



Bruselas, 1.3.2023  
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre el permiso de conducción, por la que se modifican la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a una revisión sustancial de las normas de la Unión relativas al permiso de conducción. Se trata de la tercera revisión de dichas normas, introducidas por primera vez en 1980 por la Directiva 80/1263/CEE<sup>1</sup>, seguida de la segunda Directiva sobre el permiso de conducción, la Directiva 91/439/CEE<sup>2</sup>, y la tercera Directiva sobre el permiso de conducción, la Directiva 2006/126/CE<sup>3,4</sup>.

#### • Razones y objetivos de la propuesta

La seguridad vial en la UE ha mejorado considerablemente en los últimos veinte años. El número de víctimas mortales en accidentes de tráfico ha disminuido un 61,5 %, pasando de alrededor de 51 400 en 2001 a aproximadamente 19 800 en 2021. Sin embargo, la mejora de la seguridad vial no ha sido tan sólida como debería. La ralentización de la reducción del número de muertes en carretera que se empezó a manifestar en 2014 llevó a los ministros de Transportes de la UE a emitir una declaración ministerial sobre seguridad vial en el Consejo informal de Transporte celebrado en La Valeta en marzo de 2017<sup>5</sup>, en la que los Estados miembros pidieron a la Comisión que estudiara la posibilidad de reforzar el marco jurídico de la UE en materia de seguridad vial para garantizar la reducción del número de muertes en accidentes de tráfico.

Como parte de su tercer paquete de movilidad, de mayo de 2018, la Comisión publicó un «Plan de Acción Estratégico sobre la Seguridad Vial»<sup>6</sup> en el que pedía adoptar un nuevo enfoque para contrarrestar la tendencia al estancamiento de las cifras de seguridad vial en la UE y avanzar hacia el objetivo a largo plazo de reducir a cero el número de muertes en carretera en toda la UE de aquí a 2050 («Visión Cero»). En junio de 2019, la Comisión publicó el «Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Próximos pasos hacia la “Visión Cero”»<sup>7</sup>. En él, la Comisión proponía nuevos objetivos intermedios de reducción del número de víctimas mortales de accidentes de tráfico

<sup>1</sup> DO L 375 de 31.12.1980, p. 1. [EUR-Lex — 31980L1263 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>2</sup> DO L 237 de 24.8.1991, p. 1. [EUR-Lex — 31991L0439 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>3</sup> DO L 403 de 30.12.2006, p. 18. [EUR-Lex — 02006L0126-20201101 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>4</sup> La primera Directiva sobre el permiso de conducción (Directiva 80/1263/CEE) introdujo el primer conjunto de normas en la UE en lo que respecta a la armonización de los sistemas nacionales de permisos de conducción, en particular mediante la introducción de un modelo comunitario de permiso de conducción, la definición preliminar de las categorías de vehículos y el establecimiento de las condiciones en las que pueden expedirse o canjearse los permisos de conducción en toda la UE. La segunda Directiva sobre el permiso de conducción (Directiva 91/439/CEE) perfeccionó y amplió dichas normas, y, lo que es más importante, estableció el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros e introdujo requisitos relativos a la edad mínima para obtener un permiso de conducción. La tercera Directiva sobre el permiso de conducción, la Directiva 2006/126/CE, se aprobó en diciembre de 2006 y se ha modificado en once ocasiones entre 2009 y 2020, principalmente para mejorar la armonización de las normas y requisitos comunes, así como para adaptarla a los avances tecnológicos.

<sup>5</sup> Véase:

[https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf);

en junio de 2017, el Consejo adoptó unas Conclusiones sobre seguridad vial en las que refrendaba la Declaración de La Valeta (véase el documento 9994/17).

<sup>6</sup> Anexo I del documento COM(2018) 293 final, titulado «Europa en movimiento. Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia». [EUR-Lex — 52018DC0293 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>7</sup> SWD(2019) 283 final. <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

en un 50 % entre 2020 y 2030, así como de reducción del número de lesiones graves en un 50 % en el mismo período, como se recomienda en la Declaración de La Valeta.

En su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente<sup>8</sup> de 2020, la Comisión reiteró el objetivo de cero víctimas mortales en todos los modos de transporte de aquí a 2050 y anunció la revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción para, entre otras cosas, tener en cuenta la innovación tecnológica, en particular los permisos de conducción móviles, en el marco de la iniciativa emblemática 10 «Reforzar la seguridad y protección del transporte». En octubre de 2021, el Parlamento Europeo adoptó una Resolución sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030<sup>9</sup>, en la que pedía a la Comisión que siguiera promoviendo la seguridad vial, principalmente mediante normas más estrictas en materia de formación de los conductores.

Esta propuesta se ha anunciado en el anexo II del programa de trabajo de la Comisión para 2022 (iniciativas REFIT), bajo el epígrafe «Un Nuevo Impulso a la Democracia Europea»<sup>10</sup>, y cumple el programa de mejora de la legislación<sup>11</sup> al garantizar que la legislación vigente sea más sencilla y clara, no cree cargas innecesarias y siga el ritmo de los veloces cambios políticos, sociales y tecnológicos.

La UE y los Estados miembros del EEE aplican uno de los marcos de permisos de conducción vigentes más avanzados del mundo. En total, dicho marco abarca a más de 250 millones de conductores. La piedra angular de este marco es la Directiva sobre el permiso de conducción, que establece medidas jurídicas comunes para el reconocimiento y la expedición de permisos de conducción en la Unión Europea. Sus objetivos son la mejora de la seguridad vial y la facilitación de la libre circulación de los ciudadanos dentro de la UE. Sobre la base de la libertad de circulación que proporciona el mercado único europeo, la normativa de la UE sobre los permisos de conducción ha contribuido a facilitar los viajes transfronterizos y el cambio de residencia de los ciudadanos que se establecen en otro Estado miembro. No obstante, los ciudadanos siguen teniendo que hacer frente a incoherencias entre los enfoques nacionales, lo que a su vez afecta a sus derechos de conducción. También se enfrentan a deficiencias y dificultades en lo que respecta a la aplicación de la Directiva.

La presente iniciativa se basa en la Directiva 2006/126/CE, que tenía por objeto mejorar la seguridad vial y facilitar la libre circulación mediante:

- la introducción de un modelo de permiso de conducción único de la Unión Europea obligatorio para todos los conductores a partir de 2033, con el fin de garantizar una mayor protección contra el fraude y la falsificación;
- la clasificación de los permisos de conducción en función de los tipos de vehículos y las edades mínimas para conducirlos;
- la renovación administrativa obligatoria de todos los nuevos permisos de conducción cada diez años;
- una simplificación de la carga administrativa para los conductores que trasladan su lugar de residencia a otro Estado miembro;
- la aplicación de normas mínimas comunes en materia de aptitudes, conocimientos y aptitud física y mental de los conductores;

---

<sup>8</sup> COM(2020) 789 final. [EUR-Lex — 52020DC0789 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>9</sup> P9\_TA(2021)0407. [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_ES.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_ES.pdf).

<sup>10</sup> COM(2021) 645 final. [EUR-Lex — 52021DC0645 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>11</sup> SWD (2021) 305 final, [«Legislar mejor» \(europa.eu\)](#).

- un acceso gradual a las motocicletas de gran potencia basado en la edad mínima y en la experiencia previa con motocicletas menos potentes;
- la creación de una red para el intercambio de información relativa a los permisos de conducción entre las autoridades nacionales (RESPER).

El informe de evaluación de impacto<sup>12</sup> confirmó la necesidad de actualizar la normativa de la UE que regula los permisos de conducción, a fin de apoyar los esfuerzos realizados para reducir el número de víctimas mortales y heridos graves en carretera y limitar aún más las cargas administrativas y los obstáculos a la libre circulación de los ciudadanos en la UE. Las aptitudes, los conocimientos, el comportamiento y la aptitud médica del conductor desempeñan un papel importante en muchos accidentes graves que resultan en muertes, daños graves para la salud y lesiones no mortales, y todavía hay demasiados titulares de permisos de conducción cuya presencia en las carreteras de la UE supone un riesgo debido a su falta de aptitud para conducir. La evaluación *ex post*<sup>13</sup> ha puesto de manifiesto que el actual análisis basado en la edad ya no se percibe como el más pertinente. Aunque existen pruebas sobre el posible deterioro físico debido a la edad, algunos estudios han llegado a la conclusión de que determinados condicionantes médicos, como el abuso de determinadas sustancias, las enfermedades mentales, la epilepsia, la diabetes, las afecciones cardíacas y la apnea del sueño no están necesariamente relacionados con la edad. Es más, esos factores son más importantes que la edad por lo que respecta a la aptitud médica para conducir.

Las aptitudes, los conocimientos, la concienciación sobre los riesgos y la experiencia de los conductores siguen siendo limitados, especialmente en el caso de los conductores noveles. El hecho de que la tasa de accidentes y víctimas mortales de los conductores noveles sea más elevada es señal de que los requisitos para la expedición del permiso de conducción no están plenamente adaptados a los objetivos de seguridad vial. Además, la introducción progresiva de nuevas tecnologías, como los sistemas avanzados de asistencia al conductor y, en un futuro, los vehículos automatizados, tendrá importantes repercusiones en el uso de los vehículos. Si bien estas tecnologías pueden mejorar la seguridad vial y contribuir a lograr una movilidad más inclusiva, también plantean nuevos retos a los conductores en términos de aptitudes y conocimientos relacionados con las nuevas funcionalidades, que no están cubiertas por la Directiva actual.

En cuanto a los obstáculos a la libre circulación de personas, siguen existiendo procedimientos innecesarios o injustificados para la obtención del permiso de conducción o para el ejercicio o el mantenimiento de los derechos de conducción en otro país de la UE a la hora de obtener, utilizar, sustituir, renovar o canjear el permiso de conducción. Esto supone, en última instancia, un obstáculo a la circulación de las personas dentro de la UE. Según la evaluación, algunas medidas de la Directiva (como el concepto de «residencia habitual») han sido difíciles de aplicar y pueden haber dado lugar a una carga administrativa elevada o a obstáculos a la libre circulación. En la práctica, los ciudadanos con derechos de conducción correctamente documentados que se enfrentan a este tipo de obstáculos pueden permanecer sin permiso de conducción durante un período de hasta seis meses, o incluso más. Además, la actual Directiva puede, en determinados casos, impedir que los ciudadanos de la UE obtengan un permiso de conducción en los países de la UE en los que su conocimiento de la lengua local sea insuficiente y en los que no esté autorizada la presencia de un intérprete durante las pruebas. Por otra parte, no existen normas comunes para el canje de permisos de conducción expedidos por terceros países cuando el titular establece su residencia en la Unión Europea, y

<sup>12</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>13</sup> SWD(2022) 17 final. [EUR-Lex — 52022SC0017 — EN — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

los permisos de la UE obtenidos en un Estado miembro al canjear un permiso de un tercer país pueden dejar de ser válidos en caso de que dicha persona traslade su residencia a otro Estado miembro.

Por último, varios Estados miembros han introducido o tienen previsto introducir permisos de conducción móviles (digitales) nacionales<sup>14</sup> que no requieren la expedición de un documento físico (es decir, un carnet). Dado que la actual Directiva establece el principio de reconocimiento recíproco únicamente para los permisos físicos, los permisos de conducción móviles seguirán siendo válidos únicamente en el territorio del Estado que los haya expedido. Por consiguiente, el marco actual supone un obstáculo para el aprovechamiento de las ventajas que ofrece la transformación digital del transporte por carretera a escala europea y obstaculiza la libre circulación en toda la UE.

La nueva propuesta de Directiva sobre el permiso de conducción se basa en los objetivos de la Directiva anterior, a saber, mejorar la seguridad vial y facilitar la libre circulación, pero también responde a la necesidad de una mayor sostenibilidad y una transformación digital del transporte por carretera. La propuesta también es fundamental para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible<sup>15</sup>, ya que contribuye a lograr que, de aquí a 2030, las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, así como a proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos. También presta especial atención a las necesidades en materia de seguridad vial de todos los grupos de la sociedad, en particular de los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas, los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas, los usuarios de dispositivos de movilidad personal y las personas con discapacidad o con movilidad y orientación reducidas<sup>16</sup>. Al incluir nuevas normas sobre vehículos de transmisión automática y aumentar la masa máxima de la mayoría de los vehículos de cero emisiones de la categoría B, la propuesta facilitará la adopción de dichos vehículos, por lo que contribuirá a los objetivos de la Legislación Europea sobre el Clima<sup>17</sup> y al objetivo de contaminación cero del Pacto Verde Europeo, que aspira a tener un medio ambiente libre de contaminación nociva de aquí a 2050<sup>18</sup>.

La nueva propuesta de Directiva sobre el permiso de conducción es coherente con el Reglamento sobre la pasarela digital única<sup>19</sup>, que establece el acceso a información en línea, servicios de asistencia y resolución de problemas y procedimientos de administración electrónica a través del portal «Your Europe». La información objeto de la propuesta ya figura en el anexo I del Reglamento sobre la pasarela digital única. Para reducir aún más la carga administrativa, se modificará el anexo II de la Directiva sobre el permiso de conducción, con

---

<sup>14</sup> Ya disponibles (en Dinamarca, España, Grecia, Polonia y Portugal) y en estudio (en Alemania, Austria, Bélgica, Chipre, Estonia, Finlandia, Irlanda, Italia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos y Suecia), según el documento informal 10 de la CEPE de 13 de septiembre de 2022 y las actividades de consulta.

<sup>15</sup> [https://sdgs.un.org/es#goal\\_section](https://sdgs.un.org/es#goal_section).

<sup>16</sup> Objetivo n.º 11 y meta 11.2 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (<https://sdgs.un.org/es/2030agenda>).

<sup>17</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1). [EUR-Lex — 32021R1119 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final. [EUR-Lex — 52021DC0400 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>19</sup> Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1). [EUR-Lex — 32018R1724 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

el fin de garantizar que el procedimiento administrativo ofrecido a los ciudadanos y residentes esté disponible íntegramente en línea.

El objetivo de la iniciativa es, por tanto, mejorar la seguridad vial y facilitar la libre circulación de personas en la Unión Europea, contribuyendo al mismo tiempo a un transporte por carretera sostenible y a su transformación digital a través de las siguientes medidas:

- *Mejorar las aptitudes, los conocimientos y la experiencia de los conductores, y reducir y sancionar los comportamientos peligrosos.* Las normas relativas a la formación, las pruebas y el período de prueba de los conductores garantizarán que los conductores, especialmente los jóvenes y noveles, obtengan las aptitudes, los conocimientos, la experiencia y la concienciación sobre el riesgo necesarios para conducir con total seguridad. Asimismo, todos los conductores deben beneficiarse de la mejora de las aptitudes y los conocimientos en materia de tecnologías avanzadas para aprovechar al máximo el potencial de seguridad y protección del medio ambiente que ofrece la innovación, así como para garantizar una coexistencia segura del tráfico motorizado y los modos de transporte activos. Los conductores deben rendir cuentas de su comportamiento peligroso al volante en todos los Estados miembros, con el fin de crear un entorno propicio a la mejora de la seguridad vial.
- *Garantizar la aptitud física y mental adecuada de los conductores en toda la UE.* Las normas relativas a la aptitud física y mental de los conductores no profesionales para conducir se mejorarán y actualizarán para tener en cuenta los últimos avances tecnológicos y el modelo de la discapacidad basado en los derechos humanos<sup>20</sup>. Además, se mejorará el proceso de reconocimiento médico en toda la UE para contribuir en mayor medida a la consecución de los objetivos de seguridad vial.
- *Eliminar las barreras inadecuadas o innecesarias que afectan a los titulares y solicitantes de permisos de conducción.* Siguen existiendo numerosos obstáculos para que los conductores puedan acceder a los permisos y hacer valer sus derechos de conducción, lo que, a su vez, dificulta la libertad de circulación en la UE; ejemplo de esto son las dificultades en las pruebas de conducción debidas a la falta de conocimientos lingüísticos, las diferencias normativas a la hora de determinar la residencia habitual de los residentes en la UE o la falta de continuidad de determinados derechos de conducción al viajar y cambiar de residencia en la UE. También se espera que la eliminación de estos obstáculos contribuya a hacer frente a la actual escasez de conductores, en particular conductores de camiones, sin que por ello se comprometa la seguridad vial. Además, debe lograrse una mayor armonización en lo que respecta a la validez de los permisos de conducción y de los permisos de conducción móviles.

En el capítulo 3 de la presente exposición de motivos se ofrece información más detallada acerca de la manera en que la iniciativa aborda los objetivos mencionados y los problemas conexos.

Para garantizar un enfoque coherente en el ámbito de la seguridad vial en lo que respecta a la ejecución transfronteriza de las normas de tráfico, se establece un paquete de negociación que

---

<sup>20</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de 13 de diciembre de 2006, de la cual la UE es Parte desde el 21 de enero de 2011.

consta de tres iniciativas: además de la presente propuesta, también contiene una propuesta de Directiva que modifica la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (la «Directiva CBE»)<sup>21,22</sup>, y una propuesta de Directiva sobre el efecto a escala de la Unión de determinadas decisiones de privación del derecho a conducir<sup>23</sup>.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta es coherente con otros actos legislativos de la UE en materia de seguridad vial: la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, 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<sup>24,25</sup>, la Directiva (UE) 2015/413<sup>26</sup>, y el denominado «Reglamento sobre seguridad general»<sup>27,28</sup>. También es coherente con el «Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Próximos pasos hacia la “Visión Cero”»<sup>29</sup>.

La iniciativa también está en consonancia con la Directiva CBE. En el contexto de la ayuda mutua (artículo 15), la Directiva sobre el permiso de conducción también prevé una red para el intercambio de información relativa a los permisos de conducción (RESPER) que puede utilizarse para la aplicación y el control del cumplimiento de la Directiva sobre el permiso de conducción, la Directiva sobre la cualificación y la formación de los conductores profesionales y la Directiva CBE. Actualmente existe inseguridad jurídica en torno a si RESPER puede utilizarse a los efectos de la Directiva CBE (que se basa en Eucaris) debido a la redacción del artículo 15 de la Directiva sobre el permiso de conducción y al hecho de que el artículo 4, apartado 4, de la Directiva CBE exige que los Estados miembros garanticen que el intercambio de información en virtud de esta Directiva se efectúe «sin intercambio de datos con otras bases de datos que no se utilicen para los fines de la presente Directiva». En consecuencia, la inmensa mayoría de las autoridades encargadas del cumplimiento de la normativa no utilizan RESPER a efectos de control.

