COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Propuesta de

# DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera (versión codificada)**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. En el contexto de "La Europa de los ciudadanos", la Comisión concede gran importancia a la simplificación y claridad del Derecho de la Unión, que de esta forma resulta más accesible y comprensible para el ciudadano, abriéndole nuevas posibilidades y reconociéndole derechos concretos que puede invocar.

   Pero este objetivo no podrá lograrse mientras siga existiendo una gran cantidad de disposiciones que hayan sufrido diversas modificaciones, a menudo esenciales, y que se encuentren dispersas entre el acto original y los actos de modificación posteriores. Por tanto, es precisa una labor de investigación y comparación de numerosos actos con el fin de determinar las disposiciones en vigor.

   Así pues, la claridad y transparencia del Derecho de la Unión dependen también de la codificación de una normativa que sufre frecuentes modificaciones.

2. El 1 de abril de 1987, la Comisión decidió dar instrucciones[1] a sus servicios para que procedieran a la codificación de todos los actos, como máximo tras su décima modificación, subrayando que se trataba de una medida mínima, ya que, en aras de la claridad y de la fácil comprensión de las disposiciones, debían procurar codificar los textos de su competencia con una periodicidad incluso mayor.

3. Las Conclusiones de la Presidencia del Consejo Europeo de Edimburgo, en diciembre de 1992, confirmaron esta decisión[2], destacándose la importancia de la codificación, que proporciona una seguridad jurídica respecto del Derecho aplicable en un determinado ámbito y momento.

   Dicha codificación debe llevarse a cabo respetando íntegramente el procedimiento de adopción de los actos de la Unión.

   Dado que ninguna modificación sustantiva puede ser introducida en los actos objeto de codificación, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión convinieron, mediante un Acuerdo interinstitucional de 20 de diciembre de 1994, un método de trabajo acelerado para la rápida aprobación de los actos codificados.

4. El objeto de la presente propuesta es proceder a la codificación de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo[3]. La nueva Directiva sustituirá a las que son objeto de la operación de codificación[4]. La propuesta respeta en su totalidad el contenido de los textos codificados y se limita, por tanto, a reagruparlos realizando en ellos únicamente las modificaciones formales que la propia operación de codificación requiere.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Véase el anexo 3 de la parte A de las Conclusiones.
3 Consignado en el programa legislativo para 2020.
4 Véase anexo IV, parte A, de la presente propuesta.

5. La propuesta de codificación se ha elaborado sobre la base de una consolidación previa del texto de la Directiva 2003/59/CE, y de los actos modificadores, efectuada, en 24 lenguas oficiales, a través del sistema informático de la Oficina de Publicaciones Oficiales de la Unión Europea. En caso de cambio de numeración de los artículos, la correlación entre los números antiguos y los nuevos se ha hecho constar en una tabla de correspondencia que figura en el anexo V de la presente Directiva.

↓ 2003/59/CE (adaptado)

2021/0018 (COD)

Propuesta de

# DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

## relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera (versión codificada)

(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[5],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[6],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

↓

(1) La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[7] ha sido modificada en varias ocasiones y de forma sustancial[8]. En aras de la claridad y la racionalidad, conviene proceder a la codificación de dicha Directiva.

↓ 2018/645 considerando 1

(2) 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»[9], la

5 DO C […] de […], p. […].

6 DO C […] de […], p. […].

7 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° 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).

8 Véase anexo IV, parte A.

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.

---

↓ 2018/645 considerando 2

(3) En su Comunicación sobre las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020[10] 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.

---

↓ 2018/645 considerando 3

(4) 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.

---

↓ 2003/59/CE considerando 3 (adaptado)

(5) A fin de que los conductores puedan responder a las exigencias ⌦ relacionadas con el ⌫ mercado de los transportes por carretera, es preciso generalizar la normativa ⌦ de la Unión sobre el nivel mínimo de formación para conductores de transporte por carretera, ⌫ a la totalidad de los conductores, tanto si conducen en calidad de autónomos como de asalariados, por cuenta propia o por cuenta ajena.

