

VALIDEZ DE LAS LICENCIAS DE CICLOMOTORES ANTERIORES AL REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES DE 2009

01 de setiembre de 2016

Vamos a examinar, en primer lugar, cómo fue apareciendo el término ciclomotor en nuestra legislación.

En el Reglamento para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España, de 23 de julio de 1918 (Gaceta de Madrid, nº 205, de 24 de julio) encontramos referencias a las motocicletas, pero no a los motociclos o a los ciclomotores.

Dispone lo siguiente:

*“Artículo 1º. Los vehículos de motor mecánico **se considerarán clasificados** en las siguientes categorías:*

***1ª Motocicletas** y, en general, vehículos de dos ruedas, con motor auxiliar o permanente.*

...”

En el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 15 de junio de 1926 (Gaceta de Madrid, nº 170, de 19 de junio), se mantiene el mismo criterio, aunque se sustituye el término motocicletas por motociclos.

“Artículo 1º.

....

***Los automóviles se considerarán clasificados** en las siguientes categorías:*

***1ª Motociclos** y, en general, vehículos de dos o tres ruedas con motor auxiliar o permanente.*

...”

***El Código de Circulación de 25 de setiembre de 1934** (Gaceta de Madrid nº 269, de 26 de setiembre), define en su artículo 4º a los vehículos:*

“

***Velocípedo.** Vehículo de dos o más ruedas que, accionado por la persona que lo ocupa, tenga montada o no caja o plataforma para el transporte de cosas.*

***Automóviles.** Todo vehículo dotado de un dispositivo mecánico de propulsión, que sirva para el transporte de personas o de cosas y que circule por las vías públicas sin intervención de carriles.*

***Motociclo:** Automóvil de dos o tres ruedas con motor auxiliar o permanente.*

....”

En el Artículo 89 se ocupa de la **clasificación de los automóviles.**

...

Los “automóviles” se clasifican, a los efectos de este Código, en la forma siguiente:

Primera categoría. C) Motociclos y, en general, vehículos de dos o tres ruedas dotados de motor auxiliar o permanente.

...”

Vemos que en las definiciones no aparecen las palabras bicicleta y motocicleta, que sin embargo se encuentran en el texto del Código como sinónimos de velocípedo y motociclo respectivamente.



Modelo del año 1947

El Decreto de 23 de abril de 1948 por el que se modifican varios artículos del Código de la Circulación (BOE nº 140, de 19 de mayo), empieza a diferenciar las bicicletas según circulen por el esfuerzo humano o ayudadas de un motor auxiliar. A estas últimas las divide en dos categorías.

Modificación del artículo 89 del Código de la Circulación.

Artículos ochenta y nueve. La primera categoría se sustituye por lo siguiente:

Primera categoría. c) Motociclos y en general vehículos de dos o tres ruedas dotados de un motor auxiliar o permanente, con cilindrada superior a ciento veinticinco centímetros cúbicos.

Modificación del artículo 132 del Código de la Circulación.

“Artículo ciento treinta y dos. Se agrega lo siguiente:

Las bicicletas provistas de un motor mecánico se registrarán por lo dispuesto en el Capítulo V de este Código cuando la cilindrada del motor sea superior a ciento veinticinco centímetros cúbicos, y tendrán que llevar la marca del constructor, prevista en el artículo doscientos treinta y siete, de una manera visible, con la indicación de su cilindrada. Las que estén provistas de un motor cuya cilindrada sea como máximo igual a ciento veinticinco centímetros cúbicos, se registrarán por lo dispuesto para las bicicletas movidas por la energía de sus propios conductores, pero estarán también obligadas a llevar la marca del constructor en las mismas condiciones que se exige para las provistas de un motor de mayor cilindrada.”

El Decreto de 21 de octubre de 1955 sobre circulación de motocicletas y bicicletas con motor (BOE nº 325, de 21 de noviembre).