La Directiva CBE se está revisando paralelamente a la Directiva sobre el permiso de conducción, por motivos tanto jurídicos como de coherencia. En este contexto, se está considerando la supresión de las restricciones al uso de otras bases de datos. El acceso a

---

<sup>21</sup> COM(2023) 126 final.

<sup>22</sup> DO L 68 de 13.3.2015, p. 9. [EUR-Lex — 32015L0413 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>23</sup> COM(2023) 128 final.

<sup>24</sup> DO L 330 de 23.12.2022, p. 46. [EUR-Lex — 32022L2561 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>25</sup> Que establece normas especiales en lo que respecta a la cualificación y la formación de los conductores profesionales de dichos vehículos.

<sup>26</sup> Que facilita el intercambio de información entre Estados miembros cuando se cometen infracciones de tráfico en materia de seguridad vial con un vehículo matriculado en otro Estado miembro.

<sup>27</sup> Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1). [EUR-Lex — 02019R2144-20220905 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>28</sup> Que prevé el equipamiento obligatorio de los vehículos nuevos con dispositivos de seguridad avanzados.

<sup>29</sup> SWD(2019) 283 final. <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

RESPER a efectos de control del cumplimiento será posible en las condiciones especificadas en la Directiva sobre el permiso de conducción, y se espera que esto resulte en una mayor tasa de éxito de las investigaciones de infracciones. Además, la revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción aclarará todos los casos de uso que requieren el acceso a RESPER en el contexto del control del cumplimiento de la normativa, a fin de eliminar toda inseguridad jurídica.

Se propone que las disposiciones relativas al efecto a escala de la Unión de determinadas decisiones de privación del derecho a conducir se aborden en un acto aparte. Este abordará la ejecución transfronteriza de este tipo de decisiones, mientras que las consecuencias en lo que se refiere a su adopción permanecerán en el ámbito de aplicación de la presente iniciativa.

La propuesta también se enmarca en el Año Europeo de las Competencias, que tiene por objeto promover el aprendizaje permanente, reforzar la competitividad de las empresas de la UE y apoyar la transición ecológica y digital de una manera socialmente justa.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La Directiva sobre el permiso de conducción regula los derechos de conducción en función de las categorías de vehículos. Determinadas categorías se definen por referencia a las siguientes normas de la UE:

- la Directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional<sup>30</sup>, que permite identificar los tipos de vehículos impulsados por combustibles alternativos;
- el Reglamento (UE) n.º 168/2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos<sup>31</sup>, que permite identificar los tipos de ciclomotores, motocicletas, triciclos de motor y cuatriciclos.

La Directiva establece las edades mínimas para la obtención del permiso de conducción de los futuros conductores profesionales, que están sujetas a la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, 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<sup>32</sup>.

Además, el intercambio de información sobre los permisos de conducción también está sujeto a las normas sobre protección de datos personales, en particular el Reglamento (UE) 2016/679, 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 (Reglamento general de protección de datos)<sup>33</sup>.

El 3 de junio de 2021, la Comisión adoptó una propuesta<sup>34</sup> de revisión del Reglamento (UE) n.º 910/2014<sup>35</sup> en lo que respecta al establecimiento de un Marco para una Identidad Digital

---

<sup>30</sup> DO L 235 de 17.9.1996, p. 59. [EUR-Lex — 01996L0053-20190814 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>31</sup> DO L 60 de 2.3.2013, p. 52. [EUR-Lex — 02013R0168-20201114 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>32</sup> DO L 330 de 23.12.2022, p. 46. [EUR-Lex — 32022L2561 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>33</sup> DO L 119 de 4.5.2016, p. 1. [EUR-Lex — 32016R0679 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>34</sup> COM(2021) 281 final. [EUR-Lex — 52021PC0281 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>35</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

Europea. Este nuevo marco proporciona componentes básicos pertinentes para los permisos de conducción móviles. En concreto, las funciones de identidad electrónica y, potencialmente, de cartera electrónica pueden servir de base para el desarrollo de una solución interoperable para los permisos de conducción móviles de la UE.

La presente propuesta es coherente con el objetivo de neutralidad climática de la UE para 2050 y contribuye a él, tal como dispone el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece el marco de la UE para lograr la neutralidad climática.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **• Base jurídica**

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)<sup>36</sup>. El artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE establece que la Unión Europea tiene competencia en el ámbito del transporte para establecer medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes, lo que incluye la seguridad vial.

### **• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La Unión ya tiene competencias en el ámbito de los permisos de conducción, en virtud de la Directiva 2006/126/CE. Las cuestiones relacionadas con los permisos de conducción incluyen aspectos transnacionales que los Estados miembros no pueden abordar por sí solos. Si bien la Directiva sobre el permiso de conducción representa un paso importante en el proceso de armonización de las normas relativas a los permisos de conducción y contribuye a la aplicación de las políticas de la UE, hasta el momento se ha modificado en once ocasiones para armonizar las normas y requisitos comunes y adaptar las normas a los avances científicos y técnicos que se han producido desde 2006. Las nuevas normas que introduce la presente propuesta permanecerán dentro de las competencias conferidas a la Unión en virtud del artículo 91, apartado 1, del TFUE, y, en vista de la conexión de estas normas con el actual marco aplicable a los permisos de conducción, solo pueden hacerse efectivas adecuadamente a nivel de la Unión.

A la luz de los objetivos de la UE en materia de seguridad vial y de los insuficientes avances previstos en cuanto a la reducción del número de víctimas mortales y heridos graves en carretera, es necesario que la UE adopte nuevas medidas para la consecución de dichos objetivos. Por ejemplo, la lucha contra los comportamientos peligrosos en las carreteras solo puede llevarse a cabo de forma efectiva si los infractores de tráfico no residentes afrontan las consecuencias de su conducta en las mismas condiciones que los residentes. Dada la dimensión transfronteriza de estas cuestiones, los Estados miembros no pueden alcanzar estos objetivos de manera suficiente por sí solos.

También es necesaria una actuación más amplia a nivel de la UE para eliminar los obstáculos innecesarios e injustificados a la libre circulación de personas debidos a deficiencias en los procedimientos de expedición y renovación de los permisos de conducción. Dado que estos problemas también poseen una dimensión transfronteriza, deben abordarse a nivel de la UE. En el caso específico de los permisos de conducción móviles, el reconocimiento recíproco en

---

mercado interior (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73). [EUR-Lex — 32014R0910 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>36</sup> DO C 115 de 9.5.2008, p. 85. [EUR-Lex — 12008E091 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

toda la UE solo será posible si las soluciones utilizadas por los Estados miembros están armonizadas y son interoperables.

Sin la intervención de la UE, la cooperación en materia de permisos de conducción entre los Estados miembros habría seguido teniendo lugar a través de acuerdos bilaterales o multilaterales, lo que, a su vez, habría generado una mayor complejidad del sistema de concesión de permisos y una mayor carga administrativa para los titulares de permisos y las administraciones. También es posible que los conductores hayan tenido que hacer frente a problemas administrativos al viajar a Estados miembros<sup>37</sup> que no son partes contratantes de la Convención de Viena<sup>38</sup>, como, por ejemplo, el requisito de estar en posesión de un permiso de conducción internacional. Por último, al trasladar su residencia a otro Estado miembro, los titulares de permisos de conducción de la UE tendrían que obtener un nuevo permiso de conducción expedido por su nuevo país de residencia, ya sea mediante un canje administrativo o superando la prueba de conducción como cualquier otro aspirante. De no existir una intervención de la UE, la integración de conductores profesionales extranjeros en el sector del transporte por carretera de la UE seguirá siendo limitada debido a las dificultades administrativas que estos afrontan para mantener sus derechos de conducción. La eliminación de este obstáculo, junto con otras acciones adicionales relativas, por ejemplo, a las cualificaciones de los conductores, la mejora de las condiciones de trabajo y los retos estructurales, podría contribuir a hacer frente al problema de la escasez de conductores en la UE.

- **Proporcionalidad**

La propuesta es necesaria y proporcionada para alcanzar el objetivo de facilitar la libre circulación mediante normas adicionales armonizadas sobre los permisos de conducción, ya que los Estados miembros por sí solos no pueden garantizar el reconocimiento sin fisuras del derecho a conducir que otorga un permiso de conducción expedido en otro Estado miembro.

La propuesta no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de garantizar un mayor nivel de seguridad vial y de facilitar la libre circulación, ya que las opciones de actuación adoptadas ofrecen un nivel adecuado de flexibilidad a los Estados miembros. De este modo, solo se establecen requisitos mínimos de armonización para los permisos de conducción móviles, las normas sobre los períodos de prueba permiten a los Estados miembros imponer condiciones o restricciones nacionales adicionales a los conductores noveles, y las normas relativas al canje de permisos de conducción con terceros países se definen de manera precisa.

Por consiguiente, es necesario adoptar un enfoque transparente, eficiente y coordinado de la igualdad de trato de los usuarios de la vía pública en las carreteras de la UE, especialmente a modo de condición favorecedora del principio de reconocimiento recíproco de los permisos de conducción, y la propuesta prevista cumple el principio de proporcionalidad.

- **Elección del instrumento**

Con el fin de garantizar una redacción jurídica clara y coherente, se considera que una revisión completa de la Directiva es la solución jurídica más adecuada.

---

<sup>37</sup> Chipre, España, Irlanda y Malta.

<sup>38</sup> Convención sobre la Circulación Vial, celebrada en Viena el 8 de noviembre de 1968.

### 3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

La Comisión Europea publicó en 2022 una evaluación *ex post*<sup>39</sup> de la Directiva 2006/126/CE, de conformidad con los principios de mejora de la legislación. La evaluación demostró que la acción combinada de la Directiva 2006/126/CE y sus dos predecesoras ha dado lugar a un aumento del nivel de seguridad para los usuarios de la vía pública en la Unión y ha facilitado la libre circulación. La evaluación también dio cuenta de los efectos positivos de la Directiva sobre el permiso de conducción en cuanto que redujo el fraude relativo al permiso de conducción y el «turismo del permiso de conducción», así como la carga administrativa, en particular para los titulares de permisos de conducción. También puso de manifiesto que hay margen para seguir mejorando tanto el nivel de seguridad como la eficiencia y la proporcionalidad de algunos de los requisitos reglamentarios. La evaluación reconoció que el sistema de transporte de la UE está en rápida evolución debido al impacto de la digitalización, la creciente presencia de los modos de transporte activos en el transporte urbano, la aparición de nuevas formas de movilidad, los avances en materia de conectividad y automatización, el papel cada vez más relevante de la inteligencia artificial y la adopción de vehículos de bajas emisiones y de cero emisiones. Llegó a la conclusión de que el marco legislativo vigente debe adaptarse, no solo para responder a las necesidades actuales, sino también para abordar los retos futuros.

Asimismo, la evaluación concluyó que no se habían estudiado con suficiente profundidad las soluciones digitales, en particular los permisos de conducción móviles y RESPER. También constató que las normas en materia de aptitudes y conocimientos de conducción no reflejan suficientemente las nuevas soluciones tecnológicas, como los sistemas avanzados de asistencia al conductor, la conducción semiautomatizada y automatizada, el uso de simuladores o la adopción de soluciones de micromovilidad y de vehículos de bajas emisiones y de cero emisiones de transmisión automática.

Además, algunas disposiciones presentan deficiencias por lo que se refiere a facilitar la libre circulación de personas, como las relativas al establecimiento de la residencia habitual, al reconocimiento de permisos de conducción extranjeros y a los períodos de validez. Además, la Directiva no se complementa plenamente con la Directiva (UE) 2015/413<sup>40</sup> en lo que respecta a la ejecución de sanciones por este tipo de infracciones. La Directiva también necesita una mejor armonización con el Reglamento sobre seguridad general<sup>41</sup>.

- **Consultas con las partes interesadas**

En consonancia con las directrices para la mejora de la legislación, se llevaron a cabo consultas con las partes interesadas durante la evaluación *ex post* y la evaluación de impacto.

En el marco de la evaluación *ex post*, el 16 de octubre de 2020 se celebró un taller con las partes interesadas a fin de recoger datos, confirmar las conclusiones alcanzadas, recopilar observaciones acerca de las constataciones realizadas y recabar opiniones.

---

<sup>39</sup> SWD(2022) 17 final.

<sup>40</sup> DO L 68 de 13.3.2015, p. 9. [EUR-Lex - 32015L0413 - ES - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>41</sup> DO L 325 de 16.12.2019, p. 1. [EUR -Lex — 32019R2144 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Entre el 28 de octubre de 2020 y el 20 de enero de 2021 se celebró una consulta pública abierta que permitió a las personas y partes interesadas expresar sus puntos de vista sobre la normativa vigente.

Durante la fase preparatoria de la evaluación de impacto, las partes interesadas tuvieron la posibilidad de formular observaciones sobre la evaluación inicial de impacto (segundo trimestre de 2021). Posteriormente, se llevaron a cabo las siguientes actividades de consulta específicas:

- Dos rondas de entrevistas:
  - entrevistas exploratorias durante la fase inicial (primer y segundo trimestre de 2022);
  - entrevistas en profundidad para colmar las lagunas de información y evaluar los efectos previstos de las medidas estratégicas (segundo y tercer trimestre de 2021).
- Dos rondas de encuestas:
  - una encuesta para fundamentar el análisis del problema (segundo trimestre de 2022);
  - una encuesta para evaluar el impacto de las medidas estratégicas (segundo y tercer trimestre de 2022).

Por último, en el tercer trimestre de 2022 se llevó a cabo una nueva consulta pública abierta.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Durante la evaluación de impacto se celebraron tres talleres de expertos:

- formación, pruebas y categorías de vehículos (primer trimestre de 2022);
- expedición y reconocimiento recíproco de los permisos de conducción (segundo trimestre de 2022);
- consecuencias de las infracciones de tráfico y aptitud médica (segundo trimestre de 2022).

El propio trabajo de los servicios de la Comisión en el marco de la evaluación de impacto se complementó con un estudio externo de apoyo realizado por un consorcio independiente formado por COWI, Ecorys y la NTUA.

Durante la fase preparatoria de la evaluación *ex post* y de la evaluación de impacto, se informó y se consultó periódicamente al Comité del Permiso de Conducción creado en virtud del artículo 9 de la Directiva actual, integrado esencialmente por expertos de los Estados miembros.

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta de revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción va acompañada de un informe de evaluación de impacto<sup>42</sup>, cuyo proyecto se presentó al Comité de Control Reglamentario (CCR) el 12 de octubre de 2022. El CCR emitió un dictamen positivo el 18 de noviembre de 2022<sup>43</sup>. El informe de evaluación de impacto se revisó a la luz

---

<sup>42</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>43</sup> RSB/RM/cdd - rsb(2022)7907617.

de las recomendaciones del CCR. También se abordaron las observaciones técnicas pormenorizadas formuladas por este. El informe de evaluación de impacto incluye, en el punto 5, una descripción detallada de las opciones de actuación y, en el punto 6, un análisis exhaustivo del impacto de todas las opciones. Las tres opciones de actuación examinadas pueden resumirse de la manera siguiente:

#### Opción de actuación A

La opción de actuación A (OA-A) incluye las medidas estratégicas comunes a las tres opciones de actuación. Las medidas incluidas en la OA-A tienen por objeto adaptar la Directiva sobre el permiso de conducción a los avances tecnológicos, científicos y sociales en la UE, mejorando sus disposiciones principales y abordando las necesidades y oportunidades del mercado.

Por lo que se refiere a la seguridad vial, la OA-A amplía la lista de cuestiones sometidas a prueba. Mejora asimismo los medios técnicos (RESPER) que apoyan la cooperación entre las autoridades competentes en el contexto de la lucha contra el fraude y la falsificación. También adapta las normas para tener en cuenta el incremento del número de vehículos impulsados por combustibles alternativos en el parque automovilístico de la UE. Por último, actualiza las normas relativas a la aptitud física y mental para conducir y establece una nueva plataforma específica de intercambio de información para permitir una mayor difusión de conocimientos entre las autoridades.

En cuanto a la libertad de circulación, introduce un único período de validez administrativa para los permisos de conducción de las categorías A y B que deberá aplicarse en todos los Estados miembros, y aclara los casos en que la validez puede reducirse o prorrogarse. También establece el reconocimiento recíproco de las equivalencias facultativas<sup>44</sup>, aclara determinados aspectos relacionados con la aplicación del concepto de «residencia habitual» e introduce equivalencias adicionales. Por último, introduce el permiso de conducción móvil de la UE, así como la posibilidad de insertar un código QR en el permiso de conducción físico.

#### Opción de actuación B

La opción de actuación B supone una mayor intervención en las políticas de seguridad vial, así como una reducción de la carga administrativa para determinadas categorías de conductores.

En lo que respecta a la seguridad vial, además de las medidas incluidas en la OA-A, introduce nuevas normas en materia de formación y períodos de prueba. También complementa las normas relativas a la aptitud física y mental para conducir con directrices no vinculantes destinadas a evaluar la agudeza visual de los aspirantes y con un cribado obligatorio basado en una autoevaluación. Se establecerá un programa de formación destinado a los médicos generales.

Por lo que respecta a la libertad de circulación, además de las medidas incluidas en la OA-A, se simplifican las normas de expedición y se da los nacionales de la UE la posibilidad de obtener el primer permiso de conducción en su país de nacionalidad cuando tengan problemas con la lengua de la prueba. Para mitigar la escasez de conductores profesionales, también se simplifican las normas vigentes relativas a los conductores de autobuses y camiones y se introducen normas relativas al canje de permisos de conducción expedidos por terceros países. Por último, para hacer frente a los problemas de movilidad en zonas remotas, los Estados

---

<sup>44</sup> Por ejemplo, si una persona está autorizada a conducir una motocicleta ligera con un permiso de la categoría B en su país de residencia, podría hacer lo mismo en cualquier otro Estado miembro que haya aplicado la misma equivalencia facultativa.

miembros podrán ampliar los derechos de conducción de los titulares de un permiso de conducción B1 para permitirles conducir vehículos con una masa superior y una velocidad máxima de hasta 45 km/h, pero únicamente en el territorio nacional del Estado miembro de que se trate.

### Opción de actuación C

La opción de actuación C (OA-C) supone un aumento adicional de la armonización y del alcance en comparación con la OA-B.