---

↓ 2003/59/CE considerando 4 (adaptado)

(6) La normativa ⌦ de la Unión sobre el nivel mínimo de formación para conductores de transporte por carretera ⌫ tiene por finalidad garantizar que el conductor, en virtud de su cualificación, esté capacitado tanto para el acceso como para la prosecución de la actividad de conducción.

---

[9] COM(2011) 144 final.
[10] COM(2010) 389 final.

↓ 2003/59/CE considerando 5

(7) Más concretamente, la obligación de una cualificación inicial y de una formación continua tiene por objeto mejorar la seguridad vial y la seguridad del conductor, incluso durante las operaciones efectuadas por el conductor con el vehículo parado. Asimismo, la modernidad de la profesión de conductor debería suscitar entre los jóvenes un interés por dicho oficio, lo que habría de contribuir a la contratación de nuevos conductores en una época de escasez.

↓ 2003/59/CE considerando 6

(8) Para evitar desigualdades en las condiciones de competencia, la presente Directiva se debe aplicar a la actividad de conducción tanto de los nacionales de los Estados miembros como de los nacionales de terceros países empleados o utilizados por una empresa establecida en un Estado miembro.

↓ 2003/59/CE considerando 22 (adaptado)

(9) Es conveniente, a fin de respetar los principios del Derecho ⌦ de la Unión ⌫, no aplicar la presente Directiva a los conductores de vehículos utilizados para efectuar transportes cuya repercusión en la seguridad vial sea de menor importancia, ni en los casos en que los requisitos de la presente Directiva pudieren imponer una carga económica o social desproporcionada.

↓ 2018/645 considerando 6 (adaptado)

(10) ⌦ Deben establecerse ciertas ⌫ exenciones ⌦ relativas ⌫ 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 presente ⌫ Directiva 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.

↓ 2018/645 considerando 7 (adaptado)

(11) En los casos en que se trate de una conducción realizada con poca frecuencia en zonas rurales ⌦ o ⌫ 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.

---

↓ 2018/645 considerando 8

(12) 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.

---

↓ 2003/59/CE considerando 7

(13) A fin de poder establecer que el conductor cumple sus obligaciones, los Estados miembros deben expedir al conductor un certificado de aptitud profesional (CAP), que certifique su cualificación inicial o su formación continua.

---

↓ 2003/59/CE considerando 8

(14) Los Estados miembros deben poder elegir entre varias opciones con el fin de facilitar la aplicación de las disposiciones relativas a la cualificación inicial.

---

↓ 2003/59/CE considerando 9

(15) A fin de mantener la cualificación de los conductores ya en actividad, es preciso imponerles que actualicen periódicamente los conocimientos esenciales para su profesión.

---

↓ 2018/645 considerando 9

(16) 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.

---

↓ 2003/59/CE considerando 10

(17) Los requisitos mínimos que han de respetarse en el marco de la cualificación inicial y de la formación continua se refieren a las normas de seguridad que han de observarse durante la conducción y con el vehículo parado. El fomento de la conducción defensiva (anticipación a los peligros, concienciación sobre los demás usuarios de la carretera), que corre pareja con la racionalización del consumo de carburante, tendrá

efectos positivos tanto para la sociedad como para el propio sector mismo de transportes por carretera.

---

↓ 2003/59/CE considerando 11

(18) La presente Directiva no debe menoscabar los derechos adquiridos por el conductor titular del permiso de conducción necesario para ejercer la actividad de conducción en una fecha anterior a la prevista para obtener el CAP que certifica la cualificación inicial correspondiente o la formación continua.

---

↓ 2003/59/CE considerando 12

(19) Sólo los centros de formación que han obtenido una autorización expedida por las autoridades competentes de los Estados miembros deben estar capacitados para organizar los cursos de formación previstos en el marco de la cualificación inicial y de la formación continua. A fin de garantizar la calidad de dichos centros de formación autorizados, las autoridades competentes deben establecer criterios de autorización armonizados, entre ellos, el de una reconocida competencia.

---

↓ 2003/59/CE considerando 13

(20) Debe corresponder no sólo a las autoridades competentes de los Estados miembros, sino también a toda entidad que aquéllas designen, la tarea de organizar los exámenes previstos en el marco de la cualificación inicial y la formación continua. Habida cuenta de la importancia que supone la presente Directiva para la seguridad vial y la igualdad de las condiciones de competencia, las autoridades competentes de los Estados miembros deben controlar dichos exámenes.

