



## UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

---

Bruselas, 21 de marzo de 2018  
(OR. en)

2017/0015 (COD)

PE-CONS 71/17

**TRANS 569**  
**MI 976**  
**EDUC 459**  
**CODEC 2108**

### ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

---

Asunto: DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, 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 y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción

---

**DIRECTIVA (UE) 2018/... DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**de ...**

**por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE,  
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  
y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción**

**(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,

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>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> DO C 288 de 31.8.2017, p. 115.

<sup>2</sup> Posición del Parlamento Europeo de 13 de marzo de 2018 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de ....

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”, la Comisión establece el objetivo «visión cero», conforme al cual la Unión debe aproximarse al objetivo de supresión total de víctimas mortales en el transporte por carretera para 2050.
- (2) En su Comunicación sobre las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 la Comisión propuso además el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020, comenzando a partir de 2010. Con vistas a alcanzar esta meta, la Comisión estableció siete objetivos estratégicos, que incluían la mejora de la educación y la formación de los usuarios de las vías públicas, así como la protección de los usuarios vulnerables.
- (3) El Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014 refrendó el objetivo vinculante de reducir internamente por lo menos en un 40 % las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los sectores de la economía para 2030 con respecto a los valores de 1990. Dicho objetivo contribuirá al cumplimiento de los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París. Para llevar a cabo esas reducciones es necesaria la aportación de todos los sectores de la economía. El sector del transporte necesita un enfoque global en lo que se refiere al fomento de las reducciones de las emisiones y la eficiencia energética. Debe avanzarse hacia una movilidad de bajas emisiones, entre otras vías, mediante la investigación y la introducción de avances tecnológicos que ya están disponibles. Los conductores deben estar debidamente formados a fin de conducir de la manera más eficiente.

- (4) Después de evaluar la aplicación de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, la Comisión detectó una serie de deficiencias. Las principales deficiencias detectadas consistían en dificultades e inseguridad jurídica en torno a: la interpretación de las exenciones; el contenido de la formación, que solo en parte se consideró pertinente para las necesidades de los conductores; las dificultades de los conductores para obtener el reconocimiento mutuo de acciones de formación total o parcialmente realizadas en otro Estado miembro; e incoherencias en los requisitos de edad mínima entre las Directivas 2003/59/CE y 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</sup>.
- (5) Con el fin de mejorar la claridad jurídica de la Directiva 2003/59/CE, deben suprimirse o modificarse todas las referencias a los actos de la Unión derogados o sustituidos.

---

<sup>1</sup> 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 (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

<sup>2</sup> Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

- (6) Con el fin de aportar certidumbre jurídica y coherencia con otros actos de la Unión, es necesario efectuar algunos cambios en las exenciones de la Directiva 2003/59/CE, para lo que conviene tener presentes las excepciones similares del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>. Algunas de estas exenciones se aplican a situaciones en que la conducción del vehículo no constituye la actividad principal del conductor y en las que el cumplimiento de los requisitos de la Directiva 2003/59/CE supondría una carga desproporcionada para dichas personas. Por lo general, se considera que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando ocupa menos del 30 % del tiempo de trabajo mensual.
- (7) En los casos en que se trate de una conducción realizada con poca frecuencia y en zonas rurales por conductores que abastezcan a sus propias empresas, deben aplicarse exenciones, siempre y cuando la seguridad vial siga estando garantizada. Debido a las diferentes condiciones en las zonas rurales de la Unión en lo que se refiere a la geografía, el clima y la densidad de la población, los Estados miembros deben disponer de discrecionalidad a la hora de determinar si este tipo de conducción se puede considerar ocasional y si tal exención repercute en la seguridad vial, por ejemplo, sobre la base del tipo de carretera, el volumen de tráfico o la presencia de usuarios vulnerables en la vía pública.

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (8) Dado que las distancias que las personas que trabajan en la agricultura, la horticultura, la silvicultura, la ganadería y la pesca, que están exentas de la aplicación de la presente Directiva, deben cubrir durante el desempeño de su trabajo varían en toda la Unión, corresponde a cada Estado miembro determinar en su Derecho nacional distancias máximas permitidas partiendo del centro de explotación de la empresa a la que se aplican las exenciones.
- (9) Los conductores que estaban exentos del requisito de la cualificación inicial, aunque continúen disfrutando de la exención, deberán no obstante someterse periódicamente a una formación continua para garantizar que mantienen actualizados los conocimientos esenciales para su trabajo.
- (10) Los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, deben intercambiar electrónicamente información sobre los certificados de aptitud profesional (CAP). Deben desarrollar la plataforma electrónica necesaria teniendo en cuenta un análisis de costes y beneficios por parte de la Comisión, incluida la opción de ampliar la red del permiso de conducción de la UE creada en virtud de la Directiva 2006/126/CE. Dicha acción permitirá, entre otros beneficios, que los Estados miembros puedan acceder fácilmente a la información sobre las acciones de formación completas que no consta en el permiso de conducción del conductor. Es importante que los Estados miembros y la Comisión se esfuercen por orientar más el desarrollo de esta función hacia el acceso en tiempo real durante las inspecciones en carretera.

