



### Sumario

#### I Actos legislativos

##### REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) 2018/643 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario** ..... 1
- ★ **Reglamento (UE) 2018/644 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, sobre los servicios de paquetería transfronterizos <sup>(1)</sup>** ..... 19

##### DIRECTIVAS

- ★ **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 <sup>(1)</sup>** 29

##### DECISIONES

- ★ **Decisión (UE) 2018/646 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, relativa a un marco común para prestar mejores servicios en materia de capacidades y cualificaciones (Europass) y por la que se deroga la Decisión n.º 2241/2004/CE <sup>(1)</sup>** ..... 42

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE.



## I

(Actos legislativos)

## REGLAMENTOS

### REGLAMENTO (UE) 2018/643 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 18 de abril de 2018

relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario

(versión refundida)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 338, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> ha sido modificado en varias ocasiones de forma sustancial <sup>(4)</sup>. Con motivo de nuevas modificaciones y en aras de la claridad, conviene proceder a la refundición de dicho Reglamento.
- (2) Los ferrocarriles constituyen una parte importante de las redes de transporte de la Unión.
- (3) Las estadísticas sobre el transporte de mercancías y de pasajeros por ferrocarril son necesarias para que la Comisión pueda supervisar y elaborar la política común de transportes, así como el capítulo de transportes de las políticas relativas a las regiones y a las redes transeuropeas.
- (4) Las estadísticas sobre seguridad ferroviaria también son necesarias para que la Comisión prepare y supervise la acción de la Unión en el ámbito de la seguridad del transporte. La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea recoge datos sobre accidentes con arreglo al anexo I de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup>, en lo que respecta a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.
- (5) Las estadísticas a escala de la Unión sobre el transporte ferroviario también son necesarias para llevar a cabo la misión de seguimiento prevista en el artículo 15 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(6)</sup>.
- (6) Las estadísticas a escala de la Unión sobre todos los modos de transporte deben recogerse con arreglo a conceptos y normas comunes, con el fin de lograr la comparabilidad más completa posible entre los modos de transporte.

<sup>(1)</sup> Dictamen de 6 de diciembre de 2017 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 14 de marzo de 2018 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 12 de abril de 2018.

<sup>(3)</sup> Reglamento (CE) n.º 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario (DO L 14 de 21.1.2003, p. 1).

<sup>(4)</sup> Véase el anexo IX.

<sup>(5)</sup> Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

<sup>(6)</sup> Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

- (7) Es importante evitar la duplicación del trabajo y optimizar el uso de la información existente que puede utilizarse con fines estadísticos. Para ello, y con el fin de proporcionar a los ciudadanos de la Unión y a otras partes interesadas información útil y de fácil acceso sobre la seguridad del transporte ferroviario y la interoperabilidad del sistema ferroviario, incluida la infraestructura ferroviaria, se deben establecer acuerdos de cooperación adecuados sobre actividades estadísticas entre los servicios de la Comisión y las entidades competentes, también a escala internacional.
- (8) Al elaborar estadísticas europeas, se debe buscar un equilibrio entre las necesidades de los usuarios y la carga para los encuestados.
- (9) En su informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la experiencia adquirida en la aplicación del Reglamento (CE) n.º 91/2003, la Comisión señaló que la evolución a largo plazo probablemente entraña la supresión o la simplificación de los datos ya recogidos con arreglo a dicho Reglamento, y que se pretende reducir el plazo de transmisión de los datos anuales sobre los pasajeros de ferrocarril. La Comisión debe seguir presentando informes periódicos sobre la aplicación del presente Reglamento.
- (10) La coexistencia entre compañías ferroviarias de propiedad pública y privada en un mercado de transporte ferroviario comercial hace necesario especificar explícitamente la información estadística que deben suministrar todas las compañías ferroviarias y que debe difundir Eurostat.
- (11) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la creación de normas estadísticas comunes que permitan obtener datos armonizados y que deben ser aplicadas en cada Estado Miembro bajo la autoridad de los organismos e instituciones encargados de la elaboración de estadísticas oficiales, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (12) El Reglamento (CE) n.º 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, proporciona un marco de referencia para las disposiciones establecidas por el presente Reglamento.
- (13) A fin de reflejar la evolución en los Estados miembros, manteniendo al mismo tiempo una recogida armonizada de datos ferroviarios en toda la Unión, y de mantener la alta calidad de los datos transmitidos por los Estados miembros, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta a la modificación del presente Reglamento a los efectos de adaptar las definiciones técnicas e incorporar nuevas definiciones técnicas. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación <sup>(2)</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (14) La Comisión debe velar por que estos actos delegados no conlleven una carga adicional significativa para los Estados miembros o los encuestados.
- (15) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a la especificación de la información que debe facilitarse para los informes sobre la calidad y la comparabilidad de los resultados y sobre las disposiciones para la difusión de esos resultados por parte de la Comisión (Eurostat). Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>.
- (16) Se ha consultado al Comité del Sistema Estadístico Europeo.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n.º 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativo a la estadística europea y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) n.º 1101/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la transmisión a la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas de las informaciones amparadas por el secreto estadístico, el Reglamento (CE) n.º 322/97 del Consejo sobre la estadística comunitaria y la Decisión 89/382/CEE, Euratom del Consejo por la que se crea un Comité del programa estadístico de las Comunidades Europeas (DO L 87 de 31.3.2009, p. 164).

<sup>(2)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

##### Objetivo

El objetivo del presente Reglamento es establecer normas comunes para la elaboración de estadísticas a escala de la Unión en materia de transporte ferroviario.

#### Artículo 2

##### Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a todos los ferrocarriles de la Unión. Cada Estado miembro facilitará las estadísticas relativas al transporte ferroviario de su territorio nacional. Si una compañía ferroviaria actúa en más de un Estado miembro, las autoridades nacionales competentes le solicitarán que, para cada país en el que desarrolle sus actividades, presente datos independientes, de forma que puedan elaborarse las estadísticas nacionales.

Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento:

- a) las compañías ferroviarias que operen completa o principalmente dentro de instalaciones industriales y similares, incluido los puertos;
- b) las compañías ferroviarias que proporcionen principalmente servicios turísticos locales, como los ferrocarriles históricos de vapor existentes.

#### Artículo 3

##### Definiciones

1. A efectos de lo dispuesto en el presente Reglamento, se entenderá por:
  - 1) «País declarante»: el Estado miembro que transmite los datos a Eurostat.
  - 2) «Autoridades nacionales»: los institutos nacionales de estadística y otros organismos responsables en cada Estado miembro de elaborar estadísticas europeas.
  - 3) «Ferrocarril»: vía de comunicación sobre raíles para el uso exclusivo de vehículos ferroviarios.
  - 4) «Vehículo ferroviario»: equipo móvil que circula exclusivamente sobre raíles y se mueve por tracción propia (vehículos tractores) o tirado por otro vehículo (coches, remolques de automotor, furgones y vagones).
  - 5) «Compañía ferroviaria»: cualquier empresa pública o privada que preste servicios de transporte ferroviario de mercancías o pasajeros. Quedan excluidas las empresas cuya única actividad sea la prestación de servicios de transporte de pasajeros por metro, tranvía y/o metro ligero.
  - 6) «Transporte de mercancías por ferrocarril»: desplazamiento de mercancías mediante vehículos ferroviarios entre el lugar de carga y el lugar de descarga.
  - 7) «Transporte de pasajeros por ferrocarril»: desplazamiento de pasajeros mediante vehículos ferroviarios entre el lugar de embarque y el lugar de desembarque. Queda excluido el transporte de pasajeros por metro, tranvía y/o metro ligero.
  - 8) «Metro» (también llamado «suburbano», «ferrocarril metropolitano» o «subterráneo»): ferrocarril eléctrico para el transporte de pasajeros con capacidad para un gran volumen de tráfico y caracterizado por derechos exclusivos sobre la vía, trenes con varios vagones, de alta velocidad y rápida aceleración, avanzado sistema de señalización, así como ausencia de cruces a nivel para permitir una elevada frecuencia de trenes, y andenes elevados. Los metros también se caracterizan por disponer de estaciones muy próximas entre sí, normalmente con una distancia entre estaciones de 700-1 200 metros. «Alta velocidad» debe entenderse en comparación con los tranvías y metros ligeros y significa aproximadamente 30-40 km/h en distancias cortas y 40-70 km/h en distancias más largas.
  - 9) «Tranvía»: vehículo de transporte rodado de pasajeros pensado para transportar más de nueve personas sentadas (incluido el conductor), que está conectado a conducciones eléctricas o propulsado por un motor diésel y que circula sobre raíles.
  - 10) «Metro ligero»: ferrocarril para transporte de pasajeros que a menudo utiliza coches de propulsión eléctrica, los cuales circulan sobre raíles y operan individualmente o en trenes cortos sobre vías dobles fijas. Por lo general, la distancia entre paradas/estaciones es inferior a 1 200 m. En comparación con los metros, el metro ligero es de construcción más ligera, está pensado para volúmenes de tráfico inferiores y suele viajar a velocidades menores. En ocasiones es difícil establecer una distinción precisa entre metros ligeros y tranvías; los tranvías no suelen estar separados del tráfico vial, mientras que el metro ligero puede estar separado de otros sistemas.

- 11) «Transporte nacional»: transporte ferroviario entre dos lugares (de carga/embarque y de descarga/desembarque) situados en el país declarante. Puede incluir el tránsito por un segundo país.
- 12) «Transporte internacional»: transporte ferroviario entre un lugar (de carga/embarque o de descarga/desembarque) del país declarante y un lugar (de carga/embarque o de descarga/desembarque) en otro país.
- 13) «Tránsito»: transporte ferroviario en el interior del país declarante entre dos lugares (de carga/embarque y de descarga/desembarque) en el exterior del país declarante. Las operaciones de transporte que incluyen la carga/embarque o descarga/desembarque de mercancías/pasajeros en la frontera del país declarante desde o hacia otro modo de transporte no se consideran transporte en tránsito.
- 14) «Pasajero de ferrocarril»: toda persona que efectúa un trayecto en un vehículo ferroviario, salvo el personal del servicio ferroviario. A efectos de estadísticas de accidentes se incluyen los pasajeros que intentan embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él.
- 15) «Número de pasajeros»: número de trayectos realizados por pasajeros de ferrocarril, entendiendo por trayecto el desplazamiento desde el lugar de embarque al lugar de desembarque, con o sin transbordo de un vehículo ferroviario a otro. Si los pasajeros utilizan más de una compañía ferroviaria, no deberán contarse más de una vez, si es posible.
- 16) «Pasajero-km»: unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un pasajero a una distancia de un kilómetro. Sólo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.
- 17) «Peso»: cantidad de mercancía en toneladas (1 000 kilogramos). El peso que se tomará en consideración incluye, además del peso de las mercancías transportadas, el peso del embalaje y la tara de los contenedores, cajas móviles, paletas o vehículos de transporte por carretera transportados por el ferrocarril en el transcurso de las operaciones de transporte combinado. Si las mercancías se transportan usando los servicios de más de una compañía ferroviaria, el peso de las mercancías no deberá contarse más de una vez, si es posible.
- 18) «Tonelada-km»: unidad de medida del transporte de mercancías que representa el transporte ferroviario de una tonelada (1 000 kilogramos) de mercancías a una distancia de un kilómetro. Sólo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.
- 19) «Tren»: uno o más vehículos ferroviarios tirados por una o más locomotoras o vehículos automotores, o un vehículo automotor viajando en solitario, que circula con un número determinado o una denominación específica desde un punto fijo inicial a un punto fijo terminal. No se considera como tren una máquina ligera, es decir una locomotora que circule por sí sola.
- 20) «Tren-km»: unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren a un kilómetro. La distancia usada es la distancia realmente recorrida, si se conoce; en caso contrario, deberá usarse la distancia normal de la red entre el origen y el destino. Sólo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.
- 21) «Envío por tren completo»: todo envío de uno o varios vagones de carga fletados al mismo tiempo por el mismo expedidor en la misma estación y enviado sin cambios en la composición del tren a la dirección del mismo destinatario en la misma estación de destino.
- 22) «Envío por vagón completo»: todo envío de mercancías para el que se precisa la utilización exclusiva de un vagón, independientemente de que se utilice o no su capacidad completa de carga.
- 23) «TEU (Twenty-foot Equivalent Unit/contenedor equivalente de veinte pies)»: unidad normalizada basada en un contenedor ISO de veinte pies de largo (6,10 m), usada como medida estadística de flujos o capacidades de tráfico. Un contenedor normalizado de 40 pies ISO Serie 1 equivale a 2 TEU. Las cajas móviles de menos de 20 pies corresponden a 0,75 TEU, entre 20 y 40 pies a 1,5 TEU y por encima de 40 pies a 2,25 TEU.

2. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 a fin de modificar el presente artículo para adaptar las definiciones técnicas establecidas en el apartado 1, puntos 8, 9, 10, 21, 22 y 23 del presente artículo y para incorporar nuevas definiciones técnicas cuando sean necesarias para tener en cuenta nuevos avances que exijan un determinado nivel de detalle técnico que deba definirse para garantizar la armonización de las estadísticas.

En el ejercicio de estos poderes, la Comisión debe velar por que estos actos delegados no conlleven una carga adicional significativa para los Estados miembros o los encuestados. Además, la Comisión justificará debidamente las medidas estadísticas contempladas en dichos actos delegados, utilizando, en su caso, un análisis de rentabilidad que incluya una evaluación de la carga para los encuestados y de los costes de producción, de conformidad con lo previsto en el artículo 14, apartado 3, letra c), del Reglamento (CE) n.º 223/2009.

*Artículo 4***Recogida de datos**

1. Las estadísticas que deben recogerse figuran en los anexos del presente Reglamento. Deberán cubrir los siguientes tipos de datos:

- a) estadísticas anuales sobre el transporte de mercancías — informe detallado (anexo I);
- b) estadísticas anuales sobre el transporte de pasajeros — informe detallado (anexo II);
- c) estadísticas trimestrales sobre el transporte de mercancías y pasajeros (anexo III);
- d) estadísticas regionales sobre el transporte de mercancías y pasajeros (anexo IV);
- e) estadísticas sobre los flujos de tráfico de la red ferroviaria (anexo V).

2. En virtud de los anexos I y II, los Estados miembros facilitarán los datos relativos a las compañías que tengan:

- a) un volumen total de transporte de mercancías, como mínimo, de 200 000 000 de toneladas-km o, como mínimo, de 500 000 toneladas;
- b) un volumen total de transporte de pasajeros, como mínimo, de 100 000 000 de pasajeros-km.

La presentación de informes en virtud de los anexos I y II será opcional respecto de las compañías que estén por debajo de los umbrales a que se refieren las letras a) y b).

3. En virtud del anexo VIII, los Estados miembros facilitarán los datos totales relativos a las compañías que estén por debajo de los umbrales a que se hace referencia en el apartado 2 en caso de que estos datos no se faciliten en virtud de los anexos I y II, tal como se especifica en el anexo VIII.

