



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 12.7.2012  
COM(2012) 385 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL  
COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES**

**sobre la aplicación de 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**

# ÍNDICE

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES sobre la aplicación de 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 .....	3
1. Información general .....	3
1.1. Introducción .....	3
1.2. Directiva 2003/59/CE — elementos básicos.....	3
1.3. Incorporación de la Directiva 2003/59/CE al Derecho nacional .....	3
2. Aplicación de la Directiva 2003/59/CE.....	4
2.1. Ámbito de aplicación de la Directiva — artículo 1 .....	4
2.2. Exenciones — artículo 2 .....	4
2.3. Cualificación y formación — artículo 3.....	5
2.3.1. Cualificación inicial obligatoria .....	5
2.3.1.1. Opción que combina asistencia al curso y examen .....	5
2.3.1.2. Opción consistente en exámenes.....	5
2.3.1.3. Cualificación inicial acelerada .....	6
2.3.2. Formación continua obligatoria.....	7
2.3.3. Organización de la formación .....	7
2.3.4. Autorización de los centros de formación.....	7
2.4. Derechos adquiridos — artículo 4.....	7
2.5. Cualificación inicial — artículo 5 .....	9
2.6. CAP acreditativo de la cualificación inicial — artículo 6.....	10
2.7. Formación continua — artículo 7.....	11
2.8. CAP acreditativo de la formación continua — artículo 8.....	11
2.9. Lugar en el que se imparte la formación — artículo 9 .....	12
2.10. Código comunitario — artículo 10.....	12
2.11. Requisitos mínimos de cualificación y formación — anexo I.....	13
3. Conclusiones y recomendaciones.....	14
3.1. Evaluación general de la aplicación de la Directiva 2003/59/CE.....	14
3.2. Principales aspectos que es preciso mejorar y recomendaciones .....	14
Anexo.....	16

# **INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES**

## **sobre la aplicación de 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**

### **1. INFORMACIÓN GENERAL**

#### **1.1. Introducción**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 de la Directiva 2003/59/CE<sup>1</sup>, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe que incluya una primera evaluación de la aplicación de la Directiva, en particular por lo que respecta a la equivalencia de los diferentes sistemas de cualificación inicial previstos en el artículo 3, y su eficacia.

El presente informe se basa en las respuestas de los Estados miembros y de Noruega a un cuestionario enviado a las autoridades nacionales en febrero de 2011.

La mayoría de los Estados miembros facilitaron respuestas completas a las preguntas que se plantearon, si bien algunos de ellos no disponían de los datos necesarios para facilitar toda la información solicitada.

#### **1.2. Directiva 2003/59/CE — elementos básicos**

La Directiva 2003/59/CE relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de camiones o autocares se adoptó con objeto de garantizar un nivel común de formación de dichos conductores y reforzar, de este modo, la seguridad vial en Europa.

La Directiva establece la cualificación inicial y la formación continua obligatorias de los conductores profesionales que sean nacionales de los Estados miembros o que trabajen para una empresa establecida en la Unión Europea. Se trata de garantizar que los conductores profesionales cuenten con las cualificaciones necesarias para conducir vehículos. La cualificación inicial y la formación continua están acreditadas por un certificado extendido a los conductores, denominado «certificado de aptitud profesional (CAP)».

La formación se imparte en centros de formación autorizados por los Estados miembros.

#### **1.3. Incorporación de la Directiva 2003/59/CE al Derecho nacional**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14, la fecha límite de incorporación de la Directiva al Derecho nacional era el 10 de septiembre de 2006.

---

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

La fecha límite de aplicación de las disposiciones relativas a la cualificación inicial era el 10 de septiembre de 2008, en el caso de los conductores titulares de un permiso de conducción de categoría D1, D1+E, D o D+E (autocares), y el 10 de septiembre de 2009, en el caso de los conductores titulares de un permiso de conducción de categoría C1, C1+E, C o C+E (camiones).

Todos los Estados miembros han incorporado la Directiva al Derecho nacional y la han puesto en aplicación.

## **2. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2003/59/CE**

### **2.1. Ámbito de aplicación de la Directiva — artículo 1**

La Directiva se aplica a la actividad de conducción de los conductores nacionales de un Estado miembro o de los conductores nacionales de un tercer país empleados por una empresa establecida en un Estado miembro, que utilicen vehículos para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías C o D.

Según las estimaciones, la Directiva se aplica a los conductores de unos seis millones de vehículos en Europa<sup>2</sup>.

Los datos relativos al número de conductores de terceros países son incompletos o insuficientes. Cuando están disponibles dichos datos, el número es, en la mayoría de los casos, muy bajo en comparación con el total de los conductores<sup>3</sup>.

En la mayoría de los Estados miembros, los certificados de aptitud profesional acreditativos de la cualificación inicial extendidos a los titulares de permisos de conducción C son más frecuentes que los extendidos a titulares de permisos de conducción D.