- (11) Teniendo en cuenta la evolución de la formación y la educación, y con el fin de asegurar la contribución de la Directiva 2003/59/CE a la seguridad vial, así como la pertinencia de la formación para los conductores, es preciso que en los cursos de formación se haga más hincapié en los temas relacionados con la seguridad vial, por ejemplo, la percepción del peligro, la protección de los usuarios vulnerables (en particular de los peatones, los ciclistas y las personas con movilidad reducida), la conducción eficiente desde el punto de vista del carburante, las condiciones meteorológicas extremas y las operaciones especiales de transporte. En este contexto, los cursos deben referirse también a los sistemas de transporte inteligente y evolucionar con el desarrollo tecnológico.
- (12) Los Estados miembros deben disponer de la posibilidad de mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en las tecnologías de la información y la comunicación (como el aprendizaje electrónico y el aprendizaje mixto) en parte de los cursos, garantizando al mismo tiempo su calidad. Al mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en TIC, es importante tener en cuenta que algunos temas específicos requieren formación práctica y no pueden abordarse adecuadamente con estas herramientas de aprendizaje, por ejemplo la instalación de cadenas para la nieve o la colocación de las cargas, u otros aspectos formativos donde el aspecto práctico es importante. La formación práctica puede, pero no tiene que consistir en conducir. Una parte importante de la formación requerida en virtud de la presente Directiva debe llevarse a cabo en un centro de formación autorizado.

- (13) Para garantizar la coherencia entre las diferentes formas de formación exigidas por la legislación de la Unión, los Estados miembros deben contar con la posibilidad de combinar diferentes tipos de formación, por ejemplo, la relativa al transporte de mercancías peligrosas, a la sensibilización en materia de discapacidad o al transporte de animales, con la formación prevista en la Directiva 2003/59/CE.
- (14) Para evitar prácticas divergentes entre los Estados miembros que puedan obstaculizar el reconocimiento mutuo y restringir el derecho de los conductores a llevar a cabo su formación continua en el Estado miembro en el que trabajan, las autoridades de los Estados miembros, si la formación completada no puede indicarse en el permiso de conducción, deben expedir la tarjeta de cualificación del conductor en la forma prescrita por los modelos normalizados, que garantiza el reconocimiento mutuo de todos los conductores que cumplan los requisitos de la Directiva 2003/59/CE.
- (15) La utilización del certificado de conductor por conductores de terceros países como prueba de conformidad con el requisito de formación podría suponer un obstáculo para los conductores cuando el transportista devuelve el certificado a la autoridad expedidora, en particular cuando estos conductores desean asumir un empleo en otro Estado miembro. Para evitar situaciones en que, en estas circunstancias, los conductores pudieran tener que repetir su formación cuando se incorporen a un nuevo puesto de trabajo, se debe alentar a los Estados miembros a cooperar e intercambiar información sobre las cualificaciones del conductor.

- (16) Para permitir una transición fluida, los certificados de conductor válidos y las tarjetas de cualificación de conductor válidas de conformidad con las normas aplicables antes de la aplicación de las disposiciones modificadas por la presente Directiva deberían reconocerse hasta la fecha de su expiración. Las modificaciones no invalidan la formación cursada antes de su aplicación ni los permisos de conducción expedidos para certificar dicha formación.
- (17) A fin de aportar claridad jurídica y garantizar unas condiciones armonizadas en materia de edad mínima a efectos de lo dispuesto en la Directiva 2003/59/CE, es preciso introducir una excepción clara en la Directiva 2006/126/CE que disponga que los permisos de conducción pueden expedirse a las edades mínimas previstas en la Directiva 2003/59/CE. Esta aclaración se refiere a la edad mínima para los conductores de determinadas categorías de vehículos titulares del CAP y no modifica las opciones existentes para reducir las condiciones relativas a la edad mínima ni para establecer exenciones respecto de las mismas.
- (18) Las modificaciones de la Directiva 2006/126/CE deben limitarse a aquellas que estén directamente relacionadas con la revisión de la Directiva 2003/59/CE y a la facilitación del uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos. Parece deseable un análisis más profundo de la ejecución y aplicación de la Directiva 2006/126/CE, incluida la delimitación entre determinadas categorías de vehículos; dicho análisis debería incluirse en una eventual futura revisión de la Directiva 2006/126/CE.