4. A efectos del presente Reglamento, las mercancías se clasificarán con arreglo a lo especificado en el anexo VI. Las mercancías peligrosas se clasificarán, además, con arreglo a lo previsto en el anexo VII.

*Artículo 5***Fuentes de datos**

1. Los Estados miembros designarán una organización pública o privada para que participe en la recogida de los datos requeridos por el presente Reglamento.

2. Los datos necesarios podrán obtenerse mediante cualquier combinación de las siguientes fuentes:

- a) encuestas obligatorias;
- b) datos administrativos, incluidos los datos recogidos por organismos reguladores, en particular la carta de porte de mercancías por ferrocarril, en caso de que haya una disponible;
- c) procedimientos de estimación estadística;
- d) datos suministrados por organizaciones profesionales del sector ferroviario;
- e) estudios específicos.

3. Las autoridades nacionales tomarán medidas para coordinar las fuentes de datos utilizadas y garantizar la calidad de las estadísticas transmitidas a Eurostat.

*Artículo 6***Transmisión de las estadísticas a Eurostat**

1. Los Estados miembros transmitirán a Eurostat las estadísticas mencionadas en el artículo 4.

2. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan normas para la transmisión de las estadísticas a que se refiere el artículo 4. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el apartado 2 del artículo 11.

*Artículo 7***Difusión**

1. La Comisión (Eurostat) difundirá estadísticas basadas en los datos que se especifican en los anexos I a V y VIII.
2. La Comisión adoptará actos de ejecución en los que se establezcan los procedimientos para la difusión de los resultados. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el apartado 2 del artículo 11.

*Artículo 8***Calidad de las estadísticas**

1. A fin de ayudar a los Estados miembros a mantener la calidad de las estadísticas en el sector del transporte ferroviario, Eurostat desarrollará y publicará recomendaciones metodológicas. Estas recomendaciones tendrán en cuenta las mejores prácticas de las autoridades nacionales, las compañías ferroviarias y las organizaciones profesionales de la industria ferroviaria.
2. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar la calidad de los datos transmitidos.
3. Eurostat evaluará la calidad de los datos estadísticos. Con esta finalidad, los Estados miembros facilitarán a Eurostat, previa solicitud de esta, información sobre los métodos utilizados para elaborar las estadísticas.
4. A los efectos del presente Reglamento, los criterios de calidad que se aplicarán a los datos que deban transmitirse son los establecidos en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 223/2009.
5. La Comisión adoptará actos de ejecución, que especificarán las normas detalladas, la estructura, la periodicidad y los elementos de comparabilidad para los informes ordinarios de calidad. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el apartado 2 del artículo 11.

*Artículo 9***Informes de aplicación**

A más tardar el 31 de diciembre de 2020 y, a partir de ese momento, cada cuatro años, la Comisión, previa consulta al Comité del Sistema Estadístico Europeo, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento y sobre las novedades futuras.

En ese informe, la Comisión deberá tener en cuenta la información pertinente que faciliten los Estados miembros sobre la calidad de los datos transmitidos, los métodos de recopilación de datos utilizados, las posibles mejoras y las necesidades de los usuarios.

En particular, dicho informe deberá:

- a) evaluar la relación entre el coste de las estadísticas elaboradas y los beneficios que reportan a la Unión, a los Estados miembros y a los proveedores y usuarios de información estadística;
- b) evaluar la calidad de los datos transmitidos, de los métodos de recopilación de datos utilizados y la calidad de las estadísticas elaboradas.

*Artículo 10***Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados contemplados en el artículo 3, apartado 2, se conferirán a la Comisión por un período de cinco años a partir del 13 de diciembre de 2016. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el citado período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 3, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La revocación surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que en ella se especifique. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.



4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 3, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas instituciones informan a la Comisión de que no las formularán. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### *Artículo 11*

#### **Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Sistema Estadístico Europeo establecido por el Reglamento (CE) n.º 223/2009. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

#### *Artículo 12*

#### **Derogación**

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 91/2003.

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo X.

#### *Artículo 13*

#### **Entrada en vigor**

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 18 de abril de 2018.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

A. TAJANI

*Por el Consejo*

*La Presidenta*

L. PAVLOVA

## ANEXO I

## ESTADÍSTICAS ANUALES SOBRE EL TRASPORTE DE MERCANCÍAS — INFORME DETALLADO

Lista de variables y unidades de medida	<p>Mercancías transportadas en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— toneladas</li> <li>— toneladas-km</li> </ul> <p>Movimientos de trenes de mercancías en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— tren-km</li> </ul> <p>Número de unidades de transporte combinado fletadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— número</li> <li>— TEU («twenty foot equivalent unit», unidad equivalente a 20 pies) (para contenedores y cajas móviles)</li> </ul>
Período de referencia	Un año
Frecuencia	Anual
Lista de cuadros con el desglose de cada cuadro	<p>Cuadro I1: mercancías transportadas, por tipo de transporte</p> <p>Cuadro I2: mercancías transportadas, por tipo de mercancía (anexo VI)</p> <p>Cuadro I3: mercancías transportadas (para el transporte internacional y en tránsito) por país de carga y país de descarga</p> <p>Cuadro I4: mercancías transportadas, por categoría de mercancías peligrosas (anexo VII)</p> <p>Cuadro I5: mercancías transportadas, por tipo de envío (opcional)</p> <p>Cuadro I6: mercancías transportadas en unidades de transporte combinado, por tipo de transporte y por tipo de unidad de transporte</p> <p>Cuadro I7: número de unidades de transporte combinado cargadas fletadas, por tipo de transporte y por tipo de unidad de transporte</p> <p>Cuadro I8: número de unidades de transporte combinado vacías fletadas, por tipo de transporte y por tipo de unidad de transporte</p> <p>Cuadro I9: movimientos de trenes de mercancías</p>
Plazo de transmisión de los datos	Cinco meses tras finalizar el período de referencia
Primer período de referencia para los cuadros I1, I2 y I3	2003
Primer período de referencia para los cuadros I4, I5, I6, I7, I8 y I9	2004
Notas	<p>1. El tipo de transporte se desglosará como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— nacional</li> <li>— entradas internacionales</li> <li>— salidas internacionales</li> <li>— tránsito</li> </ul> <p>2. El tipo de envío podrá desglosarse como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— envío por tren completo</li> <li>— envío por vagón completo</li> <li>— otros</li> </ul>

## ESTADÍSTICAS ANUALES SOBRE EL TRASPORTE DE MERCANCÍAS — INFORME DETALLADO

3. El tipo de unidades de transporte se desglosará como sigue:
  - contenedores y cajas móviles
  - semirremolques (no acompañados)
  - vehículos rodados (acompañados)
4. Para el cuadro I3, Eurostat y los Estados miembros podrán acordar un sistema que facilite la consolidación de los datos procedentes de las compañías de otros Estados miembros a fin de garantizar la coherencia de dichos datos
5. Para el cuadro I4, los Estados miembros deberán indicar, en su caso, qué categorías de tráfico no están cubiertas por los datos
6. Para los cuadros I2 a I8, cuando no se disponga de información completa sobre el transporte en tránsito, los Estados miembros comunicarán todos los datos de que dispongan

## ANEXO II

ESTADÍSTICAS ANUALES SOBRE EL TRANSPORTE DE PASAJEROS — INFORME DETALLADO	
Lista de variables y unidades de medida	<p>Pasajeros transportados, en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— número de pasajeros</li> <li>— pasajeros-km</li> </ul> <p>Movimientos de trenes de pasajeros, en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— trenes-km</li> </ul>
Período de referencia	Un año
Frecuencia	Anual
Lista de cuadros con el desglose de cada cuadro	<p>Cuadro II1: pasajeros transportados, por tipo de transporte</p> <p>Cuadro II2: pasajeros internacionales transportados, por país de embarque y país de desembarque</p> <p>Cuadro II3: movimientos de trenes de pasajeros</p>
Plazo de transmisión de los datos	Ocho meses tras finalizar el período de referencia
Primer período de referencia	2016
Notas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El tipo de transporte se desglosará como sigue: <ul style="list-style-type: none"> <li>— nacional,</li> <li>— internacional.</li> </ul> </li> <li>2. Para los cuadros II1 y II2, los Estados miembros deberán comunicar datos que incluyan información sobre las ventas de billetes fuera del país declarante. Esta información puede obtenerse o bien directamente de las autoridades nacionales de los otros países, o bien mediante mecanismos internacionales de compensación de billetes.</li> </ol>

## ANEXO III

ESTADÍSTICAS TRIMESTRALES SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS	
Lista de variables y unidades de medida	Mercancías transportadas en: — toneladas — toneladas-km Pasajeros transportados en: — número de pasajeros — pasajeros-km
Período de referencia	Un trimestre
Frecuencia	Cada trimestre
Lista de cuadros con el desglose de cada cuadro	Cuadro III1: mercancías transportadas Cuadro III2: pasajeros transportados
Plazo de transmisión de los datos	Tres meses tras finalizar el período de referencia
Primer período de referencia	Primer trimestre de 2004
Notas	1. Los cuadros III1 y III2 podrán elaborarse con datos provisionales, incluso estimaciones. Para el cuadro III2, los Estados miembros podrán suministrar datos basados en la venta de billetes en el país declarante o en cualquier otra fuente disponible 2. Estas estadísticas se suministrarán para las compañías cubiertas por los anexos I y II

## ANEXO IV

ESTADÍSTICAS REGIONALES SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS	
Lista de variables y unidades de medida	Mercancías transportadas en: — toneladas Pasajeros transportados en: — número de pasajeros
Período de referencia	Un año
Frecuencia	Cada cinco años
Lista de cuadros con el desglose de cada cuadro	Cuadro IV1: transporte nacional de mercancías por región de carga y región de descarga (NUTS 2) Cuadro IV2: transporte internacional de mercancías por región de carga y región de descarga (NUTS 2) Cuadro IV3: transporte nacional de pasajeros por región de embarque y región de desembarque (NUTS 2) Cuadro IV4: transporte internacional de pasajeros por región de embarque y región de desembarque (NUTS 2)
Plazo de transmisión de los datos	Doce meses tras finalizar el período de referencia
Primer período de referencia	2005
Notas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Si el lugar de carga o descarga (cuadros IV1, IV2) o de embarque o desembarque (cuadros IV3, IV4) no se halla en el Espacio Económico Europeo, los Estados miembros sólo comunicarán el país</li> <li>2. A fin de ayudar a los Estados miembros a preparar estos cuadros, Eurostat les proporcionará una lista de códigos de estación de la UIC y los correspondientes códigos NUTS</li> <li>3. Para los cuadros IV3 y IV4, los Estados miembros podrán suministrar datos basados en la venta de billetes o en cualquier otra fuente disponible</li> <li>4. Estas estadísticas se suministrarán para las compañías cubiertas por los anexos I y II.</li> </ol>

## ANEXO V

ESTADÍSTICAS SOBRE FLUJOS DE TRÁFICO DE LA RED FERROVIARIA	
Lista de variables y unidades de medida	Transporte de mercancías: — número de trenes Transporte de pasajeros: — número de trenes Otros (servicio de trenes, etc.) (opcional): — número de trenes
Período de referencia	Un año
Frecuencia	Cada cinco años
Lista de cuadros con el desglose de cada cuadro	Cuadro V1: transporte de mercancías, por segmento de la red Cuadro V2: transporte de pasajeros, por segmento de la red Cuadro V3: otros (servicio de trenes, etc.) por segmentos de la red (opcional)
Plazo de transmisión de los datos	Dieciocho meses tras finalizar el período de referencia
Primer período de referencia	2005
Notas	<ol style="list-style-type: none"> <li>Los Estados miembros definirán una serie de segmentos de la red que incluyan al menos las redes transeuropeas (RTE) ferroviarias de su territorio nacional. Deberán comunicar a Eurostat:               <ul style="list-style-type: none"> <li>— las coordenadas geográficas y demás datos precisos para identificar y situar cada segmento, así como los enlaces entre segmentos</li> <li>— información sobre las características (incluyendo la capacidad) de los trenes que utilicen cada segmento</li> </ul> </li> <li>Cada segmento de la red que forme parte de las RTE ferroviarias se identificará por medio de un nuevo atributo en el registro de datos, a fin de poder cuantificar el tráfico de dicha RTE</li> </ol>

## ANEXO VI

## NST 2007

División	Designación
01	Productos de la agricultura, la ganadería, la caza y la silvicultura; pescado y otros productos de la pesca
02	Hulla, antracita y lignito; petróleo crudo y gas natural
03	Minerales metálicos y otros minerales y productos de la minería; turba; uranio y torio
04	Productos alimenticios, bebidas y tabaco
05	Productos de la industria textil y de la confección; cuero y productos de cuero
06	Productos de madera y corcho (excepto muebles); artículos de cestería y espartería; pasta de papel, papel y productos de la industria del papel; edición, artes gráficas y material grabado
07	Coque y productos de petróleo refinado
08	Productos químicos y fibras artificiales y sintéticas; productos de caucho y plásticos; combustible nuclear
09	Otros productos minerales no metálicos
10	Metales básicos; productos metálicos, excepto maquinaria y equipo
11	Maquinaria y equipo mecánico n.c.o.p.; maquinaria de oficina y equipo informático; maquinaria y material eléctrico n.c.o.p.; equipos y aparatos de radio, televisión y comunicaciones; equipo e instrumentos médico-quirúrgicos, de precisión y ópticos; relojería
12	Material de transporte
13	Muebles; otros artículos manufacturados n.c.o.p.
14	Materiales secundarios en bruto; residuos municipales y otros residuos
15	Correo, paquetes
16	Equipos y materiales utilizados en el transporte de mercancías
17	Mercancías trasladadas durante mudanzas privadas y profesionales; equipaje transportado por separado de los viajeros; vehículos de motor trasladados para su reparación; otros bienes no de mercado n.c.o.p.
18	Mercancías agrupadas: distintos tipos de mercancías transportadas conjuntamente
19	Mercancías no identificables: mercancías que por cualquier razón no pueden identificarse y no pueden, por tanto, clasificarse en los grupos 01 a 16
20	Otros artículos n.c.o.p.



## ANEXO VII

**CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS**

1. Explosivos
2. Gases, comprimidos, licuados o disueltos a presión
3. Líquidos inflamables
- 4.1. Sólidos inflamables
- 4.2. Sustancias con riesgo de combustión espontánea
- 4.3. Sustancias que, en contacto con el agua, emiten gases inflamables
- 5.1. Sustancias oxidantes
- 5.2. Peróxidos orgánicos
- 6.1. Sustancias tóxicas
- 6.2. Sustancias que pueden provocar infecciones
7. Materias radiactivas
8. Sustancias corrosivas
9. Sustancias peligrosas diversas

Nota:

Estas categorías son las definidas en el Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de mercancías peligrosas, conocido habitualmente como RID, incluido en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

## ANEXO VIII

Cuadro VIII.1

NIVEL DE ACTIVIDAD DE TRANSPORTE EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	
Lista de variables y unidades de medida	Mercancías transportadas, en: — número total de toneladas — número total de toneladas-km Movimientos de trenes de mercancías, en: — número total de trenes-km
Período de referencia	Un año
Frecuencia	Anual
Plazo de transmisión de los datos	Cinco meses tras finalizar el período de referencia
Primer período de referencia	2017
Notas	Solo para compañías cuyo volumen total de transporte de mercancías sea inferior a 200 millones de toneladas-km y a 500 000 toneladas y que no presenten informes en virtud del anexo I (informe detallado).