### **2.2. Exenciones — artículo 2**

La Directiva excluye de su ámbito de aplicación a varias categorías de conductores<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Según la evaluación de impacto «sobre medidas para mejorar la eficacia y la eficiencia del sistema de los tacógrafos», SEC (2011) 948, DG MOVE.

<sup>3</sup> Estimaciones facilitadas por las autoridades nacionales: 510 de un total de 15 000 en Hungría, entre 100 y 200 de un total de 11 000 en Polonia, 190 de un total de 3 042 en Portugal, 185 de un total de 9 571 en Rumanía, 24 de un total de 9 638 en Eslovaquia, 23 de un total de 10 136 en el Reino Unido, ninguno de un total de 8 606 en Bulgaria y 3 de un total de 615 en Lituania.

<sup>4</sup> Según el artículo 2, la Directiva no se aplica a los conductores:

- a) de los vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora;
- 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;
- 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;
- d) de los vehículos utilizados en estados de urgencia o destinados a misiones de salvamento;
- e) de 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;
- f) de los vehículos utilizados para el transporte no comercial de viajeros o de bienes de carácter particular;
- 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 mayoría de los Estados miembros aplican plenamente las exenciones previstas en el artículo 2. Sin embargo, Rumanía no aplica las exenciones contempladas en el artículo 2, letras e), f) y g). Noruega aplica todas las exenciones, excepto la prevista en el artículo 2, letra f): «vehículos utilizados para el transporte no comercial de viajeros o de bienes de carácter particular».

El artículo 2, letra g), establece que «la Directiva no se aplicará a los conductores 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 aplicación de esta exención ha dado lugar, en el caso de algunas categorías de conductores<sup>5</sup> (por ejemplo, los conductores de grúas, los mecánicos que conduzcan vehículos de transporte de maquinaria agrícola averiada, etc.), a interpretaciones divergentes: los conductores en cuestión solicitan la exención, mientras que la administración pública sigue incluyéndolos en el ámbito de aplicación de la Directiva. Podría ser útil establecer algunas directrices que clarificaran la cuestión.

### **2.3. Cualificación y formación — artículo 3**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3, la actividad de conducción está subordinada a una obligación de cualificación inicial y a una obligación de formación continua.

La sección 1 del anexo 1 describe las materias sobre las que debe versar la formación.

Las materias se articulan en torno a tres temas principales: «formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad», «aplicación de la reglamentación» y «salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística».

Estos temas se articulan a su vez en torno a distintos objetivos, en función del permiso de conducción correspondiente.

#### *2.3.1. Cualificación inicial obligatoria*

Los Estados miembros deben establecer un sistema de cualificación inicial que consista bien en la asistencia a un curso y un examen, bien en un examen teórico y otro práctico.

##### **2.3.1.1. Opción que combina asistencia al curso y examen**

En la primera opción, la cualificación inicial debe abarcar un curso en el que se impartan todas las materias enumeradas en la sección 1 del anexo 1. Cada candidato a conductor debe efectuar al menos 20 horas de conducción individual en un vehículo que responda a los criterios de los vehículos de examen definidos por la Directiva 91/439/CEE<sup>6</sup>. La duración de la formación inicial es de 280 horas. Cabe subrayar que esta formación no debe combinarse con la formación correspondiente a otros tipos de cualificación (por ejemplo, el transporte de mercancías peligrosas).

---

<sup>5</sup> Esta información no procede de los cuestionarios cumplimentados por los Estados miembros, sino que ha sido comunicada a la Comisión por algunas autoridades nacionales.

<sup>6</sup> DO L 237 de 24.8.1991, p. 1.

Al término de esta formación, las autoridades competentes someten al conductor a un examen escrito u oral. El examen debe incluir al menos una pregunta relativa a cada uno de los objetivos mencionados en las materias enumeradas en la sección 1 del anexo 1.

### 2.3.1.2. Opción consistente en exámenes

En la segunda opción, las autoridades competentes organizan los exámenes teórico y práctico, con el fin de comprobar que los candidatos a conductor poseen el nivel de conocimientos exigido en la sección 1 del anexo 1, respecto de la totalidad de los objetivos y materias que allí se indican.

Tal como se especifica en el punto 2.2 del anexo 1, el examen teórico consta de al menos dos pruebas: preguntas de elección múltiple, preguntas de respuesta directa, o una combinación de ambos sistemas, y estudios de casos. La duración mínima del examen teórico es de cuatro horas.

El examen práctico consta de dos pruebas: una prueba de conducción de 90 minutos destinada a evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad y una prueba práctica que debe evaluar, como mínimo, la capacidad de llevar a cabo una operación de carga del vehículo (permisos de conducción C y D), la capacidad de garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros (D), la capacidad de prevenir la delincuencia (C y D), la capacidad de prevenir los riesgos físicos (C y D) y la capacidad de evaluar situaciones de emergencia (C y D).

