

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO REGULADOR DE LAS ESCUELAS PARTICULARES DE CONDUCTORES APROBADO POR EL REAL DECRETO 1295/2003, DE 17 DE OCTUBRE Y EL REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES APROBADO POR EL REAL DECRETO 818/2009, DE 8 DE MAYO.**

**1. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO**

<b>Ministerio / Órgano proponente</b>	Ministerio del Interior	Fecha	20 de febrero de 2023
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de real decreto por el que se modifica el Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores aprobado por el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre y el Reglamento General de Conductores aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal	Abreviada	X
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	Se modifican los reales decretos de referencia a fin de posibilitar el efectivo cumplimiento de las disposiciones del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo.		

	<p>Se pretende que dicha titulación sea requisito suficiente para el acceso a la habilitación como profesor de formación vial y profesor y/o director de escuelas particulares de conductores, superando el exclusivo mecanismo actual de acceso mediante certificación expedida por la Dirección General de Tráfico.</p> <p>Adicionalmente se modifica el Reglamento General de Conductores a fin de elevar a rango reglamentario el sistema de organización y distribución de la celebración de las pruebas de aptitud en cada uno de los centros de examen.</p>
<p><b>Objetivos que se persiguen</b></p>	<p>Posibilitar el efectivo cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo.</p> <p>Canalizar un mecanismo directo de acceso a la habilitación como profesor de formación vial, y profesor y/o director de escuelas particulares de conductores.</p> <p>Garantizar la sostenibilidad del sistema de formación actual de nuevos conductores, mediante el reconocimiento automático de la misma a través de la acreditación del título, eliminando la exclusividad actual del sistema de certificación específica</p>

	<p>Reconocer y homologar la formación impartida y recibida a efectos de la obtención de determinados permisos de conducción por parte de los aspirantes a la obtención del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible</p> <p>Dotar al sistema de cohesión, coherencia y seguridad jurídica.</p> <p>Elevar a rango reglamentario el sistema de distribución y organización de la celebración de las pruebas de aptitud, a fin de posibilitar la prestación del servicio público haciendo posible la distribución equitativa de la capacidad de servicio de las jefaturas provinciales en términos de objetividad, equidad, transparencia y eficiencia.</p>
<p><b>Principales alternativas consideradas</b></p>	<p>De conformidad con la redacción del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo, y de los dos reales decretos objeto de modificación, tanto por el rango normativo de dichas normas, como por la literalidad actual de las mismas, no cabe adoptar medidas no regulatorias que puedan alcanzar el cumplimiento del objetivo perseguido en la norma propuesta.</p> <p>Adicionalmente, la inclusión del sistema de organización y distribución de la celebración de las</p>

	<p>pruebas de aptitud en la modificación operada en el Reglamento General de Conductores, responde principalmente a las consideraciones recogidas en la reciente sentencia 361/2022 de la Sección 4ª de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el procedimiento Ordinario 171/2021 por la que se declara la nulidad de la Instrucción 2020/C-136, del Director General de Tráfico de 29 de enero de 2020, en la que, entre otras cuestiones, se declara la necesidad de que dicha materia se regule mediante instrumento con rango reglamentario.</p>
<b>Tipo de norma</b>	Real Decreto
<b>Estructura de la norma</b>	<p>El real decreto de modificación dispone de dos artículos, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales. El primero de los artículos, queda referido a la modificación del Real Decreto 1295/2003 de 17 de octubre por el que se aprueba el reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, y que se subdivide a su vez en veinticinco apartados, siendo que el segundo artículo del proyecto se circunscribe a la modificación del Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, haciéndolo mediante tres apartados.</p>

<p><b>Informes Recabados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior.</li> <li>- Consejo Superior de Tráfico, Seguridad vial y Movilidad Sostenible.</li> <li>- Oficina de Coordinación y Calidad Normativa.</li> <li>- Ministerio de Educación y Formación Profesional.</li> <li>- Ministerio de la Presidencia, relaciones con las Cortes y Memoria Democrática.</li> <li>- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia</li> <li>- Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital</li> <li>- Dictamen del Consejo de Estado.</li> <li>- Ministerio de Política Territorial y Función Pública.</li> <li>- Ministerio de Defensa</li> </ul>
<p><b>Trámite de Audiencia</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consulta pública previa a través la publicación en la página web del Ministerio de Interior, entre los días 9 y 24 de marzo de 2022.</li> <li>- Audiencia e información pública a través la publicación del proyecto en la página web del Ministerio de Interior y de la solicitud de informe a las organizaciones o asociaciones afectadas por la norma, finalizado el 28 de octubre de 2022.</li> <li>- Se reiteró nuevamente el trámite de audiencia e información pública en fecha_____, a fin de someter a dicho filtro el sistema de organización y distribución de la celebración de las pruebas de aptitud, que consta en el actual proyecto en el apartado tres del artículo dos del proyecto objeto de la presente memoria, como nuevo anexo IX.</li> </ul>

	De conformidad a lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 26 de la Ley 50/1997 del Gobierno, este trámite de audiencia redujo su duración a 7 días, extendiéndose, en consecuencia hasta el día_____	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	¿Cuál es el título competencial prevalente? Artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.	
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general	
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.  <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia.  <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.  Cuantificación Estimada:

		<p><input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p>Cuantificación Estimada: 42.731 €</p> <p><input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p>No afecta a los presupuestos de la Administración del Estado: Presupuestos de otras Administraciones Territoriales: No afecta a los de las Comunidades Autónomas y No afecta a la Administración Local</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No implica un gasto.</p> <p><input type="checkbox"/> Implica un ingreso:</p>
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	<p>Negativo <input type="checkbox"/></p> <p>Nulo X</p> <p>Positivo <input type="checkbox"/></p>