En cuanto a la seguridad vial, además de las medidas incluidas en la OA-A y la OA-B, las categorías de vehículos para las que se requiere un permiso de conducción se modifican para 1) incluir nuevos vehículos de micromovilidad con una velocidad máxima de entre 25 y 45 km/h, 2) permitir el reconocimiento recíproco de los permisos nacionales necesarios para conducir vehículos agrícolas, y 3) ser más acordes con las oportunidades y necesidades del mercado por lo que se refiere a los autobuses de la categoría D1. Las normas sobre la aptitud física y mental para conducir serían más estrictas.

Por lo que respecta a la libertad de circulación, además de las medidas incluidas en la OA-A y la OA-B, se establece el reconocimiento recíproco de la evaluación de la aptitud física y mental para conducir y se permite que los antiguos titulares de permisos de conducción extranjeros puedan seguir conduciendo cuando trasladen su residencia a otro Estado miembro, siempre que tengan un historial de seguridad vial positivo de al menos cinco años.

### **Evaluación de las medidas y opciones de actuación**

Las medidas de las distintas opciones de actuación han sido objeto de una evaluación cuantitativa y cualitativa de las repercusiones económicas y sociales (seguridad vial), así como de las repercusiones en los derechos fundamentales. Para la evaluación de estas repercusiones se ha escogido el horizonte temporal 2025-2050, en consonancia con las proyecciones de referencia. Por lo que se refiere a la seguridad vial, se estima que la OA-A no es la más adecuada para alcanzar los objetivos de la UE en esta materia. La OA-B mejorará en mayor medida la seguridad vial, mientras que la OA-C supone un avance sustancial en ese sentido, pero se espera que la relación coste-beneficio de la OA-C sea inferior a la de la OA-B. Por lo que respecta a la libre circulación y los efectos económicos, cabe esperar que la principal contribución proceda de la introducción de los permisos de conducción digitales y del establecimiento de un período de validez administrativa armonizado de quince años para los conductores del grupo 1 (ambas medidas estaban ya en la OA-A). Las medidas adicionales que introducen la OA-B y la OA-C resolverán los problemas de bloqueo que afectan a algunos grupos específicos de conductores, pero tendrán un efecto significativamente menor. Por lo que respecta a los derechos fundamentales, los efectos se seguirán controlando mediante una aplicación estricta de las normas sobre protección de datos, en particular en RESPER.

Todas las opciones de actuación incorporaban plenamente el principio de «digital por defecto», de conformidad con la Comunicación «Brújula Digital 2030»<sup>45</sup>.

#### • **Adecuación regulatoria y simplificación**

Esta iniciativa se incluye en el anexo II del programa de trabajo de la Comisión para 2022 (iniciativas REFIT), bajo el epígrafe «Un Nuevo Impulso a la Democracia Europea»<sup>46</sup>. La iniciativa cuenta con una importante dimensión REFIT en términos de simplificación y

<sup>45</sup> COM(2021) 118 final. [EUR-Lex — 52021DC0118 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>46</sup> COM(2021) 645 final. [EUR-Lex — 52021DC0645 — ES — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

armonización de los procedimientos que los Estados miembros aplican a los permisos de conducción.

Una de las cargas económicas más importantes que se derivan de la Directiva 2006/126/CE corresponde al procedimiento de expedición y a la fabricación del permiso de conducción físico, debido al gran número de residentes en la UE afectados. Una parte importante de la simplificación y de la consiguiente reducción de la carga será la introducción del permiso de conducción móvil de la UE. En concreto, será más fácil obtener, sustituir, renovar o canjear un permiso de conducción, ya que se podrá realizar todo el procedimiento en línea. Además, la armonización del período de validez administrativa de los permisos de conducción de vehículos de las categorías A, A1, A2, AM, B, B1 y BE también permitiría una menor interacción con la Administración, debido a la reducción de la frecuencia con la que se debería renovar el permiso de conducción (cada quince años, en lugar de los diez para los Estados miembros que actualmente aplican esta norma).

- **Derechos fundamentales**

Las normas sobre permisos de conducción se ajustan a la legislación aplicable de la UE en materia de protección de datos. Se propone una definición más clara de los casos en que puede utilizarse RESPER, para así eliminar las ambigüedades jurídicas existentes, que constituyen un riesgo para la protección de los datos personales de los conductores. El uso de las funciones eIDAS para el permiso de conducción de la UE, en particular de la identidad electrónica para el registro y de la cartera de la UE para el almacenamiento y el intercambio de datos, garantizará un alto nivel de seguridad y privacidad de la información tratada.

No se espera que la transición al permiso de conducción digital de la UE excluya a categorías de población específicas. De hecho, una vez que por defecto se expida el permiso de conducción digital, cualquiera que así lo desee podrá obtener un permiso de conducción físico.

En términos de libertad de circulación, la aclaración del concepto de «residencia habitual» debería resolver el problema de la determinación de la autoridad expedidora de forma inmediata tras el cambio de residencia. La simplificación de las normas relativas al período de validez administrativa situará en pie de igualdad a todos los titulares de permisos de conducción de la UE, independientemente del país en el que soliciten un permiso o prorroguen su validez. El reconocimiento recíproco de las equivalencias facultativas permitirá a los titulares de permisos de conducción disfrutar de los derechos que conceden dichas equivalencias también en otros Estados miembros que apliquen las mismas normas.

La Directiva propuesta también repercutirá de manera positiva en el derecho a la no discriminación, ya que se mostrará flexible en lo que se refiere a la primera expedición de permisos de conducción en casos de restricciones relacionadas con las lenguas, lo que permitirá a los aspirantes elegir dónde realizar las pruebas.

La Directiva propuesta garantizará el respeto de los derechos de las personas con discapacidad, de conformidad con la Carta de los Derechos Fundamentales y la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de la que la UE y todos los Estados miembros son parte.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

Las repercusiones para el presupuesto de la Unión corresponden principalmente a la creación de una plataforma de información que permita a las autoridades intercambiar información acerca de la aptitud física y mental para conducir, así como a la elaboración de un programa

de formación (en línea) destinado a los médicos generales, por valor de entre 0,7 y 1,1 millones EUR.

## 5. OTROS ELEMENTOS

### • Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

Si se aprueba la propuesta, los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión del número de permisos de conducción expedidos, renovados, sustituidos, retirados y canjeados en cada categoría, y facilitarán datos relativos a la expedición y al uso de permisos de conducción móviles.

### • Documentos explicativos (para las Directivas)

La propuesta no requiere documentos explicativos en relación con su transposición.

### • Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Las principales disposiciones que modifican sustancialmente la Directiva 2006/126/CE o añaden nuevos elementos son las siguientes:

- El artículo 1 define el objeto de la Directiva y su ámbito de aplicación, precisando los ámbitos para los que establece normas comunes.
- El artículo 2 introduce definiciones para tener en cuenta los nuevos conceptos introducidos por motivos de claridad jurídica.
- El artículo 3 introduce las normas fundamentales aplicables a los permisos de conducción físicos y móviles, en particular en lo que se refiere a su reconocimiento recíproco. En el artículo 4 se detallan los requisitos para los permisos de conducción físicos, y en el artículo 5, para los permisos de conducción móviles.
- Los artículos 6 y 7 sustituyen al antiguo artículo 4 de la Directiva 2006/126/CE, y separan en dos artículos específicos las normas aplicables a 1) las categorías de permisos y 2) las edades mínimas.
- El artículo 8 corresponde al antiguo artículo 5 de la Directiva 2006/126/CE, y aclara el vínculo entre los códigos de la Unión y las posibles condiciones y decisiones de privación del derecho a conducir.
- El artículo 9 sustituye al antiguo artículo 6 de la Directiva 2006/126/CE e introduce los siguientes cambios:
  - la supresión de la exigencia de un permiso de las categorías C o D para obtener un permiso de las categorías CE o DE;
  - la supresión del carácter facultativo de la antigua equivalencia establecida en la letra c) del antiguo artículo 6, apartado 4;
  - el reconocimiento del derecho a conducir vehículos de la categoría D1E para los titulares de permisos de las categorías D1 y C1E o D1 y CE;
  - la introducción de una equivalencia facultativa que permite conducir determinados vehículos con un permiso de la categoría B1; así como
  - el reconocimiento recíproco de las equivalencias facultativas.
- El artículo 10 corresponde al antiguo artículo 7 de la Directiva 2006/126/CE, e introduce los siguientes cambios:

- el período de validez administrativa de quince años se convierte en la norma general para los grupos de las categorías A y B;
  - la Comisión y los Estados miembros pueden prorrogar el período de validez administrativa de los permisos de conducción en circunstancias excepcionales;
  - el período de validez administrativa de los permisos de conducción podrá reducirse para ajustarse a la duración de los permisos de residencia temporales;
  - el período de validez administrativa de los permisos de conducción podrá reducirse debido a la edad del titular solo a partir de los 70 años.
- El artículo 11 corresponde a los apartados 1, 2, 3 y 5 del antiguo artículo 11 de la Directiva 2006/126/CE.
  - El artículo 12 introduce nuevas normas específicas para el canje de los permisos de conducción expedidos por terceros países a titulares que establezcan su residencia habitual en el territorio de un Estado miembro.
  - El artículo 13 incluye el antiguo artículo 11, apartado 4, de la Directiva 2006/126/CE e introduce determinadas normas relativas a los efectos de la restricción, suspensión, retirada o anulación de un permiso de conducción por parte de un Estado miembro.
  - El artículo 14 introduce el nuevo principio de «conducción acompañada» para los conductores de entre 17 y 18 años.
  - El artículo 15 introduce un período de prueba de un mínimo de dos años durante el cual los conductores noveles están sujetos a normas estrictas relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, así como a otras posibles condiciones adicionales a nivel nacional.
  - El artículo 16 corresponde al antiguo artículo 10 de la Directiva 2006/126/CE.
  - El artículo 17 incluye el antiguo artículo 12 de la Directiva 2006/126/CE. También introduce algunas excepciones en caso de que el titular de un permiso de conducción no pueda demostrar el establecimiento de su residencia habitual o, cuando se trate de la primera expedición de un permiso de conducción de la categoría B, en caso de que los ciudadanos de la UE no dominen la lengua del Estado miembro en que residan.
  - El artículo 18 corresponde al antiguo artículo 13 de la Directiva 2006/126/CE, y tiene en cuenta la información publicada por la Comisión respecto de los permisos de conducción distintos del modelo de la UE.
  - El artículo 19 corresponde al antiguo artículo 15 de la Directiva 2006/126/CE, y aclara principalmente los casos en que los Estados miembros deben prestarse asistencia mutua.
  - El artículo 20 se basa en el artículo 14 de la Directiva 2006/126/CE y permite la recogida de información con arreglo a las normas de mejora de la legislación.
  - El artículo 21 contiene una disposición tipo que permite a la Comisión adoptar actos delegados de conformidad con determinadas disposiciones de la Directiva.
  - El artículo 22 corresponde al antiguo artículo 9 de la Directiva 2006/126/CE, por el que se crea el Comité del Permiso de Conducción, y se actualiza con referencias al 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<sup>47</sup>, a fin de permitir la adopción de actos de ejecución cuando sea necesario.

- El artículo 23 añade una letra c) al artículo 5, apartado 2, de la Directiva (UE) 2022/2561, con el fin de permitir la conducción acompañada de los conductores con permisos de conducción de la categoría C que hayan cumplido los 17 años.
- El artículo 24 modifica el anexo II del Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>48</sup>.
- El artículo 25 contiene una disposición relativa a la transposición, y se refiere, en particular, a la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos<sup>49</sup>.
- El artículo 26 contiene una disposición tipo que establece las condiciones de derogación de la Directiva 2006/126/CE.
- El artículo 27 contiene una disposición tipo que establece la entrada en vigor de la Directiva.
- El artículo 28 contiene una disposición tipo que especifica que los destinatarios de la Directiva son los Estados miembros.
- El anexo I corresponde al antiguo anexo I de la Directiva 2006/126/CE. Se actualizó teniendo en cuenta los requisitos introducidos por el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión, de 4 de mayo de 2012, que establece los requisitos técnicos con respecto a los permisos de conducción que incorporan un medio de almacenamiento (microchip)<sup>50</sup> (parte B), las especificaciones técnicas de los permisos de conducción móviles (parte C) y la introducción de nuevos códigos de la Unión, que ahora se exponen por separado en la parte E.
- El anexo II corresponde al antiguo anexo II de la Directiva 2006/126/CE. Se actualizó para tener en cuenta:
  - la necesidad de que los nuevos candidatos a conductores superen una prueba de percepción del peligro para el conductor;
  - la obligación de evaluar el conocimiento de los factores de riesgo relativos a los medios de micromovilidad, la seguridad de los vehículos impulsados por combustibles alternativos, las aptitudes relacionadas con los sistemas avanzados de asistencia a la conducción y otros aspectos relacionados con la automatización de los vehículos;
  - la flexibilización de los requisitos aplicables a los conductores que hayan superado su prueba de conducción con un vehículo de transmisión automática cuando soliciten la supresión de la restricción asociada de su permiso de conducción.
- El anexo III corresponde al antiguo anexo III de la Directiva 2006/126/CE. Se actualizó mediante:

---

<sup>47</sup> DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

<sup>48</sup> DO L 295 de 21.11.2018, p. 1.

<sup>49</sup> DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

<sup>50</sup> DO L 120 de 5.5.2012, p. 1.  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>.

- la introducción de un control obligatorio en forma de autoevaluación para los conductores del grupo 1;
- la flexibilización de la frecuencia de las pruebas requeridas cuando el conductor padezca diabetes *mellitus*.
- Los anexos IV, V y VI reproducen los anexos correspondientes de la Directiva 2006/126/CE sin cambios sustanciales.
- El anexo VIII contiene la información tipo relativa a la derogación y la transposición.

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre el permiso de conducción, por la que se modifican la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión**

(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, 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>,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Las normas sobre el permiso de conducción son un elemento indispensable de la política común de transportes, contribuyen a aumentar la seguridad vial y facilitan la libre circulación de las personas que se establecen en un Estado miembro distinto del que ha expedido el permiso. Dada la importancia de los medios de transporte individuales, la posesión de un permiso de conducción debidamente reconocido por el Estado miembro de acogida fomenta y facilita la libre circulación y la libertad de establecimiento de las personas. Del mismo modo, la obtención ilícita de ese documento o del derecho a conducir, o la pérdida de un permiso de conducción obtenido legítimamente con motivo de un comportamiento ilícito, afecta no solo al Estado miembro en el que se cometen tales infracciones, sino también a la seguridad vial de toda la Unión.
- (2) Debe actualizarse el marco actual, a fin de que sea adecuado para la nueva era, sostenible, inclusivo, inteligente y resiliente. El marco debe tener en cuenta la necesidad de reducir las emisiones del transporte, la digitalización, las tendencias demográficas y los avances tecnológicos, con el fin de reforzar la competitividad de la economía europea. Es importante simplificar y digitalizar los procedimientos administrativos, para eliminar los obstáculos (las cargas administrativas, por ejemplo) que siguen existiendo a la libre circulación de los conductores que se establecen en un

---

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

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

Estado miembro distinto del que les expidió el permiso. Un marco armonizado para el permiso de conducción común a escala de la Unión debe abarcar los permisos de conducción tanto físicos como móviles y prever el reconocimiento recíproco de estos, siempre que hayan sido debidamente expedidos de conformidad con la presente Directiva.

- (3) La Unión Europea introdujo el primer «modelo comunitario» de permiso de conducción físico el 4 de diciembre de 1980. Desde entonces, las normas relativas a ese modelo comunitario se han convertido en la piedra angular de las estructuras de concesión de permisos más avanzadas del mundo y abarcan a más de 250 millones de conductores. Por consiguiente, la presente Directiva debe basarse en la experiencia y la práctica acumuladas y establecer reglas armonizadas sobre las normas de la Unión relativas a los permisos de conducción físicos. Los permisos de conducción físicos expedidos en la Unión deben prever, en particular, un elevado nivel de protección frente al fraude y la falsificación mediante medidas contra la falsificación, así como la posibilidad de incluir microchips o códigos QR en ellos.
- (4) Debe garantizarse que el tratamiento de datos personales para la aplicación de la presente Directiva se ajuste al marco de protección de datos de la Unión, en particular al Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>3</sup>.
- (5) La presente Directiva establece una base jurídica para el almacenamiento de un conjunto obligatorio de datos personales en los permisos de conducción físicos, y sus microchips o códigos QR, y en los permisos de conducción móviles, a fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial en toda la Unión, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, letra e), y, en su caso, con el artículo 9, apartado 2, letra g), del Reglamento (UE) 2016/679. Esos datos deben limitarse a lo necesario para demostrar el derecho de una persona a conducir, permitir identificarla y verificar sus derechos de conducción y su identidad. La presente Directiva también establece salvaguardas adicionales para garantizar la protección de los datos personales divulgados durante el proceso de verificación.
- (6) A fin de aportar claridad jurídica y garantizar una transición fluida entre la presente Directiva y la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción<sup>4</sup>, los Estados miembros deben poder almacenar datos personales adicionales en un microchip, si así lo prevé la legislación nacional que sea conforme con el Reglamento (UE) 2016/679. No obstante, la presente Directiva no sirve de base jurídica para la inclusión de tales datos adicionales.
- (7) En cambio, el código QR establecido por la presente Directiva, que permite verificar la autenticidad de la información impresa en el permiso de conducción físico, no debe permitir almacenar más información que la que figura en el permiso de conducción físico.
- (8) La presente Directiva no establece una base jurídica para crear o mantener bases de datos a nivel nacional para el almacenamiento de datos biométricos en los Estados miembros, que es una cuestión de Derecho interno que tiene que cumplir con el Derecho de la Unión en materia de protección de datos. Además, la presente Directiva

---

<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 (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>4</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).

no establece una base jurídica para crear o mantener una base de datos centralizada de datos biométricos a nivel de la Unión.

