

En el presente documento encontrarás las disposiciones modificadas de la Directiva CAP y Directiva de Permiso de Conducción establecidas en la DIRECTIVA (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de abril de 2018 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.

MODIFICACIONES EN LA DIRECTIVA CAP y PERMISO DE CONDUCCIÓN

Ismael Carrón de la Calle
Plataforma CAP de CNAE



ÍNDICE

- I. **INTRODUCCIÓN**
- II. **TIEMPOS DE ENTRADA EN VIGOR Y DE TRANSPOSICIÓN**
- III. **OBJETIVOS GENERALES**
- IV. **COMPARATIVA ENTRE EL TEXTO ACTUALMENTE VIGENTE DE LA DIRECTIVA CAP Y EL TEXTO PROPUESTO.**
- V. **COMPARATIVA ENTRE EL TEXTO ACTUALMENTE VIGENTE DE LA DIRECTIVA 2006/126 SOBRE EL PERMISO DE CONDUCCIÓN Y EL TEXTO PROPUESTO.**

I. INTRODUCCIÓN

El pasado 2 de mayo de 2018, el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) publicó la **Directiva (UE) 2018/645** del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de abril de 2018 **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.

La citada Directiva introduce modificaciones en las siguientes Directivas:

- **Directiva 2003/59/CE** sobre la cualificación inicial y formación periódica de los conductores de determinados vehículos de carretera para el transporte de mercancías o pasajeros.
- **Directiva 2006/126/CE** sobre permisos de conducción.

II. TIEMPOS DE ENTRADA EN VIGOR Y DE TRANSPOSICIÓN

- **Entrada en vigor:** a los **veinte días de su publicación** en el Diario Oficial de la Unión Europea, esto es, **el 22 de mayo de 2018**.
- **Transposición por parte de los Estados miembros:** a más tardar el **23 de mayo de 2020**, salvo lo dispuesto en el **artículo 10 bis “red electrónica a efectos de ejecución”** sobre el intercambio de información entre los Estados miembros de los CAP expedidos o retirados, que se deberá transponer a más tardar el **23 de mayo de 2021**.

III. OBJETIVOS GENERALES

- Hacer que la Directiva sea más clara y fácil de interpretar.
- Modernizar la formación poniendo el acento en la seguridad vial, incluida, por ejemplo, la protección de los usuarios vulnerables de la carretera y el uso de sistemas de asistencia al conductor, haciendo hincapié en la optimización del consumo de combustible y la introducción de nuevas tecnologías, como las opciones de aprendizaje electrónico;
- Garantizar la coherencia entre la diferente formación obligatoria que debe seguir un conductor y la formación CAP, por ejemplo, la relativa al transporte de mercancías peligrosas, a la sensibilización en materia de discapacidad o al transporte de animales vivos.
- Garantizar el reconocimiento mutuo de la formación seguida en un Estado miembro diferente de los Estados miembros de residencia; y
- Aclarar las normas sobre edades mínimas entre la Directiva de conductores profesionales y las normas de la UE sobre permisos de conducción;
- Además, el Parlamento decidió establecer un sistema de intercambio electrónico para las cualificaciones de los conductores, que ayuda al reconocimiento mutuo de la formación sufrida en otros Estados miembros de la UE y también puede ser utilizado por las autoridades encargadas de la aplicación.

IV. COMPARATIVA ENTRE EL TEXTO ACTUALMENTE VIGENTE DE LA DIRECTIVA CAP Y EL TEXTO DE LA NUEVA DIRECTIVA.

En este punto encontrarás la disposición o artículo que se modifica, así como una tabla con tres columnas: la primera, en la que se indica la disposición modificada; la segunda con el texto de la Directiva actualmente vigente; y la tercera, con el texto que se propone por parte del Parlamento Europeo.

En el texto de la segunda columna encontrarás en letra de **color rojo** y tachado aquella parte de este que desaparece en la nueva redacción. En la segunda columna encontrarás en **letra negrita** el nuevo texto que se añade en la nueva Directiva 2018/645.

1.- Modificación del ARTÍCULO 1: ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Con el fin de mejorar la claridad jurídica, se suprimen o modifican las referencias a los actos de la Unión derogados o sustituidos.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE (2003/59)	TEXTO DE LA NUEVA DIRECTIVA CAP (2018/645)
Artículo 1. Ámbito de aplicación	La presente Directiva se aplicará 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 Comunidad, 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 91/439/CEE, 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 91/439/CEE, o un permiso de conducción reconocido como equivalente.	La presente Directiva se aplicará la actividad de conducción de los: a) nacionales de un Estado miembro; b) nacionales de un tercer país empleados o utilizados por una empresa establecida en un Estado miembro, denominados en lo sucesivo conductores, que efectúen una actividad de transporte por carretera dentro de la Unión, en vías públicas, por medio de vehículos: – para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías C1, C1+E, C o C+E, tal como se definen en la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, o un permiso de conducción reconocido como equivalente, – para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías D1, D1+E, D o D+E, tal como se definen en la Directiva 2006/126/CE, o un permiso de conducción reconocido como equivalente. A los efectos de la presente Directiva, las referencias a las categorías de permisos de conducción que contengan un signo más (+) se leerán de conformidad con la tabla de correspondencias que figura en el Anexo III.

2.- Modificación del ARTÍCULO 2: EXENCIONES.

La Comisión Europea llevó a cabo una evaluación de la aplicación de la Directiva CAP y detectó una serie de deficiencias que crean inseguridad jurídica en la interpretación de las exenciones.

Con el fin de aportar certidumbre jurídica y coherencia con otros actos de la Unión, se efectúan algunos cambios en las exenciones de la Directiva, para lo que conviene tener presentes las excepciones similares del Reglamento (CE) n.º 561/2006 sobre los tiempos de conducción y descanso de los conductores.

Algunas de estas exenciones se aplican a situaciones en que la conducción del vehículo no constituye la actividad principal del conductor y en las que el cumplimiento de los requisitos de la Directiva 2003/59/CE supondría una carga desproporcionada para dichas personas. **Por lo general, se considera que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando ocupa menos del 30 % del tiempo de trabajo mensual.**

El proyecto de modificación de Directiva dispone que **los conductores 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.