<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>	
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>	<p>La norma tiene un impacto nulo en la infancia y adolescencia, en la familia o en el cambio climático.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La norma tiene un impacto nulo de carácter social y medioambiental.</li> <li>- La norma tiene un impacto nulo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.</li> </ul>

## **2. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.**

Esta memoria se ha elaborado de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en la redacción dada al mismo por la disposición final tercera de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, y en la Guía Metodológica para su elaboración, aprobada por Acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, se elabora una memoria abreviada, toda vez que de la propuesta normativa no se derivan impactos significativos en los ámbitos previstos para la memoria completa que se indican a continuación:



- a) Impacto económico general: no se regulan materias sobre tarifas y precios; formas de contratación de los trabajadores o de producción, contratación laboral, actividad de investigación, protección de los consumidores, relación con economías de otros países o incidencia en pequeñas empresas. Tampoco afecta su contenido a la competencia, la unidad de mercado y la competitividad.
  
- b) La norma tiene un impacto nulo por razón de género, en la infancia y adolescencia, y en la familia.

Adicionalmente es preciso clarificar que buena parte de las modificaciones operadas no tienen entidad sustantiva, ciñéndose estas a una mera actualización formal y denominativa de las referencias normativas invocadas por las normas afectadas, por lo que a pesar de que las modificaciones afectan a 18 artículos del Reglamento de Escuelas particulares de conductores, aprobado por Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre estas, en muchos casos, no suponen diferencias significativas respecto de su redacción actual, que pudieran justificar plantear la necesidad de elaboración de un nuevo reglamento.

### **3. OPORTUNIDAD DE LA NORMA.**

#### **3.1 Motivación y objetivos perseguidos.**

El objetivo principal del presente real decreto es adecuar el ordenamiento jurídico a las nuevas disposiciones del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo.

Así las cosas, la redacción actual, tanto del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento Regulator de las Escuelas particulares de conductores como del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, imposibilita la efectiva aplicación de los efectos concedidos por la norma al nuevo Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible. En este sentido, el sistema actual solo permite el desempeño profesional de los roles de profesor de formación vial, y profesor y/o director de escuelas particulares de conductores, mediante el sistema de habilitación por certificación tras la superación de una formación diseñada ad hoc.

El nuevo título capacita a los graduados para el desempeño profesional en múltiples sectores, pero sin lugar a dudas, es en el ámbito de la formación dirigida a la obtención de permisos de conducción donde su capacitación profesional resulta óptima y, en consecuencia, debe encontrar reconocimiento directo.

La modificación pretendida es, por tanto, inexcusable y necesaria desde el punto de vista de la coherencia y la seguridad jurídica.

Adicionalmente, y a efectos de facilitar la integración en el mercado laboral en el ámbito civil a los militares, se recoge a través del mismo instrumento el reconocimiento para la libre prestación de la actividad de profesor de formación vial a los que sean titulares del certificado de Monitor de Escuela de Conductores expedido por una academia de logística del ejército español, siempre que estos se encuentren en situación de reserva o no tengan vinculación activa profesional con las fuerzas armadas.

Así las cosas, y a través del segundo artículo del proyecto de referencia, se hace preciso también modificar el Reglamento General de Conductores, en dos aspectos básicos, esto es, en primer lugar para otorgar reconocimiento específico a

la formación recibida por los aspirantes al título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible a efectos de la obtención de sus propios permisos de conducción, pues de otra manera, se produciría una duplicidad en la exigencia de formación de difícil justificación y rendimiento nulo y, en segundo término para elevar a un adecuado rango normativo reglamentario el sistema de distribución de la capacidad de pruebas de aptitudes y comportamientos en vías abiertas.

Esta última modificación, trae causa de la Sentencia 361/2022 de la Sección 4ª de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el procedimiento Ordinario 171/2021 por la que se declara la nulidad de la Instrucción 2020/C-136, del Director General de Tráfico de 29 de enero de 2020, relativa a la distribución de la capacidad de pruebas de aptitud y comportamiento en vías a viertas (Sistema CAPA). En dicha sentencia se declara la insuficiencia de rango normativo del instrumento hasta entonces empleado, declarándose su nulidad y, en consecuencia, abocando a un cambio normativo que canalice su regulación mediante norma con rango reglamentario. A estos efectos pues, se modifica el artículo 51 del Reglamento General de Conductores y se introduce un nuevo Anexo IX que recoge el procedimiento para acoger el desarrollo de dicho sistema de distribución equitativa de la capacidad de pruebas de aptitud entre las escuelas demandantes de la prestación del servicio.

La competencia para abordar tal regulación y que la sentencia no cuestiona, se contiene en el apartado a) del artículo 5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en el que se recoge que corresponde al Ministerio del Interior la expedición y revisión de los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y psicofísicas y periodicidad que se determinen

reglamentariamente, así como la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllos.

En este sentido, y dado que inexcusablemente el ejercicio de la referida competencia de expedición de los permisos de conducción y determinación de los requisitos de conocimientos implican la organización y distribución de la citación a las pruebas de aptitud para la obtención del permiso de conducción, debe entenderse imprescindible la modificación del Reglamento General de Conductores para su preceptiva regulación. A mayor abundamiento, el Real Decreto 734/2020 de 4 de agosto por el que se desarrolla la estructura orgánica del Ministerio del Interior dispone, en el apartado 1 del artículo 11 que corresponde a la Dirección General de Tráfico la organización de las pruebas de aptitud.