En su exposición de motivos reconoce que el límite de ciento veinticinco centímetros cúbicos fijado para la cilindrada a efectos de que el vehículo sea considerado como bicicleta y, por lo tanto, pueda conducirse sin obtener el permiso que establece el Código de la Circulación para conducir vehículos automóviles es excesivamente alto, dado el perfeccionamiento a que se ha llegado en la construcción de motores, principalmente por su número de revoluciones, lo que ha dado lugar a que se conduzcan verdaderas motocicletas sin la garantía que para la seguridad de la circulación exige el Código.

También reconoce que **el Convenio de Ginebra** sobre la Circulación por Carretera de 1949, al que todavía no se había adherido España, **limitaba a cincuenta centímetros cúbicos la cilindrada** por debajo de la cual quedan sujetas al régimen de bicicletas, que eran las únicas a las que **no se exigía para su conducción los permisos** que contemplados en el Código.

Por ello dispuso la modificación del artículo 89 del Código de la Circulación, que se ocupaba de la clasificación de los vehículos:

“Primera categoría C). Motocicletas y, en general, vehículos de dos o tres ruedas dotados de un motor auxiliar o permanente con cilindrada superior a cincuenta centímetros cúbicos.

También modificó el segundo párrafo del artículo 132 de ese mismo Código que había sido agregado por el Decreto de 1948, que quedó redactado de la forma siguiente:

“Las bicicletas provistas de un motor mecánico se registrarán por lo dispuesto en el capítulo quinto de este Código cuando la cilindrada del motor sea superior a cincuenta centímetros cúbicos, y tendrán que llevar la marca del constructor prevista en el artículo doscientos treinta y siete. Las que estén provistas de un motor cuya cilindrada sea como máximo igual a cincuenta centímetros cúbicos, se registrarán por lo dispuesto para las bicicletas movidas por la energía de sus propios conductores, pero estarán también obligadas a llevar la marca del constructor en las mismas condiciones que se exige para las provistas de un motor de mayor cilindrada.”



Ciclomotor G.A.C. 1952

Sólo tres meses después **el Decreto de 27 de enero de 1956** por el que se aclara el de 21 de octubre de 1955 **sobre circulación de motocicletas y bicicletas con motor** (BOE de 04 de febrero), muestra cierto arrepentimiento por parte del legislador por haber plegado la normativa a la definición de ciclomotor del Convenio de Ginebra de 1949, que limitaba su cilindrada a un máximo de 50 cc, y por ello modifica de nuevo el artículo 89 del Código de la Circulación, para aumentar esta cilindrada a 75 cc, aunque no cita este artículo directamente remitiéndose a la modificación anterior.

“Artículo primero. El párrafo segundo del artículo primero del Decreto de la Presidencia del Gobierno, de veintiuno de octubre de mil novecientos cincuenta y cinco, queda redactado en la forma siguiente:

Primera categoría: C) Motocicletas y, en general, vehículos de dos o tres ruedas dotados de un motor auxiliar o permanente **con cilindrada superior a cincuenta centímetros cúbicos**, con excepción de los **ciclo-motores con características de bicicleta**, o sea con pedales practicables en todo momento, siempre que la **cilindrada de su motor sea inferior a setenta y cinco centímetros cúbicos.**”

También se modifica de nuevo el artículo 132 del Código de Circulación, aunque de nuevo sin citarlo explícitamente:

“Artículo segundo. El párrafo segundo del artículo segundo del referido Decreto queda redactado en la siguiente forma:

Los motociclos provistos de un motor mecánico se regirán por lo dispuesto en capítulo quinto del Código de la Circulación cuando su cilindrada sea superior a cincuenta centímetros cúbicos, salvo aquellos ciclo-motores con características de bicicleta, o sea con pedales practicables en todo momento y cilindrada inferior a setenta y cinco centímetros cúbicos, que se regirá por lo dispuesto para las bicicletas movidas por la energía de sus propios conductores. Unos y otros tendrán que llevar la marca del constructor prevista en el artículo doscientos treinta y siete del Código de la Circulación, de manera visible”.