- (19) Con el fin de contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y a la mejora de la calidad del aire, facilitando el uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos, los Estados miembros deben tener la posibilidad de permitir, en su territorio, que los titulares de un permiso de conducir de categoría B conduzcan determinados tipos de vehículos impulsados por combustibles alternativos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3 500 kg, pero no exceda los 4 250 kg. Esa posibilidad de superar los 3500 kg debería estar condicionada a que la masa se deba exclusivamente al exceso de masa debido a los sistemas de propulsión alternativos y sin perjuicio de las limitaciones y condiciones destinadas a evitar efectos negativos en la seguridad vial.
- (20) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la mejora del nivel de la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos de carretera destinados al transporte de mercancías o de viajeros en la UE, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido al carácter transfronterizo del transporte por carretera y de los problemas que la presente Directiva pretende solventar, puede alcanzarse mejor a nivel 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. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (21) Procede, por tanto, modificar en consecuencia las Directivas 2003/59/CE y 2006/126/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

## *Artículo 1*

La Directiva 2003/59/CE queda modificada como sigue:

- 1) El artículo 1 se sustituye por lo siguiente:

### *«Artículo 1*

#### *Ámbito de aplicación*

La presente Directiva se aplicará a la actividad de conducción de los:

- a) nacionales de un Estado miembro;
- b) nacionales de un tercer país empleados o utilizados por una empresa establecida en un Estado miembro;

denominados en lo sucesivo «conductores», que efectúen una actividad de transporte por carretera dentro de la Unión, en vías públicas, por medio de vehículos:

- para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías C1, C1+E, C o C+E, tal como se definen en la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo\*, o un permiso de conducción reconocido como equivalente,

- para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías D1, D1+E, D o D+E, tal como se definen en la Directiva 2006/126/CE, o un permiso de conducción reconocido como equivalente.

A los efectos de la presente Directiva, las referencias a las categorías de permisos de conducción que contengan un signo más ('+') se leerán de conformidad con la tabla de correspondencias que figura en el Anexo III.

\* Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18).»;

2) El artículo 2 se sustituye por lo siguiente:

*«Artículo 2*

*Exenciones*

1. La presente Directiva no se aplicará a los conductores de los vehículos:
  - a) cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora;
  - b) utilizados por los servicios de las fuerzas armadas, la protección civil, los bomberos, las fuerzas de orden público y los servicios de ambulancias de emergencia, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos, siempre que el transporte sea consecuencia de las funciones asignadas a dichos servicios;

- c) que se sometan a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento, ni a los conductores de los vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- d) para los que se exija un permiso de conducción de categoría D o D1 y que son conducidos, sin pasajeros, por personal de mantenimiento hacia o desde un centro de mantenimiento situado en las proximidades de la base de mantenimiento más cercana utilizada por el operador de transporte, siempre que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor;
- e) utilizados en estados de urgencia o destinados a misiones de salvamento, incluidos los utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria;
- f) utilizados en las clases y los exámenes de conducción destinados a la obtención de un permiso de conducción o de un CAP, previsto en el artículo 6 y en el artículo 8, apartado 1, siempre que no se utilicen para el transporte comercial de mercancías y viajeros;
- g) utilizados para el transporte no comercial de viajeros o de bienes;

- h) que transporten materiales, equipos o maquinaria para el uso de los conductores en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción de los vehículos no represente la actividad principal de los conductores.

Con respecto a la letra f) del presente apartado, la presente Directiva no se aplicará a una persona que desee obtener un permiso de conducción o un certificado de aptitud profesional (en adelante, «CAP»), de conformidad con el artículo 6 y el artículo 8, apartado 1, cuando esta persona esté cursando una formación de conducción complementaria durante el aprendizaje en el trabajo, a condición de que la persona esté acompañada por otra persona titular de un CAP o un instructor de conducción para la categoría del vehículo utilizado para el fin establecido en dicha letra.

- 2. La presente Directiva no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones:
  - a) conductores de los vehículos que circulan en las zonas rurales para el abastecimiento de la propia empresa del conductor,
  - b) conductores que no ofrezcan servicios de transporte, y
  - c) los Estados miembros consideren que el transporte es ocasional y no afecta a la seguridad vial.