- (9) Se necesitan nuevos compromisos para acelerar la lucha contra la falsificación y el fraude relacionados con los permisos de conducción. Por consiguiente, es conveniente adelantar la fecha originalmente prevista por la Directiva 2006/126/CE para que todos los permisos de conducción físicos expedidos o en circulación cumplan todos los requisitos establecidos en el Derecho de la Unión.
- (10) La transformación digital es una de las prioridades de la Unión. En el caso del transporte por carretera, contribuirá a eliminar los obstáculos administrativos que siguen existiendo a la libre circulación de personas, como los relativos a la duración de la tramitación del permiso de conducción físico. Por consiguiente, debe establecerse una norma de la Unión distinta para los permisos de conducción móviles expedidos en la Unión. A fin de facilitar la transformación digital, los permisos de conducción móviles deben expedirse por defecto a partir de [fecha de adopción + 4 años], sin perjuicio del derecho del solicitante a obtener uno físico o ambos al mismo tiempo.
- (11) El permiso de conducción móvil debe contener no solo la información incluida en el permiso de conducción físico, sino también información que permita verificar la autenticidad de los datos y un puntero de un solo uso. No obstante, debe garantizarse que, incluso en tales casos, la cantidad de datos personales facilitados se limite a lo que se incluiría en el permiso de conducción físico y a lo que sea estrictamente necesario para verificar la autenticidad de dichos datos. En caso de que la persona sea titular de varios permisos de conducción móviles, lo que es posible siempre que estos hayan sido expedidos por el mismo Estado miembro, esos datos adicionales deben ser diferentes.
- (12) La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente establece una visión para que la UE mejore significativamente la sostenibilidad de la movilidad y el transporte. Las emisiones del sector del transporte por carretera incluyen las emisiones de gases de efecto invernadero, los contaminantes atmosféricos, el ruido y los microplásticos procedentes del desgaste de los neumáticos y de las carreteras. El estilo de conducción influye en estas emisiones y puede tener efectos negativos en el medio ambiente y en la salud humana. Por lo tanto, la formación en conducción debe capacitar a los conductores para reducir su impacto en las emisiones y prepararlos para conducir vehículos de cero emisiones.
- (13) A fin de permitir a los ciudadanos y residentes disfrutar directamente de los beneficios del mercado interior sin incurrir por ello en una carga administrativa adicional innecesaria, el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup> proporciona acceso a procedimientos en línea pertinentes para el funcionamiento del mercado interior, también para los usuarios transfronterizos. La información incluida en la presente Directiva ya figura en el anexo I del Reglamento (UE) 2018/1724. El anexo II de dicho Reglamento debe modificarse para garantizar que cualquier solicitante pueda beneficiarse de procedimientos íntegramente en línea.
- (14) Los permisos de conducción deben clasificarse en función de los tipos de vehículos que permiten conducir. Esto debe hacerse de manera clara y coherente y respetando

---

<sup>5</sup> Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

plenamente las características técnicas de los vehículos en cuestión y las aptitudes necesarias para conducirlos.

- (15) De conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de 13 de diciembre de 2006, de la que la Unión es Parte desde el 21 de enero de 2011, deben adoptarse disposiciones específicas para facilitar que las personas con discapacidad puedan conducir vehículos. Así, con el acuerdo previo de la Comisión, debe permitirse a los Estados miembros excluir de la aplicación del artículo 6 determinados tipos específicos de vehículos de motor.
- (16) Las edades mínimas de los solicitantes para las diferentes categorías de permisos de conducción deben fijarse a nivel de la Unión. No obstante, debe permitirse a los Estados miembros establecer un límite de edad superior para conducir determinadas categorías de vehículos, con vistas a fomentar aún más la seguridad vial; en circunstancias excepcionales, debe permitirse a los Estados miembros establecer límites de edad inferiores con objeto de tener en cuenta las circunstancias nacionales. En particular, para permitir la conducción de vehículos relacionados con el servicio de bomberos y con el mantenimiento del orden público, o para proyectos piloto relacionados con las nuevas tecnologías de los vehículos.
- (17) Debe establecerse un sistema de acceso progresivo —es decir, determinar que la posesión del permiso de conducción de categoría B sea requisito previo para que el solicitante pueda ser titular de otras categorías—, así como las equivalencias entre categorías. Este sistema debe ser parcialmente vinculante para todos los Estados miembros, pero también debe ofrecerles la posibilidad de aplicarlo mutuamente en sus respectivos territorios. También debe permitirse a los Estados miembros establecer determinadas equivalencias que sean válidas únicamente en su propio territorio.
- (18) Por razones de seguridad vial, es necesario establecer requisitos mínimos para la expedición de los permisos de conducción. Deben armonizarse las normas relativas a las pruebas de conducción y a la concesión del permiso de conducción. A tal fin, hay que especificar los conocimientos, aptitudes y comportamientos relacionados con la conducción de vehículos de motor, estructurar la prueba de conducción en función de dichos conceptos, y definir las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir dichos vehículos.
- (19) Cuando se expida el permiso de conducción y, posteriormente, cada cierto tiempo, los conductores de vehículos de transporte de personas o mercancías deben probar que cumplen las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir. Este control periódico realizado con arreglo a las normas nacionales de cumplimiento de las condiciones mínimas contribuirá a lograr la libre circulación de personas, evitar falseamientos de la competencia y tomar mejor en consideración la responsabilidad concreta de los conductores de esos vehículos. Los Estados miembros deben poder exigir reconocimientos médicos para garantizar que se reúnen las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir otros vehículos de motor. Por razones de transparencia, tales reconocimientos deben coincidir con la renovación de los permisos de conducción.
- (20) A fin de garantizar que los derechos son uniformes en toda la Unión, y teniendo también en cuenta aspectos relativos a la seguridad vial, los permisos de conducción de las categorías AM, A1, A2, A, B1 y B deben tener una validez administrativa de quince años, mientras que las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E deben tener una validez administrativa de cinco años. Los Estados miembros deben poder

definir plazos más cortos en casos excepcionales, tal como se establece en la presente Directiva.

- (21) Con el fin de permitir a los Estados miembros, y, en casos debidamente justificados, al conjunto de la Unión, reaccionar ante crisis que impidan a las autoridades nacionales renovar los permisos de conducción cuya validez debería caducar, debe ser posible prorrogar la validez administrativa de dichos permisos por el tiempo que sea estrictamente necesario.
- (22) El principio de «un titular, un permiso» debe impedir que una persona sea titular de más de un permiso de conducción físico. No obstante, el principio también debe ampliarse para tener en cuenta las especificaciones técnicas de los permisos de conducción móviles.
- (23) Por razones de seguridad vial, los Estados miembros deben poder aplicar las disposiciones nacionales en materia de retirada, suspensión, renovación y anulación del permiso de conducción a los titulares de permisos que hayan fijado su residencia habitual en su territorio.
- (24) Los conductores que sean titulares de un permiso de conducción expedido por el Estado miembro en el que residen a raíz de un canje con un permiso de conducción expedido por un tercer país deben estar autorizados a conducir en toda la Unión como si hubieran obtenido originalmente el permiso en la Unión. Tales canjes podrían tener efectos diversos en la seguridad vial y la libre circulación de personas.
- (25) La Comisión debe estar facultada para adoptar una Decisión en la que se determinen qué terceros países garantizan un nivel de seguridad vial comparable al de la Unión y en la que se prevea la posibilidad de que los titulares de permisos expedidos por esos países puedan canjear sus permisos de conducción en las mismas condiciones que se aplicarían si estos hubieran sido expedidos por un Estado miembro. Estas condiciones deben estar detalladas y bien definidas para todas las categorías de permisos de conducción pertinentes.
- (26) En cuanto a los permisos de conducción expedidos por terceros países que no sean objeto de una Decisión tal de la Comisión, o en relación con los cuales dicha Decisión no autorice ni prohíba explícitamente el canje, los Estados miembros deben poder canjearlos con arreglo a sus normas nacionales, siempre que incluyan en el permiso canjeado el código de la Unión pertinente. En caso de que el titular de un permiso de ese tipo cambie su residencia a un nuevo Estado miembro, este último no debe estar obligado a aplicar el principio de reconocimiento recíproco a dicho permiso.
- (27) El «turismo del permiso de conducción», es decir, la práctica de cambiar de residencia con el fin de adquirir un nuevo permiso de conducción y así eludir los efectos de la privación del derecho a conducir impuesta en otro Estado miembro, es un fenómeno generalizado que tiene un efecto negativo en la seguridad vial. Por el hecho de cambiar su residencia, los conductores no deben quedar exentos de los requisitos que se les imponen para recuperar su derecho a conducir o su permiso de conducción. Al mismo tiempo, debe aclararse que cualquier conducta de los ciudadanos solo debe dar lugar a una prohibición indefinida de conducir cuando esté debidamente justificada, y que el efecto de una decisión tal solo debe limitarse al territorio del Estado miembro que la haya impuesto.
- (28) Con el fin de mejorar la seguridad vial, debe introducirse un sistema de conducción acompañada a nivel de la Unión para determinadas categorías de permisos de conducción. Las normas de ese sistema deben prever la posibilidad de que los

solicitantes obtengan permisos de conducción de las categorías pertinentes antes de que alcancen el límite de edad mínima exigido. No obstante, el uso de dichos permisos de conducción debe estar sujeto a la obligación de ir acompañado por un conductor experimentado. En tales situaciones, los Estados miembros deben poder establecer en sus territorios, por razones de seguridad vial, condiciones y normas más estrictas en relación con los permisos de conducción que hayan expedido.

- (29) Sin perjuicio de su objetivo general de mejorar la seguridad vial, el sistema de conducción acompañada debe hacer que la profesión de conductor de camión sea más accesible y atractiva para las generaciones más jóvenes, con el fin de ampliar sus oportunidades profesionales y ayudar a combatir la escasez de conductores en la Unión. Por lo tanto, debe abarcar los permisos de conducción de categoría C y los permisos de categoría B, que son requisito previo para obtener los primeros.
- (30) Debe garantizarse que los conductores que hayan obtenido recientemente el permiso de conducción en una categoría determinada no pongan en peligro la seguridad vial por su inexperiencia. Debe establecerse para estos conductores noveles un período de prueba de dos años, durante el cual deben estar sujetos a normas y sanciones más estrictas en toda la Unión cuando incumplan tales normas por influencia del alcohol. Las sanciones por tales conductas deben ser efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, y su severidad debe tener en cuenta, en la mayor medida posible, los objetivos a medio y largo plazo de la Unión de reducir a la mitad y prácticamente eliminar las muertes y las lesiones graves. Los Estados miembros deben poder aplicar libremente normas adicionales en su territorio para establecer cualquier otra restricción a los conductores noveles.
- (31) Deben determinarse unas normas mínimas que regulen el acceso a la profesión de examinador y unos requisitos de formación de los examinadores, con el fin de mejorar los conocimientos y aptitudes de estos, de forma que se garantice una evaluación más objetiva de los aspirantes a la obtención del permiso de conducción y se logre una mayor armonización de las pruebas de conducción. Además, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados a fin de modificar dichas normas mínimas y adaptarlas a cualquier avance técnico, operativo o científico en este ámbito cuando resulte necesario.
- (32) El concepto de «residencia habitual» debe definirse de manera que permita resolver los problemas que surjan cuando no sea posible determinar la residencia habitual sobre la base de vínculos profesionales o familiares. También es necesario prever la posibilidad de que los aspirantes realicen las pruebas teóricas o prácticas en el Estado miembro de nacionalidad cuando su Estado miembro de residencia habitual no les ofrezca la oportunidad de realizar dichas pruebas en la lengua oficial del primer Estado. Deben establecerse normas específicas para los diplomáticos y sus familias en aquellos casos en que la misión los obligue a vivir en el extranjero durante un período prolongado.
- (33) Los Estados miembros deben ayudarse mutuamente por lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva. Para prestarse dicha ayuda, deben utilizar, en la medida de lo posible, la red del permiso de conducción de la UE. La red del permiso de conducción de la UE, conocida comúnmente como «RESPER», es un centro para el intercambio de información entre las autoridades nacionales responsables de expedir los permisos de conducción y de facilitar la aplicación de la presente Directiva.
- (34) La red del permiso de conducción de la UE tiene por objeto garantizar el reconocimiento de los documentos y los derechos adquiridos en los Estados miembros,

luchar contra el fraude documental, evitar la expedición de permisos múltiples y facilitar la ejecución de las privaciones del derecho a conducir. En particular, debe darse a los Estados miembros la posibilidad de verificar sistemáticamente que las razones que motivaron la restricción, suspensión, retirada o anulación anteriores de un permiso de conducción o del derecho a conducir han desaparecido. Solo debe permitirse el uso de RESPER para ejecutar otros actos de la Unión en la medida en que tal uso esté explícitamente previsto en la presente Directiva.

- (35) Para poder elaborar informes significativos sobre la aplicación de la presente Directiva, la Comisión debe recibir anualmente información sobre el número de permisos de conducción expedidos, renovados, sustituidos, retirados y canjeados en cada categoría, también información sobre la expedición y el uso de permisos de conducción móviles.
- (36) A fin de alcanzar los objetivos de la presente Directiva, en particular para adaptar sus anexos a cualquier avance técnico, operativo o científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la modificación de las partes A, B y D del anexo I, que regulan las especificaciones de los permisos de conducción físicos; a la modificación de la parte C del anexo I, que establece las especificaciones de los permisos de conducción móviles; a la modificación de la parte E del anexo I, que regula las normas sobre los códigos nacionales y de la Unión aplicables; a la modificación de los anexos II, III, V y VI, que especifican determinados requisitos mínimos relativos a la expedición, validez y renovación de los permisos de conducción; y a la modificación del anexo IV, que establece las normas mínimas para los examinadores. Dicha delegación de poderes debe concederse por un período de cinco años, dado que las materias reguladas en esos anexos suelen ser objeto de avances técnicos, operativos y científicos con frecuencia. 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 sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016<sup>6</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 ocupan de la preparación de actos delegados.
- (37) En un contexto de digitalización y automatización graduales, de una reducción cada vez más estricta de las emisiones del transporte por carretera, y de los constantes avances tecnológicos de los vehículos de motor, es necesario mantener a todos los conductores al tanto de las últimas novedades en materia de seguridad vial y sostenibilidad. El fomento de la formación permanente puede ser fundamental para mantener actualizadas las aptitudes de los conductores experimentados en materia de seguridad vial, nuevas tecnologías, conducción ecológica (que mejora la eficiencia en el consumo de combustible y reduce las emisiones) y gestión de la velocidad.
- (38) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para especificar las características de interoperabilidad y las medidas de seguridad aplicables a los códigos QR que se introduzcan en los permisos de conducción físicos; las disposiciones

---

<sup>6</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1

relativas a la interoperabilidad, la seguridad y los ensayos de los permisos de conducción móviles; la prórroga del período de validez administrativa de los permisos de conducción en toda la Unión en caso de crisis; el contenido de la autoevaluación de la aptitud física y mental de los conductores del grupo 1; las condiciones del canje de permisos de conducción procedentes de terceros países por permisos de conducción expedidos por los Estados miembros sin necesidad de registrar el canje en el permiso de conducción; así como la interoperabilidad entre los sistemas nacionales conectados a la red del permiso de conducción de la UE y la protección de los datos personales intercambiados en ese contexto. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>7</sup>.

- (39) En aras de la coherencia, deben modificarse la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>8</sup>, que aborda determinadas cuestiones reguladas por la presente Directiva, y el Reglamento (UE) 2018/1724.
- (40) Procede derogar la Directiva 2006/126/CE y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión<sup>9</sup>.
- (41) Los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, pues las normas que rigen la expedición, renovación, sustitución y canje de los permisos de conducción darían lugar a unos requisitos tan diversos que no sería posible lograr el nivel de seguridad vial y libre circulación de los ciudadanos establecido en las normas armonizadas; en consecuencia, dichos objetivos se alcanzan mejor a nivel de la Unión, mediante el establecimiento de unos requisitos mínimos. Por consiguiente, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en ese artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (42) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725, emitió su dictamen el [DD/MM/AAAA].
- (43) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos<sup>10</sup>, en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

---

<sup>7</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>8</sup> Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, 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 (DO L 330 de 23.12.2022, p. 46).

<sup>9</sup> Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión, de 4 de mayo de 2012, que establece los requisitos técnicos con respecto a los permisos de conducción que incorporan un medio de almacenamiento (microchip) (DO L 120 de 5.5.2012, p. 1).

<sup>10</sup> DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

### *Artículo 1*

#### **Objeto y ámbito de aplicación**

1. La presente Directiva establece normas comunes sobre:
  - a) los modelos, las normas y las categorías de permisos de conducción;
  - b) la expedición, la validez, la renovación y el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción;
  - c) determinados aspectos del canje, la sustitución, la retirada, la restricción, la suspensión y la anulación de los permisos de conducción;
  - d) determinados aspectos aplicables a los conductores noveles.
2. La presente Directiva no se aplica a los vehículos de motor con ruedas o cadenas de oruga, con dos ejes como mínimo, cuya función consiste fundamentalmente en su poder de tracción, diseñados especialmente para arrastrar, empujar, transportar o accionar determinadas herramientas, máquinas o remolques empleados en la explotación agrícola o forestal y utilizados solamente de forma secundaria para el transporte por carretera de personas o mercancías o para el remolque por carretera de vehículos utilizados para el transporte de personas o mercancías.

### *Artículo 2*

#### **Definiciones**

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

- 1) «permiso de conducción»: documento electrónico o físico que certifica el derecho a conducir vehículos de motor y especifica las condiciones en las que el titular está autorizado a conducir;
- 2) «permiso de conducción físico»: permiso de conducción en formato físico expedido de conformidad con el artículo 4;
- 3) «permiso de conducción móvil»: permiso de conducción en formato digital expedido de conformidad con el artículo 5;
- 4) «vehículo de motor»: vehículo autopulsado que circula por carretera por sus propios medios, excepto los vehículos que se desplazan sobre raíles;
- 5) «vehículo de dos ruedas»: un vehículo de los contemplados en el artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>11</sup>;
- 6) «vehículo de tres ruedas»: un vehículo de los contemplados en el artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;

---

<sup>11</sup> Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

- 7) «cuatriciclo ligero»: un vehículo de los contemplados en el artículo 4, apartado 2, letra f), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 8) «motocicleta»: vehículo de dos ruedas con o sin sidecar, según se define en el artículo 4, apartado 2, letras c) y d), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 9) «triciclo de motor»: vehículo de tres ruedas dispuestas simétricamente, según se define en el artículo 4, apartado 2, letra e), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 10) «automóvil»: vehículo de motor utilizado generalmente para transportar por carretera personas o mercancías o para remolcar por carretera vehículos utilizados para el transporte de personas o mercancías; este término incluye a los trolebuses, esto es, los vehículos conectados a una línea eléctrica y que no circulan por vía férrea;
- 11) «cuatriciclo pesado»: un vehículo de los contemplados en el artículo 4, apartado 2, letra g), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 12) «privación del derecho a conducir»: decisión que da lugar a la retirada, anulación, restricción o suspensión del permiso de conducción o del derecho a conducir de un conductor de un vehículo de motor y que ya no es susceptible de recurso. La medida puede constituir o bien una sanción principal, secundaria o complementaria, o bien una medida de seguridad.