Cuadro VIII.2

NIVEL DE ACTIVIDAD DE TRANSPORTE EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS	
Lista de variables y unidades de medida	Pasajeros transportados, en: — número total de pasajeros — número total de pasajeros-km Movimientos de trenes de pasajeros, en: — número total de trenes-km
Período de referencia	Un año
Frecuencia	Anual
Plazo de transmisión de los datos	Ocho meses tras finalizar el período de referencia
Primer período de referencia	2017
Notas	Solo para compañías cuyo volumen total de transporte de pasajeros sea inferior a 100 millones de pasajeros-km y que no presenten informes en virtud del anexo II (informe detallado)

## ANEXO IX

**REGLAMENTO DEROGADO Y LISTA DE SUS SUCESIVAS MODIFICACIONES**

Reglamento (CE) n.º 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo  
(DO L 14 de 21.1.2003, p. 1)

Reglamento (CE) n.º 1192/2003 de la Comisión  
(DO L 167 de 4.7.2003, p. 13)

Reglamento (CE) n.º 1304/2007 de la Comisión  
(DO L 290 de 8.11.2007, p. 14)

Solamente el artículo 3

Reglamento (CE) n.º 219/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo  
(DO L 87 de 31.3.2009, p. 109)

Solamente el punto 4.4 del anexo

Reglamento (UE) 2016/2032 del Parlamento Europeo y del Consejo  
(DO L 317 de 23.11.2016, p. 105)

—

## ANEXO X

## TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Reglamento (CE) n.º 91/2003	Presente Reglamento
Artículos 1, 2 y 3	Artículos 1, 2 y 3
Artículo 4, apartado 1, parte introductoria	Artículo 4, apartado 1, parte introductoria
Artículo 4, apartado 1, letra a)	Artículo 4, apartado 1, letra a)
Artículo 4, apartado 1, letra c)	Artículo 4, apartado 1, letra b)
Artículo 4, apartado 1, letra e)	Artículo 4, apartado 1, letra c)
Artículo 4, apartado 1, letra f)	Artículo 4, apartado 1, letra d)
Artículo 4, apartado 1, letra g)	Artículo 4, apartado 1, letra e)
Artículo 4, apartados 2, 3 y 4	Artículo 4, apartados 2, 3 y 4
Artículo 4, apartado 5	—
Artículos 5, 6 y 7	Artículos 5, 6 y 7
Artículo 8, apartado 1	Artículo 8, apartado 1
Artículo 8, apartado 1 bis	Artículo 8, apartado 2
Artículo 8, apartado 2	Artículo 8, apartado 3
Artículo 8, apartado 3	Artículo 8, apartado 4
Artículo 8, apartado 4	Artículo 8, apartado 5
Artículos 9, 10 y 11	Artículos 9, 10 y 11
—	Artículo 12
Artículo 13	Artículo 13
Anexo A	Anexo I
Anexo C	Anexo II
Anexo E	Anexo III
Anexo F	Anexo IV
Anexo G	Anexo V
Anexo J	Anexo VI
Anexo K	Anexo VII
Anexo L	Anexo VIII
—	Anexo IX
—	Anexo X

**REGLAMENTO (UE) 2018/644 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 18 de abril de 2018****sobre los servicios de paquetería transfronterizos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) Las tarifas aplicables a los paquetes y otros envíos postales transfronterizos remitidos por expedidores de volúmenes reducidos, en particular pequeñas y medianas empresas (pymes) y particulares, son todavía relativamente elevadas. Esta situación tiene un impacto negativo directo sobre los usuarios que se interesan por servicios de paquetería transfronterizos, especialmente en el contexto del comercio electrónico.
- (2) El artículo 14 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) destaca el lugar que ocupan los servicios de interés económico general, como los servicios postales, en los valores comunes de la Unión, así como su papel en la promoción de la cohesión social y territorial. Establece, asimismo, que debe velarse por que dichos servicios operen con arreglo a principios y condiciones que les permitan cumplir sus funciones.
- (3) El Protocolo n.º 26 sobre los servicios de interés general, anejo al Tratado de la Unión Europea (TUE) y al TFUE, hace hincapié asimismo en que los valores comunes de la Unión con respecto a los servicios de interés económico general con arreglo al artículo 14 del TFUE incluyen la disparidad de necesidades y preferencias de los usuarios que pueden resultar de las diferentes situaciones geográficas, sociales y culturales, y un alto nivel de calidad, seguridad y accesibilidad económica, la igualdad de trato y la promoción del acceso universal y de los derechos de los usuarios.
- (4) El artículo 169, apartado 1 y apartado 2, letra a), del TFUE establece que la Unión contribuirá a alcanzar un alto nivel de protección de los consumidores mediante las medidas que adopte en virtud de su artículo 114.
- (5) Existen diferencias fundamentales entre Estados miembros en lo relativo a las competencias atribuidas a las autoridades nacionales de reglamentación respecto de la vigilancia de los mercados y la supervisión reguladora de los prestadores de servicios de paquetería. Por ejemplo, algunas autoridades consiguen solicitar a los prestadores información relevante sobre los precios. La existencia de estas diferencias ha sido confirmada por un dictamen conjunto elaborado por el Organismo de Reguladores Europeos de Comunicaciones Electrónicas y el Grupo de Entidades Reguladoras Europeas de los Servicios Postales, en el que se llegó a la conclusión de que las autoridades nacionales de reglamentación necesitan tener unas competencias reguladoras adecuadas para intervenir y que dichas competencias no parecen estar presentes en todos los Estados miembros. Estas diferencias dan lugar a cargas administrativas y costes de cumplimiento adicionales para los prestadores de servicios de paquetería con actividades transfronterizas. Por tanto, dichas diferencias constituyen un obstáculo para la prestación transfronteriza de servicios de paquetería y, en consecuencia, tienen un efecto directo sobre el funcionamiento del mercado interior.
- (6) Habida cuenta del carácter internacional del sector postal y de paquetería, es importante que se sigan elaborando normas técnicas europeas e internacionales, para beneficio de los consumidores y el medio ambiente, y para ampliar las oportunidades de mercado de las empresas. Además, los usuarios dan cuenta a menudo de problemas

<sup>(1)</sup> DO C 34 de 2.2.2017, p. 106.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 13 de marzo de 2018 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 12 de abril de 2018.

de calidad del servicio al enviar, recibir o devolver paquetes transfronterizos. Por consiguiente, es igualmente necesario continuar mejorando tanto las normas de calidad de los servicios como la interoperabilidad en los servicios de paquetería transfronterizos. Se debe seguir dando prioridad a ambos extremos, de conformidad con la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, por medio del Comité Europeo de Normalización (CEN) y por otros medios. Es necesario, asimismo, realizar mayores progresos en la eficiencia de los servicios, de forma que se atienda especialmente a los intereses de los usuarios.

- (7) La normalización de los servicios postales y la mejora de la calidad del servicio en apoyo de la Directiva 97/67/CE es una prioridad estratégica de la Unión, que se debe continuar persiguiendo. La normalización técnica es indispensable para promover la interoperabilidad de las redes nacionales y para la existencia de un servicio universal eficiente. La Comisión cursó en agosto de 2016 una cuarta petición de normalización al CEN, con el fin de establecer un programa de trabajo y presentar un informe final en agosto de 2020 <sup>(2)</sup>. En particular, ese programa de trabajo debe tener en cuenta los intereses de los usuarios y consideraciones medioambientales, al igual que de eficiencia, y debe contribuir a promover la creación de un Mercado Único Digital de la Unión.
- (8) El mercado de los servicios de paquetería transfronterizos es diverso, complejo y competitivo, con diferentes prestadores que ofrecen diferentes servicios y precios en función del peso, el tamaño y el formato de los paquetes, así como de su destino, el valor añadido que ofrezcan, como por ejemplo los sistemas de trazabilidad, y el número de paquetes enviados. En varios Estados miembros, los prestadores del servicio universal no tienen una cuota mayoritaria del mercado de servicios postales de paquetería. Esta diversidad hace difícil a consumidores y usuarios la comparación de los servicios de paquetería que ofrecen los diferentes prestadores, en términos de calidad y precio, ya que a menudo no son conscientes de la existencia de distintas opciones de envío de paquetes para servicios similares en el comercio electrónico transfronterizo. Debe facilitarse el acceso a la información pertinente en particular a las pymes y a los particulares. Por otra parte, los comerciantes pequeños y medianos han apuntado a las dificultades que entrañan los envíos como un obstáculo para las ventas transfronterizas.
- (9) Con el fin de mejorar los servicios de paquetería transfronterizos, en particular para los particulares, las pequeñas empresas y las microempresas, especialmente los situados en zonas aisladas o escasamente pobladas, y para las personas con discapacidad o movilidad reducida, es necesario mejorar el acceso y la transparencia de las listas públicas de tarifas para un conjunto limitado de servicios de paquetería transfronterizos. Hacer más transparentes y fácilmente comparables en toda la Unión los precios transfronterizos fomentaría la reducción de las diferencias excesivas entre tarifas, en particular, en su caso, las diferencias injustificadas de las tarifas nacionales y transfronterizas.
- (10) Los servicios de paquetería por unidades forman parte del servicio universal de cada Estado miembro y son, además, los servicios utilizados con mayor frecuencia por los particulares y las pequeñas empresas. Para continuar el desarrollo del comercio electrónico, es necesario mejorar la transparencia y la asequibilidad de las tarifas por unidad.
- (11) Muchas empresas que venden, vendían o han intentado vender en línea consideran que los elevados costes de envío, junto con los onerosos procesos de reclamación y garantías, constituyen un problema. Es necesario tomar medidas adicionales, en particular, para garantizar que las pymes y los particulares de zonas aisladas se beneficien plenamente de unos servicios de paquetería transfronterizos sin interrupciones a los que tengan acceso, y garantizar que esos servicios tengan precios razonables.
- (12) La expresión «prestadores del servicio universal» se refiere a los operadores postales que prestan un servicio postal universal o partes de este dentro de un Estado miembro específico. Aquellos que ejercen sus actividades en más de un Estado miembro deben clasificarse como prestadores del servicio universal únicamente en el Estado o Estados miembros en los que prestan un servicio postal universal.
- (13) Actualmente, los servicios postales están regulados por la Directiva 97/67/CE. Esta Directiva establece las normas comunes que rigen la prestación de servicios postales y el servicio postal universal en la Unión. Se centra principalmente, aunque no de forma exclusiva, en los servicios universales nacionales, y no aborda la supervisión reguladora de los prestadores de servicios de paquetería. El cumplimiento de los requisitos mínimos del servicio universal establecidos en dicha Directiva está garantizado por las autoridades nacionales de reglamentación designadas por los Estados miembros. Por consiguiente, el presente Reglamento complementa, por lo que a los servicios de paquetería transfronterizos se refiere, las normas establecidas en la Directiva 97/67/CE. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de los derechos y garantías establecidos en la Directiva 97/67/CE incluida, en particular, la prestación continuada de un servicio postal universal a los usuarios.

<sup>(1)</sup> Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio (DO L 15 de 21.1.1998, p. 14).

<sup>(2)</sup> Decisión de Ejecución de la Comisión, de 1 de agosto de 2016, relativa a una solicitud de normalización al Comité Europeo de Normalización, por lo que respecta a los servicios postales y la mejora de la calidad de los servicios como apoyo a la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997.

- (14) El presente Reglamento no modifica la definición de «envío postal» del artículo 2, punto 6, de la Directiva 97/67/CE ni las definiciones de Derecho nacional basadas en ella.
- (15) Se calcula que el 80 % de los paquetes generados actualmente por el comercio electrónico pesan menos de dos kilos y a menudo se tramitan a través de la cadena de correspondencia postal. Hay una carencia de información sobre el peso de los paquetes enviados por otros medios. Es importante que estos envíos más ligeros estén sujetos al presente Reglamento.
- (16) Para fines de aplicación del presente Reglamento, es importante ofrecer definiciones claras de paquete, servicios de paquetería y prestador de servicios de paquetería, así como especificar los envíos postales que están cubiertos por estas definiciones. Se presume que los envíos postales de un grosor superior a 20 mm contienen objetos distintos de la correspondencia, sean despachados o no por el prestador universal de servicios. Los envíos postales que contienen únicamente correspondencia no deben estar comprendidos en el ámbito de los servicios de paquetería. Por tanto, el presente Reglamento debe cubrir, conforme a una práctica constante, los paquetes que contengan bienes, con o sin valor comercial de hasta 31,5 kg, puesto que los envíos más pesados no pueden ser manejados por un solo individuo sin ayuda de dispositivos mecánicos y esta actividad forma parte de los sectores del transporte de mercancías y la logística.
- (17) Los prestadores de servicios de paquetería que utilizan modelos empresariales alternativos, por ejemplo basados en la economía colaborativa o en plataformas de comercio electrónico, deben estar sujetos al presente Reglamento si se ocupan de al menos una de las fases de la cadena de distribución postal. Conforme a la práctica actual, los servicios de recogida, clasificación y distribución, incluyendo la recogida por el destinatario, deben considerarse servicios de paquetería, también cuando los efectúan prestadores de servicios de envío urgente y mensajería, así como de servicios de grupaje, en consonancia con la práctica actual. El transporte por sí solo, si no se lleva a cabo en relación con alguna de estas etapas, no debe considerarse comprendido en el ámbito de los servicios de paquetería, tampoco cuando se encarguen de él subcontratistas, ya sea en el marco de modelos empresariales alternativos o no, puesto que, en este caso, debe presumirse que esta actividad forma parte del sector del transporte, a menos que la empresa interesada o una de sus filiales o empresas vinculadas incidan en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (18) El presente Reglamento no debe aplicarse a las empresas establecidas en un solo Estado miembro y que disponen de redes nacionales de entrega interna solo para satisfacer pedidos de bienes que han vendido ellas mismas en virtud de un contrato de venta en el sentido del artículo 2, punto 5, de la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>. Las empresas que también utilizan redes nacionales de entrega interna para la entrega de bienes vendidos por terceros deben estar sujetas a lo dispuesto en el presente Reglamento.
- (19) Es necesario definir el conjunto mínimo de informaciones confidenciales que deben transmitirse a las autoridades nacionales de reglamentación y los procedimientos seguidos por estas autoridades para garantizar el respeto del carácter comercial de los operadores nacionales, y asimismo deben establecerse canales seguros para su comunicación.
- (20) Es preciso que las autoridades nacionales de reglamentación tengan conocimiento e información a efectos estadísticos sobre los prestadores de servicios de paquetería activos en el mercado, con arreglo a unos procedimientos de autorización adecuados o a otros requisitos legales. Debido a la naturaleza del sector, que requiere gran cantidad de mano de obra, y con el fin de limitar la carga administrativa para los pequeños prestadores de servicios de paquetería que solo operan en un mercado regional o nacional, debe aplicarse un umbral de menos de 50 personas, sobre la base del número de personas que durante el año civil precedente hubiesen trabajado para el prestador de servicios e intervenido en la prestación de servicios de paquetería en el Estado miembro en el que esté establecido el prestador, a menos que esté establecido en más de un Estado miembro. Este umbral es conforme con la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión <sup>(2)</sup>, refleja la naturaleza del sector —que requiere gran cantidad de mano de obra—, y abarca la mayor parte del mercado de servicios de paquetería, en particular en países con volúmenes reducidos de flujos de paquetes. Este umbral debe incluir en particular a las personas que participan en la prestación de servicios de paquetería, como los trabajadores a tiempo completo, a tiempo parcial, temporales y autónomos que trabajan para el prestador de servicios de paquetería. El desglose que muestre el número de personas por situación laboral debe ser conforme con la normativa nacional del Estado

<sup>(1)</sup> Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores, por la que se modifican la Directiva 93/13/CEE del Consejo y la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 85/577/CEE del Consejo y la Directiva 97/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 304 de 22.11.2011, p. 64).

