



Bruselas, 24 de mayo de 2017  
(OR. en)

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2017/0015 (COD)**

---

---

**8596/1/17  
REV 1**

**TRANS 155  
CODEC 667  
MI 359  
EDUC 157  
IA 66**

## **INFORME**

---

De: Secretaría General del Consejo  
A: Consejo

---

N.º doc. prec.: 6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97  
N.º doc. Ción.: 5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4

---

Asunto: Propuesta de 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  
– Orientación general

---

## **INTRODUCCIÓN**

1. El 1 de febrero de 2017, la Comisión transmitió la propuesta de referencia al Parlamento Europeo y al Consejo.
2. Aunque, según la evaluación de la Comisión, la Directiva 2003/59/CE se ha aplicado sin problemas importantes, lo que constituye una importante contribución a la seguridad vial y a la movilidad laboral, la propuesta se propone abordar una serie de deficiencias que se habían detectado entre 2012 y 2014 en una evaluación *ex post*.

3. Los objetivos de la propuesta son:
- mejorar el reconocimiento mutuo obligatorio de la formación recibida por los conductores profesionales,
  - modernizar los requisitos de formación y aclarar su relación con los requisitos de formación establecidos en la legislación de la UE,
  - reducir la ambigüedad en relación con las exenciones de las obligaciones de la Directiva, y
  - aclarar las condiciones de edad mínima para la conducción que se derivan de la aplicación de las Directivas 2003/59/CE y 2006/126/CE, a fin de garantizar una aplicación armonizada de las normas de la UE.
4. Previamente a la propuesta objeto de examen, el 14 de diciembre de 2016 la Comisión propuso una serie de modificaciones relacionadas con el procedimiento de reglamentación con control previsto en la presente Directiva y en la Directiva 2006/126/CE, como parte de una propuesta horizontal.<sup>1</sup>
5. El 3 de abril de 2017, la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) nombró a D. Peter Lundgren (EFDD, SE) como ponente. La Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (EMPL) ha decidido no emitir dictamen.
6. El Comité Económico y Social prevé adoptar su dictamen el 31 de mayo de 2017. El Comité de las Regiones ha decidido no emitir dictamen sobre esta propuesta.
7. El Senado del Parlamento rumano ha transmitido su dictamen sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad mediante carta de 26 de abril de 2017<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Véase doc. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

<sup>2</sup> Véase doc. ST 8562/17 INIT.

## TRABAJOS EN EL CONSEJO

8. El Grupo «Transportes Terrestres» inició el examen de la propuesta el 3 de febrero de 2017. Estudió la evaluación de impacto de la Comisión el 7 de febrero de 2017. En general, las delegaciones reconocieron la pertinencia de que esta evaluación se utilice como base para las propuestas de reglamentación. Varias delegaciones han destacado la importancia de elegir una opción política para lograr el reconocimiento mutuo de la formación realizada en otro Estado miembro. Se han solicitado más detalles sobre los costes administrativos para la emisión de las tarjetas de cualificación de conductor a los conductores de otros Estados miembros. Algunas delegaciones observaron que la evaluación de impacto podría haberse detenido más en la comparación de los requisitos administrativos para los conductores de la UE con los aplicables a conductores de terceros países. Varias delegaciones manifestaron discrepancias sobre el concepto de «aprendizaje electrónico» y la definición de las exenciones de los requisitos de formación. Con respecto a este último punto, la Presidencia ha observado que la Comisión no había facilitado un análisis detallado de la exclusión de los conductores que transporten mercancías relacionadas con la agricultura como parte de su actividad agrícola (número de conductores afectados, posible reto a los objetivos de la Directiva).
9. Entre el 14 de marzo y el 11 de abril de 2017, la Presidencia presentó una serie de documentos transaccionales a fin de encontrar un terreno común para algunos de los cambios propuestos. Los trabajos del Grupo se han incorporado al texto que se presenta en el anexo.
10. Las modificaciones aceptadas se refieren principalmente a la formulación y la interpretación de las exenciones, el procedimiento y los instrumentos que se utilizarán con el fin de facilitar el reconocimiento mutuo de las formaciones cursadas con éxito por los conductores, la organización de la formación del conductor y disposiciones transitorias.
- 10.bis. El 24 de mayo de 2017, el Comité de Representantes Permanentes confirmó el texto transaccional y acordó presentárselo al Consejo (TTE/Transporte del 8 de junio de 2017) con miras a la adopción de una orientación general.