A continuación, compararemos la redacción de los textos de cada una de las **exenciones**:

a) Letra a) de este artículo: se mantiene la misma redacción

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones	La presente Directiva no se aplicará a los conductores: a) de los vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora;	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) Letra b) de este artículo: para su aplicación se exige que el transporte sea consecuencia de las funciones asignadas a los servicios exentos, y se amplía las exenciones a las **ambulancias de emergencia**;

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones	La presente Directiva no se aplicará a los conductores: b) de los vehículos utilizados por los servicios de las fuerzas armadas, la protección civil, los bomberos y las fuerzas de orden público, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos;	La presente Directiva no se aplicará a los conductores de vehículos : 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) Letra c) de este artículo: prácticamente se mantiene como estaba.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones	La presente Directiva no se aplicará a los conductores: c) de los vehículos que se sometan a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento, y de los vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;	La presente Directiva no se aplicará a los conductores de vehículos : 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) Letra d) de este artículo: se propone una **NUEVA EXENCIÓN** consistente en la **conducción de autobuses 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.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones		La presente Directiva no se aplicará a los conductores de vehículos : 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) Letra e) de este artículo: se amplía la exención al transporte de **ayuda humanitaria**

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones	La presente Directiva no se aplicará a los conductores: d) de los vehículos utilizados en estados de urgencia o destinados a misiones de salvamento;	La presente Directiva no se aplicará a los conductores de vehículos : e) utilizados en estados de urgencia o destinados a misiones de salvamento, incluidos los utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria ;

f) Letra f) de este artículo: se amplía la exención de los vehículos de prácticas de conducir también a los **exámenes de conducir**, y se advierte que solo es de aplicación la exención cuando no se utilicen para el transporte comercial de viajeros o mercancías.

Además, se añade la exención a los conductores con contrato de formación o aprendizaje que realicen una formación de conducción complementaria para obtener el permiso de conducción o el CAP.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones	La presente Directiva no se aplicará a los conductores: 0 los vehículos utilizados en las clases de conducción de automóviles destinadas a la obtención de un permiso de conducción o de un CAP, previsto en el artículo 6 y en el apartado 1 del artículo 8;	La presente Directiva no se aplicará a los conductores de vehículos: f) utilizados en las clases y los exámenes de conducción destinados a la obtención de un permiso de conducción o de un CAP, previsto en el artículo 6 y en el artículo 8, apartado 1, siempre que no se utilicen para el transporte comercial de mercancías y viajeros. Con respecto a la letra f) del presente apartado, la presente Directiva no se aplicará a una persona que desee obtener un permiso de conducción o un certificado de aptitud profesional (en adelante, «CAP»), de conformidad con el artículo 6 y el artículo 8, apartado 1, cuando esta persona esté cursando una formación de conducción complementaria durante el aprendizaje en el trabajo, a condición de que la persona esté acompañada por otra persona titular de un CAP o un instructor de conducción para la categoría del vehículo utilizado para el fin establecido en dicha letra;

g) Letra g) de este artículo

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones	La presente Directiva no se aplicará a los conductores: f) de los vehículos utilizados para el transporte no comercial de viajeros o de bienes de carácter particular;	La presente Directiva no se aplicará a los conductores de vehículos: g) utilizados para el transporte no comercial de viajeros o de bienes;

h) Letra h) de este artículo

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones	La presente Directiva no se aplicará a los conductores: g) de los vehículos que transporten material o equipos para el uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal del conductor.	La presente Directiva no se aplicará a los conductores de vehículos: h) que transporten material, equipos o maquinaria para el uso de los conductores en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal de los conductores.

i) **NUEVA EXENCIÓN:** En los casos en que se trate de una **conducción realizada con poca frecuencia y en zonas rurales por conductores que abastezcan a sus propias empresas**, 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 dispondrán 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.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones		2.- La presente Directiva no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones: a) conductores de los vehículos que circulan en las zonas rurales para el abastecimiento de la propia empresa del conductor, b) conductores que no ofrezcan servicios de transporte, y c) los Estados miembros consideren que el transporte es ocasional y no afecta a la seguridad vial.

j) **NUEVA EXENCIÓN:** **Personas que trabajan en la agricultura, la horticultura, la silvicultura, la ganadería y la pesca.**

Dado que las distancias que deben cubrir estas personas durante el desarrollo 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.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 2. Exenciones		3. La presente Directiva no se aplicará a los conductores de los vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías en el marco de su propia actividad empresarial, salvo si la conducción forma parte de la actividad principal del conductor o si la conducción supera una distancia establecida en la legislación nacional desde el centro de explotación de la empresa que posee o alquila el vehículo.»;

3.- Modificación del ARTÍCULO 7: FORMACIÓN CONTINUA.

Con el fin de asegurar la contribución de la Directiva 2003/59/CE a la seguridad vial, así como la pertinencia de la formación para los conductores, es preciso que **en los cursos de formación se haga más hincapié en los temas relacionados con:**

- **la seguridad vial**, por ejemplo, la percepción del peligro, la protección de los usuarios vulnerables (en particular de los peatones, los ciclistas y las personas con movilidad reducida),
- **la conducción eficiente** desde el punto de vista del carburante,
- **las condiciones meteorológicas extremas**, y
- **las operaciones especiales de transporte.**
- **sistemas de transporte inteligente y evolucionar con el desarrollo tecnológico.**

Los Estados miembros dispondrán de la posibilidad de optar por implantar la formación a través de instrumentos basados en las tecnologías de la información y la comunicación (como el **aprendizaje electrónico** y el aprendizaje mixto) **en parte de los cursos**, garantizando al mismo tiempo su calidad. Al mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en TIC, es importante tener en cuenta que **algunos temas específicos requieren formación práctica** y no pueden abordarse adecuadamente con estas herramientas de aprendizaje, por ejemplo la instalación de cadenas para la nieve o la colocación de las cargas, u otros aspectos formativos donde el aspecto práctico es importante. **La formación práctica puede, pero no tiene que consistir en conducir.** Una parte importante de la formación requerida en virtud de la presente Directiva debe llevarse a cabo en un centro de formación autorizado.

Para garantizar la coherencia entre las diferentes formaciones exigidas por la legislación de transporte 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.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 7. Formación continua	La formación continua consiste en una formación que permite a los titulares del CAP previsto en el artículo 6 así como a los conductores contemplados en el artículo 4 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. Esta formación la organizará un centro de formación autorizado, de conformidad con la sección 5 del anexo I. 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	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.

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

4.- Modificación del **ARTÍCULO 9: LUGAR EN EL QUE SE IMPARTE LA FORMACIÓN.**

Con el fin de mejorar la claridad jurídica, se suprimen o modifican las referencias a los actos de la Unión derogados o sustituidos.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 9	Los conductores contemplados en la letra a) del artículo 1 obtendrán la cualificación inicial, a la que se refiere el artículo 5, en el Estado miembro donde tengan su residencia normal, según se define en el artículo 14 del Reglamento (CEE) no 3821/85 (9) .	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 .
Lugar en el que se impartirá la formación	Los conductores mencionados en la letra b) del artículo 1 obtendrán esta cualificación 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 la letra b) del artículo 1 obtendrán esta cualificación 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 las letras a) y b) del artículo 1 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.	Los conductores mencionados en las letras a) y b) del artículo 1 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.