<sup>(2)</sup> Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

miembro de que se trate. En determinados casos, teniendo siempre en cuenta las especificidades del Estado miembro interesado, la autoridad nacional de reglamentación debe tener la posibilidad de bajar el umbral a 25 personas o de solicitar al prestador de servicios de paquetería transfronterizos que incluya en el umbral a los trabajadores a tiempo completo, a tiempo parcial, temporales y autónomos que trabajan para sus subcontratistas, con el fin de aumentar la transparencia de las tarifas transfronterizas y del mercado en general.

- (21) Cualquier comunicación de información a la autoridad nacional de reglamentación, sobre el número de personas que trabajan para el prestador de servicios de paquetería debe hacerse de acuerdo con las prácticas informativas usuales de las empresas para fines de información estadística. Esto es importante para garantizar la comparabilidad de los datos manteniendo en un nivel mínimo la carga administrativa que pesa sobre los prestadores.
- (22) El lugar en el que está establecido el prestador debe determinarse de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Si un prestador está establecido en varios lugares, es importante determinar desde qué lugar de establecimiento se presta el servicio efectivo en cuestión.
- (23) En la información que se presenta a la autoridad nacional de reglamentación deben figurar entre las características de los servicios de paquetería las etapas de la cadena postal (recogida, clasificación, transporte y distribución) efectuadas por el prestador, si el servicio incide o no en el ámbito de aplicación de la obligación de servicio universal, cuál es el ámbito territorial del servicio (regional, nacional, transfronterizo) y si se ofrece un valor añadido.
- (24) La lista de envíos postales sujetos a medidas de transparencia de precios debe limitarse, a fin de facilitar la comparabilidad y reducir al mínimo las cargas administrativas de los prestadores de servicios de paquetería transfronterizos y las autoridades nacionales de reglamentación. Deben incluirse los servicios ordinarios y los servicios de certificado, porque constituyen la base de la obligación de servicio universal y por la importancia que tiene la función de seguimiento y localización para el comercio electrónico. También deben incluirse los precios del seguimiento y localización y del registro de paquetes, independientemente de que formen o no parte de la obligación de servicio universal, a fin de asegurar la comparabilidad en toda la Unión. Habría que centrarse en los paquetes más ligeros, que constituyen la mayor parte de los envíos postales entregados por los prestadores de servicios de paquetería, así como los precios de los envíos postales de un grosor superior a 20 mm que se procesan como cartas. Solo deben incluirse las tarifas por unidad, ya que son los precios que pagan los expedidores de menor tamaño. Deben enumerarse claramente en un anexo del presente Reglamento los envíos postales afectados. El presente Reglamento no obliga a los prestadores de servicios de paquetería transfronterizos a ofrecer todos los elementos enumerados en ese anexo. Para garantizar la exactitud de la información sobre las tarifas, deben ser los propios prestadores de servicios de paquetería transfronterizos quienes la comuniquen. La Comisión debe publicar estas tarifas en una página web específica que tenga un carácter neutro y no comercial.
- (25) Las autoridades nacionales de reglamentación, al evaluar objetivamente cada año la asequibilidad de las tarifas transfronterizas que consideren necesario evaluar, deben basarse en elementos objetivos como: las tarifas nacionales y demás tarifas pertinentes de los servicios de paquetería comparables de los Estados miembros de origen y de destino; la aplicación de una tarifa uniforme en dos o más Estados miembros; volúmenes bilaterales, costes de transporte o despacho específicos; otros costes y normas de calidad del servicio; y, cuando ello sea posible sin causar cargas desproporcionadas, los probables efectos de las tarifas transfronterizas aplicables para los usuarios particulares y pequeñas y medianas empresas, también los establecidos en zonas aisladas o escasamente pobladas, así como para los usuarios particulares con discapacidades o movilidad reducida. Estos elementos comunes pueden verse complementados por otros elementos de particular importancia para explicar las tarifas de que se trate, como si las tarifas están sujetas a una regulación de precios específica en virtud de la legislación nacional o si se han constatado abusos de posición dominante en el mercado de conformidad con la normativa aplicable pertinente. Además, a fin de reducir la carga administrativa para las autoridades nacionales de reglamentación y los prestadores de servicios de paquetería sujetos a la obligación de servicio universal, y de acuerdo con el principio de proporcionalidad, al examinar qué tarifas transfronterizas es necesario evaluar, las autoridades nacionales de reglamentación pueden basar su examen en un mecanismo objetivo de filtrado previo a la evaluación.
- (26) Unas tarifas uniformes para los envíos transfronterizos a dos o más Estados miembros podrían ser importantes para la protección de la cohesión regional y social. En este contexto, debe tomarse en consideración la necesidad de promover el comercio electrónico y ofrecer a las zonas escasamente pobladas o aisladas nuevas oportunidades de participar en el comercio electrónico e impulsar sus economías regionales.
- (27) Las diferencias significativas entre las tarifas nacionales y transfronterizas de los servicios de paquetería deben estar fundadas en criterios objetivos, como los costes específicos de transporte o despacho u otros costes pertinentes. Podría resultar necesario que la autoridad nacional de reglamentación recabe pruebas para fines de evaluación. Deben facilitarse a la autoridad nacional de reglamentación, a solicitud de esta, las pruebas junto con toda justificación de las tarifas objeto de evaluación.
- (28) Para garantizar la transparencia en el conjunto de la Unión, la Comisión debe publicar una versión no confidencial de la evaluación presentada por cada una de las autoridades nacionales de reglamentación.



- (29) A fin de limitar la carga administrativa, los prestadores de servicios de paquetería, las autoridades nacionales de reglamentación y la Comisión deben transferir datos por vía electrónica, permitiéndose en particular el uso de la firma electrónica con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.
- (30) Puesto que los mercados de servicios de paquetería cambian con rapidez, la Comisión debe reevaluar la eficiencia y eficacia del presente Reglamento, teniendo en cuenta la evolución en el comercio electrónico, y debe presentar periódicamente un informe de evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe debe ir acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa de revisión al Parlamento Europeo y al Consejo. El informe debe elaborarse con participación de todas las partes interesadas pertinentes, incluido el Comité de Diálogo Social Europeo para el sector postal.
- (31) La Comisión debe aprovechar las valiosas aportaciones del Grupo de Entidades Reguladoras Europeas de los Servicios Postales, integrado por representantes de las autoridades nacionales de reglamentación.
- (32) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse competencias de ejecución a la Comisión para que elabore un formulario para la presentación de dicha información por los prestadores de servicios de paquetería a las autoridades nacionales de reglamentación. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>.
- (33) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y debe aplicarse de acuerdo con esos derechos y principios.
- (34) El Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> y la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> son aplicables al tratamiento de los datos personales en el marco del presente Reglamento.
- (35) Los Estados miembros deben establecer las normas relativas a las sanciones aplicables en caso de incumplimiento del presente Reglamento y velar por su ejecución. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (36) Dado que los objetivos del presente Reglamento, consistentes en establecer las normas y los principios reguladores necesarios para mejorar la supervisión reguladora, mejorar la transparencia de las tarifas y establecer determinados principios en lo que se refiere a los servicios de paquetería transfronterizos que deben facilitar la competencia, con la finalidad última de fomentar unos mejores servicios de paquetería transfronterizos para los usuarios y, con ello, aumentar asimismo la confianza de los consumidores en el comercio electrónico transfronterizo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TUE. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1

#### Objeto y fines

El presente Reglamento establece disposiciones específicas dirigidas a fomentar unos mejores servicios de paquetería transfronterizos, que se suman a las disposiciones de la Directiva 97/67/CE, por lo que se refiere a:

- a) la supervisión reglamentaria en relación con los servicios de paquetería;

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por el que se deroga la Directiva 1999/93/CE (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos y por la que se deroga la Decisión Marco 2008/977/JAI del Consejo (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

- b) la transparencia de las tarifas y la evaluación de las tarifas para determinados servicios de paquetería transfronterizos, a fin de detectar aquellas tarifas que sean excesivamente elevadas;
- c) la información para los consumidores comunicada por los comerciantes, relativa a los servicios de paquetería transfronterizos.

#### Artículo 2

### Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplican las definiciones del artículo 2 de la Directiva 97/67/CE y del artículo 2, puntos 1, 2 y 5, de la Directiva 2011/83/UE. Además, se entenderá por:

- 1) «paquete»: un envío postal que contenga bienes con o sin valor comercial, distintos de la correspondencia, con un peso máximo de 31,5 kg;
- 2) «servicios de paquetería»: los servicios consistentes en la recogida, la clasificación, el transporte y la distribución de paquetes;
- 3) «prestador de servicios de paquetería»: una empresa que presta uno o varios servicios de paquetería, a excepción de las empresas establecidas en un solo Estado miembro, que solo ofrecen servicios de paquetería nacionales como parte de un contrato de venta y como parte de ese contrato entregan personalmente al usuario los bienes objeto de dicho contrato;
- 4) «subcontratista»: la empresa que efectúa la recogida, la clasificación, el transporte o la distribución de paquetes para el prestador de servicios de paquetería.

#### Artículo 3

### Grado de armonización

Los requisitos establecidos en el presente Reglamento constituyen requisitos mínimos y no obstarán para que cada uno de los Estados miembros mantenga o introduzca medidas adicionales necesarias y proporcionadas a fin de lograr mejores servicios de paquetería transfronterizos, siempre que tales medidas sean compatibles con el Derecho de la Unión.

## CAPÍTULO II

### SUPERVISIÓN REGLAMENTARIA

#### Artículo 4

### Comunicación de información

- 1. Todos los prestadores de servicios de paquetería comunicarán a las autoridades nacionales de reglamentación del Estado miembro en el que estén establecidos la información siguiente, a menos que la autoridad nacional de reglamentación ya la haya solicitado y recibido:
  - a) su nombre, estatuto y forma jurídica, número de registro en el registro mercantil o similar, número de identificación a efectos del IVA, dirección del establecimiento y datos de contacto de una persona de contacto;
  - b) las características y, cuando sea posible, una descripción detallada de los servicios de paquetería ofrecidos;
  - c) sus condiciones generales para la prestación de servicios de paquetería, incluida información sobre los procedimientos de reclamación para los usuarios y cualquier eventual limitación de responsabilidad.
- 2. Los prestadores de servicios de paquetería comunicarán cualquier cambio relativo a la información a que se refiere el apartado 1 a las autoridades nacionales de reglamentación en un plazo de treinta días.
- 3. A más tardar el 30 de junio de cada año civil, todos los prestadores de servicios de paquetería comunicarán a las autoridades nacionales de reglamentación del Estado miembro en el que estén establecidos la información siguiente, a menos que la autoridad nacional de reglamentación ya la haya solicitado y recibido:
  - a) el volumen de negocios anual de los servicios de paquetería en el año civil precedente en el Estado miembro en el que estén establecidos, desglosado en servicios de paquetería nacionales y transfronterizos, entrantes y salientes;
  - b) el número de personas que a lo largo del año civil precedente trabajasen para ellos en la prestación de servicios de paquetería en el Estado miembro en el que estén establecidos, incluyendo un desglose en función de la situación laboral de las personas, en particular el número de trabajadores a tiempo completo, a tiempo parcial, temporales o autónomos;

- c) el número de paquetes despachados durante el año civil precedente en el Estado miembro en el que estén establecidos, desglosado en paquetes nacionales y transfronterizos, entrantes y salientes;
  - d) los nombres de los subcontratistas, junto con cualquier otra información que posean sobre las características de los servicios de paquetería prestados por esos subcontratistas;
  - e) cuando se disponga de ellas, todas las listas públicas de precios de servicios de paquetería aplicables el 1 de enero de cada año civil.
4. A más tardar el 23 de septiembre de 2018, la Comisión adoptará un acto de ejecución que establezca un formulario para presentar la información a que se refieren los apartados 1 y 3. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12.
5. Las autoridades nacionales de reglamentación podrán exigir requisitos de información adicionales a los recogidos en los apartados 1 y 3, siempre que sean necesarios y proporcionados.
6. Los apartados 1 a 5 no se aplicarán a los prestadores de servicios de paquetería para los que hayan trabajado, durante el año civil precedente, por término medio menos de 50 personas que hayan intervenido en la prestación de servicios de paquetería en el Estado miembro en el que el prestador esté establecido, salvo que el prestador esté establecido en más de un Estado miembro. Las autoridades nacionales de reglamentación podrán incluir en el umbral de 50 personas a las personas que trabajan para subcontratistas del prestador de servicios de paquetería.
7. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, las autoridades nacionales de reglamentación podrán solicitar que la información que se exige en los apartados 1 a 5 sea comunicada por los prestadores de servicios de paquetería que hayan empleado, durante el año civil precedente, por término medio entre 25 y 49 personas, en los casos en los que las especificidades del Estado miembro de que se trate así lo exijan y siempre que ello sea necesario y proporcionado para garantizar la conformidad con el presente Reglamento.

#### Artículo 5

### Transparencia de las tarifas transfronterizas

1. Todos los prestadores de servicios de paquetería transfronterizos distintos de los excluidos por el artículo 4, apartados 6 y 7, proporcionarán a la autoridad nacional de reglamentación del Estado miembro en el que estén establecidos la lista pública de tarifas aplicables el 1 de enero de cada año civil para los envíos postales por unidades, distintos de los envíos de correspondencia, pertenecientes a las categorías enumeradas en el anexo. Esta información se facilitará a más tardar el 31 de enero de cada año civil.
2. Las autoridades nacionales de reglamentación comunicarán a la Comisión, sin dilación y, como muy tarde, el 28 de febrero de cada año civil, las listas públicas de tarifas obtenidas de conformidad con el apartado 1. La Comisión las publicará en un sitio web específico, como muy tarde el 31 de marzo de cada año civil, y velará por que dicho sitio web específico mantenga su carácter neutro y no comercial.