### *Artículo 3*

#### **Especificaciones normalizadas de la Unión sobre el permiso de conducción y el reconocimiento recíproco**

1. Los Estados miembros velarán por que sus permisos de conducción nacionales se expidan de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva y cumplan las especificaciones normalizadas de la Unión y otros criterios con arreglo a:
  - a) el artículo 4, para los permisos de conducción físicos;
  - b) el artículo 5, para los permisos de conducción móviles.
2. Los Estados miembros deberán garantizar que los permisos de conducción físicos y móviles expedidos a la misma persona sean plenamente equivalentes e indiquen exactamente el mismo conjunto de derechos en virtud de los cuales dicha persona está autorizada a conducir y las condiciones en que puede hacerlo.
3. Los Estados miembros no exigirán al solicitante, como requisito previo, la posesión de un permiso de conducción físico o móvil al expedir, sustituir, renovar o canjear un permiso de conducción en el otro formato.
4. A más tardar el [fecha de adopción + 4 años], los Estados miembros deberán garantizar que, por defecto, solo se expidan permisos de conducción móviles. Hasta esa fecha, los Estados miembros podrán decidir expedir permisos de conducción móviles.
5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, a petición del solicitante, los Estados miembros ofrecerán la posibilidad de expedir un permiso de conducción físico en lugar de un permiso de conducción móvil, o de expedirlo junto con este.
6. Los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros serán reconocidos recíprocamente.

7. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, los Estados miembros solo reconocerán recíprocamente los permisos de conducción móviles que hayan sido expedidos después de [fecha de adopción + 3 años] con arreglo al artículo 5. Los permisos de conducción móviles expedidos antes de esa fecha pero que cumplan los requisitos del artículo 5 serán reconocidos recíprocamente después de esa fecha.

#### *Artículo 4*

### **Permisos de conducción físicos**

1. Los Estados miembros expedirán permisos de conducción físicos sobre la base de las especificaciones normalizadas de la Unión establecidas en la parte A1 del anexo I.
2. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas pertinentes para evitar el peligro de falsificación de los permisos de conducción, incluidos los modelos de permiso expedidos antes de la entrada en vigor de la presente Directiva. Informarán de ello a la Comisión.

El permiso de conducción físico estará protegido contra la falsificación mediante las especificaciones normalizadas de la Unión establecidas en la parte A2 del anexo I. Los Estados miembros podrán introducir medidas de seguridad adicionales.

3. Cuando el titular de un permiso de conducción físico en vigor sin período de validez administrativa establezca su residencia habitual en un Estado miembro distinto del que haya expedido dicho permiso de conducción, el Estado miembro de acogida podrá, una vez que hayan transcurrido dos años desde la fecha en que el titular haya establecido su residencia habitual en su territorio, aplicar los períodos de validez administrativa establecidos en el artículo 10, apartado 2, al renovar el permiso de conducción.
4. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 19 de enero de 2030, todos los permisos de conducción físicos expedidos o en circulación cumplan todos los requisitos de la presente Directiva.
5. Los Estados miembros podrán decidir introducir un medio de almacenamiento (microchip) como parte del permiso de conducción físico. Cuando un Estado miembro decida introducir un microchip como parte de su permiso de conducción físico, podrá también decidir, cuando así lo prevea la legislación nacional relativa a los permisos de conducción, almacenar en el microchip datos adicionales a los especificados en la parte D del anexo I.

Cuando los Estados miembros establezcan el microchip como parte del permiso de conducción físico, aplicarán los requisitos técnicos establecidos en la parte B del anexo I. Los Estados miembros podrán introducir medidas de seguridad adicionales.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de cualquier decisión sobre la inclusión de un microchip en sus permisos de conducción físicos, o de cualquier modificación de dicha decisión, y lo harán en los tres meses siguientes a su adopción. Los Estados miembros que ya hayan introducido un microchip en sus permisos de conducción físicos informarán de ello a la Comisión en los tres meses siguientes a la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

6. Cuando el microchip no se introduzca como parte del permiso de conducción físico, los Estados miembros también podrán decidir imprimir, en el espacio reservado a tal efecto en los permisos de conducción físicos que expidan, un código QR. El código

QR permitirá verificar la autenticidad de la información incluida en el permiso de conducción físico.

7. Los Estados miembros velarán por que el verificador no conserve los datos personales que resulten necesarios para la verificación de la información incluida en el permiso de conducción físico, y por que no se informe del proceso de verificación a la autoridad expedidora del permiso de conducción.

La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas sobre las características de interoperabilidad y las medidas de seguridad que deben cumplir los códigos QR impresos en los permisos de conducción físicos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de cualquier medida destinada a introducir un código QR en sus permisos de conducción físicos, o de cualquier modificación de tales medidas, y lo harán en los tres meses siguientes a su adopción.

8. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 21, por los que se modifiquen las partes A, B y D del anexo I, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

#### *Artículo 5*

#### **Permisos de conducción móviles**

1. Los Estados miembros expedirán permisos de conducción móviles sobre la base de las especificaciones normalizadas de la Unión establecidas en la parte C del anexo I.
2. Los Estados miembros velarán por que las aplicaciones electrónicas establecidas para los permisos de conducción móviles, destinadas a permitir la verificación de los derechos de conducción del titular del permiso de conducción, estén disponibles, de forma gratuita, para las personas que tengan su residencia habitual en su territorio o para aquellas que estén habilitadas de otro modo para ser titulares de permisos de conducción móviles expedidos por ellos.

Tales aplicaciones deberán basarse en las carteras europeas de identidad digital expedidas de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>12</sup>.

3. Los Estados miembros publicarán y actualizarán periódicamente la lista de las aplicaciones electrónicas disponibles que se establezcan y mantengan a efectos del presente artículo.

Los Estados miembros velarán por que las aplicaciones electrónicas no contengan más datos de los contemplados en la parte D del anexo I o, en caso de que se utilice un puntero, que este no los facilite.

4. Los Estados miembros publicarán la información necesaria para acceder a los sistemas nacionales a que se refiere la parte C del anexo I, que se utilizan para

---

<sup>12</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 (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

verificar los permisos de conducción móviles, y se mantendrán mutuamente informados al respecto.

Los Estados miembros velarán por que el verificador no conserve los datos personales que resultan necesarios para la verificación de los derechos de conducción del titular del permiso de conducción móvil, y por que la autoridad expedidora del permiso de conducción procese la información recibida a través de la notificación con el fin exclusivo de responder a la solicitud de verificación.

5. Los Estados miembros informarán a la Comisión de la lista de sistemas nacionales pertinentes autorizados a expedir datos y punteros para los permisos de conducción móviles. La Comisión pondrá a disposición del público, a través de un canal seguro, la lista de tales sistemas nacionales de los Estados miembros, en una forma firmada o sellada electrónicamente que sea apropiada para el tratamiento automático.
6. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 21, por los que se modifique la parte C del anexo I, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.
7. A más tardar el [fecha de adopción + 18 meses], la Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas relativas a la interoperabilidad, la seguridad y los ensayos de los permisos de conducción móviles, incluidas las funciones de verificación y la interfaz con los sistemas nacionales. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.

#### *Artículo 6*

#### **Categorías de permisos**

1. El permiso de conducción autorizará la conducción de vehículos de motor de las categorías siguientes:
  - a) ciclomotores:  
categoría AM:
    - vehículos de dos o tres ruedas con una velocidad máxima por construcción no superior a los 45 km/h (excluidos los que tengan una velocidad máxima por construcción inferior o igual a 25 km/h),
    - cuatriciclos ligeros;
  - b) motocicletas y triciclos de motor:
    - i) categoría A1:
      - motocicletas cuya cilindrada máxima sea de 125 cm<sup>3</sup>, con una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg,
      - triciclos de motor con una potencia máxima de 15 kW;
    - ii) categoría A2:
      - motocicletas con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo de más de 70 kW;
    - iii) categoría A:
      - motocicletas,

- triciclos de motor con una potencia superior a 15 kW;

c) automóviles:

i) categoría B1:

- cuatriciclos pesados.

La categoría B1 es opcional; en los Estados miembros que no introduzcan esta categoría de permiso de conducción, se exigirá un permiso de categoría B para conducir esos vehículos.

Los Estados miembros también podrán decidir introducir esta categoría exclusivamente para los vehículos a que se refiere el artículo 9, apartado 4, párrafo primero, letra c), y en las condiciones previstas en dicho apartado. Cuando un Estado miembro decida hacerlo, lo indicará en el permiso de conducción utilizando el código de la Unión 60.03;

ii) categoría B:

- automóviles cuya masa máxima autorizada no supere los 3 500 kg y que se hayan diseñado y construido para el transporte de un máximo de ocho pasajeros, sin incluir al conductor;
- los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere los 750 kg.

Sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque con una masa máxima autorizada de más de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no supere los 4 250 kg. En caso de que este conjunto supere los 3 500 kg, los Estados miembros exigirán, conforme a lo dispuesto en el anexo V, que solo pueda conducirse:

- tras haber completado una formación, o
- tras haber superado una prueba de control de aptitudes y comportamientos.

Los Estados miembros podrán exigir también que se hayan superado tanto la formación como la prueba de control de aptitudes y comportamientos.

Los Estados miembros indicarán en el permiso de conducción la autorización para conducir un conjunto de ese tipo mediante el código de la Unión pertinente especificado en la parte E del anexo I;

iii) categoría BE:

- sin perjuicio de las disposiciones de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjunto de vehículos acoplados compuesto por un vehículo tractor de la categoría B y un remolque o semirremolque, siempre que la masa máxima autorizada del remolque o semirremolque no supere los 3 500 kg;

iv) categoría C1:

- automóviles distintos de los de las categorías D1 y D, cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg pero no los 7 500 kg, y que se hayan diseñado y construido para el transporte de un máximo de ocho pasajeros, sin incluir al conductor,

- los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere los 750 kg;
- v) categoría C1E:
  - sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría C1 y por un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg, siempre que la masa autorizada del conjunto no supere los 12 000 kg,
  - sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría B y por un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg, siempre que la masa autorizada del conjunto no supere los 12 000 kg;
- vi) categoría C:
  - automóviles distintos de los de las categorías D1 o D, cuya masa máxima autorizada supere los 3 500 kg y que se hayan diseñado y construido para el transporte de un máximo de ocho pasajeros, sin incluir al conductor,
  - los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere los 750 kg;
- vii) categoría CE:
  - sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg;
- viii) categoría D1:
  - automóviles diseñados y construidos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros, sin incluir al conductor, y cuya longitud máxima no supere los 8 m,
  - los automóviles de esta categoría podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere los 750 kg;
- ix) categoría D1E:
  - sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de la categoría D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg;
- x) categoría D:
  - automóviles diseñados y construidos para el transporte de más de ocho pasajeros, sin incluir al conductor; los automóviles que se puedan conducir con un permiso de la categoría D podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no supere los 750 kg;
- xi) categoría DE:
  - sin perjuicio de las normas de homologación de tipo para los vehículos correspondientes, conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un

vehículo tractor de la categoría D y un remolque cuya masa máxima autorizada supere los 750 kg.

2. Previo acuerdo de la Comisión, que evaluará el impacto de la medida propuesta en la seguridad vial, los Estados miembros podrán excluir de la aplicación del presente artículo ciertos tipos específicos de vehículos de motor, por ejemplo los vehículos especiales para personas con discapacidad.

Los Estados miembros podrán excluir de la aplicación de la presente Directiva los tipos de vehículos utilizados por las fuerzas armadas y la defensa civil o que estén bajo su control. Informarán de ello a la Comisión.

### *Artículo 7*

#### **Edades mínimas**

1. La edad mínima para la expedición de un permiso de conducción será la siguiente:
  - a) 16 años para las categorías AM, A1 y B1;
  - b) 18 años para las categorías A2, B, BE, C1 y C1E;
  - c) en cuanto a la categoría A:
    - i) 20 años para las motocicletas. No obstante, la autorización para conducir las motocicletas de esta categoría estará supeditada al requisito de contar una experiencia mínima de dos años en la conducción de motocicletas con un permiso de categoría A2. El requisito de contar con una experiencia de dos años podrá no aplicarse si el candidato tiene 24 años o más.
    - ii) 21 años para los triciclos de motor de más de 15 kW;
  - d) 21 años para las categorías C, CE, D1 y D1E;
  - e) 24 años para las categorías D y DE.
2. Los Estados miembros podrán elevar o rebajar la edad mínima para la expedición de un permiso de conducción:
  - a) para la categoría AM, hasta un mínimo de 14 años y un máximo de 18 años;
  - b) para la categoría B1, hasta un máximo de 18 años;
  - c) para la categoría A1, hasta un máximo de 18 años, siempre que se cumplan las dos condiciones siguientes:
    - i) hay dos años de diferencia entre la edad mínima para la categoría A1 y la edad mínima para la categoría A2,
    - ii) existe el requisito de contar una experiencia mínima de dos años en la conducción de motocicletas de categoría A2 para acceder a la conducción de motocicletas de categoría A, conforme a lo dispuesto en el apartado 1, letra c, inciso i);
  - d) para las categorías B y BE, hasta un mínimo de 17 años.
3. Los Estados miembros podrán rebajar a 18 años la edad mínima para la categoría C y a 21 años la edad mínima para la categoría D, con respecto a:
  - a) los vehículos usados por los servicios de bomberos y los vehículos usados para el mantenimiento del orden público;

- b) los vehículos que se sometan a pruebas en carretera para su reparación o mantenimiento.
4. Los permisos de conducción expedidos con arreglo a los apartados 2 y 3 solo serán válidos en el territorio del Estado miembro de expedición hasta que el titular del permiso haya alcanzado la edad mínima prevista en el apartado 1.

Los Estados miembros podrán reconocer la validez en su territorio de los permisos de conducción expedidos a conductores de una edad inferior a las edades mínimas previstas en el apartado 1.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letras d) y e), del presente artículo, cuando el candidato esté en posesión de un certificado de aptitud profesional contemplado en el artículo 6 de la Directiva (UE) 2022/2561, la edad mínima para la expedición de un permiso de conducción será la siguiente:
- a) para las categorías C y CE, las edades mínimas previstas en el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva (UE) 2022/2561;
  - b) para las categorías D1 y D1E, la edad mínima prevista en el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso i), párrafo segundo, de dicha Directiva;
  - c) para las categorías D y DE, las edades mínimas previstas en el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso i), párrafo primero, el artículo 5, apartado 3, letra a), inciso ii), párrafo primero, y el artículo 5, apartado 3, letra b), de dicha Directiva.

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 (UE) 2022/2561, un Estado miembro permita conducir en su territorio a 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 pertinente prevista en el párrafo primero del presente apartado y sea titular de un certificado de aptitud profesional.

## *Artículo 8*

### **Condiciones y restricciones**

1. Los Estados miembros marcarán los permisos de conducción expedidos a las personas que estén sujetas a una o varias condiciones para poder conducir. A tal fin, los Estados miembros utilizarán los códigos de la Unión correspondientes previstos en la parte E del anexo I. En caso de que las condiciones no estén contempladas en dicha parte, podrán utilizar códigos nacionales.

Si, debido a una incapacidad física, la conducción solo está autorizada para determinados tipos de vehículos o de vehículos adaptados destinados a compensar dicha incapacidad, la prueba de control de aptitudes y comportamientos prevista en el artículo 10, apartado 1, se realizará a bordo de un vehículo de este tipo.

2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 21, por los que se modifique la parte E del anexo I, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

**Acceso progresivo y equivalencias entre categorías**

1. Los permisos de conducción de las categorías BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D y DE solo podrán expedirse a los conductores que ya estén habilitados para conducir vehículos de la categoría B.
2. La validez del permiso de conducción quedará fijada del modo siguiente:
  - a) el permiso expedido para las categorías C1E, CE, D1E o DE será también válido para los conjuntos de vehículos de la categoría BE;
  - b) el permiso expedido para la categoría CE será también válido para la categoría DE, siempre que su titular esté habilitado para conducir vehículos de la categoría D;
  - c) el permiso expedido para la categoría C1E o CE será también válido para la categoría D1E, siempre que su titular esté habilitado para conducir vehículos de la categoría D1;
  - d) el permiso expedido para las categorías CE y DE será también válido para los conjuntos de vehículos de las categorías C1E y D1E, respectivamente;
  - e) el permiso expedido para cualquier categoría será también válido para los vehículos de la categoría AM; no obstante, para los permisos de conducción expedidos en su territorio, los Estados miembros podrán limitar las equivalencias con la categoría AM a las categorías A1, A2 y A, siempre que impongan una prueba práctica como condición para obtener la categoría AM;
  - f) el permiso expedido para la categoría A2 será también válido para la categoría A1;
  - g) el permiso expedido para las categorías A, B, C o D será válido para las categorías A1, A2, B1, C1 o D1, respectivamente;
  - h) dos años después de que se haya expedido por primera vez un permiso de conducción para la categoría B, este será válido para conducir los vehículos impulsados por combustibles alternativos a que se refiere el artículo 2 de la Directiva 96/53/CE del Consejo<sup>13</sup> que tengan una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg pero que no supere los 4 250 kg sin remolque.
3. Los Estados miembros podrán aceptar, para la conducción en su territorio, las equivalencias siguientes:
  - a) los triciclos de motor si se posee un permiso para la categoría B, en concreto triciclos de motor con una potencia superior a los 15 kW y siempre que el titular del permiso de la categoría B tenga al menos 21 años;
  - b) las motocicletas de categoría A1 si se posee un permiso para la categoría B.

Las equivalencias previstas en el párrafo primero serán reconocidas recíprocamente por los Estados miembros que las hayan aceptado.

---

<sup>13</sup> Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para 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).

Los Estados miembros no indicarán en el permiso de conducción que el titular está autorizado a conducir los vehículos a que se refiere el párrafo primero, excepto si lo hacen mediante los códigos de la Unión pertinentes especificados en la parte E del anexo I.

Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión de las equivalencias previstas en el párrafo primero que concedan en su territorio, incluidos los códigos nacionales que hayan podido utilizar antes de la entrada en vigor de la presente Directiva. La Comisión pondrá esta información a disposición de los Estados miembros con el fin de facilitarles la aplicación del presente apartado.

4. Los Estados miembros podrán autorizar la conducción en su territorio de las siguientes categorías de vehículos:
  - a) vehículos de la categoría D1 con una masa máxima autorizada de 3 500 kg, excluido cualquier equipo especializado destinado al transporte de pasajeros con discapacidad, por conductores de una edad mínima de 21 años que lleven al menos dos años en posesión de un permiso de conducción de categoría B, siempre que dichos vehículos sean utilizados con fines sociales por organizaciones no comerciales y que el conductor preste sus servicios de forma voluntaria;
  - b) vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3 500 kg por conductores de más de 21 años que lleven al menos dos años en posesión de un permiso de conducción de categoría B, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:
    - i) dichos vehículos están destinados a ser utilizados, cuando están estacionados, únicamente como zona de instrucción o recreativa;
    - ii) son utilizados por organismos no comerciales con fines sociales;
    - iii) han sido modificados de modo que no pueden ser utilizados para el transporte de más de nueve personas ni para el transporte de mercancías que no sean estrictamente necesarias para sus fines;
  - c) vehículos de la categoría B con una masa máxima autorizada de 2 500 kg y una velocidad máxima limitada físicamente a 45 km/h por conductores de menos de 21 años que sean titulares de un permiso de conducción concedido para la categoría B1.

Los Estados miembros no indicarán en el permiso de conducción que el titular está habilitado para conducir los vehículos a que se refiere el párrafo primero, letras a) y b), excepto si lo hacen mediante los códigos nacionales pertinentes.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de toda autorización concedida con arreglo al presente apartado.

#### *Artículo 10*

#### **Expedición, validez y renovación**

1. El permiso de conducción solo se expedirá a los solicitantes que cumplan las siguientes condiciones:

- a) haber aprobado una prueba de control de aptitudes y comportamientos y una prueba teórica, así como cumplir determinadas condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir, con arreglo a lo dispuesto en los anexos II y III;
- b) en la categoría AM, haber superado únicamente una prueba teórica; los Estados miembros podrán exigir que los solicitantes superen una prueba de control de aptitudes y comportamientos y un reconocimiento médico para esta categoría.

En el caso de los vehículos de tres ruedas y los cuatriciclos de esta categoría, los Estados miembros podrán imponer una prueba específica de control de aptitudes y comportamientos. Para distinguir los vehículos de la categoría AM, se podrá introducir en el permiso de conducción un código nacional;

- c) en las categorías A2 o A, y a condición de poseer una experiencia mínima de dos años en la conducción de una motocicleta de la categoría A1 o de la categoría A2, respectivamente:
  - i) haber superado únicamente una prueba de control de aptitudes y comportamientos, o
  - ii) haber completado una formación con arreglo al anexo VI;
- d) haber completado una formación o superado una prueba de control de aptitudes y comportamientos o, en el caso de la categoría B y con el fin de conducir un conjunto de vehículos de los previstos en el artículo 6, apartado 1, letra c), inciso ii), párrafo tercero, haber completado una formación y superado una prueba de control de aptitudes y comportamientos con arreglo al anexo V;
- e) tener la residencia habitual en el territorio del Estado miembro que expida el permiso de conducción, o poder demostrar que se ha estudiado en él durante al menos seis meses.

2. La duración de la validez administrativa de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros será la siguiente:

- a) quince años para las categorías AM, A1, A2, A, B, B1 y BE;
- b) cinco años para las categorías C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 y D1E.

La renovación de un permiso de conducción podrá dar inicio a un nuevo período de validez administrativa para otra categoría o categorías que el titular esté autorizado a conducir, siempre que ello se ajuste a las condiciones establecidas en la presente Directiva.

La presencia de un microchip o un código QR con arreglo al artículo 4, apartado 5, y el artículo 4, apartado 6, respectivamente, no será requisito previo para la validez del permiso de conducción. La pérdida o la ilegibilidad del microchip o del código QR, o cualquier otro daño que estos hayan sufrido, no afectarán a la validez del permiso de conducción.

Los Estados miembros podrán limitar el período de validez administrativa de los permisos de conducción de cualquier categoría expedidos a conductores noveles, en el sentido del artículo 15, apartado 1, con el fin de aplicar medidas específicas a dichos conductores y mejorar así su seguridad al volante.

Los Estados miembros podrán limitar el período de validez administrativa de permisos de conducción concretos de cualquier categoría en caso de que se considere necesario realizar reconocimientos médicos con mayor frecuencia o aplicar otras

medidas específicas, incluidas las restricciones para los conductores que cometan infracciones de tráfico.

Los Estados miembros reducirán a cinco años o menos el período de validez administrativa establecido en el párrafo primero para los permisos de conducción de aquellos titulares que residan en su territorio y hayan alcanzado la edad de 70 años, a fin de aumentar la frecuencia de los reconocimientos médicos u otras medidas específicas, incluidos los cursos de actualización. Este período reducido de validez administrativa solo se aplicará cuando se vaya a renovar el permiso.

Los Estados miembros podrán reducir el período de validez administrativa establecido en el presente apartado para los permisos de conducción de las personas a las que se haya concedido un permiso de residencia temporal o que gocen de protección temporal o de protección adecuada en su territorio en virtud del Derecho interno. A tal efecto, este período reducido de validez administrativa será igual o inferior a la validez administrativa del permiso de residencia temporal, de la protección temporal o de la protección adecuada.

3. Cuando la validez administrativa termine, la renovación del permiso de conducción estará sujeta a las dos condiciones siguientes:
  - a) que el solicitante siga cumpliendo las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir establecidas en el anexo III;
  - b) que, en el momento en que pida la renovación, el solicitante tenga su residencia habitual en el territorio del Estado miembro que expide el permiso de conducción o pueda demostrar que ha estudiado en él durante al menos seis meses.
4. En caso de crisis, los Estados miembros podrán prorrogar por un período máximo de seis meses el período de validez administrativa de los permisos de conducción que en principio expirarían. La prórroga podrá renovarse si la crisis persiste.

Toda prórroga de este tipo deberá estar debidamente justificada y se notificará inmediatamente a la Comisión. La Comisión publicará inmediatamente esa información en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Los Estados miembros reconocerán la validez de los permisos de conducción cuyo período de validez administrativa haya sido prorrogado con arreglo al presente apartado.

Cuando una crisis afecte a varios Estados miembros, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para prorrogar el período de validez administrativa de todas o determinadas categorías de permisos de conducción que en principio expirarían. Esta prórroga no podrá ser superior a seis meses y podrá renovarse si la crisis persiste. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 3.

Cuando un Estado miembro no se vea afectado, o sea improbable que se vea afectado, por dificultades que hagan inviable la renovación de los permisos de conducción como consecuencia de la crisis a que se refiere el párrafo tercero, o cuando haya adoptado medidas nacionales adecuadas para mitigar el impacto de la crisis, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar la prórroga introducida por el acto de ejecución a que se refiere el párrafo tercero, siempre que informe de ello a la Comisión previamente. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

A efectos del presente apartado, se entenderá por «crisis» todo acontecimiento excepcional, inesperado y repentino, ya sea natural o provocado por el ser humano, de naturaleza y magnitud extraordinarias, que tenga lugar dentro o fuera de la Unión, que tenga un impacto directo o indirecto significativo en el ámbito del transporte por carretera y que también impida o merme significativamente la posibilidad de que los titulares de permisos de conducción o las autoridades nacionales pertinentes lleven a cabo los procedimientos necesarios para la renovación de tales permisos.

5. Sin perjuicio de las disposiciones en materia penal y policial, los Estados miembros podrán aplicar a la expedición de permisos de conducción disposiciones nacionales relativas a condiciones distintas de las contempladas en la presente Directiva. Informarán de ello a la Comisión.
6. Cuando expidan o renueven permisos de conducción de las categorías AM, A, A1, A2, B, B1 y BE, los Estados miembros podrán exigir un reconocimiento en el que se comprueben las condiciones mínimas de aptitud física y mental para conducir establecidas en el anexo III, en lugar de la autoevaluación establecida en el apartado 3 de dicho anexo. En tal caso, el reconocimiento médico cubrirá todas las incapacidades médicas mencionadas en el anexo III.

La Comisión adoptará, a más tardar el [fecha de adopción + 18 meses], actos de ejecución que establezcan el contenido de la autoevaluación a que se refiere el apartado 3 del anexo III y que cubran todas las incapacidades médicas mencionadas en dicho anexo. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.

7. Nadie podrá ser titular de más de un permiso de conducción físico. No obstante, una persona podrá ser titular de varios permisos de conducción móviles, siempre que sean expedidos por el mismo Estado miembro.

Nadie podrá ser titular de permisos de conducción expedidos por más de un Estado miembro.

Un Estado miembro denegará la expedición de un permiso de conducción cuando tenga constancia de que el solicitante ya es titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para aplicar el párrafo tercero. Las medidas necesarias relativas a la expedición, la sustitución, la renovación o el canje de un permiso de conducción consistirán en verificar con otros Estados miembros si el solicitante es ya titular de otro permiso de conducción, en aquellos casos en que existan motivos suficientes para sospecharlo. A tal fin, los Estados miembros utilizarán la red del permiso de conducción de la UE mencionada en el artículo 19.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 6, los Estados miembros que expidan un permiso de conducción actuarán con la debida diligencia para asegurarse de que la persona cumple los requisitos establecidos en el apartado 1 del presente artículo, y aplicarán las disposiciones nacionales en materia de anulación o retirada del permiso de conducción o del derecho a conducir en caso de que se determine que un permiso se ha expedido sin que se cumplan tales requisitos.

8. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 21, por los que se modifiquen los anexos II, III, V y VI, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

## *Artículo 11*

### **Canje y sustitución de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros**

1. Cuando el titular de un permiso de conducción válido expedido por un Estado miembro haya establecido su residencia habitual en otro Estado miembro, podrá solicitar el canje de su permiso por otro equivalente. El Estado miembro que realice el canje comprobará para qué categoría sigue siendo válido el permiso presentado.
2. Sin perjuicio del respeto del principio de territorialidad de las disposiciones en materia penal y policial, el Estado miembro de residencia habitual podrá aplicar al titular de un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro sus disposiciones nacionales relativas a la restricción, la suspensión, la retirada o la anulación del derecho a conducir y, si fuera necesario, proceder para ello al canje de dicho permiso.
3. El Estado miembro que realice el canje remitirá el antiguo permiso a las autoridades del Estado miembro que lo expidió y le indicará los motivos de tal decisión.
4. En caso de extravío o robo de un permiso de conducción, las autoridades competentes del Estado miembro en que el titular del permiso tenga su residencia habitual serán las únicas autorizadas para sustituirlo. Dichas autoridades procederán a la sustitución basándose en la información que obre en su poder o, en su caso, en un certificado extendido por las autoridades competentes del Estado miembro en que se expidió el permiso inicial.

## *Artículo 12*

### **Canje de permisos de conducción expedidos por terceros países**

1. Cuando un Estado miembro prevea el canje de un permiso de conducción expedido por un tercer país para un titular que haya establecido su residencia habitual en su territorio, dicho Estado miembro procederá al canje del permiso de conducción de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.
2. Cuando un Estado miembro canjee un permiso de conducción expedido por un tercer país que no haya sido objeto de una decisión de ejecución de las previstas en el apartado 7, dicho canje se indicará en el permiso de conducción expedido por dicho Estado miembro marcando en él, así como en cualquier renovación o sustitución posterior, el código correspondiente de la parte E del anexo I. En caso de que el titular de dicho permiso traslade su residencia habitual a otro Estado miembro, este podrá no aplicar el principio de reconocimiento recíproco establecido en el artículo 3, apartado 6.  

Los Estados miembros aplicarán a dichos canjes las disposiciones de su legislación nacional, de conformidad con las condiciones establecidas en el presente apartado.
3. Cuando el permiso de conducción sea expedido para una categoría y por un tercer país que haya sido objeto de una decisión de ejecución de las previstas en el apartado 7, dicho canje no se indicará en el permiso de conducción expedido por el Estado miembro de que se trate. En tales casos, los Estados miembros canjearán el permiso de conducción con arreglo a las condiciones establecidas en la decisión de ejecución pertinente.

4. Cuando un permiso de conducción expedido por un Estado miembro haya sido canjeado por un permiso de conducción expedido por un tercer país, los Estados miembros no exigirán el cumplimiento de condiciones adicionales distintas de las establecidas en el artículo 10, apartado 3, letra a), ni indicarán ninguna información adicional para el canje de dicho permiso por un permiso de conducción expedido por ellos, por lo que se refiere a las categorías del permiso de conducción inicial.

En la situación prevista en el párrafo primero, cuando un solicitante pida el canje de un permiso de conducción que sea también válido para las categorías para las adquirió el derecho a conducir en un tercer país, se aplicarán las normas siguientes:

- a) si el permiso de conducción fue expedido para una categoría y por un tercer país que haya sido objeto de una decisión de ejecución de las previstas en el apartado 7, se aplicará el apartado 3;
  - b) en ausencia de una decisión de ejecución tal, se aplicará el apartado 2.
5. Los canjes a que se refieren los apartados 2, 3 y 4 solo se efectuarán si el permiso de conducción expedido por el tercer país ha sido entregado a las autoridades competentes del Estado miembro que realice el canje.
6. La Comisión podrá determinar que un tercer país cuenta con un marco de transporte por carretera que garantiza, total o parcialmente, un nivel de seguridad vial comparable al de la Unión, lo que permitirá el canje de los permisos de conducción expedidos por ese tercer país sin que sea necesario consignar dicho canje en los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros, en su caso cuando se cumplan determinadas condiciones predefinidas.

Cuando la Comisión detecte que existe un tercer país de ese tipo, podrá evaluar su marco de transporte por carretera en cooperación con los Estados miembros. Los Estados miembros dispondrán de seis meses para emitir su dictamen sobre el marco del transporte por carretera vigente en el tercer país de que se trate. La Comisión procederá a la evaluación una vez que haya recibido un dictamen de todos los Estados miembros o una vez que haya finalizado el plazo que estos tenían para enviarlos, si esta última fecha es posterior.

Al evaluar el marco de transporte por carretera vigente en un tercer país, la Comisión tendrá en cuenta al menos los siguientes elementos:

- a) los requisitos vigentes en materia de concesión de permisos de conducción, como la clasificación de las categorías de permisos de conducción, los requisitos de edad mínima, los requisitos y condiciones de la formación y de las pruebas de conducción, y las condiciones médicas para obtener el permiso;
- b) si el tercer país expide permisos de conducción móviles y, en caso afirmativo, los detalles técnicos y estructurales aplicables para gestionar el sistema;
- c) el grado en que existen permisos de conducción falsos en circulación y las medidas adoptadas para evitar la falsificación de los permisos de conducción;
- d) el período de validez administrativa de los permisos de conducción expedidos por el tercer país;
- e) las condiciones de tráfico en el tercer país y si son comparables a las condiciones de tráfico en las redes de carreteras de la Unión;
- f) los resultados en materia de seguridad vial del tercer país.

7. Una vez que haya llevado a cabo la evaluación contemplada en el apartado 6, la Comisión podrá decidir, mediante decisiones de ejecución, que un tercer país cuenta con un marco de transporte por carretera que garantiza total o parcialmente un nivel de seguridad vial comparable al de la Unión, de modo que los canjes de los permisos de conducción expedidos por ese tercer país se realicen sin necesidad de consignarlos en los permisos de conducción expedidos por un Estado miembro.

La decisión de ejecución deberá incluir como mínimo:

- a) las categorías de permisos de conducción contempladas en el artículo 6 respecto de las cuales podrá realizarse un canje sin necesidad de consignarlo en el permiso de conducción expedido por un Estado miembro;
- b) las fechas de expedición de los permisos de conducción del tercer país a partir de las cuales podrá efectuarse un canje sin consignarlo en el permiso de conducción expedido por un Estado miembro;
- c) las condiciones generales que deban cumplirse para verificar la autenticidad del documento oficial que vaya a canjearse;
- d) cualquier condición general que el solicitante deba cumplir para demostrar que reúne las condiciones médicas establecidas en el anexo III, antes del canje.

Cuando el permiso de conducción del solicitante no permita cumplir lo dispuesto en el párrafo segundo, letras a) o b), del presente apartado, los Estados miembros podrán decidir canjear el permiso de conducción con arreglo al apartado 2. En caso de que el solicitante no pueda cumplir lo dispuesto en el párrafo segundo, letras c) o d), del presente apartado, los Estados miembros denegarán el canje del permiso de conducción. Cualquier condición adicional que pueda contener la decisión de ejecución establecerá o bien la aplicabilidad de las disposiciones nacionales del Estado miembro de conformidad con el apartado 2, o bien la denegación del canje del permiso de conducción cuando el solicitante no cumpla dichas condiciones.

Las decisiones de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.

8. La decisión de ejecución a que se refiere el apartado 7 establecerá una revisión periódica, al menos cada cuatro años, de la situación en materia de seguridad vial del tercer país de que se trate. En función de las conclusiones de la revisión, la Comisión mantendrá, modificará o suspenderá, en la medida en que resulte necesario, la decisión de ejecución a que se refiere el apartado 7, o la derogará.
9. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y en su sitio web una lista de los terceros países que hayan sido objeto de una decisión de ejecución de conformidad con el apartado 7, y también publicará en consecuencia cualquier cambio pertinente realizado de conformidad con el apartado 9.
10. La Comisión creará una red de conocimientos con el fin de agregar, procesar y difundir conocimientos e información sobre las mejores prácticas para integrar a los conductores profesionales extranjeros en el mercado interior. La red incluirá a las autoridades de los Estados miembros, los centros de excelencia, las universidades y los investigadores, y los interlocutores sociales que sean pertinentes, así como a los demás agentes pertinentes del sector del transporte por carretera.

### *Artículo 13*

#### **Efectos de la restricción, suspensión, retirada o anulación del derecho a conducir o del permiso de conducción**

1. Un Estado miembro se negará a expedir un permiso de conducción a los solicitantes cuyo permiso de conducción esté restringido, suspendido, retirado o anulado en otro Estado miembro.
2. Un Estado miembro no reconocerá la validez de los permisos de conducción que hayan sido expedidos por otro Estado miembro a una persona cuyo permiso de conducción o cuyo derecho a conducir esté restringido, suspendido, retirado o anulado en el territorio del primer Estado miembro.
3. El permiso de conducción o el derecho a conducir se considerará restringido, suspendido, retirado o anulado a los efectos del presente artículo mientras el interesado siga sin cumplir las condiciones impuestas por un Estado miembro que sean necesarias para poder recuperar su derecho a conducir o su permiso de conducción o para poder solicitar uno nuevo.