DEIA. COM

**Un ciclomotor antiguo bajando por la cuesta de San Vicente de Gasteiz.
Fotografía de Juan Carlos Gasteiztarra**

En el Decreto de 19 de diciembre de 1957 (BOE de 21 de diciembre) sobre régimen de vehículos ciclomotores de cilindrada no superior a setenta y cinco centímetros cúbicos, el legislador ya es consciente de que tanta modificación no tiene mucho sentido y reconoce que las disposiciones contenidas en el Decreto tienen carácter provisional.

En aquel momento el Convenio sobre la circulación por carretera, firmado en Ginebra el 19 de setiembre de 1949, no se aplicaba en España, ya que fue publicado en la Gaceta de Madrid el 12 abril 1958 (fe de erratas, Gaceta de 23 de mayo de 1958). Es sorprendente que la legislación española haga un esfuerzo para adaptarse a la normativa internacional y poco después se desdiga cuando ya estaba negociando la adhesión de España a esa normativa. Ello provocará que las modificaciones duren pocos meses.

Se puede leer en la exposición de motivos que el deseo de incorporar la normativa internacional chocaba con los intereses de los titulares de vehículos de dos ruedas con motor auxiliar y ante el perjuicio que se les podía ocasionar se aceptaba mantener una legislación propia y diferente.

La importancia de este Decreto es que crea la “licencia de conducción” y le otorga un carácter indefinido.

Estableció:

*“Artículo primero: **Los conductores de vehículos ciclomotores cuya cilindrada no sobrepase los setenta y cinco centímetros cúbicos vendrán obligados a obtener una licencia de conducción ...**, siempre que no sean titulares de cualesquiera permisos de conducción de los previstos en el Código de la Circulación.*

*Artículo cuarto: **La validez en el tiempo de la “licencia de conducción” será indefinida, (salvo que fuese anulada de acuerdo con el art. 10) ...***

*Artículo quinto: Las Jefaturas de Obras Públicas se encargarán de la **tramitación y expedición de la “licencia de conducción”** mediante una simple solicitud de los interesados, **sin sujeción a pruebas, exámenes ni pago de tasas de ninguna clase.***

*Artículo octavo: **El interesado hará en la solicitud declaración expresa de conocer las vigentes normas de circulación, de no ser titular de ningún permiso de conducción ordinario, así como de no haber sido objeto de sanción que implique la retirada o suspensión del permiso de conducción.***

*Artículo noveno. **La edad mínima que se requiere para solicitar y obtener la “licencia de conducción” es la de dieciséis años.***

...”



Pocos meses después se publicó el **Decreto de 22 de julio de 1958** (BOE nº 223, de 17 de setiembre) **por el que se modifica la redacción de algunos artículos del Código de Circulación por Carretera**, de 25 de setiembre de 1934, en relación con las señales.

Sorprende que en su exposición de motivos justifique su publicación para adecuarse a la normativa del Convenio de Ginebra, al que se había adherido ya España el 11 de marzo de 1958 y publicado en el BOE nº 88, de 12 de abril, y siga insistiendo en que los ciclomotores pueden tener una cilindrada máxima de 75 cc.

En él, en su artículo cuarto, se define lo que son un ciclo y un ciclomotor:

o) Ciclo es el vehículo accionado por el esfuerzo del propio conductor, lleve o no dispositivo para el transporte de cosas u otras personas.

p) Ciclomotor es el ciclo provisto de motor auxiliar, cuya cilindrada no exceda de setenta y cinco centímetros cúbicos.

q) Bicicleta es el ciclo de dos ruedas.

y lo hace **sin concordar con el Anexo I del Convenio de Ginebra**, donde se señalaba que **no se considerarían como vehículos automotores a las bicicletas provistas de un motor auxiliar de combustión interna de 50 cm³, de cilindrada máxima**, siempre que su estructura conservase todas las características normales de las bicicletas.