En consecuencia con lo anterior, y en base a las habilitaciones contenidas en los textos mencionados, será objeto de modificación mediante el presente proyecto, el artículo 51 del Reglamento General de Conductores, así como la inclusión de un nuevo Anexo IX que venga a compilar los aspectos organizativos básicos del sistema.

### **3.2 Análisis de alternativas.**

No se han planteado alternativas a la modificación normativa, toda vez que las disposiciones de las que trae causa, se contienen en norma reglamentaria, y afectan a su vez, al contenido de otras dos normas de igual rango.

A su vez, la sentencia 361/2022 de la Sección 4<sup>a</sup> de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el procedimiento Ordinario 171/2021 declarativa de la nulidad de la instrucción reguladora del sistema de organización de las pruebas de aptitud, no permite una interpretación diferente que la de considerar la norma reglamentaria como único vehículo para su regulación.

En consecuencia con lo anterior, la modificación normativa es inexcusable e insustituible.

### 3.3. Principios de buena regulación.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, este real decreto se ajusta a los principios de buena regulación.

**Principios de necesidad y eficacia.** Esta iniciativa normativa es la única que se puede llevar a cabo para la necesaria adaptación del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento Regulator de las Escuelas particulares de conductores y del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores a las prescripciones del real decreto regulador del Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y dotar al sistema de la claridad y seguridad jurídica necesaria.

Del mismo modo el apartado 2 y 3 del artículo segundo y las modificaciones operadas por estos, son resultado mismo de la aplicación de dichos principios, pues la organización de la celebración de las pruebas de aptitud es absolutamente necesaria y eficaz para la correcta prestación del servicio público en qué consisten y, adicionalmente, requieren de rango normativo reglamentario.

**Principio de proporcionalidad.** El real decreto contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

**Principio de seguridad jurídica.** La norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, de hecho, su consecución es uno de los objetivos primigenios de la modificación, en tanto está dirigida a adaptar el sistema a las disposiciones del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo. De esta manera, se pretende generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, permita de un lado el acceso de los graduados a las ramas profesionales que les corresponda, la eliminación de

duplicidades en formación en el acceso de dichos aspirantes a sus propios permisos de conducción, y finalmente un sistema que permita nutrir de forma continua y sostenible la demanda de profesores de formación vial, profesores y o directores de escuelas de particulares de conductores, reduciendo al máximo el farragoso sistema de la habilitación mediante certificación.

De la misma manera, la modificación consistente en recoger el sistema de organización de pruebas de aptitud, tiene como objetivo máximo dicha seguridad jurídica, al haber sido declarada nula (por insuficiencia de rango) la instrucción que venía regulando dicho sistema, precisándose, por tanto, su urgente regulación.

Así mismo, una parte de la actividad modificativa del real decreto, se dirige a la actualización de las referencias normativas contenidas en las normas a modificar, que a lo largo de los años han sido sustituidas, y que en consecuencia, y por razones de claridad y seguridad jurídica se ha considerado oportuno rectificar.

**Principio de transparencia.** Durante el procedimiento de elaboración de la norma se ha permitido la participación activa de los potenciales destinatarios a través de los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información pública.

**Principio de eficiencia.** La reforma propuesta supone un incremento de la eficiencia del sistema, toda vez que habilita un canal de acceso automático y directo por la acreditación de una titulación general, reglada y reconocida dentro del catálogo general.

Este punto no solo supone un mayor control de la formación de los graduados y una necesaria dignificación de dichas capacidades profesionales, sino que permite un canal de acceso, sencillo, directo, y que garantizará la demanda profesional en este ámbito.

Desde esta perspectiva, el farragoso, costoso y lento sistema de habilitación por certificación de capacidades tras la superación de ciertas fases formativas y

pruebas ad hoc, deja de ser el canal exclusivo de acceso, convirtiéndose, conforme se sucedan las diferentes promociones de Técnicos Superiores en un medio residual, y en un futuro posiblemente a extinguir.

En relación a la modificación operada por el segundo apartado del artículo 2 del proyecto, el principio de eficiencia, adquiere si cabe, una mayor dimensión, pues la correcta prestación del servicio público en que consiste la celebración de las pruebas de aptitud, requieren de un sistema organizativo que garantice el equilibrio entre la demanda (desigual tanto temporal como territorialmente) y los medios públicos disponibles, a efectos de que el rendimiento de estos sea el máximo posible, y por lo tanto absolutamente eficiente.

### **3.4 Plan Anual Normativo**

El proyecto forma parte del Plan Anual Normativo 2023, habiéndose fijado el plazo de aprobación para el segundo trimestre del año en curso.

## **4 . CONTENIDO: ESTRUCTURA, RESUMEN Y NOVEDADES**

El proyecto se estructura en dos artículos, a razón de uno por cada real decreto modificado, toda vez que las modificaciones operadas en uno y otro reglamento (el primero en su totalidad y el segundo en parte) traen causa de idéntica normativa, esto es, el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo.

En este sentido, y como ya anteriormente se ha adelantado, las modificaciones operadas a través del primero de los artículos, responden a dos objetivos claramente

diferenciados. Así, de un lado, la de la adaptación de las normas afectadas a la creación del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad Segura y Sostenible, a fin de que despliegue los efectos previstos, y de otro lado, y con una afectación cuantitativamente significativa, pero sin impacto alguno en lo sustantivo, modificaciones consistentes en la actualización de las referencias normativas y legislativas que contienen los reglamentos objeto de modificación. En esta modificación formal y en modo alguno sustancial, se encuadran los apartados Uno, Once, Doce, Trece, Quince, Veintitrés y Veinticuatro, así como parcialmente el Dieciocho y Diecinueve.