---

↓ 2003/59/CE considerando 14

(21) Los Estados miembros deben establecer la realización de la primera formación continua y expedir al conductor el correspondiente CAP dentro de los cinco años siguientes bien a la fecha de expedición del CAP que certifica la cualificación inicial, o bien a la fecha de caducidad del límite establecido para que determinados conductores invoquen sus derechos adquiridos. Deben permitirse igualmente reducciones o prolongaciones de dichos plazos. Tras su primera formación continua, el conductor debe seguir una formación continua cada cinco años.

---

↓ 2003/59/CE considerando 15 (adaptado)

(22) Para certificar que el conductor nacional de un Estado miembro es titular de uno de los CAP previstos por la presente Directiva y para facilitar el reconocimiento mutuo de los distintos CAP, los Estados miembros deben poner el código armonizado ⌦ de la Unión ⌫ previsto a tal fin, acompañado del código de la fecha de caducidad, bien en

el permiso de conducción o bien en la tarjeta de cualificación del conductor, que deberá ser reconocida mutuamente por los Estados miembros, cuyo modelo armonizado se contempla en la presente Directiva. ⌦ Dicha ⌫ tarjeta debe responder a la mismas exigencias de protección contra la falsificación del permiso de conducción, habida cuenta de la importancia de los derechos que confiere para la seguridad vial y la igualdad de condiciones de competencia.

---

↓ 2018/645 considerando 10 (adaptado)

(23) Los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, deben intercambiar electrónicamente información sobre los 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 del Parlamento Europeo y del Consejo[11]. 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.

---

↓ 2018/645 considerando 11 (adaptado)

(24) Teniendo en cuenta la evolución de la formación y la educación, y con el fin de asegurar la contribución de la presente Directiva a la seguridad vial, así como la pertinencia de la formación para los conductores, es preciso que en los cursos de formación ⌦ se aborden ⌫ 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.

---

↓ 2018/645 considerando 12 (adaptado)

(25) 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

[11] 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).

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.

---

↓ 2018/645 considerando 13 (adaptado)

(26) 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 ⌦ presente ⌫ Directiva.

---

↓ 2018/645 considerando 14 (adaptado)

(27) 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 ⌦ presente ⌫ Directiva.

---

↓ 2018/645 considerando 15

(28) 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.

---

↓ 2018/645 considerando 19

(29) 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 3 500 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.

---

↓ 2003/59/CE considerando 17

(30) En lo que respecta a los conductores nacionales de un tercer país que estén contemplados en la presente Directiva, deben establecerse disposiciones de certificación particulares.

---

↓ 2019/1243 art. 1 y Anexo IX (adaptado)

(31) A fin de adaptar la ⌦ presente ⌫ Directiva al progreso científico y técnico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del ⌦ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ⌫ con el fin de modificar los anexos I y II de la ⌦ presente ⌫ Directiva. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación[12]. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

---

↓ 2018/645 considerando 20 (adaptado)

(32) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, ⌦ determinar ⌫ el 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.

---

[12] DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

↓

(33) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho interno y las fechas de aplicación de las Directivas que se indican en el anexo IV, parte B.

↓ 2003/59/CE (adaptado)

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

↓ 2018/645 Punto 1 del art. 1

*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, 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.

↓ 2018/645 Punto 2 del art. 1 (adaptado)

*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 certificado de aptitud profesional (en adelante, «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 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) ⌦ los ⌫ conductores de los vehículos que circulan en las zonas rurales para el abastecimiento de la propia empresa del conductor,

b) ⌦ los ⌫ conductores que no ofrezcan servicios de transporte,

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.