Los Estados miembros velarán por que las condiciones que impongan para que el titular pueda recuperar su derecho a conducir o su permiso de conducción o para solicitar uno nuevo sean proporcionadas y no discriminatorias para los titulares de permisos de conducción expedidos por cualquier otro Estado miembro, y por que no den lugar, por sí solas, a una negativa indefinida a expedir un permiso de conducción o a reconocer un permiso de conducción expedido por otro Estado miembro.

4. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá que los Estados miembros puedan prohibir indefinidamente a una persona conducir en su territorio, sin ofrecerle la posibilidad de recuperar su derecho a conducir o su permiso de conducción ni de poder solicitar uno nuevo, cuando su conducta así lo justifique.

Cuando un Estado miembro, de conformidad con el presente apartado, haya impuesto la prohibición de conducir por un tiempo indefinido, podrá optar por no reconocer la validez de cualquier permiso de conducción expedido por otro Estado miembro en su territorio de manera indefinida. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, otros Estados miembros sí podrán expedir un permiso de conducción a dicha persona, previa consulta al Estado miembro que haya impuesto la prohibición de conducir por un tiempo indefinido.

### *Artículo 14*

#### **Sistema de conducción acompañada**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, letras b) y d), respectivamente, los Estados miembros expedirán permisos de conducción, de conformidad con el artículo 10, apartado 1, para las categorías B y C marcadas con el código de la Unión 98.02 especificado en la parte E del anexo I, a los solicitantes que hayan alcanzado la edad de 17 años.
2. Los titulares de un permiso de conducción marcado con el código de la Unión 98.02 que no hayan alcanzado la edad de 18 años solo conducirán acompañados de una persona que cumpla las siguientes condiciones:
  - a) tener una edad mínima de 25 años;

- b) ser titular de un permiso de conducción de la categoría correspondiente que haya sido expedido más de cinco años antes;
  - c) no haber sido objeto de una medida de privación del derecho a conducir en los últimos cinco años;
  - d) no haber sido objeto de una decisión en el ámbito del Derecho penal derivada de una infracción de tráfico;
  - e) en el caso de un vehículo de la categoría C, tener la cualificación y la formación previstas en la Directiva (UE) 2022/2561.
3. Los Estados miembros podrán exigir la identificación de los acompañantes a que se refiere el apartado 2 a fin de garantizar el cumplimiento del presente artículo. Los Estados miembros podrán limitar el número de los posibles acompañantes.
4. Los Estados miembros podrán aplicar condiciones adicionales para la expedición de un permiso de conducción marcado con el código de la Unión 98.02 a los solicitantes que no hayan alcanzado la edad de 18 años. Informarán de ello a la Comisión. La Comisión hará pública esa información.

#### *Artículo 15*

#### **Período de prueba**

1. El titular de un permiso de conducción de una categoría determinada expedido por primera vez será considerado un conductor novel y estará sujeto a un período de prueba de al menos dos años.
2. Los Estados miembros establecerán normas sobre las sanciones aplicables a los conductores noveles que conduzcan con un grado de alcohol en sangre superior a 0,0 g/mL y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que se aplican. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.
3. Los Estados miembros podrán establecer normas adicionales aplicables en su territorio a los conductores noveles durante el período de prueba, a fin de mejorar la seguridad vial. Informarán de ello a la Comisión.
4. Los Estados miembros marcarán los permisos de conducción expedidos durante un período de prueba con el código de la Unión 98.01 especificado en la parte E del anexo I.
5. No existirá ningún período de prueba para los conductores que obtengan un permiso de conducción de categoría A2 o A de conformidad con el artículo 10, apartado 1, letra c).

#### *Artículo 16*

#### **Examinadores**

1. Los examinadores del permiso de conducción deberán cumplir las normas mínimas establecidas en el anexo IV.

Los examinadores del permiso de conducción que desempeñen esa función desde antes del 19 de enero de 2013 estarán sujetos exclusivamente a los requisitos de garantía de calidad y las actividades de formación periódica.

2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 21, por los que se modifique el anexo IV, con el fin, cuando sea necesario, de tener en cuenta los avances técnicos, operativos o científicos.

### *Artículo 17*

#### **Residencia habitual**

1. A efectos de aplicación de la presente Directiva, se entenderá por «residencia habitual» el lugar en el que permanezca una persona habitualmente, es decir, durante al menos 185 días por cada año natural, debido a vínculos personales y profesionales, o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, debido a vínculos personales que indiquen una relación estrecha entre dicha persona y el lugar en el que habite.

No obstante, en el caso de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar diferente del de sus vínculos personales y que, por este motivo, se vea obligada a alternar estancias en distintos lugares situados en dos o más Estados miembros, se considerará que su residencia habitual está situada en el lugar de sus vínculos personales, con la condición de que vuelva periódicamente a este lugar. No será necesario cumplir esta última condición cuando la persona resida en un Estado miembro con objeto de llevar a cabo una misión de una duración determinada. La asistencia a una universidad o escuela no implicará el traslado de la residencia habitual.

2. A efectos del artículo 10, apartado 3, letra b), y del artículo 11, apartado 4, se considerará que la residencia habitual del personal de los servicios diplomáticos de la Unión o de sus Estados miembros, o de los miembros de sus familias que formen parte de su hogar, está situada en el territorio de los Estados miembros que hayan expedido los permisos de conducción renovados o sustituidos.

A efectos del presente artículo, se entenderá por «servicios diplomáticos de la Unión» los funcionarios de los servicios competentes de la Secretaría General del Consejo y de la Comisión, así como el personal enviado en comisión de servicio por los servicios diplomáticos nacionales de los Estados miembros y cualquier otro empleado o contratista que trabaje para las instituciones, órganos y organismos de la Unión en el ámbito de la representación exterior y que, para poder desempeñar sus funciones contractuales, tenga que vivir al menos 181 días por año natural en el territorio de uno o varios terceros países.

3. Cuando el titular de un permiso de conducción no pueda probar que ha fijado su residencia habitual en un Estado miembro determinado con arreglo al apartado 1, el titular podrá, como último recurso, obtener la renovación del permiso de conducción en el Estado miembro que lo expidió inicialmente.
4. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1, letra e), y a efectos específicos de la primera expedición de un permiso de conducción de categoría B, un solicitante cuyo Estado miembro de residencia habitual sea diferente de su Estado miembro de nacionalidad podrá obtener su permiso de conducción en este último cuando el Estado miembro de residencia habitual no prevea la posibilidad de superar las

pruebas teóricas o prácticas en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de nacionalidad o con un intérprete.

### *Artículo 18*

#### **Equivalencia entre permisos distintos del modelo de la Unión**

1. Los Estados miembros aplicarán las equivalencias establecidas en la Decisión (UE) 2016/1945 de la Comisión<sup>14</sup> entre las habilitaciones obtenidas antes del 19 de enero de 2013 y las categorías establecidas en el artículo 6 de la presente Directiva.
2. Las habilitaciones para conducir concedidas antes del 19 de enero de 2013 no quedarán derogadas ni alteradas en modo alguno por las disposiciones de la presente Directiva.

### *Artículo 19*

#### **Asistencia mutua**

1. Los Estados miembros se ayudarán mutuamente por lo que respecta a la aplicación de la presente Directiva. Intercambiarán información sobre los permisos que hayan expedido, canjeado, sustituido, renovado, restringido, suspendido, retirado, anulado o revocado, sobre las privaciones del derecho a conducir que hayan impuesto o que tengan previsto adoptar, y se consultarán mutuamente para verificar que el solicitante de un permiso de conducción no está sujeto a una privación del derecho a conducir en ningún Estado miembro. Recurrirán a la red del permiso de conducción de la UE establecida a estos efectos.
2. Los Estados miembros también podrán utilizar la red del permiso de conducción de la UE para intercambiar información con los siguientes fines:
  - a) permitir a sus autoridades verificar la validez y autenticidad de un permiso de conducción en los controles de carretera o como parte de las medidas contra la falsificación;
  - b) facilitar las investigaciones destinadas a identificar a la persona responsable de determinadas infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, de conformidad con la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup>;
  - c) prevenir, detectar e investigar las infracciones penales a que se refiere [REFERENCIA A PRÜM II];
  - d) hacer cumplir la Directiva (UE) 2022/2561;
  - e) aplicar y hacer cumplir la [NUEVA DIRECTIVA SOBRE EL EFECTO A ESCALA DE LA UNIÓN DE DETERMINADAS DECISIONES DE PRIVACIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR].

---

<sup>14</sup> Decisión (UE) 2016/1945 de la Comisión, de 14 de octubre de 2016, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción (DO L 302 de 9.11.2016, p. 62).

<sup>15</sup> Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

3. El acceso a la red estará protegido. La red permitirá tanto el intercambio síncrono (en tiempo real) como asíncrono de información, así como el envío y la recepción de mensajes, notificaciones y documentos adjuntos seguros.  
  
Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que la información intercambiada a través de la red esté actualizada.  
  
Los Estados miembros solo podrán conceder acceso a la red a las autoridades que sean competentes para los fines mencionados en los apartados 1 y 2.
4. Los Estados miembros también se prestarán asistencia mutua en la puesta en marcha del permiso de conducción móvil, en particular para garantizar una interoperabilidad fluida entre las aplicaciones y las características de verificación mencionadas en la parte C del anexo I.
5. A fin de garantizar la interoperabilidad entre los sistemas nacionales conectados a la red del permiso de conducción de la UE y la protección de los datos personales intercambiados en ese contexto, la Comisión adoptará, a más tardar el 6 de junio de 2026, actos de ejecución que establezcan requisitos operativos, de interfaz y técnicos detallados de la red del permiso de conducción de la UE. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.
6. Los Estados miembros podrán cooperar para garantizar el cumplimiento de cualquier restricción parcial, suspensión, retirada o anulación del derecho a conducir o de un permiso de conducción, más concretamente cuando las medidas respectivas se limiten a ciertas categorías de permisos de conducción o a los territorios de determinados Estados miembros, en particular mediante menciones en los permisos de conducción que hayan expedido.

#### *Artículo 20*

##### **Revisión**

Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión del número de permisos de conducción que hayan expedido, renovado, sustituido, retirado y canjeado para cada categoría, también información sobre la expedición y el uso de permisos de conducción móviles.

A más tardar el [fecha de entrada en vigor + 5 años], y posteriormente cada cinco años, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva, en el que abordará su impacto en la seguridad vial.

#### *Artículo 21*

##### **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 los actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 8, el artículo 5, apartado 6, el artículo 8, apartado 2, el artículo 10, apartado 8, y el artículo 16, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de [fecha de entrada en vigor de la Directiva]. La Comisión

elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartado 8, el artículo 5, apartado 6, el artículo 8, apartado 2, el artículo 10, apartado 8, y el artículo 16, 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 Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016.
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 4, apartado 8, el artículo 5, apartado 6, el artículo 8, apartado 2, el artículo 10, apartado 8, y el artículo 16, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

## *Artículo 22*

### **Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Permiso de Conducción. 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.  

Cuando el dictamen del Comité deba obtenerse mediante procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del Comité así lo decide o si una mayoría simple de los miembros del Comité así lo solicita.

Si el Comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

### *Artículo 23*

#### **Modificaciones de la Directiva (UE) 2022/2561**

En el artículo 5, apartado 2, de la Directiva (UE) 2022/2561, se añade la letra c) siguiente:

«c) a partir de la edad de 17 años, un vehículo de la categoría C, a condición de ser titular del CAP previsto en el artículo 6, apartado 1, y únicamente si se cumplen las condiciones previstas en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva [REFERENCIA A LA PRESENTE DIRECTIVA].».

### *Artículo 24*

#### **Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/1724**

El anexo II del Reglamento (UE) 2018/1724 se modifica como sigue:

- a) en la segunda columna de la fila «Mudanza», se añade la casilla siguiente: «Obtención y renovación del permiso de conducción»;
- b) en la tercera columna de la fila «Mudanza», se añade la casilla siguiente: «Expedición, canje y sustitución de permisos de conducción de la UE».

### *Artículo 25*

#### **Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + 2 años] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del [fecha de adopción + 3 años].

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

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

### *Artículo 26*

#### **Derogación**

1. Queda derogada con efecto a partir del [fecha de adopción + 3 años] la Directiva 2006/126/CE.

Las referencias a la Directiva 2006/126/CE se entenderán hechas a la presente Directiva y con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VII.

2. Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 383/2012 con efectos a partir del [fecha de adopción + 3 años].
3. Las referencias al Reglamento (UE) n.º 383/2012 derogado se entenderán hechas a la parte B del anexo I de la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VII.

*Artículo 27*

**Entrada en vigor**

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

*Artículo 28*

**Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*La Presidenta*

*Por el Consejo*  
*El Presidente / La Presidenta*

## FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

### 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción, por la que se modifica la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo y se deroga el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión.

#### 1.2. Política(s) afectada(s)

Transporte, seguridad vial

#### 1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

una acción nueva

una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria<sup>66</sup>

la prolongación de una acción existente

una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

#### 1.4. Objetivo(s)

##### 1.4.1. Objetivo(s) general(es)

Los objetivos generales son mejorar la seguridad vial y facilitar la libre circulación de personas.

##### 1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

- Mejorar las aptitudes, los conocimientos y la experiencia de los conductores, y reducir y sancionar los comportamientos peligrosos.
- Garantizar la aptitud física y mental adecuada de los conductores en toda la UE.
- Eliminar las barreras inadecuadas o innecesarias que afectan a los titulares y solicitantes de permisos de conducción.

##### 1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Se esperan efectos sociales positivos en términos de repercusiones en la seguridad vial y en la libre circulación de personas. Se calcula que se salvarán unas 1 153 vidas y se evitarán unas 11 020 lesiones graves durante el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia, gracias a la mejora de las capacidades y los conocimientos de los conductores y a la reducción del número de conductores en las carreteras de la Unión que muestran un comportamiento peligroso o que no son aptos para conducir desde el punto de vista médico. En términos monetarios, la reducción de los costes externos de los accidentes para el período 2025-2050 se estima en

<sup>66</sup> Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

unos 7 100 millones EUR, expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia. Además, se espera que las medidas eliminen los obstáculos injustificados o innecesarios a la obtención, el reconocimiento o la renovación de los derechos de conducción. Esto será especialmente importante para quienes residen en la Unión Europea y son titulares de permisos de conducción extranjeros obtenidos en un Estado miembro distinto de su país de nacionalidad, los conductores de furgonetas y autocaravanas impulsadas por combustibles alternativos, las personas que padecen diabetes *mellitus* y los conductores profesionales.

Por último, para el período 2025-2050, se esperan efectos positivos en forma de ahorro de costes por valor de 4 800 millones EUR para las administraciones públicas, 1 500 millones EUR para el sector privado y 6 600 millones EUR para los ciudadanos, expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia, debidos, en particular, a la completa armonización del período de validez administrativa y a la introducción del permiso de conducción móvil de la UE.

#### 1.4.4. *Indicadores de rendimiento*

Dado que el objetivo general es la mejora de la seguridad vial, el principal indicador para medir el éxito de la iniciativa sería una reducción del número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes en los que el conductor se considera una de las causas. A tal fin, se tendrá en cuenta el número total de accidentes y si se cumplen determinadas condiciones (por ejemplo, cuando afecten a un solo vehículo o cuando el conductor sea novel o carezca de aptitud física o mental para conducir). El indicador también deberá tener en cuenta los avances generales en materia de seguridad vial y la evolución del tráfico por carretera y del número de permisos en cada Estado miembro (para tomar en consideración otros posibles factores).

En relación con el segundo objetivo general de facilitar la libre circulación de personas, el indicador básico para medir el éxito de la iniciativa sería una reducción del número de denuncias y de asuntos judiciales relativos a los procedimientos de los permisos de conducción.

Sin embargo, los indicadores relacionados con ambos objetivos seguirán siendo relativamente difíciles de evaluar debido a las múltiples causas subyacentes de los accidentes, la falta de datos y el reducido número de denuncias y asuntos judiciales relativos a los procedimientos de los permisos de conducción.

El objetivo de «Mejorar las aptitudes, los conocimientos y la experiencia de los conductores, y reducir y sancionar los comportamientos peligrosos» se logrará en la medida en que se armonicen las normas relativas a las aptitudes, los conocimientos y los períodos de prueba necesarios para la primera expedición de un permiso de conducción y se sancionen los comportamientos peligrosos con independencia del país de residencia del infractor.

En cuanto a la «aptitud para conducir», un indicador de éxito será el porcentaje de conductores sometidos periódicamente a reconocimientos médicos, en función de su estado de salud y de su edad. En lo que respecta a la eliminación de las barreras que afectan a los solicitantes y titulares de permisos de conducción, los logros se evaluarán en función del número de Estados miembros que expidan o reconozcan los permisos de conducción móviles de la UE, así como de la reducción del número de denuncias y asuntos judiciales en los que la residencia habitual constituya un obstáculo para el reconocimiento de los debidos derechos de conducción.

La Comisión supervisará la ejecución y la eficacia de la presente iniciativa a través de varias acciones y un conjunto de indicadores clave que cuantificarán los avances hacia la consecución de los objetivos operativos. Cinco años después del final del período de transposición del acto legislativo, los servicios de la Comisión deben llevar a cabo una evaluación para comprobar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

Se utilizarán los instrumentos de control establecidos (por ejemplo, la base de datos CARE) para supervisar la correlación entre los accidentes de tráfico y los permisos de conducción. Los informes incluirán información relativa al número de accidentes con heridos o víctimas mortales, así como sobre los conductores implicados, como su edad, la fecha de validez y de expedición de sus permisos de conducción y los resultados de sus test de drogas y alcoholemia. Para permitir, en la medida de lo posible, separar los efectos de la Directiva revisada de otros factores, los Estados miembros proporcionarán estadísticas sobre el número de permisos de conducción expedidos. Los informes deben permitir evaluar la evolución relativa de la seguridad vial para los principales grupos de conductores afectados por la revisión (por ejemplo, los conductores noveles o con determinados problemas de salud).