A través de las modificaciones operadas por el artículo 2 del proyecto, se pretende, por un lado, y por mor de su apartado 1, la actualización de la normativa vigente a lo dispuesto en el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo. A su vez, y a través de las modificaciones pretendidas por el apartado 2, la regulación con el rango normativo que corresponde, esto es, el reglamentario, del sistema de organización y distribución de las pruebas de aptitud para la obtención de los permisos de conducción. La consecución de este objetivo implica en consecuencia, la modificación del artículo 51 del Reglamento General de Conductores. Por último, el apartado tercero del referido artículo 2, viene a posibilitar el desarrollo normativo necesario, a través de la regulación mediante anexo.

Así mismo, el proyecto contiene una disposición derogatoria y dos disposiciones finales, de las cuales la primera se refiere a la habilitación competencial y la segunda, a la entrada en vigor del proyecto de referencia.



El artículo uno, queda referido exclusivamente a la modificación del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento Regulator de las Escuelas particulares de conductores, y se compone a su vez, de veinticinco apartados que modifican los siguientes artículos del real decreto de referencia:

El apartado Uno, modifica el punto 1 del artículo 4 “Titular”, a efectos de actualizar la referencia legislativa contenida en el artículo, adaptando este a la actual denominación de la norma, esto es, el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El apartado Dos modifica el punto 2 del artículo 6, “Personal directivo”, introduciendo la acreditación del Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, como condición bastante para el ejercicio de labores directivas en una escuela o sección de la misma.

El apartado Tres modifica el apartado b) del artículo 7 “Obligaciones del personal directivo”, posibilitando que las operaciones de control previstas en la norma, sean realizadas no solo por personal funcionario de la Dirección General de Tráfico, sino por personal vinculado a ésta en base a diferente título jurídico que el estatutario. Se trata en definitiva, de adaptar su redacción a lo dispuesto en el apartado t) del artículo 5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial y la habilitación para la realización de auditorías que extiende a entidades acreditadas.

El apartado Cuatro, modifica el punto 2 del artículo 8 “personal docente” introduciendo la acreditación del Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, como condición bastante para el ejercicio de labores docentes en una escuela o sección de la misma, en cumplimiento efectivo de las disposiciones del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo.

El apartado Cinco modifica el apartado d) del artículo 9 “obligaciones de los profesores” posibilitando que las operaciones en control, específicamente las auditorías, previstas en la norma, sean realizadas no solo por personal funcionario de la Dirección General de Tráfico, sino por personal vinculado a ésta en base a diferente título jurídico que el estatutario. Se trata en definitiva, de adaptar su redacción a lo dispuesto en el apartado t) del artículo 5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial y la habilitación para la realización de auditorías que extiende a entidades acreditadas.

El apartado Seis, modifica el punto 3 del artículo 10 “personal administrativo y otros” posibilitando que las operaciones de control previstas en la norma, sean realizadas no solo por personal funcionario de la Dirección General de Tráfico, sino por personal vinculado a ésta en base a diferente título jurídico que el estatutario. Se trata en definitiva, de adaptar su redacción a lo dispuesto en el apartado t) del artículo 5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, y la habilitación para la realización de auditorías que extiende a entidades acreditadas.

El apartado Siete modifica el artículo 11 “elementos personales mínimos”, adaptando su redacción al reconocimiento del Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, como condición bastante para ejercer labores directivas o docentes. De esta manera la modificación elimina el requisito expreso de disponer del certificado de aptitud de profesor y/o director de escuelas particulares, y se remite a los artículos 6 y 8 que contemplan tanto el sistema actual de certificación, como la posesión del Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

El apartado Ocho modifica el punto 1 del artículo 12 “prohibiciones”, restringiendo la incompatibilidad en lo referente a la Guardia Civil, exclusivamente a

quienes fueran miembros de la Agrupación de Tráfico de la misma, según el criterio seguido por algunas sentencias recientes.

El apartado Nueve modifica el título de la sección 3ª “Autorizaciones de ejercicio del personal directivo y docente”.

El apartado Diez modifica el apartado d) del punto 1 del artículo 28 “solicitud de la autorización y documentos a presentar con la misma”, introduciendo la acreditación del Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, como requisito válido y alternativo al tradicional certificado de aptitud.

El apartado Once modifica el punto 2 del artículo 30 “alcance de las autorizaciones de ejercicio” prescindiendo del segundo párrafo de dicho apartado a fin de eliminar la referencia al antiguo permiso BTP, no vigente desde 2016. Se trata en definitiva de actualizar el texto a las modificaciones normativas sucedidas a lo largo de los años, que si bien se han aplicado en sentido estricto provocan obsolescencia literal en la norma.

El apartado Doce modifica el artículo 33 “declaración de nulidad o lesividad”, sustituyendo la referencia legislativa a la derogada Ley 30/1992, por el texto que ha venido a sustituirla, esto es la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El apartado Trece modifica el artículo 34 “procedimiento para la declaración de nulidad o lesividad” sustituyendo la referencia legislativa a la derogada Ley 30/1992, por el texto que ha venido a sustituirla, esto es la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El apartado Catorce modifica la denominación del capítulo y del artículo 43 “inspecciones” por “operaciones de control”, a fin de aglutinar los conceptos de inspección y auditoría, considerando que estas últimas pueden realizarlas además del personal funcionario, aquel que estuviera al servicio de entidades acreditadas. Se trata

en definitiva, de adaptar su redacción a lo dispuesto en el apartado t) del artículo 5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial.