La duración mínima de este examen es de 30 minutos.

Quince Estados miembros y Noruega han optado por la combinación de curso y examen, mientras que once Estados miembros recurren a los exámenes teórico y práctico. Alemania ha incorporado ambas opciones al Derecho nacional y el conductor puede elegir entre una u otra (cuadro 1).

**Cuadro 1 — El sistema relativo a la cualificación inicial en los Estados miembros y en Noruega**

<b>Solo exámenes</b>	Austria, Bélgica, Chipre, Grecia, Irlanda, Letonia, Malta, Países Bajos, Portugal, Rumanía y Reino Unido
<b>Curso y examen</b>	Bulgaria, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Hungría, Italia, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Polonia, Eslovaquia, Eslovenia, España y Suecia
<b>Ambas opciones</b>	Alemania

Los Estados miembros colaboran con varias organizaciones encargadas de recopilar los datos relativos a la cualificación inicial y la formación continua, tales como las autoridades nacionales y regionales<sup>7</sup>, administraciones<sup>8</sup>, agencias<sup>9</sup>, direcciones<sup>10</sup>, ministerios responsables

<sup>7</sup> Austria, Dinamarca, Alemania, Hungría, Irlanda y Rumanía.

de transporte y seguridad vial<sup>11</sup>, empresas públicas<sup>12</sup> y centros creados especialmente a tal fin<sup>13</sup>.

### 2.3.1.3. Cualificación inicial acelerada

La cualificación inicial puede acelerarse a través de un curso obligatorio de 140 horas y un examen, que permiten obtener un CAP.

Cada candidato debe efectuar al menos 10 horas de conducción individual.

Al término de la formación, las autoridades competentes someten al conductor a un examen escrito u oral. El examen debe incluir al menos una pregunta relativa a cada uno de los objetivos mencionados en las materias enumeradas en la sección 1 del anexo 1.

La cualificación inicial acelerada, que sigue siendo opcional, se ofrece en 19 Estados miembros y en Noruega (véase el cuadro 2).

#### **Cuadro 2 — La cualificación inicial acelerada en los Estados miembros y en Noruega**

<b>Estados miembros que ofrecen la cualificación inicial acelerada</b>	Bulgaria, Bélgica, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Hungría, Italia, Lituania, Luxemburgo, Polonia, Portugal, Rumanía, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia y Noruega
<b>Estados miembros que no ofrecen la cualificación inicial acelerada</b>	Austria, Chipre, Grecia, Irlanda, Letonia, Malta, Países Bajos y Reino Unido

Según la Directiva, los Estados miembros también pueden autorizar a un conductor a conducir en su territorio antes de obtener el CAP.

### 2.3.2. Formación continua obligatoria

Los Estados miembros deben establecer un sistema de formación continua basado en la asistencia obligatoria a un curso, que permitirá obtener un CAP.

### 2.3.3. Organización de la formación

La formación se imparte, en términos generales, en las autoescuelas, aunque también puede impartirse en organizaciones sin ánimo de lucro, centros de formación profesional, escuelas profesionales, institutos<sup>14</sup> o centros de educación secundaria<sup>15</sup>.

En algunos Estados miembros<sup>16</sup>, el sector público financia parte de la formación.

<sup>8</sup> Noruega.

<sup>9</sup> Finlandia y Suecia.

<sup>10</sup> Grecia, Italia y Letonia.

<sup>11</sup> Chipre, República Checa, Luxemburgo y Polonia.

<sup>12</sup> Lituania.

<sup>13</sup> Eslovenia.

<sup>14</sup> Por ejemplo, en el caso de Bulgaria.

<sup>15</sup> Tal es el caso de Suecia.

#### 2.3.4. Autorización de los centros de formación

De acuerdo con lo dispuesto en la sección 5 del anexo 1, los centros de formación que participen en la cualificación inicial y en la formación continua deben estar autorizados por las autoridades competentes de los Estados miembros. Esta autorización sólo se otorga previa solicitud por escrito. La solicitud de autorización debe ir acompañada de documentos sobre el programa de formación y los métodos de enseñanza, las cualificaciones de los docentes, los locales donde se imparten los cursos, el parque de vehículos utilizado y el número de participantes.

La autoridad competente concederá la autorización por escrito, siempre que la formación impartida se ajuste a los documentos que acompañan a la solicitud.

Podrá enviar a personas autorizadas para que presencien los cursos de formación.

#### 2.4. Derechos adquiridos — artículo 4

La Directiva exime de la obligación de cualificación inicial a los conductores titulares de un permiso de conducción de categoría D expedido antes de septiembre de 2008 y a los conductores titulares de un permiso de conducción de categoría C expedido antes de septiembre de 2009.

Las autoridades encargadas de la aplicación de la normativa no han señalado ningún problema importante en relación con el reconocimiento de los derechos adquiridos de conductores nacionales y no nacionales.