## **ASUNTOS PENDIENTES**

11. El Grupo ha abordado todas las cuestiones planteadas por las delegaciones, y ha llegado a un texto transaccional que parece ser aceptable para todas las delegaciones. Por lo que se refiere a las excepciones, el Grupo pudo proporcionar aclaraciones adicionales, manteniendo al mismo tiempo determinados términos abiertos a interpretación, debido a la divergencia de las prácticas y circunstancias de los Estados miembros. Una delegación reiteró su insatisfacción con la fórmula transaccional relativa a las exenciones.
12. Varias delegaciones expresaron su preocupación por el hecho de que la solución encontrada para mejorar el reconocimiento mutuo supondría considerables costes administrativos. Otras delegaciones habrían preferido una propuesta más ambiciosa que preparara para el intercambio electrónico de información. Una delegación recabó más aclaraciones respecto de las disposiciones transitorias.<sup>3</sup>
13. Algunas delegaciones expresaron sus preocupaciones en lo que se refiere a la conservación de un procedimiento separado que permita a los conductores nacionales de terceros países de vehículos que transporten mercancías seguir utilizando su certificado de conductor, expedido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, como medio de prueba de la conformidad con los requisitos en materia de formación. El texto transaccional, sin embargo, pretende mejorar el procedimiento existente a través de la inserción obligatoria de un código específico sobre el certificado de conductor.
14. La Comisión mantiene en esta fase del procedimiento una reserva general sobre las modificaciones de su propuesta, aunque, en general, acoge con satisfacción los esfuerzos del Consejo en favor de una orientación general.

## **CONCLUSIÓN**

15. Se ruega al Consejo que acuerde una orientación general sobre la propuesta que figura en el anexo del presente documento.

---

<sup>3</sup> Véase la adenda del presente informe.

Propuesta de

**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**

(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>,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

---

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

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

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011<sup>3</sup> la Comisión establece el objetivo «visión cero» según el cual la Unión debe aproximarse, para 2050, al objetivo de cero víctimas mortales en el transporte por carretera.
- (2) En su Comunicación sobre las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>4</sup> la Comisión propuso además reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020, partiendo de cifras 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) Después de evaluar la aplicación de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup>, la Comisión detectó una serie de deficiencias. Las principales 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; dificultades de los conductores para obtener un reconocimiento mutuo de acciones de formación completas o parciales realizadas en otro Estado miembro; e incoherencias en los requisitos de edad mínima entre la Directiva 2003/59/CE y la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>6</sup>.
- (4) 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>3</sup> 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 (COM(2011) 144 final).

<sup>4</sup> Comunicación «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 (COM(2010) 389 final)

<sup>5</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>6</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).

- (5) 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>7</sup>. Algunas de estas excepciones se aplican a situaciones en que la conducción del vehículo no constituye la actividad principal, por ejemplo cuando la conducción ocupa menos del 30 % del tiempo de trabajo mensual, en las que el cumplimiento de los requisitos de la Directiva 2003/59/CE supondría una carga desproporcionada para dichas personas.
- (5 bis) Los conductores que estaban exentos de la cualificación inicial, aun manteniéndose la exención, deberán no obstante someterse a formación continua para actualizar conocimientos esenciales para su trabajo.
- (6) 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 y la conducción eficiente desde el punto de vista del carburante.
- (7) Los Estados miembros deben disponer de la posibilidad de mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en las TIC (aprendizaje electrónico, aprendizaje mixto) en parte de los cursos, garantizando al mismo tiempo su calidad. Una parte importante de la formación requerida en virtud de la presente Directiva debe llevarse a cabo en un centro de formación autorizado.
- (8) 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.

---

<sup>7</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).