El apartado Quince modifica el artículo 44 “sanciones” a efectos de actualizar la referencia legislativa contenida en el artículo, adaptando este a la actual denominación de la norma, esto es, el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El apartado Dieciséis modifica el título del Capítulo VIII “Obtención de los certificados de aptitud” que pasa a denominarse “cualificación del personal docente y directivo”, dotando de coherencia a la denominación del título con el contenido del mismo toda vez que recoge el doble sistema de cualificación que se implanta, esto es, tanto los certificados de aptitud preexistentes, como la acreditación de Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

El apartado Diecisiete modifica el artículo 45 “certificados de aptitud” tanto en su denominación, que pasa a designarse como “cualificación del personal docente y directivo” como en su contenido, a fin de regular el proceso de adquisición y acreditación de la cualificación profesional, tanto a través del certificado de aptitud como del Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

El apartado Dieciocho modifica el artículo 46 “Obtención del certificado de aptitud de profesor de formación vial” modificándose su contenido a efectos de actualizar el sistema de acceso y convocatoria de los cursos, requisitos necesarios, establecer ya su carácter cuasi supletorio respecto a la habilitación otorgada por el Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, refundir parte de la redacción del artículo 48, con el fin de dotar de mayor simplicidad

y claridad a la regulación y, por último actualizar las referencias normativas realizadas por el propio artículo

El apartado Diecinueve modifica el artículo 47 “Obtención del certificado de aptitud de Director de escuelas de conductores” modificándose su contenido a efectos de actualizar el sistema de acceso y convocatoria de los cursos, requisitos necesarios, establecer ya su carácter cuasi supletorio respecto a la habilitación otorgada por el Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, y, por último actualizar las referencias normativas realizadas por el propio artículo.

El apartado Veinte modifica el artículo 48 “convocatoria de los cursos para obtener los certificados de aptitud” tanto en su denominación como en su contenido.

El referido artículo pasa a denominarse “profesores de formación vial en prácticas” y viene a otorgar determinados efectos, en particular, la posibilidad de atender la enseñanza práctica de alumnos, asumiendo el doble mando, a aquellos estudiantes que se encontrasen cursando el módulo “formación en centro de trabajo” dentro de los previstos en el plan de formación para la obtención del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible en una escuela particular de conductores.

El apartado Veintiuno introduce un nuevo artículo 48 bis “Profesorado especialista en el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad Segura y Sostenible”, que viene a que viene a establecer los requisitos mínimos a cumplir por los mismos para tal ejercicio y cuyo contenido no se refiere al reconocimiento del Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, para el ejercicio de labores de dirección o docencia en escuelas particulares de conductores, sino más al contrario, en la que se consagra como requisito para ejercer labores docentes en las clases dirigidas a la obtención del Título de Técnico Superior en Formación para la

movilidad segura y sostenible, estar habilitado para ello por la Dirección General de Tráfico, bien a través del procedimiento de certificado de aptitud, bien por ostentar el Título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

El apartado Veintidós, introduce un nuevo artículo 48 ter “Autorización de ejercicio del profesorado especialista del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad Segura y Sostenible”, estableciendo el procedimiento y los requisitos necesarios para la obtención de tal autorización.

El apartado Veintitrés, modifica el punto 1 del artículo 49 “órgano competente para llevar y gestionar los registros”, actualizando la referencia legislativa contenida en el artículo, de acuerdo a la denominación actual de la norma a la que se refiere, esto es, el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial serán llevados y gestionados por la Dirección General de Tráfico.

El apartado Veinticuatro, modifica la disposición final primera “datos personales” actualizando la referencia legislativa contenida en el artículo, de acuerdo a la denominación actual de la norma a la que se refiere, esto es, Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

El apartado Veinticinco, introduce una disposición adicional sexta, que regula el reconocimiento para la prestación de la actividad de profesor de formación vial a los que sean titulares del certificado de Monitor de Escuela de Conductores expedido por una academia de logística del ejército español, para facilitar la integración en el mercado laboral en el ámbito civil a los militares que pasan a situación de reserva o no tienen vinculación profesional activa con las fuerzas armadas.

El artículo Dos, queda referido exclusivamente a la modificación del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, y se compone, a su vez, de tres apartados.

El apartado Uno, modifica el punto 5 de artículo 41, reconociendo la formación obtenida por los alumnos del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, como bastante a efectos de la obtención de permisos de conducción, permitiendo la concurrencia directa a examen, previo cumplimiento de algunos requisitos, sin que les sea exigible formación complementaria adicional. Se trata de consagrar la convalidación de la formación obtenida a estos efectos, evitando duplicidades y cargas injustificadas.

El apartado Dos, modifica el artículo 51 “Convocatorias” que pasa a denominarse “Organización y regulación de las pruebas de aptitud”, reenumerándose todos los apartados con el objetivo de introducir un nuevo apartado 1, con el fin de dotar de regulación reglamentaria la organización de las pruebas de aptitud para la obtención de los permisos y licencias de conducción, cuya competencia corresponde al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

El apartado Tres, introduce un nuevo anexo IX al texto de origen, a fin de canalizar el desarrollo normativo del sistema creado.

La disposición derogatoria única, establece una fórmula derogatoria genérica referida a cuanta norma de igual o inferior rango se oponga al contenido del texto resultante.

La disposición final primera, queda referida al título competencial invocando para ello el artículo 149. 1.21 de la Constitución, que habilita al Estado a regular la materia referida.