5.- Modificación del **ARTÍCULO 10: CÓDIGO COMUNITARIO.**

Para evitar prácticas divergentes entre los Estados miembros que puedan obstaculizar el reconocimiento mutuo y restringir el derecho de los conductores a llevar a cabo su formación continua en el Estado miembro en el que trabajan, las autoridades de los Estados miembros, si la formación completada no puede indicarse en el permiso de conducción, deben expedir la tarjeta de cualificación del conductor en la forma prescrita por los modelos normalizados, que garantiza el reconocimiento mutuo de todos los conductores que cumplan los requisitos de la Directiva 2003/59/CE.

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.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 10 Código comunitario	1. Basándose en el CAP mencionado en el artículo 6 y en el CAP mencionado en el apartado 1 del artículo 8, las autoridades competentes de los Estados miembros inscribirán, atendiendo a lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del artículo 5 y en el artículo 8, el código comunitario previsto en el apartado 2 del presente artículo, junto a las categorías de permisos correspondientes: — bien en el permiso de conducción, — o bien en la «tarjeta de cualificación del conductor», elaborada según el modelo que figura en el anexo II. Se reconocerán recíprocamente las tarjetas de cualificación de los conductores expedidas por los Estados miembros. Cuando expidan la tarjeta, las autoridades competentes se asegurarán que no haya caducado el permiso de conducción cuyo número consta en la tarjeta. 2. Se añade el siguiente código comunitario a la lista de los códigos comunitarios armonizados establecida en los anexos I y I-bis de la Directiva 91/439/CEE: «95. Conductor titular del CAP que satisface la obligación de aptitud profesional prevista en el artículo 3 válida hasta el ... (por ejemplo: 95.01.01.2012).» 3. a) El conductor contemplado en la letra b) del artículo 1 que conduzca vehículos que efectúen transportes de mercancías por carretera demostrará que tiene la cualificación y la formación estipuladas en la presente Directiva mediante el certificado de conductor previsto en el Reglamento (CE) no 484/2002 (10). El Estado miembro podrá, como complemento de dicho certificado, expedir a estos conductores la tarjeta de cualificación del conductor a que se refiere el anexo II de la presente Directiva, en la cual se inscribirá el código comunitario correspondiente. b) El conductor contemplado en la letra b) del artículo 1 que conduzca vehículos que efectúen transportes de viajeros por carretera demostrará que tiene la cualificación y la formación estipuladas en la presente Directiva mediante:	1. Basándose en el CAP acreditativo de la cualificación inicial y en el CAP acreditativo de la formación continua, las autoridades competentes de los Estados miembros, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 5, apartados 2 y 3 de la presente Directiva, y en el artículo 8 de la presente Directiva, inscribirán el código de la Unión armonizado '95', previsto en el anexo I de la Directiva 2006/126/CE, junto a las categorías de permisos correspondientes: – en el permiso de conducción, o bien – en la «tarjeta de cualificación del conductor», elaborada según el modelo que figura en el anexo II de la presente Directiva. Cuando las autoridades competentes del Estado miembro donde se hubiera obtenido el CAP no puedan inscribir el código de la Unión en el permiso de conducción, expedirán para el conductor una tarjeta de cualificación del conductor. Se reconocerán recíprocamente las tarjetas de cualificación de los conductores expedidas por los Estados miembros. Cuando expidan la tarjeta, las autoridades competentes comprobarán la validez del permiso de conducción para la categoría de vehículo correspondiente. 2. Al conductor contemplado en el artículo 1, letra b), que conduzca vehículos que efectúen transportes de mercancías por carretera también se le permitirá demostrar que tiene la cualificación y la formación estipuladas en la presente Directiva mediante el certificado de conductor previsto en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, siempre que este posea el código '95' de la Unión. A los efectos de la presente Directiva, el Estado miembro de emisión indicará el código de la Unión '95' en el apartado de observaciones de la certificación si el conductor en cuestión ha cumplido con los requisitos de cualificación y formación previstos en la presente Directiva. 3. Se aceptarán como prueba de cualificación hasta su fecha de expiración los certificados de conductor que no lleven el código de la Unión '95' y que fueran expedidos antes del 23 de mayo de 2020, con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, y en particular su apartado 7, a fin de certificar la conformidad con los requisitos de formación de la presente Directiva.

	—o bien el código comunitario inscrito en el permiso de conducción de modelo comunitario, si es titular de dicho permiso, —o bien la tarjeta de cualificación del conductor prevista en el anexo II, en la que constará el código comunitario correspondiente, —o bien un certificado nacional cuya validez reconocerán los Estados miembros en sus territorios respectivos.	
--	---	--

6.- Se **AÑADE** el **ARTÍCULO 10 BIS: RED ELECTRÓNICA A EFECTOS DE EJECUCIÓN.**

Los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, deben intercambiar electrónicamente información sobre los certificados de aptitud profesional (CAP). Deben desarrollar la plataforma electrónica necesaria teniendo en cuenta un análisis de costes y beneficios por parte de la Comisión, incluida la opción de ampliar la red del permiso de conducción de la UE creada en virtud de la Directiva 2006/126/CE. Dicha acción permitirá, entre otros beneficios, que los Estados miembros puedan acceder fácilmente a la información sobre las acciones de formación completas que no consta en el permiso de conducción del conductor. Es importante que los Estados miembros y la Comisión se esfuercen por orientar más el desarrollo de esta función hacia el acceso en tiempo real durante las inspecciones en carretera.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
Artículo 10 bis. Red electrónica a efectos de ejecución		1. Los Estados miembros intercambiarán, a efectos ejecutivos, información sobre los CAP expedidos o retirados. A tal fin, los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, desarrollarán una red electrónica o trabajarán en una ampliación de una red existente, teniendo en cuenta la evaluación realizada por la Comisión sobre la opción más rentable. 2. La red podrá contener información recogida en los CAP, así como información relativa a los procedimientos administrativos relacionados con los CAP. 3. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de los datos personales se realiza únicamente a efectos de comprobar el cumplimiento de la presente Directiva, en particular los requisitos de formación establecidos en la presente Directiva, de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo*. 4. El acceso a la red electrónica deberá estar protegido. Los Estados miembros podrán conceder acceso únicamente a las autoridades competentes responsables de la aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva.