#### Artículo 6

### Evaluación de las tarifas transfronterizas aplicables a los paquetes por unidades

1. Sobre la base de las listas de tarifas obtenidas de conformidad con el artículo 5, las autoridades nacionales de reglamentación determinarán, respecto de cada uno de los envíos postales por unidades enumerados en el anexo, las tarifas transfronterizas de los prestadores de servicios de paquetería que se originan en su Estado miembro y que están sujetas a una obligación de servicio universal que las autoridades nacionales de reglamentación consideran objetivamente necesario evaluar.
2. Las autoridades nacionales de reglamentación evaluarán objetivamente, de acuerdo con los principios del artículo 12 de la Directiva 97/67/CE, las tarifas transfronterizas determinadas en virtud del apartado 1, con el fin de determinar qué tarifas transfronterizas consideran excesivamente elevadas. En dicha evaluación, las autoridades nacionales de reglamentación tendrán en cuenta, en particular, los elementos siguientes:
  - a) las tarifas nacionales y cualesquiera otras tarifas pertinentes de servicios de paquetería comparables en el Estado miembro de origen y en el Estado miembro de destino;
  - b) la aplicación de una tarifa uniforme en dos o más Estados miembros;
  - c) volúmenes bilaterales, costes específicos de transporte o de despacho, otros costes y normas de calidad del servicio pertinentes;
  - d) las probables repercusiones de las tarifas transfronterizas aplicables en los usuarios particulares y en las pequeñas y medianas empresas, incluidos los particulares y empresas establecidos en zonas aisladas o escasamente pobladas, así como en los usuarios con discapacidades o movilidad reducida, cuando ello sea posible sin imponer cargas desproporcionadas.

3. Además de los elementos a que se refiere el apartado 2, cuando lo consideren necesario, las autoridades nacionales de reglamentación también tendrán en cuenta, en particular, los elementos siguientes:
  - a) si las tarifas están sujetas a la regulación de los precios en virtud de la legislación nacional;
  - b) abusos de posición dominante en el mercado según la normativa aplicable en la materia.
4. La Comisión establecerá directrices sobre la metodología que deba utilizarse con respecto a los elementos enumerados en los apartados 2 y 3.
5. A efectos de la evaluación a que se refiere el apartado 2, las autoridades nacionales de reglamentación solicitarán, cuando lo consideren necesario, otras pruebas pertinentes en relación con esas tarifas, que resulten necesarias para llevar a cabo la evaluación.
6. En el plazo de un mes desde la recepción de la solicitud, se facilitarán a las autoridades nacionales de reglamentación las pruebas a que se refiere el apartado 5, junto con cualquier otro justificante de las tarifas objeto de evaluación.
7. Las autoridades nacionales de reglamentación presentarán su evaluación a la Comisión a más tardar el 30 de junio del año civil de que se trate. Además, las autoridades nacionales de reglamentación facilitarán a la Comisión una versión no confidencial de dicha evaluación.
8. La Comisión publicará la versión no confidencial de la evaluación facilitada por las autoridades nacionales de reglamentación sin demora y, en todo caso, en el plazo de un mes desde su recepción.

#### *Artículo 7*

### **Información a los consumidores**

Por lo que se refiere a los contratos comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2011/83/UE, siempre que sea posible y aplicable, todos los comerciantes que celebren contratos de venta con usuarios en los que se incluya el envío transfronterizo de paquetes pondrán a disposición de estos, en la fase precontractual información sobre las opciones de envío transfronterizo en relación con los contratos de venta específicos y sobre los precios para los consumidores por los servicios de paquetería transfronterizos, así como, cuando sea aplicable, sobre sus propias políticas de tramitación de reclamaciones.

#### CAPÍTULO III

### **DISPOSICIONES FINALES**

#### *Artículo 8*

### **Sanciones**

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, a más tardar el 23 de noviembre de 2019, el régimen de Derecho interno establecido en virtud del apartado 1, y le notificarán sin demora cualquier modificación posterior.

#### *Artículo 9*

### **Confidencialidad**

Toda la información comercial de carácter confidencial facilitada a las autoridades nacionales de reglamentación o a la Comisión de conformidad con el presente Reglamento se tratará con arreglo a los requisitos de confidencialidad más estrictos, conforme a las disposiciones aplicables de la normativa de la Unión y nacional.

#### *Artículo 10*

### **Aplicación**

Salvo que el presente Reglamento disponga específicamente lo contrario, el presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de la normativa de la Unión y nacional y, de los procedimientos correspondientes de autorización aplicables a los prestadores de servicios de paquetería, de las normas sociales y laborales, y de los requisitos para comunicar información a las autoridades nacionales de reglamentación.

*Artículo 11***Revisión**

A más tardar el 23 de mayo de 2020, y después cada tres años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo un informe de evaluación sobre la aplicación y la implementación del presente Reglamento, acompañado, cuando resulte necesario, de una propuesta legislativa de revisión. Antes de que se elabore el informe, debe asociarse e informarse a todas las partes interesadas pertinentes.

La Comisión evaluará, al menos, lo siguiente:

- a) la contribución del presente Reglamento a la mejora de los servicios de paquetería transfronterizos, en particular la asequibilidad para las pymes y los particulares, especialmente cuando se encuentran en zonas aisladas o escasamente pobladas, y si ha mejorado la transparencia de las tarifas transfronterizas;
- b) la repercusión del presente Reglamento en los niveles de servicios de paquetería transfronterizos y en el comercio electrónico, incluidos los datos sobre las tarifas de envío;
- c) el grado en que las autoridades nacionales de reglamentación hayan encontrado dificultades a la hora de aplicar el presente Reglamento, incluido un análisis cuantitativo de las consecuencias administrativas;
- d) los progresos conseguidos en cuanto a otras iniciativas dirigidas a la realización del mercado único de los servicios de paquetería, en particular los progresos en materia de protección de los consumidores y desarrollo de normas.

*Artículo 12***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité de la Directiva Postal establecido en virtud del artículo 21 de la Directiva 97/67/CE. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

*Artículo 13***Entrada en vigor**

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

El presente Reglamento se aplicará a partir del 22 de mayo de 2018, a excepción del artículo 8, que se aplicará a partir del 23 de noviembre de 2019.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 18 de abril de 2018.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

A. TAJANI

*Por el Consejo*

*La Presidenta*

L. PAVLOVA

## ANEXO

Envíos postales por unidades para los cuales las tarifas de los prestadores de servicios de paquetería están sujetas a las medidas de transparencia de precios y a la evaluación establecidas en los artículos 5 y 6:

- a) carta ordinaria (nacional y dentro de la Unión) de 500 g;
- b) carta ordinaria (nacional y dentro de la Unión) de 1 kg;
- c) carta ordinaria (nacional y dentro de la Unión) de 2 kg;
- d) carta certificada (nacional y dentro de la Unión) de 500 g;
- e) carta certificada (nacional y dentro de la Unión) de 1 kg;
- f) carta certificada (nacional y dentro de la Unión) de 2 kg;
- g) carta con servicio de seguimiento y localización (nacional y dentro de la Unión) de 500 g;
- h) carta con servicio de seguimiento y localización (nacional y dentro de la Unión) de 1 kg;
- i) carta con servicio de seguimiento y localización (nacional y dentro de la Unión) de 2 kg;
- j) paquete ordinario (nacional y dentro de la Unión) de 1 kg;
- k) paquete ordinario (nacional y dentro de la Unión) de 2 kg;
- l) paquete ordinario (nacional y dentro de la Unión) de 5 kg;
- m) paquete con servicio de seguimiento y localización (nacional y dentro de la Unión) de 1 kg;
- n) paquete con servicio de seguimiento y localización (nacional y dentro de la Unión) de 2 kg;
- o) paquete con servicio de seguimiento y localización (nacional y dentro de la Unión) de 5 kg.

Los envíos postales enumerados en las letras a) a o) deben cumplir los criterios siguientes:

- a) los límites de tamaño de los envíos postales enumerados en las letras a) a i) (cartas) deben ajustarse a la norma siguiente:

Longitud, anchura y grosor, combinados: 900 mm; la mayor de estas dimensiones no debe exceder los 600 mm y la más pequeña debe exceder los 20 mm;

- b) los paquetes enumerados en las letras j) a o) no tendrán unas dimensiones menores de las prescritas para los enumerados en las letras a) a i).

Elementos que deben tenerse en cuenta a la hora de comunicar la información sobre las tarifas correspondientes a las letras a) a o):

- (\*) Las tarifas correspondientes a los envíos postales deben ser tarifas por unidad y no deben incluir ningún descuento especial por los volúmenes o por cualquier otro trato especial.
  - (\*\*) El importe de las tarifas se notificará sin IVA a la red de autoridades nacionales de reglamentación.
  - (\*\*\*) Los prestadores que ofrezcan más de un envío postal conforme a los criterios establecidos anteriormente deberían comunicar la tarifa más baja.
  - (\*\*\*\*) Las tarifas mencionadas corresponderán a envíos postales entregados a domicilio o en otras instalaciones del destinatario en el Estado miembro de destino, o bien en otras instalaciones a petición del destinatario si la tarifa de que se trate incluye esta opción sin costes adicionales.
-

# DIRECTIVAS

## 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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», la Comisión establece el objetivo «visión cero», conforme al cual la Unión debe aproximarse al objetivo de supresión total de víctimas mortales en el transporte por carretera para 2050.
- (2) En su Comunicación sobre las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 la Comisión propuso además el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020, comenzando a partir de 2010. Con vistas a alcanzar esta meta, la Comisión estableció siete objetivos estratégicos, que incluían la mejora de la educación y la formación de los usuarios de las vías públicas, así como la protección de los usuarios vulnerables.
- (3) El Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014 refrendó el objetivo vinculante de reducir internamente por lo menos en un 40 % las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los sectores de la economía para 2030 con respecto a los valores de 1990. Dicho objetivo contribuirá al cumplimiento de los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París. Para llevar a cabo esas reducciones es necesaria la aportación de todos los sectores de la economía. El sector del transporte necesita un enfoque global en lo que se refiere al fomento de las reducciones de las emisiones y la eficiencia energética. Debe avanzarse hacia una movilidad de bajas emisiones, entre otras vías, mediante la investigación y la introducción de avances tecnológicos que ya están disponibles. Los conductores deben estar debidamente formados a fin de conducir de la manera más eficiente.
- (4) Después de evaluar la aplicación de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, la Comisión detectó una serie de deficiencias. Las principales deficiencias detectadas consistían en dificultades e inseguridad jurídica en torno a: la interpretación de las exenciones; el contenido de la formación, que solo en parte se consideró pertinente para las necesidades de los conductores; las dificultades de los conductores para

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

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 13 de marzo de 2018 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 12 de abril de 2018.

<sup>(3)</sup> Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

obtener el reconocimiento mutuo de acciones de formación total o parcialmente realizadas en otro Estado miembro; e incoherencias en los requisitos de edad mínima entre las Directivas 2003/59/CE y 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.

- (5) Con el fin de mejorar la claridad jurídica de la Directiva 2003/59/CE, deben suprimirse o modificarse todas las referencias a los actos de la Unión derogados o sustituidos.
- (6) Con el fin de aportar certidumbre jurídica y coherencia con otros actos de la Unión, es necesario efectuar algunos cambios en las exenciones de la Directiva 2003/59/CE, para lo que conviene tener presentes las excepciones similares del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>. Algunas de estas exenciones se aplican a situaciones en que la conducción del vehículo no constituye la actividad principal del conductor y en las que el cumplimiento de los requisitos de la Directiva 2003/59/CE supondría una carga desproporcionada para dichas personas. Por lo general, se considera que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando ocupa menos del 30 % del tiempo de trabajo mensual.
- (7) En los casos en que se trate de una conducción realizada con poca frecuencia y en zonas rurales por conductores que abastezcan a sus propias empresas, deben aplicarse exenciones, siempre y cuando la seguridad vial siga estando garantizada. Debido a las diferentes condiciones en las zonas rurales de la Unión en lo que se refiere a la geografía, el clima y la densidad de la población, los Estados miembros deben disponer de discrecionalidad a la hora de determinar si este tipo de conducción se puede considerar ocasional y si tal exención repercute en la seguridad vial, por ejemplo, sobre la base del tipo de carretera, el volumen de tráfico o la presencia de usuarios vulnerables en la vía pública.
- (8) Dado que las distancias que las personas que trabajan en la agricultura, la horticultura, la silvicultura, la ganadería y la pesca, que están exentas de la aplicación de la presente Directiva, deben cubrir durante el desempeño de su trabajo varían en toda la Unión, corresponde a cada Estado miembro determinar en su Derecho nacional distancias máximas permitidas partiendo del centro de explotación de la empresa a la que se aplican las exenciones.
- (9) Los conductores que estaban exentos del requisito de la cualificación inicial, aunque continúen disfrutando de la exención, deberán no obstante someterse periódicamente a una formación continua para garantizar que mantienen actualizados los conocimientos esenciales para su trabajo.
- (10) Los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, deben intercambiar electrónicamente información sobre los certificados de aptitud profesional (CAP). Deben desarrollar la plataforma electrónica necesaria teniendo en cuenta un análisis de costes y beneficios por parte de la Comisión, incluida la opción de ampliar la red del permiso de conducción de la UE creada en virtud de la Directiva 2006/126/CE. Dicha acción permitirá, entre otros beneficios, que los Estados miembros puedan acceder fácilmente a la información sobre las acciones de formación completas que no consta en el permiso de conducción del conductor. Es importante que los Estados miembros y la Comisión se esfuercen por orientar más el desarrollo de esta función hacia el acceso en tiempo real durante las inspecciones en carretera.
- (11) Teniendo en cuenta la evolución de la formación y la educación, y con el fin de asegurar la contribución de la Directiva 2003/59/CE a la seguridad vial, así como la pertinencia de la formación para los conductores, es preciso que en los cursos de formación se haga más hincapié en los temas relacionados con la seguridad vial, por ejemplo, la percepción del peligro, la protección de los usuarios vulnerables (en particular de los peatones, los ciclistas y las personas con movilidad reducida), la conducción eficiente desde el punto de vista del carburante, las condiciones meteorológicas extremas y las operaciones especiales de transporte. En este contexto, los cursos deben referirse también a los sistemas de transporte inteligente y evolucionar con el desarrollo tecnológico.
- (12) Los Estados miembros deben disponer de la posibilidad de mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en las tecnologías de la información y la comunicación (como el aprendizaje electrónico y el aprendizaje mixto) en parte de los cursos, garantizando al mismo tiempo su calidad. Al mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en TIC, es importante tener en cuenta que algunos temas específicos requieren formación práctica y no pueden abordarse adecuadamente con estas herramientas de aprendizaje, por ejemplo la instalación de cadenas para la nieve o la colocación de las cargas, u otros aspectos formativos donde el aspecto práctico es importante. La formación práctica puede, pero no tiene que consistir en conducir. Una parte importante de la formación requerida en virtud de la presente Directiva debe llevarse a cabo en un centro de formación autorizado.
- (13) Para garantizar la coherencia entre las diferentes formas de formación exigidas por la legislación de la Unión, los Estados miembros deben contar con la posibilidad de combinar diferentes tipos de formación, por ejemplo, la relativa al transporte de mercancías peligrosas, a la sensibilización en materia de discapacidad o al transporte de animales, con la formación prevista en la Directiva 2003/59/CE.