La disposición final segunda, se limita a fijar la fecha de entrada en vigor del proyecto de referencia, que se fija al día siguiente de la publicación en el Boletín Oficial

del Estado por razones de necesidad y oportunidad. En este sentido, es objetivo primordial que la normativa se encuentre en vigor tan pronto como en derecho se permita por razón de su impacto en el curso académico ya comenzado. A su vez, y declarada la nulidad del sistema de organización de pruebas de aptitud por insuficiencia de rango normativo, supone la inexistencia hasta la entrada en vigor del proyecto, de un sistema mínimamente eficiente de distribución que, a todas luces, tensionará la eficacia de la realización de las pruebas de aptitud de forma muy relevante. En consecuencia, ceñirse a las entradas en vigor establecidas (2 de enero o 1 de julio) no resulta operativo en este caso, pues la primera de ellas resulta ya extemporánea y la segunda exigiría paralizar su eficacia en perjuicio de la materia regulada y la correcta prestación de los servicios públicos. En consecuencia, se considera pertinente y necesario que la entrada en vigor de la misma, se produzca tan pronto como sea posible, esto es, al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

A mayor abundamiento y por idénticas razones, dado que el proyecto debe nuevamente someterse al trámite de audiencia e información pública al haberse introducido el nuevo anexo IX (contenedor de la regulación del sistema de organización y distribución de las pruebas de aptitud), se considera suficientemente acreditada la urgencia prevista en el artículo 26 de la Ley 50/1997 del Gobierno a efectos de contraer el plazo de dicho y reiterado trámite al plazo de 7 días. Este centro directivo considera suficientemente acreditadas las razones de urgencia exigidas por el artículo 26 de la Ley del Gobierno, dada la urgencia regulatoria que exige la adaptación de ambos reglamentos, dada la necesidad de ejecución inmediata de la sentencia de la que trae causa la introducción del apartado Tres del artículo segundo del proyecto, que introduce un nuevo anexo IX al Reglamento General de Conductores, y considerando que es el tercer trámite de audiencia al que el proyecto se somete.



## **5. ANÁLISIS JURÍDICO.**

### **5.1. Fundamento jurídico y rango normativo.**

El proyecto tiene su fundamento jurídico último en el artículo 4 c) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial,

Asimismo, el proyecto encuentra cobertura jurídica en el apartado 1 de la disposición final segunda del citado texto refundido, que habilita al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar lo establecido en la referida ley.

Por lo tanto, este real decreto se dicta como consecuencia de la previsión normativa estipulada en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Además, el proyecto es conforme con la atribución genérica al Gobierno del ejercicio de la potestad reglamentaria en el artículo 97 de la Constitución, concretada a favor del Consejo de Ministros en el artículo 5.1.h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Por otra parte, desde el punto de vista formal, con arreglo al artículo 24.1.c) de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, deben adoptar la forma de reales decretos acordados en Consejo de Ministros las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia de éste y las resoluciones que deban adoptar dicha forma jurídica.

En consecuencia, el rango de real decreto es necesario en tanto que desarrolla una previsión legal, modifica dos normas que tienen ese mismo rango de real decreto y se constituye como elemento canalizador de la regulación del sistema de distribución y organización de las pruebas de aptitud, que debe tener, en todo caso, y según reciente sentencia rango reglamentario.

## **5.2 . Justificación de la entrada en vigor**

Por razones de oportunidad y necesidad y de conformidad con el párrafo segundo del artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre del Gobierno, la fecha de entrada en vigor del real decreto de modificación se fija al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

En este sentido, la norma prevé que se exceptúe de la norma general de entrada en vigor el 1 de julio o 2 de enero, en aquellos casos en que se acredite razones justificadas que avalen este extremo.

Así las cosas, la adaptación de la normativa que el presente proyecto ejecuta, se refiere a la impartición de formación profesional, cuyo curso académico, ya comenzado, exige de máxima premura.

A su vez, y con mayor peso en la urgencia si cabe, la modificación operada por los apartados dos y tres del artículo dos sobre el Reglamento General de Conductores, pretenden elevar el rango normativo de un sistema de probada eficacia, pero que ha de suspenderse hasta tanto no se recoja en norma reglamentaria en ejecución de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid anteriormente aludida, lo que supone un vacío en la organización de las pruebas de aptitud de importantísima repercusión en la eficacia y eficiencia en la prestación del servicio público en que consiste.

Ceñirse por tanto a la fecha de 1 de julio de 2023, no resulta eficiente y perjudicaría los propios objetivos perseguidos por la norma.

## **5.3. Derogación normativa.**

La aprobación de esta norma no conlleva una derogación expresa de texto normativo alguno, pues solo modifica parcialmente las normas referidas, de manera

que la disposición derogatoria incluida, es de naturaleza genérica, referida a cuanta norma de igual o inferior rango se oponga a lo establecido por el proyecto de referencia.

## **6. IDENTIFICACIÓN DEL TÍTULO COMPETENCIAL PREVALENTE.**

El proyecto de real decreto se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

## **7. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.**

### **7.1 Consulta pública previa**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26. 2, párrafo segundo de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha cumplido con el trámite de consulta pública previa toda vez que se procedió a su publicación portal web del Ministerio del Interior para recabar el criterio de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas por la norma.