3. La presente Directiva no se aplicará a los conductores de los vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías en el marco de su propia actividad empresarial, salvo si la conducción forma parte de la actividad principal del conductor o si la conducción supera una distancia establecida en la legislación nacional desde el centro de explotación de la empresa que posee o alquila el vehículo.».

3) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 7*

*Formación periódica*

La formación continua consiste en una formación que permite a los titulares del CAP actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera, la salud y la seguridad en el trabajo y la reducción del impacto medioambiental de la conducción.

Esa formación la organizará un centro de formación autorizado, de conformidad con la sección 5 del anexo I. La formación consistirá en clases presenciales, formación práctica y formación mediante herramientas de tecnologías de la información y la comunicación o simuladores de alto nivel, si se encuentran disponibles. Si un conductor pasa a trabajar en otra empresa, la formación continua que haya efectuado deberá ser tenida en cuenta.

La formación continua tiene por finalidad profundizar y revisar algunas de las materias de la lista de la sección 1 del anexo I. Deberá cubrir una serie de temas diversos e incluir siempre al menos una materia relacionada con la seguridad vial. Las materias de formación tendrán en cuenta la evolución legislativa y tecnológica pertinente, y, en la medida de lo posible, las necesidades específicas de formación del conductor.».

4) En el artículo 9, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Los conductores contemplados en el artículo 1, letra a) de la presente Directiva, obtendrán la cualificación inicial a que se refiere el artículo 5 de la presente Directiva en el Estado miembro donde tengan su residencia normal, definida en el artículo 12 de la Directiva 2006/126/CE.».

5) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 10*

*Código de la Unión*

1. Basándose en el CAP acreditativo de la cualificación inicial y en el CAP acreditativo de la formación continua, las autoridades competentes de los Estados miembros, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 5, apartados 2 y 3 de la presente Directiva, y en el artículo 8 de la presente Directiva, inscribirán el código de la Unión armonizado '95', previsto en el anexo I de la Directiva 2006/126/CE, junto a las categorías de permisos correspondientes:

– en el permiso de conducción, o bien

- en la «tarjeta de cualificación del conductor», elaborada según el modelo que figura en el anexo II de la presente Directiva.

Cuando las autoridades competentes del Estado miembro donde se hubiera obtenido el CAP no puedan inscribir el código de la Unión en el permiso de conducción, expedirán para el conductor una tarjeta de cualificación del conductor.

Se reconocerán recíprocamente las tarjetas de cualificación de los conductores expedidas por los Estados miembros. Cuando expidan la tarjeta, las autoridades competentes comprobarán la validez del permiso de conducción para la categoría de vehículo correspondiente.

2. Al conductor contemplado en el artículo 1, letra b), que conduzca vehículos que efectúen transportes de mercancías por carretera también se le permitirá demostrar que tiene la cualificación y la formación estipuladas en la presente Directiva mediante el certificado de conductor previsto en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo\*, siempre que este posea el código '95' de la Unión. A los efectos de la presente Directiva, el Estado miembro de emisión indicará el código de la Unión '95' en el apartado de observaciones de la certificación si el conductor en cuestión ha cumplido con los requisitos de cualificación y formación previstos en la presente Directiva.

3. Se aceptarán como prueba de cualificación hasta su fecha de expiración los certificados de conductor que no lleven el código de la Unión '95' y que fueran expedidos antes del... [*veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva de modificación*], con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) n.º1072/2009, y en particular su apartado 7, a fin de certificar la conformidad con los requisitos de formación de la presente Directiva.

\* Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).».

- 6) Se inserta el artículo siguiente:

*«Artículo 10 bis*

*Red electrónica a efectos de ejecución*

1. Los Estados miembros intercambiarán, a efectos ejecutivos, información sobre los CAP expedidos o retirados. A tal fin, los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, desarrollarán una red electrónica o trabajarán en una ampliación de una red existente, teniendo en cuenta la evaluación realizada por la Comisión sobre la opción más rentable.
2. La red podrá contener información recogida en los CAP, así como información relativa a los procedimientos administrativos relacionados con los CAP.

3. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de los datos personales se realiza únicamente a efectos de comprobar el cumplimiento de la presente Directiva, en particular los requisitos de formación establecidos en la presente Directiva, de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo\*.
4. El acceso a la red electrónica deberá estar protegido. Los Estados miembros podrán conceder acceso únicamente a las autoridades competentes responsables de la aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva.

---

\* Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y la libre circulación de esos 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).».

- 7) Los anexos I y II quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Directiva.