7.- Se modifica el **ANEXO I: REQUISITOS MÍNIMOS DE CUALIFICACIÓN Y FORMACIÓN.**

a) **SECCIÓN 1: Lista de Materias; Introducción:** Con el fin de mejorar la claridad jurídica, se modifican las referencias a los actos de la Unión derogados o sustituidos.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 1. LISTA DE MATERIAS	Los conocimientos que deberán tener en cuenta los Estados miembros para la verificación de la cualificación inicial y la formación continua del conductor deberán referirse al menos a las materias enumeradas en la presente lista. Los candidatos deberán alcanzar el nivel de conocimientos y de aptitudes prácticas necesario para conducir con seguridad la categoría de vehículos de que se trate. El nivel mínimo de conocimientos no podrá ser inferior al nivel 2 de la estructura de los niveles de formación previsto en el anexo I de la Decisión 85/368/CEE (11), es decir, al nivel alcanzado durante la escolaridad obligatoria completada con una formación profesional.	Los conocimientos que deberán tener en cuenta los Estados miembros para la verificación de la cualificación inicial y la formación continua del conductor deberán referirse al menos a las materias enumeradas en la presente lista. Los candidatos deberán alcanzar el nivel de conocimientos y de aptitudes prácticas necesario para conducir con seguridad la categoría de vehículos de que se trate. El nivel mínimo de cualificación será comparable al menos al nivel 2 del Marco Europeo de Cualificaciones, según lo dispuesto en el anexo II de la Recomendación 2008/C/111/01 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008*.

b) **SECCIÓN 1: Lista de Materias COMUNES. Objetivo 1: Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.**

Se añaden **nuevas materias** a la parte común, principalmente se trata de materias relacionadas con:

- Sistemas de ayuda a la conducción (ADAS).
- Sistemas de transporte inteligentes que incrementan la eficiencia de la conducción, y
- Ayudan a planificar las rutas.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 1. LISTA DE MATERIAS. 1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad. Todos los permisos	1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad Todos los permisos 1.1. Objetivo: conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización. Curvas de par, potencia y consumo específico de un motor, zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones y diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades. 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.	1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad Todos los permisos 1.1. Objetivo: conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización. Curvas de par, potencia y consumo específico de un motor, zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones y diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades. 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.

~~Características del circuito de frenado oleoneumático~~, 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.

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.

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.**

1.3. Objetivo: poder optimizar el consumo de carburante.

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

1.3 bis. Objetivo: ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos.

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

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

c) **SECCIÓN 1: Lista de Materias correspondientes a MERCANCÍAS.**

Objetivo 1: Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 1. LISTA DE MATERIAS. Permisos C, C+E, C1, C1+E	1.4. Objetivo: ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo. Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, 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.	1.4. Objetivo: ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo. Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, cálculo del volumen útil, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad, tipos de embalaje y apoyos de la carga. Principales tipos de mercancías que requieren estiba, técnicas de calce y estiba, utilización de correas de estiba, verificación de los dispositivos de estiba, utilización de los medios de manipulación, y entoldado y desentoldado.

d) **SECCIÓN 1: Lista de Materias correspondientes a VIAJEROS.**

Objetivo 1: Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 1. LISTA DE MATERIAS. Permisos D, D+E, D1, D1+E	1.5. Objetivo: poder garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros. Calibración de los movimientos longitudinales y laterales, uso compartido de la carretera, colocación en la calzada, suavidad de frenado, trabajo del voladizo, utilización de infraestructuras específicas (espacios públicos, vías reservadas), gestión de conflictos entre una conducción segura y las demás funciones propias del conductor, interacción con los pasajeros, especificidades del transporte de determinados grupos de pasajeros (discapacitados, niños). 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,	1.5. Objetivo: poder garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros. Calibración de los movimientos longitudinales y laterales, uso compartido de la carretera, colocación en la calzada, suavidad de frenado, trabajo del voladizo, utilización de infraestructuras específicas (espacios públicos, vías reservadas), gestión de conflictos entre una conducción segura y las demás funciones propias del conductor, interacción con los pasajeros, características especiales de determinados grupos de pasajeros (discapacitados, niños). 1.6. Objetivo: ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo. Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos,

cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad.

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.

e) **SECCIÓN 1: Lista de Materias COMUNES. Objetivo 2: Aplicación de la Reglamentación.** Con el fin de mejorar la claridad jurídica, se modifican las referencias a los actos de la Unión derogados o sustituidos.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 1. LISTA DE MATERIAS. 2. Aplicación de la reglamentación Todos los permisos	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 de los Reglamentos (CEE) no 3820/85 y (CEE) no 3821/85 ; 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.	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.

f) **SECCIÓN 1: Lista de Materias correspondientes a MERCANCÍAS. Objetivo 2: Aplicación de la Reglamentación.**

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 1. LISTA DE MATERIAS. 2. Aplicación de la reglamentación Permisos C, C+E, C1, C1+E	2.2. Objetivo: conocer la reglamentación en materia de transporte de mercancías Títulos que habilitan para el ejercicio del transporte, obligaciones en virtud de los modelos de contrato de transporte de mercancías, redacción de los documentos en los que se concrete el contrato de transporte, autorizaciones de transporte internacional, obligaciones del Convenio CMR, redacción de la carta de porte internacional, paso de fronteras, transitorios, y documentos especiales que acompañan a las mercancías.	2.2. Objetivo: conocer la reglamentación en materia de transporte de mercancías. Títulos que habilitan para el ejercicio del transporte, documentos que deben llevarse a bordo, restricciones de la circulación, tasas por el uso de la infraestructura vial , obligaciones en virtud de los modelos de contrato de transporte de mercancías, redacción de los documentos en los que se concrete el contrato de transporte, autorizaciones de transporte internacional, obligaciones del Convenio CMR, redacción de la carta de porte internacional, paso de fronteras, transitorios, y documentos especiales que acompañan a las mercancías.

g) **SECCIÓN 1: Lista de Materias correspondientes a MERCANCÍAS.**

Objetivo 3: Salud, Seguridad Vial y Medioambiental, servicios, logística.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 1. LISTA DE MATERIAS. 3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística Permisos C, C+E, C1, C1+E	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, etc.), evolución del sector (diversificación de las prestaciones ofrecidas, ferrocarril-carretera, subcontratación, etc.).	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.).

h) **SECCIÓN 1: Lista de Materias correspondientes a VIAJEROS.**

Objetivo 3: Salud, Seguridad Vial y Medioambiental, servicios, logística.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 1. LISTA DE MATERIAS. 3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística Permisos D, D+E, D1, D1+E	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, paso de fronteras (transporte internacional), organización de los principales tipos de empresas de transporte de viajeros por carretera.	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.

i) **SECCIÓN 2: Obligación de cualificación inicial ordinaria.**2.1. **Opción: combinación asistencia al curso y examen.**

Con esta modificación se propone que los Estados miembros puedan autorizar que parte de la formación sea impartida mediante **APRENDIZAJE ELECTRÓNICO**, asegurando al mismo tiempo el mantenimiento de una alta calidad y eficacia de la formación y seleccionando las materias que se pueden impartir mediante este sistema.