La fecha de inicio de la consulta tuvo lugar el 9 de marzo de 2022 y la fecha de finalización de la misma el 24 de marzo de 2022, con la indicación de que las aportaciones se tenían que dirigir a la siguiente dirección de correo electrónico: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es), presentándose las siguientes observaciones:

**ANAES (Asociación Nacional de Autoescuelas), solicitan:**

- Inclusión de la impartición de forma obligatoria de los cursos de concienciación y sensibilización vial en la formación teórica de los aspirantes a conductor, dada la incidencia y repercusión que estos cursos pueden tener sobre el comportamiento de los conductores al volante.
- Propuestas para las características y desarrollo de los cursos de concienciación y sensibilización vial:
  - Que se circunscriba la formación a través de la modalidad virtual sólo a la participación de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico (AESLEME, STOP Accidentes, P(A)T – APAT y otras) en dichos cursos.
  - La existencia de un control de asistencia a través de sistemas de registro biométrico o similar, que garantice la presencia y asistencia real del alumno a estas clases.
  - La impartición de esta formación de forma virtual se haga única y exclusivamente para los alumnos inscritos en cada autoescuela, evitando la competencia desleal de otras autoescuelas o plataformas.
  - El número máximo de alumnos participantes en estos cursos se fije en 20 personas.
- Necesidad de implantar la educación vial en los centros educativos y potenciar la formación técnica obligatoria para las personas aspirantes a obtener un permiso de conducir.
- Reciclaje profesional periódico para los profesores de formación vial.
- Reconocimiento de la DGT al Certificado de Profesionalidad SSC566\_3. Docencia de la Formación Vial.
- Modificación de los requisitos exigibles a las escuelas particulares de conducción para su autorización de apertura y el posterior ejercicio de su actividad.

- Rechazo a la posibilidad de que los centros educativos de FP impartan enseñanza de la conducción para la obtención de los permisos A2 y B a su alumnado en sus instalaciones.
- Inclusión de módulos de formación básica para usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP).
- Recuperación o bonificación de puntos por la realización de cursos de conducción segura o eficiente.
- Reforma del modelo formativo que se imparte en los cursos de concienciación y sensibilización vial (cursos de recuperación de puntos).

### **FORMASTER:**

Solicitan que los centros de impartición del nuevo título de Técnico Superior en Formación vial segura y sostenible, sean autorizados para impartir la enseñanza de la conducción pero conveniando con las escuelas particulares de conductores autorizadas.

### **Unión Profesional de Autoescuelas de Valencia:**

- La medida de adaptar el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, a fin de incluir la existencia del título de grado superior de formación profesional, es necesaria ya que supone el reconocimiento de esta titulación.
- Se posicionan en contra de la medida consistente en autorizar a los Centros que impartan el título de formación profesional de grado superior Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible, y no posean la categoría de Escuelas particulares de conductores autorizadas, a desarrollar la enseñanza de la conducción de los permisos A2 y B, en base a que dados los

requisitos, de personal, administrativos y materiales solicitados a las escuelas particulares de conductores, se produciría un efecto de competencia desleal.

- Se sostiene que el mecanismo de convenio por el que sean las escuelas autorizadas las que impartan la formación, impediría tal efecto y además haría innecesaria la reforma de la norma en este punto.

### **Autoescuela Sevilla Este**

- Los centros de formación profesional actuales, que no tienen autorización para impartir cursos relativos para la obtención del permiso de conducción, tendrían permiso para ello, con el perjuicio que eso conlleva a los centros autorizados, como es mi caso.
- Al no tener limitación provincial la ubicación de los centros, ya que podría ser para todo el territorio nacional, conllevaría al monopolio de grupos con alto poder financiero y perjudicando al pequeño autónomo.
- La única ventaja que se aprecia es la dignificación de la profesión.
- Se considera que la modificación perjudicaría a las autoescuelas actuales así como los autónomos que imparten la enseñanza de obtención del permiso de conducción en el momento actual.
- Entienden que con esta modificación lo que pretenden es, de forma encubierta, aprobar lo que ya se rechazó en el senado el pasado año, esto es, la modificación del artículo 62 de la Ley de Tráfico.

## Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD)

- Consideran que se ajusta a la propuesta de la CNMC en su informe en 2019, en el que abogaba por una formación de conductores más general y transversal.

La propuesta incluida facilitará que parte o la totalidad de la formación vial para el permiso B pueda (impartirse) darse en los centros de formación profesional que ofrezcan la titulación correspondiente de Técnico Superior Movilidad Segura y Sostenible, lo que generará un mayor interés por ser futuro docentes de la formación vial al otorgar un mayor estatus académico.

- La mayor competitividad y exigencia de los futuros docentes, debería aumentar el nivel de los perfiles que se incorporen al mercado laboral y su número, redundando en una mejor formación vial para las futuras generaciones de conductores.
- Se observa, así mismo, una oportunidad para establecer colaboraciones que beneficien al sector y a los centros de formación profesional. Consideran que el sector de las autoescuelas puede aportar valor desde su experiencia docente y competencial, así como también en el uso de recursos, como serían los vehículos para la realización de la parte práctica de la formación. En este punto, las autoescuelas podrían ser un buen refuerzo a las capacidades que ofrecen los centros de formación profesional. Salida profesional y prácticas curriculares en autoescuelas Permitirá dar salida profesional a los futuros estudiantes del CFGS de Técnico Superior Movilidad Segura y Sostenible y para ello abogan por celebrar acuerdos que permitan ofrecer puestos de trabajo, inicialmente en prácticas, en las bolsas de empleo de los centros de formación profesional.

## **CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas)**

Tras el análisis de las titulaciones de que disponen los aspirantes que han obtenido el certificado de profesor de formación vial, se concluye que cerca de la mitad no disponían del título de bachiller o superior, por lo que no podrían haber obtenido el título de técnico superior que nos ocupa. Adicionalmente entienden que la edad puede ser también una barrera, considerando que el sistema actual permite el acceso sin restricciones y que a la formación profesional se suele acceder entre los 18-20 años. Ello supone una merma importante en la demanda de esta profesión, que afectará notablemente al mercado laboral en el sector y limitará las posibilidades de reconversión y recualificación de muchos trabajadores de avanzada edad y de desempleados.