## *Artículo 2*

La Directiva 2006/126/CE queda modificada como sigue:

1) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) el apartado 4 queda modificado como sigue:

i) en la letra e), el tercer guion se sustituye por el texto siguiente:

– «la edad mínima para las categorías C1 y C1E se establece en 18 años;».

ii) en la letra g), el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

– «la edad mínima para las categorías C y CE se establece en 21 años;».

iii) en la letra i), el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

– «la edad mínima para las categorías D1 y D1E se establece en 21 años;».

iv) en la letra k), el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

– «la edad mínima para las categorías D y DE se establece en 24 años;».

b) Se añade el apartado 7 siguiente:

«7. No obstante lo dispuesto acerca de las edades mínimas en las letras g), i) y k) del apartado 4 del presente artículo, la edad mínima para la expedición de un permiso de conducción de las categorías C y CE, D1 y D1E, y D y DE respectivamente, será la edad mínima exigida para la conducción de dichos vehículos a los titulares del CAP contemplado en el artículo 5, apartado 2, en el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso i), párrafo primero, en el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso ii), párrafo primero, o en el artículo 5, apartado 3, letra b), de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo\*, según corresponda.

Cuando, de acuerdo con el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso i), párrafo segundo, o con el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso ii), párrafo segundo, de la Directiva 2003/59/CE, un Estado miembro autorice a conducir en su territorio a partir de una edad inferior, la validez del permiso de conducción se limitará al territorio del Estado miembro de expedición hasta que el titular del permiso haya alcanzado la edad mínima a que se refiere el párrafo primero del presente apartado y sea titular de un CAP.

---

\* Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, sobre la cualificación inicial y la formación periódica de los conductores de determinados vehículos de transporte de mercancías o de viajeros en carretera, por la que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y Directiva 91/439/CEE del Consejo y por la que se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p.4).».

2) En el artículo 6, apartado 4, se inserta la siguiente letra:

- «c) vehículos impulsados por combustibles alternativos contemplados en el artículo 2 de la Directiva 96/53/CE del Consejo<sup>\*</sup>, con una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg pero que no exceda los 4 250 kg, destinados al transporte de mercancías y que sean manejados sin remolque por titulares de un permiso de conducción de categoría B expedido, al menos, dos años antes, siempre que la masa que supere los 3 500 kg provenga exclusivamente del exceso de masa del sistema de propulsión respecto al sistema de propulsión de un vehículo de las mismas dimensiones que esté equipado con un motor convencional de combustión interna con encendido por chispa o por compresión, y siempre que no se incremente la capacidad de carga respecto al mismo vehículo.

---

\* Directiva 96/53 CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).».

3) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 15*

*Ayuda mutua*

1. Los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en la aplicación de la presente Directiva e intercambiarán información sobre los permisos que hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado o anulado. Recurrirán a la red del permiso de conducción de la UE establecida a estos efectos, una vez que esté en funcionamiento.
2. La red también podrá ser utilizada al objeto de intercambiar información para fines de control previstos en la legislación de la Unión.
3. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de datos personales contemplado en la presente Directiva se lleva a cabo exclusivamente con el fin de aplicar la presente Directiva, y las Directivas 2003/59/CE y 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo\*. Todo tratamiento de datos personales efectuado en el marco de la presente Directiva se realizará con arreglo a los Reglamentos (UE) 2016/679\*\* y (CE) n.º45/2001\*\*\* del Parlamento Europeo y del Consejo.

4. El acceso a la red deberá estar protegido. Los Estados miembros podrán conceder acceso únicamente a las autoridades competentes responsables de la aplicación y del control del cumplimiento de la presente Directiva y de las Directivas 2003/59/CE y (UE) 2015/413.

- 
- \* Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, que facilita el intercambio transfronterizo de información sobre las infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad vial (DO L 68 de 13.3.2015, p.9).
- \*\* Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y la libre circulación de esos 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).
- \*\*\* Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las instituciones y órganos comunitarios y sobre la libre circulación de dichos datos (DO L 8, 12.1.2001, p.1).».

### Artículo 3

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 ... [*veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa*], con excepción de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 1, apartado 6 de la presente Directiva que entrarán en vigor a más tardar el ... [*treinta y seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa*]. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una 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. 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 4*

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

*Artículo 5*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

---

## ANEXO

Los anexos de la Directiva 2003/59/CE quedan modificados como sigue:

- 1) El anexo I queda modificado como sigue:
  - a) La sección 1 queda modificada como sigue:
    - i) el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«El nivel mínimo de cualificación será comparable al menos al nivel 2 del Marco Europeo de Cualificaciones, según lo dispuesto en el anexo II de la Recomendación 2008/C/111/01 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008\*.