Asimismo, los Estados miembros exigirán una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados.

Por otro lado, los Estados miembros podrán también recurrir, como parte de la enseñanza, a la formación específica exigida por otros actos legislativos de la Unión, como por ejemplo, la formación exigida por la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo para el transporte de mercancías peligrosas, la formación sobre sensibilización en materia de discapacidad exigida por el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo y la formación sobre transporte de animales exigida por el Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 2. Obligación de cualificación inicial. 2.1. Opción: combinación asistencia al curso y examen	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 20 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 91/439/CEE. 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 20 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.	2.1. combinación asistencia al curso y examen La cualificación inicial deberá incluir la enseñanza de todos los temas que figuran en la lista de la sección 1. La duración de esta cualificación inicial será de 280 horas. Cada candidato a conductor deberá efectuar al menos veinte horas de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente, que responda como mínimo a los criterios de los vehículos de examen definidos por la Directiva 2006/126/CE. Durante la conducción individual, el candidato a conductor estará acompañado por un instructor, empleado por un centro de formación autorizado. Cada candidato a conductor podrá efectuar ocho horas como máximo de las veinte horas de conducción individual en un terreno especial o en un simulador de alto nivel a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al control del vehículo en función de los distintos estados de la calzada así como de sus variaciones en relación con las condiciones atmosféricas, y hora del día o de la noche y la capacidad de optimizar el consumo de carburante. Los Estados miembros podrán autorizar que parte de la formación sea impartida por el centro de formación autorizado mediante tecnologías de la información y la comunicación, por ejemplo el aprendizaje electrónico, asegurando al mismo tiempo el mantenimiento de una alta calidad y de la eficacia de la formación y seleccionando las materias en las que las herramientas de las tecnologías de la información y la comunicación puedan utilizarse más eficazmente. En particular, los Estados miembros exigirán una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados. Los Estados miembros podrán también recurrir, como parte de la enseñanza, a la formación específica exigida por otros actos legislativos de la Unión. Esta última puede ser, por ejemplo, la formación exigida por la Directiva 2008/68/CE del

	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 éstas 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	Parlamento Europeo y del Consejo para el transporte de mercancías peligrosas, la formación sobre sensibilización en materia de discapacidad exigida por el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo y la formación sobre transporte de animales exigida por el Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo. Para los conductores a que se refiere el artículo 5, apartado 5, la duración de la cualificación inicial será de 70 horas, de las cuales cinco serán de conducción individual. Al término de esta formación, las autoridades competentes de los Estados miembros, o la entidad que éstas 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.
--	---	---

j) **SECCIÓN 2: Obligación de cualificación inicial. Opción: exámenes.**

Con el fin de mejorar la claridad jurídica, se modifican las referencias a los actos de la Unión derogados o sustituidos.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 2. Obligación de cualificación inicial 2.2. Opción: exámenes.	2.2. Opción: exámenes Las autoridades competentes de los Estados miembros, o la entidad que éstas designen, organizarán los exámenes teórico y práctico (de los que se tratará seguidamente) para comprobar que los candidatos a conductores poseen el nivel de conocimientos exigido en la sección 1 respecto de la totalidad de los objetivos y materias que allí se indican. a) El examen teórico constará de al menos dos pruebas: i) preguntas que podrán incluir preguntas de elección múltiple, preguntas de respuesta directa o una combinación de ambos sistemas, ii) estudios de casos. La duración mínima del examen teórico será de cuatro horas. b) El examen práctico constará de dos pruebas: i) una prueba de conducción destinada a evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad. Esta	2.2. Opción: exámenes Las autoridades competentes de los Estados miembros, o la entidad que éstas designen, organizarán los exámenes teórico y práctico (de los que se tratará seguidamente) para comprobar que los candidatos a conductores poseen el nivel de conocimientos exigido en la sección 1 respecto de la totalidad de los objetivos y materias que allí se indican. a) El examen teórico constará de al menos dos pruebas: i) preguntas que podrán incluir preguntas de elección múltiple, preguntas de respuesta directa o una combinación de ambos sistemas, ii) estudios de casos. La duración mínima del examen teórico será de cuatro horas. b) El examen práctico constará de dos pruebas: i) una prueba de conducción destinada a evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de

prueba tendrá lugar, en lo posible, en carreteras situadas fuera de los núcleos urbanos, en vías rápidas y en autopistas (o similares), así como en todo tipo de vías urbanas, que presenten los distintos tipos de dificultades a que pueda tener que hacer frente un conductor. Es deseable que esta prueba se pueda desarrollar en distintas condiciones de densidad de tráfico. El tiempo de conducción en carretera deberá utilizarse de manera óptima para evaluar al candidato en todas las zonas de circulación en las que podría circular. La duración mínima de esta prueba será de 90 minutos,

ii) una prueba práctica relativa como mínimo a los puntos 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 y 3.5.

La duración mínima de esta prueba será de 30 minutos.

Los vehículos utilizados en los exámenes prácticos responderán como mínimo a los criterios de los vehículos de examen definidos por la [Directiva 91/439/CEE](#).

El examen práctico podrá completarse mediante una tercera prueba que se desarrollará 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.

El tiempo asignado para esta prueba opcional puede variar. En caso de que el conductor se someta esta prueba, su duración podría deducirse de la duración de 90 minutos de la prueba de conducción a que se refiere el inciso i), no pudiendo esta reducción superar los 30 minutos.

Para los conductores a que se refiere el apartado 5 del artículo 5, el examen teórico se limitará a las materias de la sección 1 relativas a los vehículos a que se refiere la nueva cualificación inicial. Estos conductores deberán, no obstante, realizar el examen práctico en su totalidad.

seguridad. Esta prueba tendrá lugar, en lo posible, en carreteras situadas fuera de los núcleos urbanos, en vías rápidas y en autopistas (o similares), así como en todo tipo de vías urbanas, que presenten los distintos tipos de dificultades a que pueda tener que hacer frente un conductor. Es deseable que esta prueba se pueda desarrollar en distintas condiciones de densidad de tráfico. El tiempo de conducción en carretera deberá utilizarse de manera óptima para evaluar al candidato en todas las zonas de circulación en las que podría circular. La duración mínima de esta prueba será de 90 minutos,

ii) una prueba práctica relativa como mínimo a los puntos 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 y 3.5.