↓ 2003/59/CE (adaptado)

*Artículo 3*

**Cualificación y formación**

1. La actividad de conducción, ⌦ a la que se ⌫ refiere el artículo 1, estará subordinada a una obligación de cualificación inicial y a una obligación de formación continua. A tal fin, los Estados miembros establecerán:

a) un sistema de cualificación inicial

Los Estados miembros deberán elegir entre las dos posibilidades siguientes:

i) opción que incluye tanto la asistencia a un curso como un examen

De conformidad con lo dispuesto en el punto 2.1 de la sección 2 del anexo I, este tipo de cualificación inicial supondrá la asistencia obligatoria a un curso de una duración determinada. Concluirá con un examen. Si se supera éste, se obtendrá el CAP previsto en la letra a) del apartado 1 del artículo 6,

ii) opción que incluye únicamente exámenes

De conformidad con lo dispuesto en el punto 2.2 de la sección 2 del anexo I, este tipo de cualificación inicial no supone la asistencia obligatoria a un curso, sino únicamente un examen teórico y otro práctico. Si se superan éstos, se obtendrá el CAP previsto en la letra b) del apartado 1 del artículo 6.

No obstante, un Estado miembro podrá autorizar a un conductor a conducir dentro de su territorio antes de obtener un CAP, cuando esté realizando un curso de formación profesional de al menos seis meses, por un período máximo de tres años. En el contexto de ese curso de formación profesional, los exámenes mencionados en los incisos i) y ii) podrán completarse en etapas;

b) un sistema de formación continua

De conformidad con lo dispuesto en la sección 4 del anexo I, la formación continua supone la asistencia obligatoria al curso. Se sancionará con la expedición del CAP previsto en el apartado 1 del artículo 8.

2. Asimismo, los Estados miembros podrán establecer un sistema de cualificación inicial acelerada para permitir al conductor conducir en los casos previstos en el ⌦ artículo 5, apartado 2, letra a), ⌫ inciso ii) ⌦, en el artículo 5, apartado 2, letra b), en el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso i), y en el artículo 5, apartado 3, letra b), ⌫.

De conformidad con lo dispuesto en la sección 3 del anexo I, la cualificación inicial acelerada supondrá la asistencia obligatoria al curso. Concluirá con un examen. Si se supera éste, se obtendrá el CAP previsto en el apartado 2 del artículo 6.

3. Los Estados miembros podrán dispensar a un conductor que haya obtenido el certificado de aptitud profesional previsto en el Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo[13] de los exámenes a que se refieren los incisos i) y ii) de la letra a) del apartado 1

[13] Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

y el apartado 2 en las materias correspondientes al examen previsto en el mencionado Reglamento y, si ha lugar, dispensarle de asistir a la parte del curso que corresponda a dichas materias.

*Artículo 4*

**Derechos adquiridos**

Estarán exentos de la obligación de cualificación inicial los conductores que sean:

a) titulares de un permiso de conducción de una de las categorías D1, D1 + E, D, D + E o de un permiso ⌦ de conducción ⌫ reconocido como equivalente, expedido a más tardar ⌦ el 10 de septiembre de 2008 ⌫;

b) titulares de un permiso de conducción de una de las categorías C1, C1 + E, C, C + E o de un permiso ⌦ de conducción ⌫ reconocido como equivalente, expedido a más tardar ⌦ el 10 de septiembre de 2009 ⌫.

*Artículo 5*

**Cualificación inicial**

1. El acceso a la cualificación inicial no requerirá la obtención previa del permiso de conducción correspondiente.

2. Los conductores de un vehículo destinado al transporte de mercancías podrán conducir:

a) a partir de la edad de 18 años:

   i) un vehículo de las categorías de permiso de conducción C y C + E, a condición de ser titular del CAP previsto en el apartado 1 del artículo 6,

   ii) un vehículo de las categorías de permiso de conducción C1 y C1 + E, a condición de ser titular del CAP previsto en el apartado 2 del artículo 6;

b) a partir de la edad de 21 años, un vehículo de las categorías de permiso de conducción C y C + E, a condición de ser titular del CAP previsto en el apartado 2 del artículo 6.

3. Los conductores de un vehículo destinado al transporte de viajeros podrán conducir:

a) a partir de la edad de 21 años:

   i) un vehículo de las categorías de permiso de conducción D y D + E, para transportar viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros, así como un vehículo de las categorías de permiso de conducción D1 y D1 + E, a condición de ser titular del CAP previsto en el apartado 2 del artículo 6.