<sup>(1)</sup> Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).



- (14) Para evitar prácticas divergentes entre los Estados miembros que puedan obstaculizar el reconocimiento mutuo y restringir el derecho de los conductores a llevar a cabo su formación continua en el Estado miembro en el que trabajan, las autoridades de los Estados miembros, si la formación completada no puede indicarse en el permiso de conducción, deben expedir la tarjeta de cualificación del conductor en la forma prescrita por los modelos normalizados, que garantiza el reconocimiento mutuo de todos los conductores que cumplan los requisitos de la Directiva 2003/59/CE.
- (15) La utilización del certificado de conductor por conductores de terceros países como prueba de conformidad con el requisito de formación podría suponer un obstáculo para los conductores cuando el transportista devuelve el certificado a la autoridad expedidora, en particular cuando estos conductores desean asumir un empleo en otro Estado miembro. Para evitar situaciones en que, en estas circunstancias, los conductores pudieran tener que repetir su formación cuando se incorporen a un nuevo puesto de trabajo, se debe alentar a los Estados miembros a cooperar e intercambiar información sobre las cualificaciones del conductor.
- (16) Para permitir una transición fluida, los certificados de conductor válidos y las tarjetas de cualificación de conductor válidas de conformidad con las normas aplicables antes de la aplicación de las disposiciones modificadas por la presente Directiva deberían reconocerse hasta la fecha de su expiración. Las modificaciones no invalidan la formación cursada antes de su aplicación ni los permisos de conducción expedidos para certificar dicha formación.
- (17) A fin de aportar claridad jurídica y garantizar unas condiciones armonizadas en materia de edad mínima a efectos de lo dispuesto en la Directiva 2003/59/CE, es preciso introducir una excepción clara en la Directiva 2006/126/CE que disponga que los permisos de conducción pueden expedirse a las edades mínimas previstas en la Directiva 2003/59/CE. Esta aclaración se refiere a la edad mínima para los conductores de determinadas categorías de vehículos titulares del CAP y no modifica las opciones existentes para reducir las condiciones relativas a la edad mínima ni para establecer exenciones respecto de las mismas.
- (18) Las modificaciones de la Directiva 2006/126/CE deben limitarse a aquellas que estén directamente relacionadas con la revisión de la Directiva 2003/59/CE y a la facilitación del uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos. Parece deseable un análisis más profundo de la ejecución y aplicación de la Directiva 2006/126/CE, incluida la delimitación entre determinadas categorías de vehículos; dicho análisis debería incluirse en una eventual futura revisión de la Directiva 2006/126/CE.
- (19) Con el fin de contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y a la mejora de la calidad del aire, facilitando el uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos, los Estados miembros deben tener la posibilidad de permitir, en su territorio, que los titulares de un permiso de conducir de categoría B conduzcan determinados tipos de vehículos impulsados por combustibles alternativos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3 500 kg, pero no exceda los 4 250 kg. Esa posibilidad de superar los 3 500 kg debería estar condicionada a que la masa se deba exclusivamente al exceso de masa debido a los sistemas de propulsión alternativos y sin perjuicio de las limitaciones y condiciones destinadas a evitar efectos negativos en la seguridad vial.
- (20) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la mejora del nivel de la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos de carretera destinados al transporte de mercancías o de viajeros en la UE, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido al carácter transfronterizo del transporte por carretera y de los problemas que la presente Directiva pretende solventar, puede alcanzarse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (21) Procede, por tanto, modificar en consecuencia las Directivas 2003/59/CE y 2006/126/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

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

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

«Artículo 1

#### **Ámbito de aplicación**

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

- a) nacionales de un Estado miembro;

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

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

- para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías C1, C1 + E, C o C + E, tal como se definen en la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*), o un permiso de conducción reconocido como equivalente,
- para los que se exija un permiso de conducción de una de las categorías D1, D1 + E, D o D + E, tal como se definen en la Directiva 2006/126/CE, o un permiso de conducción reconocido como equivalente.

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

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

2) El artículo 2 se sustituye por lo siguiente:

«Artículo 2

### Exenciones

1. La presente Directiva no se aplicará a los conductores de los vehículos:

- a) cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora;
- b) utilizados por los servicios de las fuerzas armadas, la protección civil, los bomberos, las fuerzas de orden público y los servicios de ambulancias de emergencia, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos, siempre que el transporte sea consecuencia de las funciones asignadas a dichos servicios;
- c) que se sometan a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento, ni a los conductores de los vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- d) para los que se exija un permiso de conducción de categoría D o D1 y que son conducidos, sin pasajeros, por personal de mantenimiento hacia o desde un centro de mantenimiento situado en las proximidades de la base de mantenimiento más cercana utilizada por el operador de transporte, siempre que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor;
- e) utilizados en estados de urgencia o destinados a misiones de salvamento, incluidos los utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria;
- f) utilizados en las clases y los exámenes de conducción destinados a la obtención de un permiso de conducción o de un CAP, previsto en el artículo 6 y en el artículo 8, apartado 1, siempre que no se utilicen para el transporte comercial de mercancías y viajeros;
- g) utilizados para el transporte no comercial de viajeros o de bienes;
- h) que transporten materiales, equipos o maquinaria para el uso de los conductores en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción de los vehículos no represente la actividad principal de los conductores.

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

2. La presente Directiva no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) conductores de los vehículos que circulan en las zonas rurales para el abastecimiento de la propia empresa del conductor,
- b) conductores que no ofrezcan servicios de transporte, y
- c) los Estados miembros consideren que el transporte es ocasional y no afecta a la seguridad vial.

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

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

«Artículo 7

### **Formación periódica**

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

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

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

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

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

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

«Artículo 10

### **Código de la Unión**

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

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

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

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

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

3. Se aceptarán como prueba de cualificación hasta su fecha de expiración los certificados de conductor que no lleven el código de la Unión '95' y que fueran expedidos antes del 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.

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

6) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 10 bis

### **Red electrónica a efectos de ejecución**

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

(\*) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y la libre circulación de esos datos, y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).».

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

## *Artículo 2*

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

1) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) el apartado 4 queda modificado como sigue:

- i) en la letra e), el tercer guion se sustituye por el texto siguiente:  
«— la edad mínima para las categorías C1 y C1E se establece en 18 años;»,
- ii) en la letra g), el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:  
«— la edad mínima para las categorías C y CE se establece en 21 años;»,
- iii) en la letra i), el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:  
«— a edad mínima para las categorías D1 y D1E se establece en 21 años;»,
- iv) en la letra k), el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:  
«— a edad mínima para las categorías D y DE se establece en 24 años;»;

b) se añade el apartado 7 siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

«Artículo 15

### **Ayuda mutua**

1. Los Estados miembros se prestarán ayuda mutua en la aplicación de la presente Directiva e intercambiarán información sobre los permisos que hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado o anulado. Recurrirán a la red del permiso de conducción de la UE establecida a estos efectos, una vez que esté en funcionamiento.
2. La red también podrá ser utilizada al objeto de intercambiar información para fines de control previstos en la legislación de la Unión.
3. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de datos personales contemplado en la presente Directiva se lleva a cabo exclusivamente con el fin de aplicar la presente Directiva, y las Directivas 2003/59/CE y (UE) 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.º 45/2001 (\*\*\*) del Parlamento Europeo y del Consejo.
4. El acceso a la red deberá estar protegido. Los Estados miembros podrán conceder acceso únicamente a las autoridades competentes responsables de la aplicación y del control del cumplimiento de la presente Directiva y de las Directivas 2003/59/CE y (UE) 2015/413.

(\*) Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, que facilita el intercambio transfronterizo de información sobre las infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad vial (DO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

(\*\*) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y la libre circulación de esos datos, y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

(\*\*\*) Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las instituciones y órganos comunitarios y sobre la libre circulación de dichos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).».

### *Artículo 3*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 23 de mayo de 2020, con excepción de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 1, apartado 6 de la presente Directiva que entrarán en vigor a más tardar el 23 de mayo de 2021. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

### *Artículo 4*

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

*Artículo 5*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 18 de abril de 2018.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

A. TAJANI

*Por el Consejo*

*La Presidenta*

L. PAVLOVA

---

## ANEXO

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

1) El anexo I queda modificado como sigue:

a) la sección 1 queda modificada como sigue:

i) el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



b) la sección 2 queda modificada como sigue:

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

«2.1. combinación asistencia al curso y examen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Durante la conducción individual, el candidato a conductor estará acompañado por un instructor, empleado por un centro de formación autorizado. Cada candidato a conductor podrá efectuar un máximo de cuatro horas de las diez horas de conducción individual en un terreno especial o en un simulador de máximo nivel, a fin de evaluar

la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al manejo del vehículo en las distintas condiciones de la calzada y la forma en que cambian esas condiciones de la calzada en función de las distintas condiciones atmosféricas, la hora del día o de la noche y la capacidad de optimizar el consumo de carburante.

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

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

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

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

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

Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de contabilizar la acción de formación específica realizada en cumplimiento de otros actos legislativos de la Unión como equivalente, como máximo, a uno de los períodos de siete horas estipulados. Esto incluiría, por ejemplo, la formación exigida por la Directiva 2008/68/CE para el transporte de mercancías peligrosas, la formación sobre transporte de animales en virtud del Reglamento (CE) n.º 1/2005 y, para el transporte de pasajeros, la formación sobre sensibilización en materia de discapacidad en virtud del Reglamento (UE) 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 esta la única otra acción de formación tenida en cuenta en la formación continua.».

2) El anexo II queda modificado como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

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

b) la sección 2 queda modificada como sigue:

i) en lo relativo al anverso de la tarjeta de cualificación del conductor:

— en la letra d), el punto 9 se sustituye por el texto siguiente:

«9. categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación inicial y de formación continua;».

— en la letra e), la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«la mención «modelo de la Unión Europea» en la lengua o las lenguas del Estado miembro que expide la tarjeta y la mención «tarjeta de cualificación del conductor» en las demás lenguas oficiales de la Unión, impresos en azul para formar el entramado de la tarjeta;».

ii) en lo relativo al reverso de la tarjeta de cualificación del conductor, en la letra a) los puntos 9 y 10 se sustituyen por el texto siguiente:

«9. categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación inicial y de formación continua;

10. código armonizado de la Unión Europea «95» mencionado en el anexo I de la Directiva 2006/126/CE.»;

c) la sección 4 se modifica como sigue:

i) el encabezamiento se sustituye por lo siguiente:

«MODELO DE LA UNIÓN EUROPEA DE TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR»,

ii) en el reverso del modelo, en el número 10, el término «Código de la Comunidad» se sustituye por el término «Código de la Unión»;

d) se añade la siguiente sección:

«5. Disposiciones transitorias

Las tarjetas de cualificación del conductor emitidas antes del 23 de mayo de 2020 serán válidas hasta su fecha de expiración.».

3) Se añade el anexo siguiente:

«ANEXO III

**TABLA DE CORRESPONDENCIAS DE LAS REFERENCIAS A DETERMINADAS CATEGORÍAS DE PERMISOS DE CONDUCCIÓN**

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

## DECISIONES

### DECISIÓN (UE) 2018/646 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 18 de abril de 2018

**relativa a un marco común para prestar mejores servicios en materia de capacidades y cualificaciones (Europass) y por la que se deroga la Decisión n.º 2241/2004/CE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, sus artículos 165 y 166,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) Las personas, cuando buscan empleo o toman decisiones acerca de su aprendizaje, sus estudios o su trabajo, necesitan acceso a información y orientación sobre las opciones de que disponen, sobre cómo evaluar sus capacidades y sobre cómo presentar la información relativa a sus capacidades y cualificaciones.
- (2) Las diferencias entre las definiciones, los formatos de los documentos, las lenguas y los métodos de evaluación y de validación plantean serias dificultades a los particulares, empleadores y autoridades y organismos competentes. Dichas dificultades surgen sobre todo cuando las personas se trasladan a otro país, en particular fuera de la UE, pero también cuando buscan un nuevo puesto de trabajo o se dedican al aprendizaje y a la gestión de carreras. Para hacer frente a esas dificultades, es importante disponer de una información clara y de amplia difusión, de una visión compartida y de una mayor transparencia de las capacidades y de las cualificaciones.
- (3) La Nueva Agenda de Capacidades para Europa, que la Comisión adoptó el 10 de junio de 2016, invita a los Estados miembros, los interlocutores sociales, la industria y otras partes interesadas a colaborar en diez acciones tendientes a mejorar la calidad y la pertinencia de la adquisición de capacidades, hacer que las capacidades sean más visibles y equiparables, y mejorar la comprensión y, en especial, la información sobre las capacidades, para mejorar la elección de las carreras. Se propuso una revisión del marco Europass como una de las diez acciones que ofrecen una vía clave para alcanzar y respaldar dichos objetivos.
- (4) La Decisión n.º 2241/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> estableció un marco para abordar los retos relacionados con la búsqueda de empleo, el aprendizaje y la gestión de carreras. El objetivo de dicha Decisión era lograr una mayor transparencia de las cualificaciones y competencias mediante un conjunto de documentos conocido como «Europass», que las personas pueden utilizar con carácter voluntario. Dicha Decisión establecía asimismo organismos nacionales, denominados Centros Nacionales Europass, con el fin de aplicar el marco Europass.
- (5) A fin de lograr su principal objetivo, el marco Europass se centra en herramientas para documentar capacidades y cualificaciones. Estas herramientas son ahora ampliamente utilizadas a través del sistema de información sobre Europass en internet.

<sup>(1)</sup> DO C 173 de 31.5.2017, p. 45.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 15 de marzo de 2018 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 12 de abril de 2018.

<sup>(3)</sup> Decisión n.º 2241/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa a un marco comunitario único para la transparencia de las cualificaciones y competencias (Europass) (DO L 390 de 31.12.2004, p. 6).