La duración mínima de esta prueba será de 30 minutos.

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

El examen práctico podrá completarse mediante una tercera prueba que se desarrollará 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.

El tiempo asignado para esta prueba opcional puede variar. En caso de que el conductor se someta esta prueba, su duración podría deducirse de la duración de 90 minutos de la prueba de conducción a que se refiere el inciso i), no pudiendo esta reducción superar los 30 minutos.

Para los conductores a que se refiere el apartado 5 del artículo 5, el examen teórico se limitará a las materias de la sección 1 relativas a los vehículos a que se refiere la nueva cualificación inicial. Estos conductores deberán, no obstante, realizar el examen práctico en su totalidad.

k) **SECCIÓN 3: CUALIFICACIÓN INICIAL ACELERADA prevista en el apartado 2 del artículo 3.**

Lo comentado con respecto al **APRENDIZAJE ELECTRÓNICO** en el punto Sección 2, apartado 2.1. será igualmente aplicable a la formación acelerada.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 3. Cualificación Inicial Acelerada	Sección 3: Cualificación inicial acelerada prevista en el artículo 3, apartado 2 La cualificación inicial acelerada deberá incluir la enseñanza de todas las materias que figuran en la lista de la sección 1. Esta cualificación acelerada tendrá una duración de 140 horas. Cada candidato a conductor deberá efectuar al menos diez horas de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente, que responda como mínimo a los criterios de los vehículos de examen definidos por la Directiva 91/439/CEE. Durante la 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. 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 éstas 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 3: Cualificación inicial acelerada prevista en el artículo 3, apartado 2 La cualificación inicial acelerada deberá incluir la enseñanza de todas las materias que figuran en la lista de la sección 1. Esta cualificación acelerada tendrá una duración de 140 horas. Cada candidato a conductor deberá efectuar al menos diez horas de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente, que responda como mínimo a los criterios de los vehículos de examen establecidos por la Directiva 2006/126/CE. Durante la conducción individual, el candidato a conductor estará acompañado por un instructor, empleado por un centro de formación autorizado. Cada candidato a conductor podrá efectuar un máximo de cuatro horas de las diez horas de conducción individual en un terreno especial o en un simulador de máximo nivel, a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al manejo del vehículo en las distintas condiciones de la calzada y la forma en que cambian esas condiciones de la calzada en función de las distintas condiciones atmosféricas, la hora del día o de la noche y la capacidad de optimizar el consumo de carburante. Lo dispuesto en el párrafo cuarto del punto 2.1 será también aplicable a la cualificación inicial acelerada. Para los conductores a que se refiere el artículo 5, apartado 5, la cualificación inicial acelerada tendrá una duración de 35 horas, de las cuales dos horas y media estarán destinadas a la conducción individual. Al término de esta formación, las autoridades competentes de los Estados miembros, o la entidad que estas designen, someterán al conductor a un examen escrito u oral. Dicho examen incluirá al menos una pregunta relativa a cada uno de los objetivos mencionados en la lista de materias de la sección 1.

1) SECCIÓN 4: FORMACIÓN CONTINUA OBLIGATORIA.

La duración de estos cursos será de 35 horas cada cinco años y se impartirán por períodos de un mínimo de siete horas, que podrán dividirse a lo largo de dos días consecutivos.

Cuando se recurra al aprendizaje electrónico, el centro de formación autorizado garantizará que se mantenga una adecuada calidad de la formación, incluida la selección de las materias a impartir a través de este sistema

Los Estados miembros exigirán una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados.

La duración máxima de la formación con aprendizaje electrónico no superará las 12 horas.

Al menos uno de los períodos de los cursos de formación debe dedicarse a la seguridad vial.

El contenido de la formación **tendrá en cuenta las necesidades específicas de formación en función de las operaciones de transporte realizadas por el conductor** y de la evolución normativa y tecnológica, y debería tener en cuenta en la mayor medida posible las necesidades específicas de formación del conductor.

Deben tratarse una serie de diferentes materias durante las 35 horas, e incluir asimismo la repetición de la formación cuando se demuestre que el conductor tiene necesidades específicas de readaptación.

Los Estados miembros **podrán convalidar por un periodo de 7 horas de formación continua CAP aquella acción de formación específica realizada en cumplimiento de otros actos legislativos de la Unión**, como por ejemplo, la formación exigida por la Directiva 2008/68/CE para el transporte de mercancías peligrosas, la formación sobre transporte de animales en virtud del Reglamento (UE) n.º 1/2005 y, para el transporte de pasajeros, la formación sobre sensibilización en materia de discapacidad en virtud del Reglamento (CE) n.º 181/2011.

No obstante, si la única formación a tener en cuenta es la formación específica realizada en virtud de la Directiva 2008/68/CE sobre transporte de mercancías peligrosas, los Estados miembros podrán computarla como dos periodos de 7 horas de formación continua CAP.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO I. SECCIÓN 4. Formación continua obligatoria	Sección 4: Formación continua obligatoria prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 3. 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. Parte de esta formación continua podrá impartirse en simuladores de alto nivel.	Sección 4: Formación continua obligatoria prevista en el artículo 3, apartado 1, letra b). Los centros de formación autorizados organizarán cursos de formación continua obligatoria. La duración de estos cursos será de 35 horas cada cinco años y se impartirán por períodos de un mínimo de siete horas, que podrán dividirse a lo largo de dos días consecutivos. Cuando se recurra al aprendizaje electrónico, el centro de formación autorizado garantizará que se mantenga una adecuada calidad de la formación, incluida la selección de las materias en que las herramientas de las tecnologías de la información y la comunicación puedan utilizarse más eficazmente. En particular, los Estados miembros exigirán una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados. La duración máxima de la formación con aprendizaje electrónico no superará las doce horas. Al menos uno de los períodos de los cursos de formación debe dedicarse a la seguridad vial. El contenido de la formación tendrá en cuenta las necesidades específicas de formación en función de las operaciones de transporte realizadas por el conductor y de la evolución normativa y tecnológica, y debería tener en cuenta en la mayor medida posible las necesidades específicas de formación del conductor. Deben tratarse una serie de diferentes materias durante las 35 horas, e incluir asimismo la repetición de la formación cuando se demuestre que el conductor tiene necesidades específicas de readaptación. Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de contabilizar la acción de formación específica realizada en cumplimiento de otros actos legislativos de la Unión como equivalente, como máximo, a uno de los períodos de siete horas estipulados. Esto incluiría, por ejemplo, la formación exigida por la Directiva 2008/68/CE para el transporte de mercancías peligrosas, la formación sobre transporte de animales en virtud del Reglamento (UE) n.º 1/2005 y, para el transporte de pasajeros, la formación sobre sensibilización en materia de discapacidad en virtud del Reglamento (CE) n.º 181/2011. No obstante, los Estados miembros podrán decidir que la acción de formación específica realizada en virtud de la Directiva 2008/68/CE sobre transporte de mercancías peligrosas contabilice como dos de los períodos de siete horas, siempre que sea ésta la única otra acción de formación tenida en cuenta en la formación continua.»