---

\* Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008, relativa a la creación del Marco Europeo de Cualificaciones para el aprendizaje permanente (2008/C111/01) (DO C 111 de 6.5.2008, p. 1).».

ii) el punto 1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«1.2. Objetivo: conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Límites de utilización de los frenos y ralentizadores, utilización combinada de frenos y ralentizador, selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión, utilización de la inercia del vehículo, utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas, acciones que deben adoptarse en caso de fallo, uso de dispositivos electrónicos y mecánicos tales como el programa electrónico de estabilidad (ESP), los sistemas avanzados de frenado de urgencia (AEBS), el sistema antibloqueo de ruedas (ABS), los sistemas de control de tracción (TCS) y los sistemas de vigilancia de los vehículos (IVMS), así como otros dispositivos de automatización o ayuda a la conducción cuya utilización haya sido aprobada.».

iii) el punto 1.3 se sustituye por el texto siguiente:

«1.3. Objetivo: poder optimizar el consumo de carburante.

Optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2, importancia de anticipar el flujo del tráfico, distancia apropiada con otros vehículos y uso del impulso de los vehículos, velocidad constante, conducción fluida y presión adecuada de los neumáticos, así como conocimiento de los sistemas de transporte inteligente que incrementan la eficiencia de la conducción y ayudan a planificar la ruta.».

iv) Antes del epígrafe «Permisos C, C+E, C1, C1+E» se inserta el punto siguiente:

«1.3 *bis*. Objetivo: ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos; ser consciente de los diferentes tipos de carretera, tráfico y condiciones climáticas, adecuándose a ellos; anticipar acontecimientos, entender cómo se prepara y planifica un viaje en condiciones meteorológicas extraordinarias; estar familiarizado con el uso de los equipos de seguridad conexos, y saber cuándo es necesario aplazar o anular un viaje debido a condiciones meteorológicas extremas; adaptarse a los riesgos del tráfico, incluidos los comportamientos peligrosos o las distracciones al volante (por el uso de dispositivos electrónicos, comer, beber, etc.); reconocer las situaciones de peligro, actuando en consonancia, y ser capaz de gestionar el estrés que de ellas se derivan, en particular por lo que se refiere al tamaño y peso de los vehículos y a los usuarios vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motoristas.

Identificar situaciones potencialmente peligrosas e interpretar correctamente si podrían desembocar en situaciones en las que ya no sería posible evitar los accidentes; escoger y poner en práctica acciones que sirvan para aumentar el margen de seguridad de forma que el accidente pueda aún evitarse en caso de materialización del peligro.».

v) el punto 1.4 se sustituye por el texto siguiente:

«1.4. Objetivo: ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, cálculo del volumen útil, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad, tipos de embalaje y apoyos de la carga.

Principales tipos de mercancías que requieren estiba, técnicas de calce y estiba, utilización de correas de estiba, verificación de los dispositivos de estiba, utilización de los medios de manipulación, y entoldado y desentoldado.».

vi) el punto 1.5 se sustituye por el texto siguiente:

«1.5. Objetivo: poder garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros.

Calibración de los movimientos longitudinales y laterales, uso compartido de la carretera, colocación en la calzada, suavidad de frenado, trabajo del voladizo, utilización de infraestructuras específicas (espacios públicos, vías reservadas), gestión de conflictos entre una conducción segura y las demás funciones propias del conductor, interacción con los pasajeros, características especiales de determinados grupos de pasajeros (discapacitados, niños).».

vii) el punto 1.6 se sustituye por el texto siguiente:

«1.6. Objetivo: ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad.».

viii) el punto 2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.1. Objetivo: conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación.

Duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias del Reglamento (CE) n.º 561/2006\* y del Reglamento (UE) n.º 165/2014\*\* del Parlamento Europeo y del Consejo; sanciones en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo; conocimiento del entorno social del transporte por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial y de formación continua.

---

\* Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

\*\* Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).».

ix) el punto 2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«2.2. Objetivo: conocer la reglamentación en materia de transporte de mercancías.

Títulos que habilitan para el ejercicio del transporte, documentos que deben llevarse a bordo, restricciones de la circulación, tasas por el uso de la infraestructura vial, obligaciones en virtud de los modelos de contrato de transporte de mercancías, redacción de los documentos en los que se concrete el contrato de transporte, autorizaciones de transporte internacional, obligaciones del Convenio CMR, redacción de la carta de porte internacional, paso de fronteras, transitarios, y documentos especiales que acompañan a las mercancías.».

x) el punto 3.7 se sustituye por el texto siguiente:

«3.7. Objetivo: conocer el entorno económico del transporte por carretera de mercancías y la organización del mercado.