Con posterioridad, **el Decreto 734/1961**, de 8 de mayo (BOE nº 113, de 12 de mayo), **sobre régimen y circulación de ciclomotores** se propuso aclarar las contradicciones existentes entre la reglamentación nacional y la internacional, e incluso la incoherencia dentro de las normas nacionales.

Empieza diciendo en su exposición de motivos que el Decreto de 22.07.1958 había introducido en el inciso p) del artículo 4º del Código de la Circulación la definición de ciclomotor, con exigencia de que su estructura fuese la de una bicicleta y se hallase provisto de un motor auxiliar cuya cilindrada no excediese de 75 cc, para adaptar el Código al Convenio Internacional de Circulación por Carretera.

Lo que no deja de ser llamativo ya que en aquel Decreto de 1958 no aparece por ningún lado esa exigencia.

Continúa la exposición de motivos diciendo que esa exigencia no aparecía en el Decreto de 19.12.1957 en el que sólo se indicaba el límite de potencia y eso había ocasionado que muchos vehículos hubiesen adquirido el carácter de vehículos de primera categoría lo que obligaba a que fuesen conducidos con uno de los permisos de conducción contenidos en los artículos 261 y 305 del Código.

Para evitar inconvenientes a los titulares de dichos vehículos se dispuso:

*“Artículo primero. Se concede el plazo de seis meses, a partir de la publicación d este Decreto en el “Boletín Oficial del Estado”, para que los vehículos de dos o tres ruedas provistos de motor **cuya cilindrada sea superior a cincuenta centímetros cúbicos, sin exceder de setenta y cinco**, sean matriculados y dotados del correspondiente permiso de circulación.*

*Artículo segundo. **Quedarán exentos de dicha matriculación y permiso los ciclomotores cuya consideración tendrán las bicicletas o ciclos provistos de motor auxiliar de cilindrada que no exceda del límite de cincuenta centímetros cúbicos** antes señalado, características que se acreditarán con una certificación expedida por la Delegación de Industria correspondiente, que habrá de acompañarse siempre con el vehículo.*

Artículo cuarto. Los conductores de los referidos vehículos (ciclomotores entre 50 y 75 cc) que se hallen en posesión únicamente de la “licencia de conducción”, creada por Decreto de diecinueve de diciembre de mil novecientos cincuenta y siete, deberán solicitar en el indicado plazo de seis meses permiso para conducir apropiado, presentado al efecto en la Jefatura de Tráfico de su residencia la documentación necesaria y la licencia de conducción, que le será refrendada con cuyo requisito será válida para conducir el vehículo en tanto no reciban el permiso de conducir reglamentario, una vez superadas las correspondientes pruebas de aptitud.

En los permisos que se expidan para conducir motocicletas de cilindrada no superior a setenta y cinco centímetros cúbicos, se hará constar de forma ostensible dicha restricción y podrán obtenerlo los mayores de dieciséis años que posean la capacidad física y aptitud técnica necesarias.

...

Artículo séptimo. El reconocimiento y matriculación de los vehículos en circulación afectados por lo dispuesto en el artículo primero se practicará sin percibo alguno de derechos o tasas por los Organismos competentes.

...

Disposición final. Por el Ministerio de la Gobernación se dictará la oportuna disposición en la que se fijen los requisitos necesarios para obtener la licencia de conducción de ciclomotores y causas de su anulación”

Es decir, se decide que los vehículos de dos ruedas con motor auxiliar de hasta 75 cc se dividan en dos categorías, aquellos hasta 50 cc que sustituirían el permiso de circulación por un certificado de características y el de conducción

por una “licencia” y los que tuviesen entre 50 y 75 cc que deberían matricularse, llevar permiso de circulación y sus conductores poseer un permiso de conducción.

El Decreto 734/1961 fue desarrollado por la **Orden de 29 de mayo de 1961** (BOE nº 141, de 14 de junio) sobre licencias de conducción.