8.- Se modifica el **ANEXO II: DISPOSICIONES RELATIVAS AL MODELO DE LA UNIÓN EUROPEA DE TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR.**

a) Lo primero que se modifica es el propio título del Anexo II, con el fin de ajustarlo a la designación de la Comunidad Europea.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO II Título	DISPOSICIONES RELATIVAS AL MODELO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS DE TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR	DISPOSICIONES RELATIVAS AL MODELO DE LA UNIÓN EUROPEA DE TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR

b) Se modifican determinados apartados del modelo de la tarjeta CAP, principalmente para llevar a cabo modificaciones como la anterior: sustituir “COMUNIDADES EUROPEAS” por “UNIÓN EUROPEA”

c) Se añade una **disposición transitoria** referida a **la validez de las tarjetas expedidas antes del 23 de mayo de 2020.**

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP
ANEXO II Sección 5		5. Disposiciones transitorias Las tarjetas de cualificación del conductor emitidas antes del 23 de mayo de 2020 serán válidas hasta su fecha de expiración.

9.- Se añade el **ANEXO III: TABLA DE CORRESPONDENCIAS DE LAS REFERENCIAS A DETERMINADAS CATEGORÍAS DE PERMISOS DE CONDUCCIÓN.**

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA CAP ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CAP										
ANEXO III Tabla de correspondencias de las referencias a determinadas categorías de permisos de conducción		Anexo III — Tabla de correspondencias de las referencias a determinadas categorías de permisos de conducción <table><tr><th>Referencia en la presente Directiva</th><th>Referencia en la Directiva 2006/126/CE</th></tr><tr><td>C+E</td><td>CE</td></tr><tr><td>C1+E</td><td>C1E</td></tr><tr><td>D+E</td><td>DE</td></tr><tr><td>D1+E</td><td>D1E</td></tr></table>	Referencia en la presente Directiva	Referencia en la Directiva 2006/126/CE	C+E	CE	C1+E	C1E	D+E	DE	D1+E	D1E
Referencia en la presente Directiva	Referencia en la Directiva 2006/126/CE											
C+E	CE											
C1+E	C1E											
D+E	DE											
D1+E	D1E											

V. COMPARATIVA ENTRE EL TEXTO ACTUALMENTE VIGENTE DE LA DIRECTIVA 2006/126 SOBRE EL PERMISO DE CONDUCCIÓN Y EL TEXTO DE LA NUEVA DIRECTIVA.

Al igual que ya hiciéramos en el punto anterior con la Directiva CAP, en este apartado hemos adoptado el mismo sistema para analizar las modificaciones efectuadas con relación a la Directiva 2006/126/CEE, sobre el permiso de conducción.

En este punto encontrarás la disposición o artículo que se modifica, así como una tabla con tres columnas: la primera, en la que se indica la disposición modificada; la segunda con el texto de la Directiva actualmente vigente; y la tercera, con el texto que se establece en la nueva Directiva 2018/645.

En el texto de la segunda columna encontrarás en letra de **color rojo** y tachado aquella parte de este que desaparece en la nueva redacción. En la segunda columna encontrarás en **letra negrita** el nuevo texto que se añade en la nueva Directiva 2018/645.

1.- Modificación del ARTÍCULO 4: ÁMBITO DE APLICACIÓN.

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 CAP.

Esta aclaración se refiere a la edad mínima para los conductores de determinadas categorías de vehículos titulares del CAP y no modifica las opciones existentes para reducir las condiciones relativas a la edad mínima ni para establecer exenciones respecto de las mismas.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE
ARTÍCULO 4. Categorías definiciones y edades mínimas. Se modifica el aparta 4 en lo referente a los permisos profesionales	e) Categoría C1E: — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C1 y por un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg siempre que la masa autorizada del conjunto no supere los 12 000 kg. — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría B y por un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg, siempre que la masa autorizada del conjunto no supere los 12 000 kg.	e) Categoría C1E: — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C1 y por un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg siempre que la masa autorizada del conjunto no supere los 12 000 kg. — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría B y por un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg, siempre que la masa autorizada del conjunto no supere los 12 000 kg.

	— La edad mínima para las categorías C1 y C1E se establece en 18 años, sin perjuicio de las disposiciones relativas a la conducción de estos vehículos 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 (2); g) Categoría CE: — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg. — la edad mínima para las categorías C y CE se establece en 21 años, sin perjuicio de lo dispuesto sobre la conducción de dichos vehículos en la Directiva 2003/59/CE; i) Categoría D1E: — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, — la edad mínima para las categorías D1 y D1E se establece en 21 años, sin perjuicio de lo dispuesto sobre la conducción de dichos vehículos en la Directiva 2003/59/CE; k) Categoría DE: — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg; — la edad mínima para las categorías D y DE se establece en 24 años, sin perjuicio de lo dispuesto sobre la conducción de dichos vehículos en la Directiva 2003/59/CE.	— La edad mínima para las categorías C1 y C1E se establece en 18 años. g) Categoría CE: — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg. — la edad mínima para las categorías C y CE se establece en 21 años. i) Categoría D1E: — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría C1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, — la edad mínima para las categorías D1 y D1E se establece en 21 años. k) Categoría DE: — sin perjuicio de las normas de homologación para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor incluido en la categoría D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg; — la edad mínima para las categorías D y DE se establece en 24 años.
--	--	--

2.- Se AÑADE APARTADO 7 al ARTÍCULO 4: ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Para conseguir el objetivo del punto anterior se añade el apartado 7 siguiente, de tal forma que se podrá obtener el permiso de categoría correspondiente a la edad que se establece en la segunda tabla de este apartado (tabla de color verde), según se haya obtenido el CAP inicial de forma acelerada u ordinaria.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE
ARTÍCULO 4. CATEGORÍAS DEFINICIONES Y EDADES MÍNIMAS. SE AÑADE APARTADO 7		No obstante lo dispuesto acerca de las edades mínimas en las letras g), i) y k) del apartado 4 del presente artículo, la edad mínima para la expedición de un permiso de conducción de las categorías C y CE, D1 y D1E, y D y DE respectivamente, será la edad mínima exigida para la conducción de dichos vehículos a los titulares del CAP contemplado en el artículo 5, apartado 2, en el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso i), párrafo primero, en el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso ii), párrafo primero, o en el artículo 5, apartado 3, letra b), de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*, según corresponda. Cuando, de acuerdo con el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso i), párrafo segundo, o con el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso ii), párrafo segundo, de la Directiva 2003/59/CE, un Estado miembro autorice a conducir en su territorio a partir de una edad inferior, la validez del permiso de conducción se limitará al territorio del Estado miembro de expedición hasta que el titular del permiso haya alcanzado la edad mínima a que se refiere el párrafo primero del presente apartado y sea titular de un CAP.