El transporte por carretera frente a los demás modos de transporte (competencia, transporte de carga), diferentes actividades del transporte por carretera (transporte por cuenta ajena, por cuenta propia y actividades auxiliares del transporte), organización de los principales tipos de empresas de transporte o de actividades auxiliares del transporte, diferentes especializaciones del transporte (cisternas, temperaturas controladas, mercancías peligrosas, transporte de animales, etc.), evolución del sector (diversificación de las prestaciones ofrecidas, ferrocarril-carretera, subcontratación, etc.)».

xi) el punto 3.8 se sustituye por el texto siguiente:

«3.8. Objetivo: conocer el entorno económico del transporte por carretera de viajeros y la organización del mercado.

El transporte por carretera de viajeros frente a los distintos modos de transporte de viajeros (ferrocarril, automóvil particular), distintas actividades del transporte por carretera de viajeros, sensibilización en materia de discapacidad, paso de fronteras (transporte internacional), organización de los principales tipos de empresas de transporte de viajeros por carretera.».

b) La sección 2 queda modificada como sigue:

i) el punto 2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.1. combinación asistencia al curso y examen

La cualificación inicial deberá incluir la enseñanza de todos los temas que figuran en la lista de la sección 1. La duración de esta cualificación inicial será de 280 horas.

Cada candidato a conductor deberá efectuar al menos veinte horas de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente, que responda como mínimo a los criterios de los vehículos de examen definidos por la Directiva 2006/126/CE.

Durante la conducción individual, el candidato a conductor estará acompañado por un instructor, empleado por un centro de formación autorizado. Cada candidato a conductor podrá efectuar ocho horas como máximo de las veinte horas de conducción individual en un terreno especial o en un simulador de alto nivel a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al control del vehículo en función de los distintos estados de la calzada así como de sus variaciones en relación con las condiciones atmosféricas, y hora del día o de la noche y la capacidad de optimizar el consumo de carburante.

Los Estados miembros podrán autorizar que parte de la formación sea impartida por el centro de formación autorizado mediante tecnologías de la información y la comunicación, por ejemplo el aprendizaje electrónico, asegurando al mismo tiempo el mantenimiento de una alta calidad y de la eficacia de la formación y seleccionando las materias en las que las herramientas de las tecnologías de la información y la comunicación puedan utilizarse más eficazmente. En particular, los Estados miembros exigirán una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados. Los Estados miembros podrán también recurrir, como parte de la enseñanza, a la formación específica exigida por otros actos legislativos de la Unión. Esta última puede ser, por ejemplo, la formación exigida por la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo\* para el transporte de mercancías peligrosas, la formación sobre sensibilización en materia de discapacidad exigida por el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo\*\* y la formación sobre transporte de animales exigida por el Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo\*\*\*.

Para los conductores a que se refiere el artículo 5, apartado 5, la duración de la cualificación inicial será de 70 horas, de las cuales cinco serán de conducción individual.

Al término de esta formación, las autoridades competentes de los Estados miembros, o la entidad que estas designen, someterán al conductor a un examen escrito u oral. Dicho examen incluirá al menos una pregunta relativa a cada uno de los objetivos mencionados en la lista de materias de la sección 1.

---

\* Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

\*\* Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

\*\*\* Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) n.º 1255/97 (DO L 3 de 5.1.2005, p. 1).».

ii) en el punto 2.2.b), el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Los vehículos utilizados en los exámenes prácticos responderán como mínimo a los criterios de los vehículos de examen establecidos por la Directiva 2006/126/CE.».

- c) Las secciones 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«Sección 3: Cualificación inicial acelerada prevista en el artículo 3, apartado 2

La cualificación inicial acelerada deberá incluir la enseñanza de todas las materias que figuran en la lista de la sección 1. Esta cualificación acelerada tendrá una duración de 140 horas.

Cada candidato a conductor deberá efectuar al menos diez horas de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente, que responda como mínimo a los criterios de los vehículos de examen establecidos por la Directiva 2006/126/CE.

Durante la conducción individual, el candidato a conductor estará acompañado por un instructor, empleado por un centro de formación autorizado. Cada candidato a conductor podrá efectuar un máximo de cuatro horas de las diez horas de conducción individual en un terreno especial o en un simulador de máximo nivel, a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al manejo del vehículo en las distintas condiciones de la calzada y la forma en que cambian esas condiciones de la calzada en función de las distintas condiciones atmosféricas, la hora del día o de la noche y la capacidad de optimizar el consumo de carburante.