- (6) Los Centros Nacionales Europass proporcionan apoyo a los usuarios y promocionan la documentación de las capacidades y las cualificaciones. La red Euroguidance, que fomenta la dimensión europea de la orientación y proporciona información de gran calidad sobre el aprendizaje permanente y la movilidad transnacional con fines de aprendizaje, también ha contribuido a facilitar información sobre las herramientas de que dispone la Unión en materia de capacidades y cualificaciones. Los puntos nacionales de coordinación del Marco Europeo de Cualificaciones brindan apoyo a las autoridades nacionales en el proceso de correlación de los marcos o sistemas nacionales de cualificaciones con el Marco Europeo de Cualificaciones (en lo sucesivo, «MEC») y se centran en acercar más el MEC a las personas y organizaciones. Debe garantizarse el apoyo a estos servicios nacionales, así como una mayor coordinación entre ellos, a fin de aumentar su repercusión, respetando al mismo tiempo la diversidad de los sistemas nacionales.
- (7) En su informe al Parlamento Europeo y al Consejo de 19 de diciembre de 2013 sobre la evaluación de la iniciativa Europass, la Comisión llegó a la conclusión de que la misión de los Centros Nacionales Europass de dar a conocer Europass y facilitar la información necesaria a las partes interesadas constituía un modelo satisfactorio para la aplicación de Europass. Sin embargo, la Comisión concluyó además que la mayor parte de herramientas Europass no han llegado todavía a todos sus posibles usuarios y que han tenido un alcance desigual en términos geográficos y de grupos de edad, y que una mejor coordinación e integración de los servicios de apoyo a la orientación y la movilidad en el marco de Europass podría permitir llegar a un mayor número de usuarios potenciales.
- (8) La realidad muestra que Europass es utilizado actualmente por los grupos sociales con una mayor alfabetización digital, mientras que los grupos menos favorecidos, como las personas con un nivel de educación más bajo, las personas mayores o los parados de larga duración, a menudo no conocen la existencia de Europass y sus herramientas y, por lo tanto, no pueden beneficiarse del mismo.
- (9) El expediente Europass forma parte del conjunto de herramientas e instrumentos que se han puesto en marcha a escala de la Unión para mejorar la transparencia y la comprensión de las capacidades y las cualificaciones.
- (10) El expediente Europass comprende cinco modelos de documento. El modelo de Curriculum Vitae Europass (en lo sucesivo, «CV») permite a las personas presentar sus currículos en un formato normalizado. Desde que el CV Europass se estableció por primera vez en 2004, se han creado más de cien millones de CV Europass en línea. Dos modelos de suplemento de cualificaciones, a saber, el suplemento de diploma Europass y el suplemento de certificado Europass, ofrecen información sobre el contenido y los resultados del aprendizaje asociados a una cualificación, y sobre el sistema educativo del país que la emitió. El pasaporte lingüístico Europass sirve para describir las capacidades lingüísticas. El modelo de movilidad Europass describe las capacidades adquiridas en desplazamientos de estudio o de trabajo a otros países.
- (11) La recomendación del Consejo de 22 de mayo de 2017 <sup>(1)</sup> proporciona un marco común de referencia para ayudar a particulares y organizaciones a comparar diferentes sistemas de cualificaciones y sus niveles.
- (12) La recomendación del Consejo de 20 de diciembre de 2012 <sup>(2)</sup> invitaba a los Estados miembros a establecer para 2018 a más tardar, de acuerdo con las circunstancias y especificidades nacionales y según consideraran apropiado, disposiciones para la validación del aprendizaje no formal e informal que permitiesen a las personas validar los conocimientos, capacidades y competencias adquiridos mediante el aprendizaje no formal e informal y obtener una cualificación total o, en su caso, parcial.
- (13) La resolución del Consejo, de 28 de mayo de 2004, sobre el fortalecimiento de las políticas, sistemas y prácticas en materia de orientación permanente en Europa precisa los grandes objetivos de una política de orientación permanente para todos los ciudadanos de la Unión. La resolución del Consejo de 21 de noviembre de 2008 <sup>(3)</sup> destaca la importancia de la orientación para el aprendizaje permanente.
- (14) El portal de oportunidades de aprendizaje y cualificaciones en Europa presenta información sobre las oportunidades de aprendizaje y las cualificaciones que ofrecen los distintos sistemas educativos en Europa y la comparación de los marcos nacionales de competencias a través del MEC.
- (15) El panorama europeo de las competencias ofrece información sobre las capacidades para distintas profesiones y sectores específicos, incluida la oferta y la demanda a nivel nacional.

<sup>(1)</sup> Recomendación del Consejo de 22 de mayo de 2017 relativa al Marco Europeo de Cualificaciones para el aprendizaje permanente y por la que se deroga la Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2008 relativa a la creación del Marco Europeo de Cualificaciones para el aprendizaje permanente (DO C 189 de 15.6.2017, p. 15).

<sup>(2)</sup> Recomendación del Consejo, de 20 de diciembre de 2012, sobre la validación del aprendizaje no formal e informal (DO C 398 de 22.12.2012, p. 1).

<sup>(3)</sup> Resolución del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el Consejo, de 21 de noviembre de 2008, titulada «Incluir mejor la orientación permanente en las estrategias permanentes de educación y formación permanente» (DO C 319 de 13.12.2008, p. 4).

- (16) El análisis de las ofertas de empleo y de otras tendencias del mercado laboral es un modo establecido de desarrollar información estratégica sobre capacidades para comprender cuestiones como las lagunas y carencias en materia de capacidades o los desajustes en las cualificaciones.
- (17) La clasificación europea multilingüe de capacidades, competencias, cualificaciones y ocupaciones (ESCO), desarrollada y actualizada continuamente por la Comisión en estrecha cooperación con los Estados miembros y las partes interesadas, busca fomentar la transparencia de las capacidades y cualificaciones para la educación y la formación, así como para fines laborales. Tras las pruebas adecuadas y teniendo debidamente en cuenta la posición de los Estados miembros, la Comisión podría utilizar la ESCO en el marco Europass; el uso de la ESCO por los Estados miembros es voluntario, tras una verificación y evaluación de los Estados miembros.
- (18) La red europea de servicios de empleo (EURES), creada por el Reglamento (UE) 2016/589 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, es una red cooperativa para intercambiar información y facilitar el contacto entre los solicitantes de empleo y los empleadores. Presta asistencia gratuita a los solicitantes de empleo que desean trasladarse a otro país y ayuda a los empleadores que desean contratar a trabajadores de otros países. Las sinergias y la cooperación entre Europass y los portales EURES podrían reforzar los efectos de ambos servicios.
- (19) Los procesos del mercado laboral, como la publicación de ofertas de empleo, la solicitud de un puesto, la evaluación de capacidades y la contratación, cada vez se gestionan más en línea, mediante herramientas que recurren a las redes sociales, los macrodatos y demás tecnologías. La selección de candidatos está gestionada en línea por medio de herramientas y procesos que recaban información sobre las capacidades y cualificaciones adquiridas en contextos formales, no formales e informales.
- (20) El aprendizaje formal, no formal e informal también tiene lugar hoy en día en nuevos formatos y entornos, y lo ofrecen diversos proveedores, concretamente mediante el uso de tecnologías y plataformas digitales, aprendizaje a distancia, aprendizaje virtual, aprendizaje entre iguales, cursos en línea masivos y abiertos y recursos educativos abiertos. Además, las capacidades, las experiencias y los logros en el aprendizaje se reconocen de diferentes formas, por ejemplo distintivos digitales abiertos. Las tecnologías digitales también se utilizan para capacidades adquiridas mediante aprendizaje no formal, como trabajo juvenil y voluntariado.
- (21) A efectos de la presente Decisión, las capacidades se entienden en un sentido amplio que abarca lo que una persona conoce, entiende y puede hacer. Se refieren a tipos distintos de resultados del aprendizaje, que comprenden tanto el conocimiento y las competencias como la capacidad de aplicar el conocimiento y utilizar el saber hacer para completar tareas y resolver problemas. Además de la importancia reconocida a las capacidades profesionales, se reconoce que las capacidades transversales o «interpersonales», como el pensamiento crítico, el trabajo en equipo, la resolución de problemas, la creatividad, las capacidades digitales o lingüísticas, son cada vez más importantes y constituyen un requisito esencial para la realización personal y profesional y que pueden aplicarse en diversos ámbitos. Las personas podrían beneficiarse de herramientas y orientación para evaluar y describir dichas capacidades y otras capacidades.
- (22) Tradicionalmente, las personas han presentado la información sobre las capacidades y cualificaciones que han adquirido en un CV y en documentos justificativos como certificados o diplomas. Actualmente, se dispone de nuevas herramientas que pueden facilitar la presentación de capacidades y cualificaciones utilizando distintos formatos, digitales y en línea. Esas nuevas herramientas también pueden permitir la autoevaluación por las personas de las capacidades adquiridas en diversos entornos.
- (23) El marco Europass debe responder a las necesidades actuales y futuras. Los usuarios necesitan herramientas para documentar sus capacidades y cualificaciones. Además, las herramientas para la evaluación de las capacidades y la autoevaluación de las capacidades, así como el acceso a la información pertinente, incluida la información sobre las oportunidades de validación y la orientación, pueden ser beneficiosas a la hora de tomar decisiones sobre las oportunidades de empleo y formación.
- (24) Las herramientas de la Unión en materia de capacidades y cualificaciones deben adaptarse a las prácticas cambiantes y a los avances tecnológicos para seguir siendo relevantes y beneficiosa para los usuarios. Esto debe lograrse, entre otras cosas, creando características innovadoras como, por ejemplo, herramientas interactivas, edición y diseño de documentos, buscando lograr herramientas más completas, eficaces y eficientes y una simplificación, así como una interoperabilidad técnica incrementada y sinergias entre herramientas conexas, incluidas las desarrolladas por terceros y teniendo en cuenta las necesidades específicas de las personas con discapacidad. Asimismo, se podrían emplear medidas de autenticación para ayudar a la verificación de los documentos digitales sobre capacidades y cualificaciones.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) 2016/589 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de abril de 2016, relativo a una red europea de servicios de empleo (EURES), al acceso de los trabajadores a los servicios de movilidad y a la mayor integración de los mercados de trabajo y por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 492/2011 y (UE) n.º 1296/2013 (DO L 107 de 22.4.2016, p. 1).

- (25) Por tanto, para hacer frente a estas necesidades cambiantes, procede sustituir el marco Europass que se estableció por la Decisión n.º 2241/2004/CE por un nuevo marco.
- (26) El nuevo marco Europass debe satisfacer las necesidades y las expectativas de todos los usuarios finales individuales, como por ejemplo estudiantes, personas en búsqueda de empleo, incluidos parados y trabajadores, así como otras partes interesadas pertinentes, por ejemplo, empleadores (en especial las pequeñas y medianas empresas), cámaras de comercio, organizaciones de la sociedad civil, voluntarios, orientadores, servicios públicos de empleo, interlocutores sociales, organismos de educación y formación, organizaciones juveniles, proveedores de trabajo con jóvenes, autoridades nacionales competentes y responsables de la elaboración de políticas. Debe además tener en cuenta las necesidades de los nacionales de terceros países que llegan o residen en la Unión y contribuir a su integración.
- (27) El marco Europass debe evolucionar para permitir la descripción de distintos tipos de aprendizaje y de capacidades, y especialmente las adquiridas en situaciones de aprendizaje no formal e informal.
- (28) Debe desarrollarse el marco Europass mediante un enfoque centrado en el usuario, sobre la base de los comentarios recibidos, y a través de la recopilación de requisitos, incluido mediante encuestas y pruebas, prestando atención a las necesidades concretas, actuales y futuras, de los grupos destinatarios de Europass. Las funciones de Europass deben reflejar especialmente el compromiso de los Estados miembros y la Unión de garantizar la igualdad de acceso para las personas con discapacidad al mercado laboral y a las tecnologías y los sistemas de la información y comunicación. Las herramientas Europass deben ser perceptibles, operables, comprensibles y robustas, para que puedan ser más accesibles a los usuarios, en especial a las personas con discapacidad.
- (29) Los cambios y las actualizaciones al marco Europass deben hacerse en colaboración con las partes interesadas pertinentes, por ejemplo servicios de empleo, orientadores, organismos de educación y formación, interlocutores sociales tales como sindicatos y organizaciones patronales, y respetando plenamente la cooperación política actual, por ejemplo el Proceso de Bolonia en el Espacio Europeo de Educación Superior. Una colaboración constructiva entre la Comisión, los Estados miembros y las partes interesadas reviste una importancia fundamental para desarrollar y aplicar satisfactoriamente el marco Europass.
- (30) El Derecho de la Unión en vigor en materia de protección de datos personales y las medidas nacionales de ejecución deben aplicarse al tratamiento de datos personales que se almacenan y tratan con arreglo a la presente Decisión. Los usuarios deben tener la posibilidad de restringir el acceso a sus datos personales.
- (31) La participación en el marco debe estar abierta a los miembros del Espacio Económico Europeo que no sean Estados miembros de la Unión, a los Estados en vías de adhesión, a los Estados candidatos y a los Estados candidatos potenciales a la adhesión a la Unión, dado su interés, desde hace años, y su cooperación con la Unión en este ámbito. La participación debe ajustarse a las disposiciones pertinentes de los instrumentos que rigen las relaciones entre la Unión y dichos países. La información sobre capacidades y cualificaciones que ofrece el marco Europass debe proceder de un mayor número de países y sistemas educativos, y no solo de los participantes, dados los movimientos migratorios de otras partes del mundo.
- (32) La Comisión debe garantizar la coherencia en la aplicación y el seguimiento de la presente Decisión a través de un grupo consultivo de Europass compuesto por representantes de los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes. En concreto, el grupo consultivo debe desarrollar un enfoque estratégico con respecto a la aplicación y al futuro de Europass, y asesorar sobre el desarrollo de herramientas basadas en la web, también mediante ensayos y la información facilitada a través de la plataforma en línea Europass, en cooperación con otros grupos, cuando proceda.
- (33) El programa Erasmus+ de la Unión, creado por el Reglamento (UE) n.º 1288/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, proporciona, entre otros, la cofinanciación para la aplicación de la presente Decisión. El comité creado en virtud de dicho Reglamento participa en el debate estratégico sobre los avances en la aplicación de Europass y sobre las novedades futuras.
- (34) Dado que el objetivo de la presente Decisión, a saber, el establecimiento de un marco global e interoperable de herramientas e información, en especial a efectos de movilidad transnacional para el empleo y el aprendizaje, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Decisión no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 1288/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el programa «Erasmus+», de educación, formación, juventud y deporte de la Unión y por el que se derogan las Decisiones n.º 1719/2006/CE, 1720/2006/CE y 1298/2008/CE (DO L 347 de 20.12.2013, p. 50).

