas ya presente. Tales serían:

** Tiempo de reacción múltiple discriminativa.*

- * *Atención concentrada y resistencia vigilante a la monotonía.*
- * *Percepción del movimiento (velocidad).*
- * *Coordinación bimanual.*

- *17.a. Explique los problemas de coherencia a los que se enfrentó.*

Se ha señalado en la cuestión anterior, 16, la relevancia de la aportación de la Psicología científica a la seguridad vial ("road safety"), primer objeto de esta Directiva.

Es por ello, que proponemos se estudie la viabilidad de adaptar el Anexo II a esta mejora, incorporando ya desde la formación básica, al apartado "II. CONOCIMIENTOS, APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS RELACIONADOS CON LA CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO DE MOTOR", incorporando entre "APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS", las ACTITUDES, plasmándose en la siguiente contribución:

— Estar sensibilizados de manera eficaz para llevar adelante todos estos compromisos.

En el párrafo final, asimismo, proponemos se estudie la viabilidad de incorporar en su tercera línea, donde pone "...y puedan recobrar el comportamiento requerido para la conducción ...", la indicación que también en este caso es necesaria la elicitación de actitudes correctas hacia la conducción mediante actuaciones psicológicas de concienciación del individuo, por esta nueva redacción:

... y puedan recobrar mediante concienciación del conductor de las actitudes adecuadas para el comportamiento requerido para la conducción ...

- *Enlace a la DIRECTIVA 2006/126/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 20 de diciembre de 2006 sobre el permiso de conducción (Refundición).*

<https://www.boe.es/doue/2006/403/L00018-00060.pdf>

Otras Directivas de relevancia al cuestionario planteado:

- *Enlace a la DIRECTIVA 2003/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de julio de 2003 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, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n o 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.*

<https://www.boe.es/doue/2003/226/L00004-00017.pdf>

- Enlace a la *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.*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0413&from=ES>