Las administraciones nacionales han facilitado información a las autoridades encargadas de la aplicación de la normativa, por ejemplo, a través de la difusión de la Directiva y de las disposiciones de incorporación de esta al Derecho nacional, la organización de cursos de formación *ad hoc* y reuniones con policías, el envío de cartas y actos administrativos, la publicación de guías en Internet, etc. En algunos Estados miembros, se ha publicado la reglamentación para consulta pública, siendo la policía uno de los órganos consultivos en este proceso<sup>17</sup>. Además, las autoridades encargadas de la aplicación de la normativa en Rumanía y Noruega también son las que expiden el CAP.

Las autoridades encargadas de la aplicación de la normativa pueden utilizar varios medios para comprobar los derechos adquiridos de conductores nacionales y no nacionales, especialmente mediante la verificación de la fecha de expedición del permiso de conducción o de su autenticidad. También pueden ponerse en contacto con la autoridad expedidora o consultar, si está disponible, la base de datos en la que figuran los datos relativos a la cualificación inicial y la formación continua.

Según los Estados miembros, este aspecto de la Directiva no plantea ningún problema importante. Sin embargo, el problema surge cuando se renueva el permiso de conducción y deja de figurar en el mismo la fecha en que se expidió por primera vez. Existe cierta incertidumbre en cuanto a cómo poner en aplicación la normativa, ya que varios Estados

---

<sup>16</sup> En Luxemburgo, la formación inicial se financia con cargo a fondos públicos, mientras que, en varios Estados miembros, las oficinas de empleo nacionales la financian parcialmente.

<sup>17</sup> Tal es el caso de Malta y Noruega.

miembros y Noruega se encuentran en distintas fases de aplicación de la Directiva. Esta situación solo afecta a unos pocos conductores y se resuelve fácilmente mediante el intercambio de información entre las autoridades nacionales.

## 2.5. Cualificación inicial — artículo 5

La Directiva establece la edad mínima para la conducción de vehículos destinados al transporte de mercancías o de pasajeros, en función de distintos criterios tales como la categoría del permiso de conducción, la duración de la formación para la obtención de la cualificación inicial y la distancia recorrida.

**Cuadro 3 — Resumen de los requisitos relativos a la cualificación inicial aplicables a los nuevos conductores (art. 5)**

Vehículo	Requisito relativo al permiso	Requisito relativo al CAP	Edad
Transporte de mercancías	C — C+E	Normal	18
	C1 — C1+E	Acelerado	18
	C — C+E	Acelerado	21
Transporte de pasajeros	D — D+E En servicios regulares y trayectos ≤ 50 km	Normal	18
		Acelerado	21
	D — D+E	Normal	21
			20 dentro de su territorio; puede reducirse a 18 si no hay pasajeros.
		Acelerado	23
	D1 — D1+E	Normal	18
		Acelerado	21
			Dentro de su territorio.

La obtención de la cualificación inicial no requiere la obtención previa del permiso de conducción correspondiente.

Por consiguiente, en el caso de 13 Estados miembros y Noruega<sup>18</sup>, la cualificación inicial puede combinarse con la formación para la obtención del permiso de conducción (véase el cuadro 4).

**Cuadro 4 — Combinación de la formación relativa al permiso de conducción C o D con la cualificación inicial en los Estados miembros y Noruega**

<b>Estados miembros que combinan la formación relativa al permiso de conducción C o D con la cualificación inicial</b>	Austria, Bélgica, Dinamarca, Estonia, Alemania, Grecia, Irlanda, Letonia, Lituania, Malta, Países Bajos (parcialmente), Noruega, Suecia y Reino Unido
<b>Estados miembros que no combinan la formación relativa al permiso de conducción C o D con la cualificación inicial</b>	Bulgaria, República Checa, Finlandia, Francia, Hungría, Italia, Luxemburgo, Polonia, Portugal, Rumanía, Eslovaquia, Eslovenia y España

Algunos de los Estados miembros que combinan la formación relativa al permiso de conducción con la cualificación inicial han optado por combinar la formación relativa a los permisos de conducción C y D tanto con la cualificación inicial como con la cualificación inicial acelerada, mientras que otros exigen a los candidatos ciertos avances en el programa relativo al permiso de conducción antes de empezar la cualificación inicial.

La mayor parte de los Estados miembros no permiten que se expida el CAP antes de la obtención del permiso de conducción correspondiente. Sin embargo, Bélgica acepta dicha expedición en el caso de la formación combinada, Austria exige solo que se apruebe el examen teórico previamente y Lituania solo exige que el conductor esté en posesión de un permiso de conducción de categoría B. Noruega exige, en términos generales, poseer un permiso de conducción antes de que se expida el CAP, si bien exime a los conductores del aprendizaje o formación profesional.