Asimismo, la Comisión seguirá elaborando estadísticas sobre el uso de la red RESPER para el intercambio de información sobre los permisos de conducción, establecida en virtud del artículo 15 de la Directiva 2006/126/CE. La Comisión también puede estudiar la posibilidad de complementar esta información con estadísticas elaboradas por Eucaris, la aplicación que varios Estados miembros utilizan para conectarse a RESPER.

Por lo que se refiere a la interoperabilidad del permiso de conducción móvil de la UE, un grupo de trabajo específico en el marco del Comité establecido en virtud del artículo 21 de la Directiva supervisará los avances logrados, con el objetivo de detectar y resolver posibles problemas.

La Comisión también invitará a los Estados miembros a compartir las estadísticas obtenidas de los registros nacionales, como ya se ha hecho en el marco del estudio de apoyo a la presente evaluación de impacto en relación con el número de permisos expedidos por categoría, género y grupo de edad.

## **1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa**

### *1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa*

Esta iniciativa de la UE introduce el cuarto conjunto de normas de la Unión que regulan los permisos de conducción (introducidas por primera vez en 1980 mediante la Directiva 80/1263/CEE)<sup>67</sup>. Estas normas han contribuido a reducir el número de

<sup>67</sup> La primera Directiva sobre el permiso de conducción (Directiva 80/1263/CEE) introdujo el primer conjunto de normas en la UE en lo que respecta a la armonización de los sistemas nacionales de permisos de conducción, en particular mediante la introducción de un modelo comunitario de permiso de conducción, la definición preliminar de las categorías de vehículos y el establecimiento de las condiciones en las que pueden expedirse o canjearse los permisos de conducción en toda la UE. La segunda Directiva sobre el permiso de conducción (Directiva 91/439/CEE) perfeccionó y amplió dichas normas y, lo que es más importante, estableció el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros e introdujo requisitos relativos a la edad mínima para obtener un permiso de conducción. La Directiva 2006/126/CE se aprobó en diciembre de 2006 y se ha

víctimas mortales de accidentes de tráfico en un 61,5 %, pasando de alrededor de 51 400 en 2001 a aproximadamente 19 800 en 2021. Sin embargo, la mejora de la seguridad vial no ha sido tan sólida como debería.

Para reducir aún más el número de víctimas mortales y heridos en las carreteras de la UE, la propuesta incluye, entre otras, medidas relativas a una mayor digitalización (en particular, la introducción de los permisos de conducción digitales), la actualización para tener en cuenta los avances tecnológicos, como los sistemas de conducción automatizada, y la sostenibilidad. Una de las modificaciones derivadas de la electrificación del parque automovilístico actual en Europa es que las cajas de cambios automáticas pasarán a ser la norma en lo que se refiere a la formación y las pruebas de conducción, lo que requiere redefinir la limitación que impone el código 78.

También se actualizan los requisitos de formación, en particular en relación con el uso de medios digitales, así como los métodos para verificar y garantizar la aptitud adecuada para conducir. También se está estudiando la introducción de un sistema de formación basado en la conducción acompañada, de forma que los conductores noveles conduzcan un mayor número de kilómetros con acompañamiento antes de obtener su permiso de conducción. Esto no afectaría a la edad mínima para conducir sin estar acompañados, pero reflejaría las mejores prácticas de varios Estados miembros.

La propuesta también se basa en la experiencia adquirida en varios Estados miembros en lo que respecta a los períodos de prueba, e introduce un plazo de dos años en el que los conductores noveles están sujetos a normas más estrictas. La propuesta también mejora la accesibilidad segura a los permisos de conducción por parte de los ciudadanos de la UE y los nacionales de terceros países, y estudiará soluciones para ampliar la capacidad de los Estados miembros para reducir el número de conductores peligrosos en las carreteras de la UE.

#### 1.5.2. *Valor añadido*

Sin esta intervención de la UE, la cooperación en materia de permisos de conducción entre los Estados miembros se garantizaría a través de acuerdos bilaterales o multilaterales, lo que originaría una mayor complejidad del sistema de concesión de permisos y una mayor carga administrativa para los titulares de los permisos. Además, algunas de las cuestiones actualmente pendientes se deben a las diferencias en cuanto a la aplicación de la Directiva en los Estados miembros.

Los conductores también podrían tener que hacer frente a problemas administrativos cuando viajen a Estados miembros que no sean partes contratantes de la Convención de Viena, como, por ejemplo, el requisito de estar en posesión de un permiso de conducción internacional. Por último, al trasladar su residencia a otro Estado miembro, los titulares de permisos de conducción de la UE tendrían que obtener un nuevo permiso de conducción expedido por su nuevo país de residencia, ya sea mediante un canje administrativo o superando la prueba de conducción como cualquier otro aspirante.

---

modificado en once ocasiones entre 2009 y 2020, principalmente para mejorar la armonización de las normas y requisitos comunes, así como para adaptarla a los avances tecnológicos.

Además, las condiciones para obtener un permiso de conducción variarían, lo que resultaría en un trato desigual de los ciudadanos de la UE y en una menor eficacia en términos de seguridad vial.

### 1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

Como se menciona en el punto 1.5.1, la revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción dará lugar a la adopción de un cuarto acto en este ámbito. Las tres primeras Directivas ya han contribuido significativamente a la mejora de la seguridad vial y de la libre circulación de personas y han propiciado que los conductores estén más cualificados e informados y sean más aptos para conducir. Además, la impunidad de los infractores de tráfico se ha reducido gracias a la introducción de un permiso de conducción único en la UE y el establecimiento de la red RESPER.

### 1.5.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

La revisión propuesta de la Directiva sobre el permiso de conducción es coherente con otros instrumentos de la UE y con las políticas pertinentes de la UE, así como con las obligaciones internacionales (convenios de la CEPE de Ginebra de 1949 y de Viena de 1968 sobre la circulación vial). La Directiva regula los derechos de conducción en función de las categorías de vehículos. Determinadas categorías se definen por referencia a las siguientes normas de la UE, a saber:

- el Reglamento (UE) n.º 168/2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos<sup>68</sup>, que permite identificar los tipos de ciclomotores, motocicletas, triciclos de motor y cuatriciclos;
- la Directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional<sup>69</sup>, que permite identificar los tipos de vehículos impulsados por combustibles alternativos

La Directiva también establece las edades mínimas para la obtención del permiso de conducción en el caso de los (futuros) conductores profesionales, que están sujetas a la Directiva (UE) 2022/2561, 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<sup>70</sup>.

Además, las normas sobre protección de datos personales también se aplican al intercambio de información relativa a los permisos de conducción, en particular:

- el Reglamento (UE) 2018/1725, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos<sup>71</sup>;

<sup>68</sup> DO L 60 de 2.3.2013, p. 52.

<sup>69</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

<sup>70</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

<sup>71</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- el Reglamento (UE) 2016/679, 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 (Reglamento general de protección de datos)<sup>72</sup>; y la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>73</sup>.

Por último, el 3 de junio de 2021, la Comisión adoptó una propuesta<sup>74</sup> de revisión del Reglamento (UE) n.º 910/2014<sup>75</sup> en lo que respecta al establecimiento de un Marco para una Identidad Digital Europea. Este nuevo marco proporciona componentes básicos pertinentes para los permisos de conducción móviles. En concreto, las funciones de identidad electrónica y, potencialmente, de cartera electrónica pueden servir de base para el desarrollo de una solución interoperable para los permisos de conducción móviles de la UE.

Para garantizar la coherencia de la Directiva sobre el permiso de conducción con los demás instrumentos jurídicos relativos al control del cumplimiento de las normas de tráfico, se establece un paquete de negociaciones, que consta de tres iniciativas: además de la presente propuesta de una nueva Directiva sobre el permiso de conducción, también contiene una propuesta de Directiva que modifica la Directiva (UE) 2015/413, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, así como una propuesta de Directiva sobre el efecto a escala de la Unión de determinadas privaciones del derecho a conducir.

#### 1.5.5. *Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación*

Los costes únicos de 2025 y los costes de ajuste recurrentes de la Comisión hasta 2050 están relacionados principalmente con la creación de un grupo de expertos para permitir a las autoridades compartir información y las mejores prácticas en relación con la aptitud física y mental para conducir y con la elaboración de un programa de formación en línea sobre la aptitud para conducir destinado a los médicos generales. La puesta en marcha de estas dos iniciativas no requiere recursos humanos adicionales.

### 1.6. **Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa**

#### **Duración limitada**

- en vigor desde el [DD.MM]AAAA hasta el [DD.MM]AAAA
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

<sup>72</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>73</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 la libre circulación de dichos datos (DO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

<sup>74</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>.

<sup>75</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 (DO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

**Duración ilimitada**

- Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

**1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)<sup>76</sup>**

**Gestión directa** por la Comisión

- por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
- por las agencias ejecutivas.

**Gestión compartida** con los Estados miembros

**Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.
- *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

La ejecución de la propuesta requiere la creación y el mantenimiento de un grupo de expertos para permitir a las autoridades compartir información y las mejores prácticas en relación con la aptitud física y mental para conducir, así como la elaboración de un programa de formación en línea sobre la aptitud para conducir destinado a los médicos generales. La puesta en marcha de estas iniciativas no requiere recursos humanos adicionales.

- Los costes recurrentes de ajuste entre 2025 y 2028 derivados de la creación del grupo de expertos para permitir a las autoridades compartir información y las mejores prácticas en relación con la aptitud física y mental para conducir se estiman en 30 000 EUR al año.

- Para 2025 se prevén unos costes de ajuste no recurrentes (únicos) de 80 000 EUR, correspondientes a la creación y el desarrollo de un programa de formación en línea sobre la aptitud para conducir destinado a los médicos generales.

<sup>76</sup> Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- Los costes de ajuste recurrentes (actualización del programa de formación en línea sobre aptitud para conducir destinado a los médicos generales) se estiman en aproximadamente 80 000 EUR cada cinco años.

## 2. MEDIDAS DE GESTIÓN

### 2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

*Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.*

Las tareas ejecutadas directamente por la DG MOVE seguirán el ciclo anual de planificación y seguimiento, tal como se lleva a cabo en la Comisión y en las agencias ejecutivas, incluida la notificación de los resultados a través del informe anual de actividades de la DG MOVE.

De conformidad con el artículo 20 de la Directiva sobre el permiso de conducción, los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión del número de permisos de conducción expedidos, renovados, sustituidos, retirados y canjeados en cada categoría, y facilitarán datos relativos a la expedición y el uso de permisos de conducción móviles.

Asimismo, la Comisión evaluará la correcta transposición de la Directiva por parte de los Estados miembros.

### 2.2. Sistema(s) de gestión y de control

#### 2.2.1. *Justificación del / de los modo(s) de gestión, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

La unidad de la DG MOVE responsable del ámbito político gestionará la aplicación de la Directiva.

Los gastos se ejecutarán en régimen de gestión directa, en plena aplicación de las disposiciones del Reglamento Financiero. La estrategia de control de la contratación pública y las subvenciones en la DG MOVE incluye controles jurídicos, operativos y financieros *ex ante* específicos de los procedimientos (incluida, en el caso de los procedimientos de contratación pública, una revisión por parte del comité consultivo de contratación pública y contratos), así como de la firma de contratos y acuerdos. Además, los gastos efectuados para la adquisición de bienes y servicios están sujetos a controles *ex ante* y, en caso necesario, *ex post* y financieros.

#### 2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

Por lo que se refiere a la ejecución de las tareas relacionadas con la creación del mecanismo, los riesgos detectados están relacionados con el uso de procedimientos de contratación pública: retraso, disponibilidad de los datos, información oportuna al mercado, etc. Estos riesgos están cubiertos por el Reglamento Financiero y se ven atenuados por el conjunto de controles internos desplegados por la DG MOVE para la contratación pública de este valor.

#### 2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

La DG MOVE informa cada año, en su informe anual de actividades, sobre el coste del control de sus actividades. El perfil de riesgo y el coste de los controles de las actividades de contratación pública se ajustan a los requisitos.

El aumento presupuestario solicitado obedece a la creación y al mantenimiento de una plataforma de información que permita a las autoridades intercambiar información acerca de la aptitud física y mental para conducir, así como a la elaboración de un programa de formación (en línea) destinado a los médicos generales. Por lo que respecta a las actividades de control relacionadas con los sistemas informáticos desarrollados o gestionados por la Dirección General responsable de la propuesta, el Comité Directivo de Tecnologías de la Información supervisa periódicamente las bases de datos de la Dirección General y los progresos realizados, teniendo en cuenta el objetivo de simplificación y rentabilidad de los recursos informáticos de la Comisión.

### **2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades**

*Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.*

Se aplicarían las medidas habituales de prevención y protección de la Comisión, concretamente:

— Los pagos por cualquier servicio son comprobados por el personal de la Comisión antes del pago, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales, los principios económicos y las buenas prácticas financieras o de gestión. Se incluirán disposiciones antifraude (supervisión, requisitos de notificación, etc.) en todos los acuerdos y contratos celebrados entre la Comisión y los beneficiarios de cualquier pago.

— Para luchar contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras prácticas contrarias a Derecho, se aplicarán sin restricciones las disposiciones del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF).

La DG MOVE adoptó una estrategia de lucha contra el fraude revisada en 2020. La estrategia de lucha contra el fraude de la DG MOVE se basa en la estrategia de lucha contra el fraude de la Comisión y en una evaluación de riesgos específicos realizada internamente para detectar los ámbitos más vulnerables al fraude, los controles ya existentes y las acciones necesarias para mejorar la capacidad de la DG MOVE para prevenir, detectar y corregir el fraude.

Las disposiciones contractuales aplicables a la contratación pública garantizan que los servicios de la Comisión, incluida la OLAF, puedan llevar a cabo auditorías y controles sobre el terreno utilizando las disposiciones estándar recomendadas por la OLAF.

### 3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

*En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.*

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND <sup>77</sup>	de países de la AELC <sup>78</sup>	de países candidatos y candidatos potenciales <sup>79</sup>	de otros terceros países	otros ingresos afectados
<b>01</b>	<b>02.200401</b>	CD	NO	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

*En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.*

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

<sup>77</sup> CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

<sup>78</sup> AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

<sup>79</sup> Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

### 3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

#### 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación: no serán necesarios créditos adicionales; los importes necesarios para financiar el proyecto se reasignarán mediante los créditos ya programados en la programación financiera oficial con cargo a las partidas presupuestarias específicas.

En millones EUR (al tercer decimal)

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	01	Mercado único, innovación y economía digital
--	----	--

DG: MOVE			Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028	TOTAL 2025-2028
○ Créditos de operaciones							
Línea presupuestaria <sup>80</sup> 02.200401	Créditos de compromiso	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Créditos de pago	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Línea presupuestaria	Créditos de compromiso	(1b)					
	Créditos de pago	(2b)					
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos <sup>81</sup>							
Línea presupuestaria		(3)					
<b>TOTAL de los créditos</b>	Créditos de	=1a+1b	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

<sup>80</sup> Según la nomenclatura presupuestaria oficial.

<sup>81</sup> Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

<b>para la DG MOVE</b>	compromiso	+3						
	Créditos de pago	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030		0,200

○ TOTAL de los créditos de operaciones	Créditos de compromiso	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030		0,200
	Créditos de pago	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030		0,200
○ TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)						
<b>TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA &lt;01&gt; del marco financiero plurianual</b>	Créditos de compromiso	=4+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030		0,200
	Créditos de pago	=5+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030		0,200

**Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una línea operativa, repetir la sección anterior:**

○ TOTAL de los créditos de operaciones (todas las líneas operativas)	Créditos de compromiso	(4)							
	Créditos de pago	(5)							
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las líneas operativas)		(6)							
<b>TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)</b>	Créditos de compromiso	=4+ 6							
	Créditos de pago	=5+ 6							

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	<b>7</b>	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

Esta sección debe rellenarse mediante «los datos presupuestarios de carácter administrativo» introducidos primeramente en el [anexo de la Ficha de Financiación Legislativa](#) (anexo 5 de la Decisión de la Comisión sobre las normas internas de ejecución de la sección de la Comisión del presupuesto general de la Unión Europea), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
<input type="checkbox"/> Recursos humanos									
<input type="checkbox"/> Otros gastos administrativos									
<b>TOTAL para la DG &lt;.....&gt;</b>		Créditos							

<b>TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	(Total de los créditos de compromiso = Total de los créditos de pago)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N <sup>82</sup>	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
<b>TOTAL de los créditos</b>		Créditos de compromiso							

<sup>82</sup> El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Créditos de pago																		

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓			Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tipo <sup>83</sup>	Coste medio	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>84</sup> ...																				
— Resultado																				
— Resultado																				
— Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																				
— Resultado																				
Subtotal del objetivo específico																				

<sup>83</sup> Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carretera construidos, etc.).

<sup>84</sup> Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

n.º 2																
<b>TOTALES</b>																

### 3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N <sup>85</sup>	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL
--	---------------------	---------	---------	---------	---	-------

<b>RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>							
Recursos humanos							
Otros gastos administrativos							
<b>Subtotal de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>							

<b>Al margen de la RÚBRICA 7<sup>86</sup> del marco financiero plurianual</b>							
Recursos humanos							
Otros gastos de carácter administrativo							
<b>Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>							

<b>TOTAL</b>							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

<sup>85</sup> El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

<sup>86</sup> Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

### 3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

*Estimación que debe expresarse en equivalencia a tiempo completo*

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
<b>○ Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>							
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)							
20 01 02 03 (Delegaciones)							
01 01 01 01 (Investigación indirecta)							
01 01 01 11 (Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
<b>○ Personal externo (en equivalencia a tiempo completo: ETC)<sup>87</sup></b>							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)							
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)							
<b>XX</b> 01 xx yy zz <sup>88</sup>	— en la sede						
	— en las Delegaciones						
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)							
01 01 01 12 (AC, ENCS, INT - investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
<b>TOTAL</b>							

**XX** es la política o título en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

<sup>87</sup> AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

<sup>88</sup> Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

### 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una reasignación dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

Los importes necesarios para financiar el proyecto se reasignarán con cargo a la línea presupuestaria 02.200401.

- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos propuestos que van a usarse.

- requiere una revisión del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

### 3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N <sup>89</sup>	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

<sup>89</sup> El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

### 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
  - en los recursos propios
  - en otros ingresos

indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa <sup>90</sup>						
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo .....								

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula utilizada/utilizado para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

<sup>90</sup> Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.