   Los Estados miembros podrán autorizar al conductor de vehículos de una de ⌦ dichas ⌫ categorías de permiso de conducción a conducir en su territorio dichas categorías de vehículos a partir de la edad de 18 años, a condición de ser titular del CAP previsto en el apartado 1 del artículo 6,

   ii) un vehículo de las categorías de permiso de conducción D y D + E, a condición de ser titular del CAP previsto en el apartado 1 del artículo 6.

   Los Estados miembros podrán autorizar al conductor de vehículos de una de ⌦ dichas ⌫ categorías de permiso de conducción a conducir en su territorio dichas categorías de vehículos a partir de la edad de 20 años, a condición de ser

titular del CAP previsto en el apartado 1 del artículo 6. Esta edad podrá reducirse a 18 años en caso de que el conductor conduzca estos vehículos sin pasajeros;

b) a partir de la edad de 23 años, un vehículo de las categorías de permiso de conducción D y D + E, a condición de ser titular del CAP previsto en el apartado 2 del artículo 6.

4. Sin perjuicio del límite de edad establecida en el apartado 2, los conductores que efectúen transportes de mercancías que estén en posesión del CAP previsto en el artículo 6 para alguna de las categorías de permiso de conducción de vehículos a que se refiere el apartado 2 del presente artículo quedarán dispensados de obtener el CAP para cualquier otra categoría de vehículos prevista en dicho apartado.

Estas disposiciones se aplicarán en las mismas condiciones a los conductores que efectúen transportes de viajeros para las categorías de permiso de conducción de vehículos a las que se refiere el apartado 3.

5. Los conductores que efectúen transportes de mercancías y amplíen o modifiquen sus actividades para efectuar transporte de viajeros, o a la inversa, y sean titulares del CAP previsto en el artículo 6 no deberán repetir las partes comunes de las cualificaciones iniciales, sino sólo las partes específicas de la nueva cualificación.

*Artículo 6*

**CAP acreditativo de la cualificación inicial**

1. CAP acreditativo de la cualificación inicial

a) CAP expedido para sancionar la asistencia a los cursos y un examen

De conformidad con el inciso i) de la letra a) del apartado 1 del artículo 3, el Estado miembro impondrá al candidato conductor la asistencia a los cursos impartidos en un centro de formación autorizado por las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en la sección 5 del anexo I («centro de formación autorizado»*)*. Los cursos tratarán de todas las materias contempladas en la lista de la sección 1 del anexo I. Esta formación concluirá con la superación del examen previsto en el punto 2.1 de la sección 2 del anexo I. Este examen lo organizarán las autoridades competentes de los Estados miembros o una entidad que éstas designen y estará encaminado a comprobar si el candidato conductor posee el nivel de conocimientos que exige la sección 1 del anexo I en las materias antes mencionadas. Las autoridades o entidades citadas supervisarán el examen y, si éste se supera, expedirán al conductor un CAP acreditativo de una cualificación inicial.

b) CAP expedido para sancionar unos exámenes

De conformidad con el inciso ii) de la letra a) del apartado 1 del artículo 3, el Estado miembro impondrá al candidato conductor la superación de los exámenes, teórico y práctico, previstos en el punto 2.2 de la sección 2 del anexo I. Estos exámenes los organizarán las autoridades competentes de los Estados miembros o una entidad que éstas designen y estarán encaminados a comprobar si el candidato conductor posee el nivel de conocimientos que exige la sección 1 del anexo I en las materias antes mencionadas. Las autoridades o entidades citadas supervisarán los exámenes y, si estos se superan, expedirán al conductor un CAP acreditativo de una cualificación inicial.

2. CAP acreditativo de una cualificación inicial acelerada

De conformidad con el apartado 2 del artículo 3, el Estado miembro impondrá al candidato conductor la asistencia a los cursos impartidos en un centro de formación autorizado. Los cursos tratarán de todas las materias contempladas en la lista de la sección 1 del anexo I.