Exigía una edad mínima de 16 años para poder obtener la licencia y el solicitante debía acompañar con la solicitud un certificado oficial médico acreditativo de que no padecía enfermedad ni defecto físico, orgánico o funcional, que le incapacitase para conducir ciclomotores.

El artículo 5º **prohíbe que los ciclomotores desarrollen una velocidad superior a 40 kilómetros por hora.**

El Decreto 1393/1965, de 20 de mayo (BOE nº 129, de 31 de mayo), por el que se modifican determinados artículos del Código de la Circulación, tuvo como fin precisar la definición legal de ciclomotor y actualizar las disposiciones sobre el mismo ya que se seguían produciendo confusiones sobre sus características.

En su exposición de motivos afirma que **los verdaderos ciclomotores son los ciclos provistos de motor auxiliar.**

También reconoce que la intención del Decreto de 1961 era solucionar la definición de ciclomotor y la determinación de su régimen de circulación pero que no se había conseguido al haber quedado sin reformar o derogar algunos artículos del Código de la Circulación.

Sigue afirmando que la normativa española debe dar plena vigencia al criterio internacional adoptado en el Anexo I del Convenio de Ginebra de 1949 al que España ya se había adherido en 1958, detallando los requisitos y condiciones técnicas que han de reunir los ciclos provistos de motor auxiliar para que tuviesen la consideración legal de ciclomotores y determinando con claridad su régimen de circulación y conducción, con perfecta separación, en el concepto y normas aplicables, de aquellos otros vehículos que aun teniendo una potencia análoga de motor, debían ser clasificados como automóviles de primera categoría.

Por ello, en su artículo primero, modifica el artículo cuarto, apartado p) del Código de la Circulación, que contiene el concepto de ciclomotor.

“p”. Ciclomotor es la bicicleta que, conservando todas las características normales en cuanto a su estructura, peso y posibilidades de empleo, se halle provista de un motor auxiliar de cilindrada no superior a cincuenta centímetros cúbicos y que, por su construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 40 km/h”.

También modifica, en su artículo segundo, el artículo 89 del Código de la Circulación.

“Artículo ochenta y nueve. La circulación de automóviles queda sometida a todos los preceptos que con carácter general establece este Código y a los que,

particularmente para esta clase de vehículos se previenen en el presente Capítulo.

Los automóviles **se clasificarán**, a los efectos de este Código, en la forma siguiente:

Primera categoría. Motocicletas con o sin sidecar, coches de inválidos y vehículos de tres ruedas dotados de motor cuyo peso en vacío no exceda de cuatrocientos kilogramos.

...

Igualmente modifica el artículo 132 del Código de la Circulación que queda con la siguiente redacción:

“Artículo ciento treinta y dos. 1. Los conductores de ciclomotores, de bicicletas y demás vehículos movidos por la energía de sus respectivos conductores, se atenderán a las reglas generales de circulación que les sean aplicables, y además a las especiales contenidas en este Capítulo.

Los ciclomotores tendrán que llevar las marcas de construcción previstas en el artículo doscientos treinta y siete del Código de la Circulación.

II. **Los conductores de ciclomotores**, siempre que no sean titulares de un permiso para conducir, **deberán estar provistos de una licencia de conducción** expedida por una Jefatura Provincial de Tráfico. Asimismo, deberán poseer una certificación, expedida por la Delegación de Industria correspondiente, acreditativa de que el ciclomotor reúne las características exigidas a dicha clase de vehículos. Ambos documentos deberán ser llevados por el conductor siempre que circule con el citado vehículo.”

El artículo 262 del Código de Circulación quedó redactado de la siguiente forma:

“Artículo doscientos sesenta y dos. I. Los permisos de conducción expedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico podrán ser de las siguientes clases:

A-uno. Para motocicletas cuya cilindrada no exceda de setenta y cinco centímetros cúbicos y coches de inválidos.