- (9) Para evitar prácticas divergentes entre 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 deben expedir los documentos pertinentes a todos los conductores que cumplan los requisitos de la Directiva 2003/59/CE. El documento debe ser objeto de reconocimiento mutuo, incluso durante las inspecciones en carretera. Esta exigencia mínima de documentación no debe obstaculizar el desarrollo de la cooperación de los Estados miembros en este ámbito a través de sistemas electrónicos de registro e intercambio de información.
- (9 *bis*) 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.
- (9 *ter*) 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 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.
- (10) 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 de los conductores de determinadas categorías de vehículos titulares del certificado de aptitud profesional (CAP) y no modifica las opciones existentes para reducir las condiciones relativas a la edad mínima, o establecer exenciones respecto de dichas condiciones.



- (10 *bis*) 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. 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, y dicho análisis debería incluirse en la próxima revisión de la Directiva 2006/126/CE.
- (11) 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, consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (12) 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) En el artículo 1, los guiones primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:
- «— 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,
- vehículos 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 categorías de permisos de conducción con un signo más («+») se leerán con arreglo a 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 queda modificado como sigue:

a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) de los vehículos 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;»;

b) las letras d) a g) se sustituyen por el texto siguiente:

«d) de los vehículos utilizados en estados de urgencia o destinados a misiones de salvamento, incluidos los utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria;

e) de los vehículos 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;

Por otra parte, la presente Directiva no se aplicará a una persona que desee obtener un permiso de conducción o un CAP, de conformidad con el artículo 6 y con el artículo 8, apartado 1, cuando esta persona esté cursando una formación de conducción complementaria durante el aprendizaje en el lugar de trabajo, a condición de que la persona esté siendo acompañada por otra persona titular de un CAP, o un instructor de conducción para la categoría del vehículo utilizado para este fin;

f) de los vehículos utilizados para el transporte no comercial de viajeros o de mercancías;

g) de los vehículos 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;»;

c) Se añaden los apartados siguientes:

«Los Estados miembros podrán eximir 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, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal del conductor. Los Estados miembros podrán subordinar esta exención a condiciones individuales en su propio territorio y, con el acuerdo de los Estados miembros interesados, en el territorio de otro Estado miembro.

Los Estados miembros informarán de las exenciones establecidas en virtud de la presente disposición a la Comisión y esta informará a los demás Estados miembros.»;

(3) El artículo 7 queda modificado como sigue:

a) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«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 y la racionalización del consumo de carburante.»;

b) el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La formación continua tiene por finalidad profundizar y revisar algunas de las materias mencionadas en el punto 1 del anexo I. Incluirá en todos los casos al menos un tema relacionado con la seguridad vial cubriendo una amplia variedad de temas. Los temas de formación tendrán en cuenta la evolución de la legislación pertinente y la tecnología y, en la medida de lo posible, tendrán en cuenta 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), obtendrán la cualificación inicial a que se refiere el artículo 5 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 mencionado en el artículo 6 y en el CAP mencionado en el artículo 8, apartado 1, las autoridades competentes de los Estados miembros inscribirán, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 5, apartados 2 y 3, y en el artículo 8, el código armonizado 95 de la Unión Europea mencionado en el anexo I de la Directiva 2006/126/CE, junto a las categorías de permisos correspondientes:

- en el permiso de conducción, y/o
- en la tarjeta de cualificación del conductor, elaborada según el modelo que figura en el anexo II.

Cuando las autoridades competentes del Estado miembro en el que se haya obtenido el CAP no puedan marcar el código de la Unión en el permiso de conducción, expedirán al 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 la 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 exhiba el código 95 de la Unión. A los efectos de la presente Directiva, el Estado miembro de emisión indicará el código 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.

Los certificados de conductor expedidos antes del [DO: insertar la fecha mencionada en el art. 3.1] con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) 1072/2009, y en particular su apartado 7, a fin de certificar la conformidad con los requisitos de formación de la presente Directiva, que no lleven el código 95, se aceptarán como prueba de cualificación hasta su fecha de expiración.

---

(\*) 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) 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 queda modificado como sigue:
- a) El apartado 4 se modifica 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 siguiente:

- «7. No obstante lo dispuesto acerca de las edades mínimas en las letras g), i) y k) del artículo 4, apartado 4, de la presente Directiva, la edad mínima para la expedición de un permiso de conducción de las categorías C, CE, D1, D1E, D y DE será también 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, respectivamente.

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 desde una edad inferior, el permiso de conducción solo será válido en el 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.»