	CUALIFICACIÓN INICIAL ORDINARIA	CUALIFICACIÓN INICIAL ACELERADA
C1, C1+E	18 AÑOS	18 AÑOS
C, C+E	18 AÑOS	21 AÑOS
D1, D1+E	18 AÑOS	21 AÑOS
D, D+E	18 ^(*) / 20 ^(**) / 21 AÑOS	23 / 21 ^(*) AÑOS

(*) Servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 kilómetros

(**) Sin pasajeros.

(***) Solamente en el territorio del Estado miembro.

3.- Se AÑADE LA LETRA C) AL APARTADO 4 DEL ARTÍCULO 6: ACCESO PROGRESIVO Y EQUIVALENCIAS ENTRE CATEGORÍAS.

Las modificaciones de la Directiva 2006/126/CE deben limitarse a aquellas que estén directamente relacionadas con la revisión de la Directiva 2003/59/CE y a la facilitación del uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos.

Con el fin de contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y a la mejora de la calidad del aire, facilitando el uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos, los Estados miembros deben tener la posibilidad de permitir, en su territorio, que los titulares de un permiso de conducir de categoría B conduzcan determinados tipos de vehículos impulsados por combustibles alternativos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3 500 kg, pero no exceda los 4 250 kg. Esa posibilidad de superar los 3500 kg debería estar condicionada a que la masa se deba exclusivamente al exceso de masa debido a los sistemas de propulsión alternativos y sin perjuicio de las limitaciones y condiciones destinadas a evitar efectos negativos en la seguridad vial.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE
ARTÍCULO 6. ACCESO PROGRESIVO Y EQUIVALENCIAS ENTRE CATEGORÍAS SE INSERTA LA LETRA C EN EL APARTADO 4	4. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán autorizar en su territorio la conducción de: a) vehículos de la categoría D1 (con una masa máxima autorizada de 3 500 kg, excluido cualquier equipo especializado para el transporte de pasajeros discapacitados) a los conductores de una edad mínima de 21 años que lleven al menos dos años en posesión de un permiso de conducción de categoría B, siempre que dichos vehículos sean utilizados para fines sociales por organizaciones no comerciales y que el conductor preste sus servicios con carácter voluntario; b) vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg a los conductores de una edad mínima de 21 años que lleven al menos dos años en posesión de un permiso de conducción de categoría B, siempre que dichos vehículos se destinen fundamentalmente, en posición de parada, para fines educativos o recreativos, que sean utilizados para fines sociales por organizaciones no comerciales y que se hayan modificado de modo que no puedan utilizarse para el transporte de más de 9 personas ni para el transporte de ningún tipo de bienes que no sean los absolutamente necesarios para los fines a que dichos vehículos han sido destinados.	4. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán autorizar en su territorio la conducción de: a) vehículos de la categoría D1 (con una masa máxima autorizada de 3 500 kg, excluido cualquier equipo especializado para el transporte de pasajeros discapacitados) a los conductores de una edad mínima de 21 años que lleven al menos dos años en posesión de un permiso de conducción de categoría B, siempre que dichos vehículos sean utilizados para fines sociales por organizaciones no comerciales y que el conductor preste sus servicios con carácter voluntario; b) vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg a los conductores de una edad mínima de 21 años que lleven al menos dos años en posesión de un permiso de conducción de categoría B, siempre que dichos vehículos se destinen fundamentalmente, en posición de parada, para fines educativos o recreativos, que sean utilizados para fines sociales por organizaciones no comerciales y que se hayan modificado de modo que no puedan utilizarse para el transporte de más de 9 personas ni para el transporte de ningún tipo de bienes que no sean los absolutamente necesarios para los fines a que dichos vehículos han sido destinados. c) vehículos impulsados por combustibles alternativos contemplados en el artículo 2 de la Directiva 96/53/CE del Consejo, con una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg pero que no exceda los 4 250 kg, destinados al transporte de mercancías y que sean manejados sin remolque por titulares de un permiso de conducción de categoría B expedido, al menos, dos años antes, siempre que la masa que supere los 3 500 kg provenga exclusivamente del exceso de masa del sistema de propulsión respecto al sistema de propulsión de un vehículo de las mismas dimensiones que esté equipado con un motor convencional de combustión interna con encendido por chispa o por compresión, y siempre que no se incremente la capacidad de carga respecto al mismo vehículo.

4.- Se modifica el ARTÍCULO 15: AYUDA MUTUA.

Del mismo modo que se ha establecido para la Directiva CAP, en su artículo 10 bis, los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, deben intercambiar electrónicamente para informar sobre los permisos de conducción.

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.

DISPOSICIÓN	TEXTO DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE ACTUALMENTE VIGENTE	TEXTO PROPUESTO EN LA MODIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2006/126/CE
ARTÍCULO 15 AYUDA MUTUA	Los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en la aplicación de la presente Directiva e intercambiarán información sobre los permisos que hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado o anulado. Recurrirán a la red del permiso de conducción de la UE establecida a estos efectos, una vez que esté en funcionamiento.	1. Los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en la aplicación de la presente Directiva e intercambiarán información sobre los permisos que hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado o anulado. Recurrirán a la red del permiso de conducción de la UE establecida a estos efectos, una vez que esté en funcionamiento. 2. La red también podrá ser utilizada al objeto de intercambiar información para fines de control previstos en la legislación de la Unión. 3. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de datos personales contemplado en la presente Directiva se lleva a cabo exclusivamente con el fin de aplicar la presente Directiva, y las Directivas 2003/59/CE y 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo. Todo tratamiento de datos personales efectuado en el marco de la presente Directiva se realizará con arreglo a los Reglamentos (UE) 2016/679 y (CE) n.º45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo. 4. El acceso a la red deberá estar protegido. Los Estados miembros podrán conceder acceso únicamente a las autoridades competentes responsables de la aplicación y del control del cumplimiento de la presente Directiva y de las Directivas 2003/59/CE y (UE) 2015/413.