Esta formación concluirá con la superación del examen previsto en la sección 3 del anexo I. Este examen lo organizarán las autoridades competentes de los Estados miembros o una entidad que éstas designen y estará encaminado a comprobar si el candidato conductor posee el nivel de conocimientos que exige la sección 1 del anexo I en las materias antes mencionadas. Las autoridades o entidades citadas supervisarán el examen y, si éste se supera, expedirán al conductor un CAP acreditativo de una cualificación inicial acelerada.

---

↓ 2018/645 Punto 3 del art. 1 (adaptado)

*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 ⌦ mencionadas en ⌫ 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.

---

↓ 2003/59/CE (adaptado)

*Artículo 8*

**CAP acreditativo de la formación continua**

1. Tras la terminación de la formación continua prevista en el artículo 7, las autoridades competentes de los Estados miembros o el centro de formación autorizado expedirán a nombre del conductor un CAP acreditativo de la formación continua.

2. Los titulares del CAP previsto en el artículo 6, en el transcurso de los cinco años siguientes a la fecha de expedición de dicho CAP.

Los Estados miembros podrán reducir o prolongar los plazos contemplados en ⌦ el primer párrafo ⌫, en particular, a efectos de hacerlo coincidir con la fecha de expiración del

permiso de conducción. Sin embargo, dicho plazo no podrá ser inferior a tres años ni superior a siete años.

3. El conductor que haya terminado un primer curso de formación continua a que se refiere el apartado 2 seguirá una formación continua cada cinco años antes del final del período de validez del CAP acreditativo de la formación continua.

4. Los titulares del CAP previsto en el artículo 6 o del CAP previsto en el apartado 1 de artículo, así como los conductores contemplados en el artículo 4, que hayan dejado de ejercer la profesión y no cumplan las exigencias de los apartados 1, 2 y 3 ⌦ del presente artículo ⌫, deberán seguir un curso de formación continua antes de reanudar el ejercicio de la profesión.

5. Los conductores que realicen transportes de mercancías o viajeros por carretera y hayan completado cursos de formación continua para una de las categorías de permisos ⌦ de conducción ⌫ previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 5 estarán dispensados de seguir una formación continua para otra de las categorías de permiso de conducción de vehículos previstas en dichos apartados.

*Artículo 9*

**Lugar en el que se impartirá la formación**

---

🡻 2018/645 Punto 4 del art. 1

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.

---

🡻 2003/59/CE (adaptado)

Los conductores mencionados en el artículo 1, letra b), obtendrán esta cualificación ⌦ inicial ⌫ en el Estado miembro en que la empresa se encuentre establecida o en el Estado miembro que les haya expedido un permiso de trabajo.

Los conductores mencionados en el artículo 1, letras a) y b), seguirán la formación continua prevista en el artículo 7 en el Estado miembro donde tengan su residencia normal o en el Estado miembro donde trabajen.

---

🡻 2018/645 Punto 5 del art. 1 (adaptado)

*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, 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 ⌦ de conducción ⌫ 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 ⌦ de cualificación de los conductores ⌫, 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), ⌦ de la presente Directiva ⌫ 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) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo[14], 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 23 de mayo de 2020, con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1072/2009, y en particular su apartado 7, a fin de certificar la conformidad con los requisitos de formación de la presente Directiva.

---

🡻 2018/645 Punto 6 del art. 1

*Artículo 11*

**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

[14] Reglamento (CE) nº 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).

requisitos de formación establecidos en la presente Directiva, de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo[15].

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.

---

↓ 2019/1243 Art. 1 y Letra 5) del punto IX del anexo

*Artículo 12*

**Adaptación al progreso científico y técnico**

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13 por los que se modifiquen los anexos I y II a fin de adaptarlos al progreso científico y técnico.

*Artículo 13*

**Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 26 de julio de 2019. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

---

[15] 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).

↓ 2003/59/CE

*Artículo 14*

**Derogación**

Queda derogada la Directiva 2003/59/CE, en su versión modificada por las Directivas citadas en el anexo IV, parte A, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho interno y las fechas de aplicación de las Directivas que se indican en el anexo IV, parte B.

↓

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo V.

↓ 2003/59/CE (adaptado)

*Artículo 15*

**Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el día ⌦ 24 de mayo de 2021 ⌫.

*Artículo 16*

**Destinatarios**

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* |