Es decir, habla de motocicletas y no de ciclomotores, y de permisos, no de licencias, señalando que puede haber motocicletas cuya cilindrada no supere los 50 cc que deben ser conducidos con un permiso A-1, por no reunir las características que figuran en la definición de ciclomotor, es decir por no tener la estructura de una bicicleta.

Los artículos 274 y 275 se modifican para actualizar la información sobre la validez de los permisos, pero el Decreto nunca habla de períodos de validez de las licencias por lo que debe entenderse que son indefinidas.

El artículo 279 del Código de la Circulación quedó con la siguiente redacción:

“I. Podrán obtener licencia de conducción los mayores de dieciséis años, siempre que sepan leer y escribir y no padezcan enfermedad ni defecto físico, orgánico o funcional que les incapacite para conducir ciclomotores.

...”

El artículo 280 del Código de la Circulación se ocupa de la anulación de las licencias quedando redactado del siguiente modo:

“Artículo doscientos ochenta. La licencia de conducción será recogida y anulada al sancionarse en firme cualquier infracción a las normas de circulación contenidas en los artículos ...

La anulación de la licencia impedirá a su titular obtener ninguna otra, y para conducir posteriormente ciclomotores necesitará, al menos, el permiso de la clase A-uno.

En cualquier momento, aun sin existir infracción denunciada, las Jefaturas Provinciales de Tráfico podrán ordenar el reconocimiento médico del titular si existieren fundadas dudas sobre sus condiciones psicofísicas.”

También se modificó el artículo 281.

“Artículo doscientos ochenta y uno. La Jefatura Central de Tráfico llevará un registro, denominado Registro Central de Conductores e Infractores, en el que figurarán los datos necesarios para la perfecta identificación de los conductores de automóviles y ciclomotores, los del permiso o licencia correspondientes y las sanciones recaídas sobre aquellos por hechos de la circulación.”

En su **“Disposición Final Quinta derogó:**

El Decreto de 23.04.1948 que modificó el artículo 89 del Código de la Circulación; el de 21.10.1955 que modificó los artículos 89 y 132 de dicho Código; el de 27.01.1956, que modificó el Decreto anterior; el de 11.01.1957, que declaró obligatoria la matriculación de vehículos con motor de cilindrada superior a 50 cc y la posesión de permiso para conducirlos; la Orden de 10.02.1957, dictada en aplicación del Decreto anterior; el Decreto de 19.12.1957, que reguló el régimen de los ciclomotores; la Orden de 22.04.1958, que definió los ciclomotores, el Decreto de 22.07.1958 en lo relativo al apartado p) del artículo cuarto del Código de la Circulación que modificó el Decreto 734/1961, de ocho de mayo, que regula el régimen de los ciclomotores y vehículos de dos o tres ruedas provistos de motor de 50 a 75 cc; la Orden de 29.05.1961, sobre licencias de conducción, donde se fijó una velocidad máxima para los ciclomotores y los requisitos para obtener la licencia; la de 05.06.1961, que regula el permiso de conducción de tercera clase restringido; el Decreto de 12.10.1957, que modificó el artículo 266 del Código de la Circulación; el de 23.12.1957, sobre plazos de revisión; el 2230/1960 de 17 de noviembre que habilitó nuevo plazo para efectuar la revisión extraordinaria; la Orden de 21.06.1961 sobre revisión de permisos de conducción, y cuantas demás disposiciones se opusiesen a lo preceptuado en el presente Decreto.”

Es decir, sigue hablando de licencias y sigue sin darle un plazo de validez, lo que implica que son indefinidas.

Para desarrollar y completar las previsiones del Decreto de 1965 se dicta la **Orden de 28 de junio de 1965 por la que se dictan normas para la aplicación de lo dispuesto en el Decreto 1393/1965, de 20 de mayo, en relación con la sustitución de los actuales permisos de conducción por los de las clases en él establecidas.**

El motivo de su sustitución era para adaptarlos al Convenio de Ginebra de 1949 **pero no se ocupa de la licencia de conducción** de ciclomotores al no ser un permiso.