(2) En el artículo 15, el texto actual pasará a ser el apartado 1 y se añadirá el apartado 2 siguiente:

- «2. La red del permiso de conducción de la UE también podrá ser utilizada para el intercambio de información sobre permisos de conducción para los fines previstos en otros actos legislativos de la Unión.»

### *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 [OP: insértese la FECHA correspondiente a 24 meses después de la entrada en vigor]. 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. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas 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 Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*

*Por el Consejo*

*El Presidente*

*El Presidente*

A. Los anexos I y II 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:

a) 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 (\*).

---

(\*) 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 (DO C 111 de 6.5.2008, p. 1).»;

b) 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.»;



c) 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 y uso del impulso de los vehículos, velocidad constante, conducción fluida y presión adecuada de los neumáticos.»;

d) 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, adaptarse a los riesgos del tráfico y reconocer las situaciones de peligro, actuando en consonancia, 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.»;

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

«1.4. Objetivo: ser capaz de llevar a cabo 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.»;

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

«1.6. Objetivo: ser capaz de llevar a cabo 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.»;

g) 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).»;

h) 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.).»;

i) 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:

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

«2.1. *Opción: 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 dicha conducción individual, el candidato conductor estará acompañado por un instructor, empleado por un centro de formación autorizado. Cada 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 permitir que una parte de la formación sea impartida por el centro de formación autorizado mediante herramientas de tecnología de la información y la comunicación, tales como el aprendizaje por medios electrónicos, garantizando al mismo tiempo el mantenimiento de la buena calidad de la formación, y seleccionando las materias en las que las herramientas de tecnología 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 contar como parte de la formación la formación específica que se requiera con arreglo a 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 (\*) sobre transporte de mercancías peligrosas, la formación sobre sensibilización en materia de discapacidad exigida por el Reglamento (UE) 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*\*) y la formación sobre transporte de animales exigida por el Reglamento (CE) 1/2005 del Consejo (\*\*).

Para los conductores a que se refiere el apartado 5 del artículo 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).»;

b) 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 definidos 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 apartado 2 del artículo 3

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 definidos por la Directiva 2006/126/CE.

Durante dicha conducción individual, el candidato conductor estará acompañado por un instructor, empleado por un centro de formación autorizado. Cada conductor podrá efectuar un máximo de cuatro horas de las diez 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 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 apartado 5 del artículo 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. El centro de formación autorizado podrá prestar la formación continua, en parte, mediante simuladores de alto nivel y mediante el uso de tecnologías de la información y la comunicación y de herramientas tales como el aprendizaje electrónico, garantizando al mismo tiempo que se mantiene una adecuada calidad de la formación, y seleccionado las materias en que las herramientas de tecnología 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. Al menos una hora de las siete de cada periodo debe dedicarse a la seguridad vial. El contenido de la formación deberá tener en cuenta los avances tecnológicos y jurídicos pertinentes y, en la medida de lo posible, tener en cuenta las necesidades específicas de formación del conductor. Debe cubrirse una serie de diferentes temas durante las 35 horas, y se repetirá la formación cuando se demuestre que el conductor tiene necesidades específicas de readaptación.

Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de contabilizar la formación completada específica exigida por otra legislación de la Unión computándola como equivalente, como máximo, a uno de los períodos de siete horas estipulados. Puede tratarse, por ejemplo, de la formación exigida por la Directiva 2008/68/CE sobre transporte de mercancías peligrosas, la formación sobre sensibilización en materia de discapacidad exigida por el Reglamento (UE) 1/2005 y la formación sobre transporte de animales exigida por el Reglamento (CE) 181/2011.»;

(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:

a) en relación con la cara 1 de la tarjeta de cualificación del conductor:

i) 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;»;

ii) 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:»;

b) en relación con la cara 2 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 95 de la Unión Europea mencionado en el anexo I de la Directiva 2006/126/CE».

(C) En la sección 4, el encabezamiento del modelo de tarjeta de cualificación del conductor se sustituye por el texto siguiente: **MODELO DE LA UNIÓN EUROPEA DE TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR** En la cara 2 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:

«5. Disposiciones transitorias

Las tarjetas de cualificación del conductor emitidas antes del [DO: insertar la fecha mencionada en el art. 3.1] serán válidas hasta su fecha de expiración.»



B. Se añade el anexo siguiente:

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

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

»