Lo dispuesto en el párrafo cuarto del punto 2.1 será también aplicable a la cualificación inicial acelerada.

Para los conductores a que se refiere el artículo 5, apartado 5, la cualificación inicial acelerada tendrá una duración de 35 horas, de las cuales dos horas y media estarán destinadas a la conducción individual.

Al término de esta formación, las autoridades competentes de los Estados miembros, o la entidad que estas designen, someterán al conductor a un examen escrito u oral. Dicho examen incluirá al menos una pregunta relativa a cada uno de los objetivos mencionados en la lista de materias de la sección 1.

Sección 4: Formación continua obligatoria prevista en el artículo 3, apartado 1, letra b)

Los centros de formación autorizados organizarán cursos de formación continua obligatoria. La duración de estos cursos será de 35 horas cada cinco años y se impartirán por períodos de un mínimo de siete horas, que podrán dividirse a lo largo de dos días consecutivos. Cuando se recurra al aprendizaje electrónico, el centro de formación autorizado garantizará que se mantenga una adecuada calidad de la formación, incluida la selección de las materias en que las herramientas de las tecnologías de la información y la comunicación puedan utilizarse más eficazmente. En particular, los Estados miembros exigirán una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados. La duración máxima de la formación con aprendizaje electrónico no superará las doce horas. Al menos uno de los períodos de los cursos de formación debe dedicarse a la seguridad vial. El contenido de la formación tendrá en cuenta las necesidades específicas de formación en función de las operaciones de transporte realizadas por el conductor y de la evolución normativa y tecnológica, y debería tener en cuenta en la mayor medida posible las necesidades específicas de formación del conductor. Deben tratarse una serie de diferentes materias durante las 35 horas, e incluir asimismo la repetición de la formación cuando se demuestre que el conductor tiene necesidades específicas de readaptación.

Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de contabilizar la acción de formación específica realizada en cumplimiento de otros actos legislativos de la Unión como equivalente, como máximo, a uno de los períodos de siete horas estipulados. Esto incluiría, por ejemplo, la formación exigida por la Directiva 2008/68/CE para el transporte de mercancías peligrosas, la formación sobre transporte de animales en virtud del Reglamento (UE) n.º 1/2005 y, para el transporte de pasajeros, la formación sobre sensibilización en materia de discapacidad en virtud del Reglamento (CE) n.º 181/2011. No obstante, los Estados miembros podrán decidir que la acción de formación específica realizada en virtud de la Directiva 2008/68/CE sobre transporte de mercancías peligrosas contabilice como dos de los períodos de siete horas, siempre que sea ésta la única otra acción de formación tenida en cuenta en la formación continua.».

2) el anexo II queda modificado como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«DISPOSICIONES RELATIVAS AL MODELO DE LA UNIÓN EUROPEA DE  
TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR».

- b) La sección 2 queda modificada como sigue:
- i) en lo relativo al anverso de la tarjeta de cualificación del conductor:
    - en la letra d), el punto 9 se sustituye por el texto siguiente:  
  
«9. categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación inicial y de formación continua;».
    - en la letra e), la primera frase se sustituye por el texto siguiente:  
  
«la mención "modelo de la Unión Europea" en la lengua o las lenguas del Estado miembro que expide la tarjeta y la mención "tarjeta de cualificación del conductor" en las demás lenguas oficiales de la Unión, impresos en azul para formar el entramado de la tarjeta:».
  - ii) en lo relativo al reverso de la tarjeta de cualificación del conductor, en la letra a) los puntos 9 y 10 se sustituyen por el texto siguiente:  
  
«9. categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación inicial y de formación continua;  
  
10. código armonizado de la Unión Europea "95" mencionado en el anexo I de la Directiva 2006/126/CE.».

- c) La sección 4 se modifica como sigue:
- i) el encabezamiento se sustituye por lo siguiente:  
  
«MODELO DE LA UNIÓN EUROPEA DE TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR».
  - ii) en el reverso del modelo, en el número 10, el término «Código de la Comunidad» se sustituye por el término «Código de la Unión».
- d) Se añade la siguiente sección:

«5. Disposiciones transitorias

Las tarjetas de cualificación del conductor emitidas antes del ... [*veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa*] serán válidas hasta su fecha de expiración.».

3) Se añade el anexo siguiente:

«Anexo III — Tabla de correspondencias de las referencias a determinadas categorías de permisos de conducción

Referencia en la presente Directiva	Referencia en la Directiva 2006/126/CE
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

».