En su artículo 11 señalaba:

“Art. 11. A partir del día 1 de febrero de 1967 quedan sin vigencia los permisos no canjeados, otorgados de acuerdo con la legislación anterior, los cuales no autorizarán a sus titulares para conducir vehículos de motor.”

El Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo (BOE nº 135, de 06 de junio), por el que se aprueba el **Reglamento General de Conductores estableció que la licencia de conducción**, cualquiera que fuese su clase, **tendría un período de vigencia** de diez años hasta que su titular cumpliera los cuarenta y cinco años de edad, de cinco años hasta que cumpliera los setenta, y de dos años a partir de esa edad.

Con respecto a las licencias expedidas conforme al modelo regulado en la normativa anterior **la Disposición Transitoria Primera** dispuso que **continuarían siendo válidas** sin necesidad de ser sustituidas por el modelo regulado en este Reglamento. La sustitución no se realizaría hasta que, con ocasión de su revisión o cualquier otro trámite, procediese expedir la licencia en nuevo modelo.

El Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, (BOE nº 138, de 8 de mayo) por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores **creó el permiso AM** y en su **Disposición transitoria segunda**, dedicada a la equivalencia de permisos y licencias de conducción expedidos conforme a uno de los modelos previstos en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, acordó que **“la licencia de ciclomotor equivaldría a este permiso.”**

Su **Disposición adicional primera**, dedicada a las licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, afirma:

“Las licencias de conducción de ciclomotores expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, estarán sujetas a los períodos de vigencia que se establecen en el artículo 12.2) del presente reglamento”.

El artículo 12.2) indica: “El permiso de las clases restantes y **la licencia de conducción, cualquiera que sea su clase**, tendrán un período de vigencia de diez años mientras su titular no cumpla los sesenta y cinco años y de cinco años a partir de esa edad.”

Su Disposición transitoria primera dispone en su punto 1 que “las licencias de conducción expedidos conforme al modelo regulado en la normativa anterior al Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, continuarán siendo válidas en las mismas condiciones que fueron expedidas hasta que expire su período de vigencia, sin necesidad de ser sustituidos por los modelos regulados en el presente reglamento. La sustitución no se realizará hasta que, con ocasión de su prórroga de vigencia o de cualquier otro trámite reglamentario, proceda expedir el permiso o la licencia de conducción en el nuevo modelo”.

CONCLUSIÓN:

Las licencias de ciclomotor anteriores al Reglamento de Conductores de 1997 siguen siendo válidas ya que el Decreto 1393/1965 dio un período de tiempo para canjear los permisos existentes por los nuevos contenidos en ese decreto, pero ni exigió la sustitución de las licencias existentes ni les asignó un período de validez.

El Reglamento de Conductores de 1997 no le asignó, a las licencias obtenidas con anterioridad a ese reglamento, un período de validez.

El Reglamento General de Conductores de 2009 sigue garantizando la validez de las licencias obtenidas antes del Reglamento de 1997 ya que no obliga a canjearlas por el permiso AM y, para no variar en la tradición de volver complicado todo lo relacionado con las licencias de ciclomotores, por una parte, señala que seguirán siendo válidas **en las mismas condiciones en que fueron expedidas, es decir con carácter indefinido** y por la otra les asigna **un período de validez**.

Por ello, **se debe entender que desde el momento en que entró en vigor el Reglamento, el 9 de diciembre de 2009, es cuando empezó a correr el tiempo para que se tuviesen que prorrogar las licencias emitidas antes del Reglamento de 1997, es decir 5 o 10 años dependiendo de la edad del titular de la licencia.**

ASÍ PUES, LAS LICENCIAS EXPEDIDAS ANTES DEL REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES DE 1997: Siguen siendo válidas, aunque, en cualquier caso, ninguna tendrá validez después del 09 de diciembre de 2019.