- (35) Como principio general, las obligaciones y las cargas administrativas y financieras para los Estados miembros deben ser equilibradas con respecto a los costes y beneficios.
- (36) Las actividades realizadas en el marco de la presente Decisión deben recibir el apoyo de las agencias de la Unión, en particular el Centro Europeo para el Desarrollo de la Formación Profesional, en sus ámbitos de competencia.
- (37) Por consiguiente, debe derogarse la Decisión n.º 2241/2004/CE sin perjuicio de la validez o del estatus de los documentos Europass expedidos con anterioridad. Todos los modelos establecidos de documentos Europass deben mantenerse en el nuevo marco hasta que se apliquen los cambios o las actualizaciones necesarios de conformidad con la presente Decisión. A fin de garantizar una transición fluida a la plataforma en línea Europass, el sistema de información sobre Europass en internet creado por la Decisión n.º 2241/2004/CE debe seguir funcionando hasta que la plataforma en línea Europass esté configurada y sea operativa.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

### Objeto y ámbito de aplicación

1. Por la presente Decisión se establece un marco europeo para favorecer la transparencia y la comprensión de las capacidades y cualificaciones adquiridas en contextos formales, no formales e informales, incluso a través de la experiencia práctica, la movilidad y el voluntariado (en lo sucesivo, «Europass»).
2. Europass consistirá en herramientas en línea y la información disponible pertinente, incluida la información que respalda la dimensión europea de la orientación, ofrecidas a través de una plataforma en línea y con el apoyo de servicios nacionales destinados a ayudar a los usuarios a comunicar mejor y presentar capacidades y cualificaciones y comparar las cualificaciones.
3. Europass estará destinado a:
  - a) usuarios finales individuales, como por ejemplo estudiantes, solicitantes de empleo, trabajadores y voluntarios, y
  - b) partes interesadas pertinentes, tales como organismos de enseñanza y formación, orientadores, empleadores, servicios públicos de empleo, interlocutores sociales, proveedores de trabajo con jóvenes, organizaciones de jóvenes y responsables de la elaboración de políticas.
4. La utilización de Europass será voluntaria y no impondrá ninguna obligación ni conferirá derechos distintos de los definidos en la presente Decisión.

#### Artículo 2

### Definiciones

A los efectos de la presente Decisión, se entenderá por:

- a) «suplemento de certificado»: documento que acompaña a un certificado de enseñanza y formación profesional, o a un certificado profesional, expedidos por las autoridades o los organismos competentes, al objeto de que otras personas –especialmente en otro país– comprendan mejor los resultados del aprendizaje adquirido por el titular de la cualificación, así como el carácter, nivel, contexto, contenido y estatus de la educación y formación realizada y las competencias adquiridas;
- b) «suplemento de diploma»: documento que acompaña a un diploma de enseñanza superior expedido por las autoridades o los organismos competentes, al objeto de que otras personas –especialmente en otro país– comprendan mejor los resultados del aprendizaje del titular de la cualificación y el carácter, nivel, contexto, contenido y estatuto de la educación y formación realizada y las competencias adquiridas;
- c) «suplementos Europass»: conjunto de documentos tales como los suplementos de diploma y los suplementos de certificado, que expiden las autoridades o los organismos competentes;
- d) «orientación»: proceso continuo que permite a las personas determinar sus capacidades, competencias e intereses a través de una serie de actividades individuales y colectivas con miras a la toma de decisiones sobre educación, formación y empleo, y a la gestión de sus proyectos de vida individuales en materia de aprendizaje, trabajo y otros contextos en los que esas capacidades y competencias se aprendan o utilicen;
- e) «dimensión europea de la orientación»: cooperación y apoyo en el ámbito de la Unión a fin de reforzar las políticas, los sistemas y las prácticas para la orientación dentro de la Unión;
- f) «cualificación»: resultado formal de un proceso de evaluación y validación que se obtiene cuando una autoridad o un organismo competente establece que una persona ha alcanzado los resultados del aprendizaje de un estándar determinado;



- g) «evaluación de las capacidades»: proceso o método consistente en evaluar, medir y, en definitiva, describir, mediante una autoevaluación o una evaluación certificada por un tercero, o mediante ambas cosas, las capacidades de las personas, adquiridas en contextos formales, no formales e informales.
- h) «autoevaluación de las capacidades»: proceso de reflexión sistemática de una persona sobre sus capacidades, con referencia a una descripción establecida de las capacidades;
- i) «información estratégica sobre capacidades»: cualquier análisis cuantitativo o cualitativo disponible de datos agregados sobre capacidades procedentes de fuentes existentes en relación con el mercado laboral y las correspondientes oportunidades de aprendizaje en sistemas de educación y formación que puede contribuir a la orientación y el asesoramiento, los procesos de contratación y la toma de decisiones en materia de educación, formación y carrera profesional;
- j) «servicios de autenticación»: procedimientos técnicos, tales como firmas electrónicas y autenticación mediante web, que permiten a los usuarios verificar información, como su identidad, por medio de Europass;
- k) «interoperabilidad técnica»: capacidad de los sistemas de tecnologías de la información y la comunicación para interactuar con el fin de permitir el intercambio de información, que se logra mediante el acuerdo de todas las partes y de los propietarios de la información;
- l) «validación»: proceso mediante el que una autoridad o un organismo competente confirma que una persona ha adquirido resultados del aprendizaje, incluidos los adquiridos en contextos de aprendizaje no formales e informales, medidos respecto a un baremo pertinente y que consta de cuatro fases distintas, a saber, identificación, documentación, evaluación y certificación de los resultados de la evaluación en forma de una cualificación completa, de créditos o de una cualificación parcial, según proceda y de acuerdo con las circunstancias nacionales;
- m) «normas abiertas»: normas técnicas desarrolladas en un proceso de colaboración y publicadas para ser utilizadas libremente por cualquier parte interesada;
- n) «plataforma en línea»: aplicación basada en la web que ofrece información y herramientas a usuarios finales y les permite completar tareas concretas en línea;
- o) «datos personales»: cualquier información relativa a una persona física identificada o identificable.

### Artículo 3

#### Plataforma en línea

1. Europass proporcionará, a través de una plataforma en línea, las herramientas web para:
  - a) documentar y describir la información personal en diversos formatos, incluidos modelos de currículum (CV);
  - b) documentar y describir capacidades y cualificaciones adquiridas a través de experiencias de trabajo y aprendizaje, incluidos la movilidad y el voluntariado;
  - c) la evaluación de capacidades y la autoevaluación de capacidades;
  - d) documentar los resultados del aprendizaje de cualificaciones, incluidos los modelos de suplemento Europass a los que hace referencia el artículo 5;El uso de las herramientas de Europass para la evaluación de las capacidades y la autoevaluación de las capacidades mencionadas en la letra c) no conducirá automáticamente al reconocimiento formal o a la expedición de cualificaciones.
2. La plataforma en línea Europass facilitará la información disponible, o enlaces a la información disponible, sobre los siguientes temas:
  - a) las oportunidades de aprendizaje;
  - b) las cualificaciones y los marcos o sistemas de cualificaciones;
  - c) las oportunidades de validación del aprendizaje no formal e informal;
  - d) las prácticas de reconocimiento y la legislación aplicable en distintos países, incluidos terceros países;
  - e) los servicios de orientación sobre la movilidad transnacional con fines de aprendizaje y de gestión de la carrera profesional;

- f) la información estratégica sobre capacidades generada por las actividades pertinentes a escala de la Unión dentro de sus ámbitos de competencia;
- g) información sobre capacidades y cualificaciones que puedan ser relevantes a efectos de las necesidades específicas de los nacionales de terceros países que lleguen o residan en la Unión con vistas a su integración.

#### Artículo 4

##### **Principios y características principales**

1. La plataforma en línea Europass y las herramientas web, incluidos su contenido y funcionalidad, serán fáciles y seguras, y estarán disponibles para los usuarios de forma gratuita.
2. La plataforma en línea Europass y las herramientas web, incluidos su contenido y funcionalidad, serán accesibles para las personas con discapacidad, con arreglo a los requisitos de accesibilidad establecidos en la legislación de la Unión aplicable.
3. Las herramientas web de Europass utilizarán normas abiertas y se ofrecerán, con carácter gratuito, para que los Estados miembros y demás partes interesadas puedan utilizarlas si lo desean.
4. Las herramientas web de Europass harán referencia al MEC en la información sobre las cualificaciones, la descripción de los sistemas nacionales de educación y formación y demás ámbitos pertinentes, según proceda y de acuerdo con las circunstancias nacionales.
5. La plataforma en línea Europass puede incluir una opción para que los usuarios almacenen datos personales, como un perfil personal. La legislación sobre protección de datos de la Unión se aplicará al tratamiento de estos datos personales. Se pondrá a disposición de los usuarios una serie de opciones que les permitan restringir el acceso a sus datos o a determinados atributos.
6. Europass será compatible con los servicios de autenticación de documentos informatizados o representaciones de información sobre capacidades y cualificaciones.
7. Las herramientas web de Europass estarán redactadas en las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión.
8. Las herramientas web de Europass apoyarán y garantizarán la interoperabilidad técnica y las sinergias con otros instrumentos y servicios pertinentes ofrecidos a escala de la Unión y, si procede, nacional.

#### Artículo 5

##### **Suplementos Europass**

1. Los suplementos Europass serán expedidos, de conformidad con los modelos, por las autoridades u organismos competentes. En particular, se respetará el orden de presentación de cada rúbrica en los modelos, para facilitar la comprensión y para garantizar que la información proporcionada sea completa.
2. La Comisión elaborará y, cuando proceda, revisará los modelos de formularios a que se hace referencia en el apartado 1, en estrecha colaboración y consulta con los Estados miembros y otras partes interesadas tales como el Consejo de Europa y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, a fin de garantizar la pertinencia y la facilidad de uso de los suplementos.
3. Los suplementos Europass se expedirán gratuitamente y, cuando sea posible, en formato electrónico. Los suplementos Europass se expedirán en la lengua nacional y, cuando sea posible, en otra lengua europea.
4. Los suplementos Europass no sustituirán a los diplomas o certificados originales ni constituirán un reconocimiento formal del diploma o del certificado original por parte de las autoridades o los organismos competentes de otros países.

#### Artículo 6

##### **Tareas de la Comisión**

1. La Comisión gestionará la plataforma en línea Europass. En ese sentido, la Comisión:
  - a) garantizará la disponibilidad y la gran calidad de la información en el ámbito de la Unión o de los enlaces a la información disponible, tal como se prevé en el artículo 3, apartado 2;
  - b) creará, probará y, cuando sea necesario, actualizará la plataforma en línea Europass, incluidas las normas abiertas, siguiendo las necesidades de los usuarios y los avances tecnológicos, así como los cambios en los mercados laborales y en la oferta de educación y formación;

- c) realizará un seguimiento e incorporará, cuando proceda, las últimas novedades tecnológicas que puedan mejorar la accesibilidad de Europass para las personas mayores o con discapacidad;
  - d) garantizará que cualquier desarrollo o actualización de la plataforma en línea Europass, incluidas las normas abiertas, permita la coherencia de la información y presente un valor añadido claro;
  - e) garantizará que todas las herramientas web, en especial las herramientas para la evaluación y autoevaluación, sean íntegramente probadas y de calidad garantizada; y
  - f) asegurará la calidad y supervisará la eficacia de la plataforma en línea Europass, incluidas las herramientas web, en consonancia con las necesidades de los usuarios.
2. La Comisión garantizará la aplicación efectiva de la presente Decisión. En este sentido, la Comisión:
- a) garantizará la participación activa y la implicación de los Estados miembros en la planificación estratégica, incluidas la definición y la orientación de objetivos, la garantía de la calidad y la financiación, y tendrá debidamente en cuenta sus posiciones;
  - b) garantizará la participación activa y la implicación de los Estados miembros en el desarrollo, prueba, actualización y evaluación de la plataforma en línea Europass, incluidas las normas abiertas, y tendrá debidamente en cuenta sus posiciones;
  - c) garantizará que, a escala de la Unión, las partes interesadas pertinentes participan en la ejecución y evaluación de la presente Decisión;
  - d) establecerá actividades de aprendizaje e intercambio de prácticas óptimas entre los Estados miembros y, cuando proceda, facilitará un asesoramiento inter pares a petición de los Estados miembros; y
  - e) garantizará que se lleven a cabo, de manera efectiva y adecuada, las actividades de promoción, orientación e información a escala de la Unión para llegar a los usuarios y demás partes interesadas, incluidas las personas con discapacidad.

#### Artículo 7

##### Tareas de los Estados miembros

1. Cada Estado miembro será responsable de la aplicación de la presente Decisión a escala nacional a través de los servicios nacionales correspondientes y sin perjuicio de las disposiciones nacionales en materia de aplicación y organización. Con este fin, los Estados miembros:
- a) coordinarán las actividades relativas a la aplicación de las herramientas web de Europass;
  - b) promoverán la utilización y mejorarán el conocimiento y la visibilidad de Europass;
  - c) promoverán y proporcionarán información sobre los servicios que ofrecen orientación en materia de movilidad transnacional para el aprendizaje y la gestión de la carrera profesional, incluidos, en su caso, los servicios de orientación individual;
  - d) facilitarán información sobre oportunidades de aprendizaje, cualificaciones y prácticas de reconocimiento en la plataforma en línea Europass, también mediante enlaces a los sitios web nacionales correspondientes;
  - e) involucrarán a las partes interesadas de todos los sectores interesados y fomentarán la cooperación entre las partes interesadas públicas y privadas, en las actividades que estén bajo su responsabilidad.
2. La transmisión de información a la plataforma en línea Europass a efectos del artículo 3, apartado 2, no creará ninguna obligación adicional para los Estados miembros.

#### Artículo 8

##### Tratamiento y protección de los datos

Las medidas previstas en la presente Decisión se aplicarán de conformidad con la legislación de la Unión sobre protección de datos personales, en particular la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> y el Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

*Artículo 9***Seguimiento y evaluación**

1. La Comisión informará de los progresos realizados y de las evoluciones previstas tras la adopción de la presente Decisión, según proceda, en los correspondientes foros de educación o formación y de políticas de empleo.
2. A más tardar el 23 de mayo de 2023, y posteriormente cada cinco años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación sobre la aplicación y las repercusiones de la presente Decisión.
3. Un organismo independiente procederá a la evaluación, que se basará en indicadores cualitativos y cuantitativos elaborados por la Comisión mediante consulta con los Estados miembros.

*Artículo 10***Países participantes**

1. Podrán participar en las actividades contempladas en la presente Decisión los miembros del Espacio Económico Europeo que no son Estados miembros de la Unión, de conformidad con las condiciones establecidas en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.
2. Podrán también participar los Estados en vías de adhesión, los Estados candidatos y los Estados candidatos potenciales a la adhesión a la Unión, de conformidad con los acuerdos que hayan celebrado con la Unión.

*Artículo 11***Disposiciones financieras**

La aplicación de la presente Decisión en el ámbito nacional será cofinanciada con cargo a los programas de la Unión. El Parlamento Europeo y el Consejo autorizarán los créditos anuales dentro de los límites del marco financiero plurianual.

*Artículo 12***Derogación y disposiciones transitorias**

1. Queda derogada la Decisión n.º 2241/2004/CE.
2. El sistema de información sobre Europass en internet, creado por la Decisión n.º 2241/2004/CE, seguirá funcionando hasta que la plataforma en línea Europass, establecida por la presente Decisión, esté configurada y sea operativa.

*Artículo 13***Entrada en vigor**

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

Hecho en Estrasburgo, el 18 de abril de 2018.

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*  
A. TAJANI

*Por el Consejo*  
*La Presidenta*  
L. PAVLOVA







ISSN 1977-0685 (edición electrónica)  
ISSN 1725-2512 (edición papel)



**Oficina de Publicaciones de la Unión Europea**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**ES**