## **2.6. CAP acreditativo de la cualificación inicial — artículo 6**

Los Estados miembros expiden el CAP a los conductores que hayan asistido a la formación y aprobado el examen o que hayan aprobado los exámenes teórico y práctico, en función de la opción elegida.

En caso de que un Estado miembro haya elegido la opción que consiste en el curso y el examen, o la cualificación inicial acelerada, el curso de formación versa sobre las materias enumeradas en la sección 1 del anexo 1 de la Directiva y va seguido de un examen escrito u oral.

En caso de que un Estado miembro opte solo por los exámenes, los conductores deben aprobar los exámenes teórico y práctico descritos en el punto 2.2 del anexo 1.

<sup>18</sup> Noruega exige a los candidatos ciertos avances en el programa relativo al permiso de conducción antes de empezar el programa para la cualificación inicial.

Los Estados miembros no han señalado dificultades en relación con la aplicación de este artículo.

## **2.7. Formación continua — artículo 7**

La formación continua debe permitir a los conductores actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función. Tiene como objetivo profundizar y revisar algunas de las materias enumeradas en la lista de la sección 1 del anexo I.

La formación continua tiene una duración de 35 horas cada cinco años y se imparte por sesiones de al menos siete horas, tal como indica la sección 4 del anexo I.

La mayor parte de los Estados miembros permiten a los conductores asistir a sesiones únicas de siete horas, si bien establecen requisitos específicos aplicables, principalmente, al período durante el cual deben cumplirse las 35 horas de formación.

En el caso de algunos Estados miembros, este período puede ser de doce, seis o tres meses, e incluso una semana<sup>19</sup>. Otros Estados miembros han especificado también el número de sesiones de siete horas en las que se divide la formación, por ejemplo, dos sesiones de siete horas, dos módulos separados que incluyen tres días de formación de siete horas y dos días de formación de siete horas, cinco días consecutivos y dos sesiones de tres días y dos días, respectivamente<sup>20</sup>, etc.

## **2.8. CAP acreditativo de la formación continua — artículo 8**

Los Estados miembros expiden el CAP a los conductores que hayan terminado la formación continua.

La formación continua deben realizarla los nuevos conductores en el transcurso de los cinco años siguientes a la obtención del CAP acreditativo de la cualificación inicial y los conductores con derechos adquiridos, de acuerdo con el calendario establecido por sus Estados miembros correspondientes.

La Directiva dispensa de la obtención de la cualificación inicial a los conductores titulares de un permiso de conducción de categoría D expedido antes de septiembre de 2008 y a los conductores titulares de un permiso de conducción de categoría C expedido antes de septiembre de 2009. En el caso de los conductores con tales derechos adquiridos, los Estados miembros han adoptado calendarios nacionales, según los cuales el primer curso de formación continua debe acabarse como muy tarde en 2015 (permiso de conducción de categoría D) y 2016 (permiso de conducción de categoría C).

Se ha aprobado el reconocimiento recíproco de los períodos transitorios aprobados por los Estados miembros<sup>21</sup>, por lo que, hasta 2015 (categoría de vehículo D) y 2016 (categoría de vehículo C), no se puede penalizar a los conductores en ningún Estado miembro por no haber acabado la formación continua.

---

<sup>19</sup> Dinamarca, Noruega, Francia y Letonia, respectivamente.

<sup>20</sup> Luxemburgo, Rumanía y Francia, respectivamente.

<sup>21</sup> El acuerdo se alcanzó en la reunión del Comité del 27 de mayo de 2009; a continuación, los servicios de la Comisión enviaron una nota informativa a todos los miembros del Comité.

Los Estados miembros han elegido distintos criterios a la hora de establecer sus calendarios nacionales para la formación continua de los conductores con derechos adquiridos. Se trata, por ejemplo, de la fecha de expedición del permiso de conducción del conductor, la fecha de nacimiento de este, la fecha de caducidad del permiso de conducción, la edad del conductor o el número del permiso de conducción.

Los calendarios nacionales figuran en el anexo.

## **2.9. Lugar en el que se imparte la formación — artículo 9**

Los conductores que sean nacionales de un Estado miembro de la UE deben obtener la cualificación inicial en el Estado miembro donde tengan su residencia normal, mientras que los conductores que sean nacionales de terceros países deben obtener la cualificación en el Estado miembro en que la empresa se encuentre establecida o en el Estado miembro en que hayan obtenido un permiso de trabajo.

Los conductores deben seguir la formación continua en el Estado miembro donde tengan su residencia normal o en el Estado miembro donde trabajen.

En lo que atañe al reconocimiento de cursos anteriores de formación en el caso de los conductores que cambien de país de residencia o de trabajo, la mayor parte de los Estados miembros exigen un certificado o una prueba que acredite la formación realizada<sup>22</sup>.

Los Estados miembros no han señalado dificultades en relación con la aplicación de este artículo, si bien, en algunos casos aislados, no reconocen cursos de formación anteriores realizados parcialmente en otro Estado miembro y solo aceptan la formación acabada en su territorio.

## **2.10. Código comunitario — artículo 10**

Las autoridades competentes inscriben el código 95, como prueba de que se cumplen los requisitos relativos a la formación, bien en el permiso de conducción, bien, aparte, en una tarjeta de cualificación del conductor.

Trece Estados miembros han optado por inscribir el código en la tarjeta de cualificación del conductor y doce Estados miembros lo indican en el permiso de conducción. En Finlandia existen ambas posibilidades, mientras que, en Luxemburgo, está inscrito en el permiso de conducción y también en la tarjeta, aunque solo en el caso de los conductores no residentes.

Noruega inscribe el código 95 en el certificado de aptitud profesional. Dicho código figurará también en el futuro en el permiso de conducción (cuadro 5).

---

<sup>22</sup> En Luxemburgo, el Ministro de Transporte adopta una decisión en cada caso, tras recabar el dictamen de la comisión correspondiente del Ministerio de Desarrollo Sostenible e Infraestructuras. En Malta, las autoridades realizan un control e intercambian datos con las autoridades competentes del Estado miembro del conductor.

## Cuadro 5 — código 95

<b>Estados miembros que indican el código 95 en el permiso de conducción</b>	Austria, Bélgica, Alemania, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia y Eslovenia
<b>Estados miembros que indican el código 95 en la tarjeta de cualificación del conductor</b>	Bulgaria, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Francia, Hungría, Irlanda, Portugal, Rumanía, Eslovaquia, España, Suecia y Reino Unido
<b>Finlandia</b>	Existen ambas posibilidades.
<b>Luxemburgo</b>	El código se indica en el permiso de conducción. Solo se indica en la tarjeta en el caso de los conductores no residentes.
<b>Noruega</b>	El código 95 se indica en el certificado de aptitud profesional. También figurará en el futuro en el permiso de conducción.

### 2.11. Requisitos mínimos de cualificación y formación — anexo I

Tal como se indica anteriormente (punto 3.3), la sección 1 del anexo I enumera las materias que deben tener en cuenta los Estados miembros a la hora de establecer la cualificación inicial y la formación continua de los conductores.

La sección 2, relativa a la cualificación inicial obligatoria de conformidad con el artículo 30, apartado 1, letra a), exige que cada candidato a conductor efectúe al menos 20 horas de conducción individual acompañado por un instructor. Los conductores que efectúen transportes de mercancías y que deseen ampliar sus cualificaciones para efectuar transporte de viajeros, o a la inversa, y sean titulares del CAP solo deben repetir las partes específicas de la nueva cualificación y efectuar cinco horas de conducción. En el caso de la cualificación inicial acelerada, los candidatos deben efectuar diez horas y doce horas y media de conducción, respectivamente.

De acuerdo con lo dispuesto en la sección 2 (punto 2.1) del anexo I, cada conductor puede efectuar ocho horas como máximo de las veinte horas exigidas en un terreno especial o en un simulador de alto nivel. En el caso de la cualificación inicial acelerada, los candidatos pueden efectuar cuatro horas como máximo de las diez horas exigidas en un terreno especial o en un simulador de alto nivel.

En la mayor parte de los Estados miembros, los candidatos no están obligados a conducir en un terreno especial ni en un simulador de alto nivel, si bien algunos de ellos contemplan esta posibilidad.

En breve, la aplicación del anexo I no ha planteado importantes dificultades en los Estados miembros. Austria y Eslovenia han señalado algunos problemas relativos a la necesidad de una formación práctica o a clases teóricas insuficientes. Cabe señalar, además, que Bélgica considera que el anexo I se dirige más a los conductores dedicados al transporte internacional que a los que recorren distancias cortas.

### **3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **3.1. Evaluación general de la aplicación de la Directiva 2003/59/CE**

Mediante la adopción de la Directiva 2003/59/CE, el legislador ha contribuido a garantizar un nivel común de formación de los conductores profesionales en la Unión Europea, con objeto de reforzar la seguridad vial, en términos generales.

Las conclusiones de la evaluación señalan varias diferencias entre los Estados miembros a la hora de aplicar la Directiva 2003/59/CE.

En primer lugar, la Directiva permite a los Estados miembros elegir entre una cualificación inicial que consiste en un curso y un examen, o solo exámenes. La estructura de la formación continua también puede variar, ya que consiste en un único curso en algunos Estados miembros, mientras que, en otros, las 35 horas pueden extenderse a lo largo de varios años.

En segundo lugar, los programas de formación y los métodos de enseñanza no son uniformes, ya que el contenido de los cursos varía de un Estado miembro a otro, al igual que la forma de impartir la formación; por ejemplo, algunos Estados miembros autorizan la utilización de módulos informáticos al mismo tiempo que la enseñanza tradicional.

Además, los requisitos aplicables a los instructores y a los locales en que se imparten las clases varían de un Estado miembro a otro.

Por último, el número de alumnos por clase, el parque de vehículos y la disponibilidad de un simulador de alto nivel dependen del centro de exámenes.

Sin embargo, la equivalencia de los sistemas de cualificación y la eficacia a la hora de garantizar la cualificación exigida están garantizadas por los sistemas de formación nacionales, los cuales deben cumplir los requisitos establecidos en el anexo 1 en relación con las materias mínimas que deben impartirse y la estructura de los exámenes. El control de los centros de formación por parte de las autoridades nacionales constituye también una importante contribución a la hora de garantizar que la formación se ajuste a los objetivos de la Directiva.

#### **3.2. Principales aspectos que es preciso mejorar y recomendaciones**

A partir de las conclusiones relativas a la aplicación de la Directiva, es preciso mejorar algunos aspectos específicos.

En lo que atañe a las exenciones enumeradas en el artículo 2 de la Directiva, el hecho de que varios Estados miembros apliquen exenciones distintas puede plantear problemas para el tráfico transfronterizo dentro de la UE.

Si bien la Comisión no tiene constancia de casos de este tipo hasta la fecha, es conveniente, en términos generales, que los conductores profesionales y las empresas conozcan las diferencias entre los Estados miembros en materia de aplicación del artículo 2 de la Directiva.

Por consiguiente, podría ser necesario que la Comisión diese algunas directrices a medio plazo, con el fin de clarificar el ámbito de aplicación de las exenciones enumeradas en el artículo 2.

En cuanto a las diferencias nacionales en el calendario de la formación continua, el intercambio de los calendarios nacionales podría ayudar a superar cualquier dificultad que pudiesen experimentar las autoridades encargadas de la aplicación de la normativa a la hora de controlar a los conductores procedentes del extranjero. Este intercambio podría realizarse en el seno del Comité creado al amparo del artículo 12.

Dado que esta cuestión no entra en el ámbito de aplicación de la Directiva, es fundamental mantener una estrecha colaboración entre los Estados miembros, especialmente en el Comité de formación de conductores profesionales.

En este contexto, la Comisión ha establecido un listado de los puntos de contacto nacionales existentes, con el fin de facilitar la colaboración entre los Estados miembros.

Por último, sería conveniente hacer partícipes en el futuro a los interlocutores sociales y consultarlos periódicamente.

**Anexo**

**Calendarios nacionales relativos a la formación continua de los conductores con derechos adquiridos (fechas límite para asistir al primer curso)**

<b>Austria</b>	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014																																												
<b>Bélgica</b>	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016																																												
<b>Bulgaria</b>	Permiso de conducción de cat. D expedido: Antes del 31.12.1970: 31.12.2009 Del 1.1.1971 al 31.12.1980: 31.12.2010 Del 1.1.1981 al 31.12.1990: 31.12.2011 Del 1.1.1991 al 31.12.2000: 31.12.2012 Del 1.1.2001 al 10.9.2008: 10.9.2013																																												
	Permiso de conducción de cat. C expedido: Antes del 31.12.1970: 31.12.2010 Del 1.1.1971 al 31.12.1980: 31.12.2011 Del 1.1.1981 al 31.12.1990: 31.12.2012 Del 1.1.1991 al 31.12. 2000: 31.12.2013 Del 1.1.2001 al 10.9.2009: 10.9.2014																																												
<b>Chipre</b>	Todos: 26.1.2012																																												
<b>República Checa</b>	Todos: 1.8.2011																																												
<b>Dinamarca</b>	<p>Cat. D:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Fecha de nacimiento</th> <th>Fecha límite</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1, 2 o 3</td><td>30.6.2009</td></tr> <tr><td>4, 5 o 6</td><td>31.12.2009</td></tr> <tr><td>7, 8 o 9</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr><td>10, 11 o 12</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr><td>13, 14 o 15</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr><td>16, 17 o 18</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr><td>19, 20 o 21</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr><td>22, 23 o 24</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr><td>25, 26 o 27</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 o 31</td><td>31.12.2013</td></tr> </tbody> </table> <p>Cat. C:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Fecha de nacimiento</th> <th>Fecha límite</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1, 2 o 3</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr><td>4, 5 o 6</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr><td>7, 8 o 9</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr><td>10, 11 o 12</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr><td>13, 14 o 15</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr><td>16, 17 o 18</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr><td>19, 20 o 21</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr><td>22, 23 o 24</td><td>31.12.2013</td></tr> <tr><td>25, 26 o 27</td><td>30.6.2014</td></tr> <tr><td>28, 29, 30 o 31</td><td>31.12.2014</td></tr> </tbody> </table>	Fecha de nacimiento	Fecha límite	1, 2 o 3	30.6.2009	4, 5 o 6	31.12.2009	7, 8 o 9	30.6.2010	10, 11 o 12	31.12.2010	13, 14 o 15	30.6.2011	16, 17 o 18	31.12.2011	19, 20 o 21	30.6.2012	22, 23 o 24	31.12.2012	25, 26 o 27	30.6.2013	28, 29, 30 o 31	31.12.2013	Fecha de nacimiento	Fecha límite	1, 2 o 3	30.6.2010	4, 5 o 6	31.12.2010	7, 8 o 9	30.6.2011	10, 11 o 12	31.12.2011	13, 14 o 15	30.6.2012	16, 17 o 18	31.12.2012	19, 20 o 21	30.6.2013	22, 23 o 24	31.12.2013	25, 26 o 27	30.6.2014	28, 29, 30 o 31	31.12.2014
Fecha de nacimiento	Fecha límite																																												
1, 2 o 3	30.6.2009																																												
4, 5 o 6	31.12.2009																																												
7, 8 o 9	30.6.2010																																												
10, 11 o 12	31.12.2010																																												
13, 14 o 15	30.6.2011																																												
16, 17 o 18	31.12.2011																																												
19, 20 o 21	30.6.2012																																												
22, 23 o 24	31.12.2012																																												
25, 26 o 27	30.6.2013																																												
28, 29, 30 o 31	31.12.2013																																												
Fecha de nacimiento	Fecha límite																																												
1, 2 o 3	30.6.2010																																												
4, 5 o 6	31.12.2010																																												
7, 8 o 9	30.6.2011																																												
10, 11 o 12	31.12.2011																																												
13, 14 o 15	30.6.2012																																												
16, 17 o 18	31.12.2012																																												
19, 20 o 21	30.6.2013																																												
22, 23 o 24	31.12.2013																																												
25, 26 o 27	30.6.2014																																												
28, 29, 30 o 31	31.12.2014																																												
<b>Estonia</b>	Todos: 1.9.2011																																												

<b>Finlandia</b>	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
<b>Francia</b>	Cat. D: 10.9.2011 Cat. C: 10.9.2012
<b>Alemania</b>	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
<b>Grecia</b>	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
<b>Hungría</b>	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
<b>Irlanda</b>	Cat. D: 10.9.2009 Cat. C: 10.9.2010
<b>Italia</b>	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
<b>Letonia</b>	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
<b>Lituania</b>	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
<b>Luxemburgo</b>	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
<b>Malta</b>	Cat. D: 9.9.2013 Cat. C: 9.9.2014
<b>Países Bajos</b>	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
<b>Polonia</b>	Todos: 12.9.2014
<b>Portugal</b>	Cat. D:  Conductores que tienen actualmente: 30 años: el 10.9.2011, a más tardar Entre 31 y 40 años: el 10.9.2012, a más tardar Entre 41 y 50 años: el 10.9.2013, a más tardar Más de 50 años: el 10.9.2015, a más tardar  Cat. C:  Conductores que tienen actualmente: 30 años: el 10.9.2012, a más tardar Entre 31 y 40 años: el 10.9.2013, a más tardar Entre 41 y 50 años: el 10.9.2014, a más tardar 50 años: el 10.9.2016, a más tardar
<b>Rumanía</b>	El sistema se implantó en 2003.
<b>Eslovenia</b>	Cat. D: 1.10.2008 Cat. C: 1.10.2009
<b>Eslovaquia</b>	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014

<b>España</b>	<p>a) Permiso de conducción de cat. D que termina por:</p> <p>1 o 2: 10.9.2011  3 o 4: 10.9.2012  5 o 6: 10.9.2013  7 o 8: 10.9.2014  9 o 0: 10.9.2015</p> <p>b) Permiso de conducción de cat. C que termina por:</p> <p>1 o 2: 10.9.2012  3 o 4: 10.9.2013  5 o 6: 10.9.2014  7 o 8: 10.9.2015  9 o 0: 10.9.2016</p>
<b>Suecia</b>	<p>Cat. D: 10.9.2015  Cat. C: 10.9. 2016</p>
<b>Reino Unido</b>	<p>Cat. D: 9.9.2013  Cat. C: 9.9.2014</p>
<b>Noruega</b>	<p>Permiso de conducción de cat. D que caduca entre el 10.9.2011 y el 10.9.2015: fecha de caducidad del permiso de conducción.</p> <p>Fecha de caducidad del permiso de conducción de cat. D:</p> <p>2008: 2011  2009: 2012  2010: 2013  2011: 10.9.2011  A partir del 11.9. 2015: 2015  2016: 2014  2017: 2015  2018: 2014</p> <p>Permiso de conducción de cat. C que caduca entre el 10.9.2012 y 10.9.2016: fecha de caducidad del permiso de conducción.</p> <p>Fecha de caducidad del permiso de conducción de cat. C:</p> <p>2009: 2012  2010: 2013  2011: 2014  Antes del 10.9.2012: 2012  A partir del 11.9.2016: 2016  2017: 2015  2018: 2016</p>