Consideran que si la implementación de esta titulación se constituye en el único y excluyente requisito de acceso a la profesión de profesor de formación vial, se generará una restricción innecesaria y desproporcionada. La Confederación comparte la finalidad que se pretende, que no es otra que elevar la cualificación de los profesores, pero apuestan por la figura del certificado de profesionalidad, como solución intermedia entre el sistema actual de certificado de aptitud, y la solución propuesta por la reforma.

En relación a autorizar a los centros que impartan el título de formación profesional de grado superior en formación para la movilidad segura y sostenible, y no posean la categoría de escuelas particulares de conductores autorizadas, a desarrollar la enseñanza de la conducción de los permisos A2 y B sin obtener la autorización de apertura como escuelas de conductores autorizadas. CNAE considera que esta medida es innecesaria,



toda vez que los centros que impartan esta titulación, principalmente los públicos, van a tener que contar con autoescuelas autorizadas para la impartición de los módulos formativos número 1653 “Técnicas de conducción” y número 1655 “Didáctica de la enseñanza práctica de la conducción”, pues es necesario contar para su desarrollo e impartición con vehículos dotados de doble mando y profesor y especialista que disponga del certificado de aptitud de profesor de formación vial y de todos los permisos de conducción, lo que hace previsible que estos institutos de FP no adquieran vehículos en propiedad sino que colaboren con las autoescuelas de la zona para la impartición de estos módulos.

#### **Autoescuela Lara:**

- Consideran que ya existe una figura, la del certificado profesional de docencia en formación vial, creada por el Real Decreto 567/2011, que no ha sido desarrollado ni explotado y que permitiría mitigar los efectos negativos que advierten al nuevo título: incapacidad de cubrir demanda de docentes, y acceso casi exclusivo a la formación por los más jóvenes. Este sistema dignificaría la ocupación, profesionalizaría el sector tal y como pretende la reforma, pero evitando sus efectos negativos (imposibilidad de cubrir demanda y restricciones de acceso para mayores de 20 años).
- Consideran de la reforma debería incluir que las labores de examinador no se circunscriban a la función pública y puedan ser realizadas por personal no funcionario.
- A su vez, consideran imprescindible que se ceda el uso de terrenos públicos y gratuitos para la realización de exámenes para minimizar los problemas de colapso.
- Adicionalmente solicita que se canalice a través de contratos de concesión administrativa, los servicios docentes de impartición de formación en el nuevo título.

- En relación a permitir que los centros de formación profesional impartan formación para la obtención de los permisos A y B, se oponen, dado que es una labor, hasta ahora, reservada a autoescuelas.
- Consideran que tanto la formación relativa a la obtención del certificado profesional por el que abogan, así como el título de Técnico en formación vial, sea impartida por autoescuelas.

El proyecto de real decreto se debe someter a los siguientes trámites:

## **7.2. Audiencia e Información pública.**

El trámite de audiencia e información pública se realizó con la publicación del proyecto en el portal web del Ministerio del Interior, de conformidad con lo establecido en los artículos 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

La publicación se realizó el día 20 de mayo finalizando el 4 de junio de 2022; la remisión de alegaciones fue a través del correo electrónico: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es).

No obstante lo anterior, y dado que durante la tramitación del presente proyecto, recayó la sentencia 361/2022 de la Sección 4ª de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el procedimiento Ordinario 171/2021 por la que se declaraba la nulidad de la Instrucción 2020/C-136, del Director General de Tráfico de 29 de enero de 2020, requiriéndose una nueva modificación del Reglamento General de Conductores, este centro directivo ha considerado

procedente, en aras de los principios de seguridad jurídica y transparencia, reiterar el trámite de audiencia pública previa, toda vez que el cambio pretendido, si bien no tiene un impacto significativo en el sistema que venía empleándose pues básicamente, es el mismo, al haber sido objeto de recurso contencioso-administrativo, requiere máxima publicidad y transparencia.

En consecuencia, el segundo trámite de audiencia pública se realizó día 13 de octubre finalizando el 28 de octubre de 2022; la remisión de alegaciones fue a través del correo electrónico: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es).

Así las cosas, el proyecto fue nuevamente sometido al trámite de audiencia pública, debido a que la previsión inicial de remitir a orden ministerial el detalle regulatorio del sistema CAPA, fue finalmente sustituida por la inclusión de toda la regulación a través de la creación de un nuevo anexo. Considerando pues, la notable novedad que ello supone, que la propia sentencia que anulaba la instrucción regulatoria por falta de rango argumentaba, entre otras cosas, que dicha fórmula sustraía a la ciudadanía la posibilidad de participar en el trámite de información pública, y que numerosas aportaciones en el segundo trámite de audiencia apuntaban a la necesidad de incluir la regulación en el propio reglamento, se ha considerado necesaria la apertura de nuevo trámite de audiencia pública.

No obstante, y como ya se ha mencionado, dada la urgencia en la adaptación de los dos reglamentos afectados y del hecho mismo de que la creación del nuevo anexo es un acto de ejecución directa de la sentencia, que requiere máxima celeridad y del hecho infrecuente de que se haya de someter un texto tres veces al mismo trámite, se ha considerado suficientemente acreditadas las razones de urgencia del artículo 26 de la Ley 50/1997 del Gobierno a fin de reducir la duración del mismo a 7 días.

En consecuencia, el tercer trámite de audiencia pública se realizó día \_\_\_\_\_ finalizando el \_\_\_\_\_ de 2023; la remisión de alegaciones fue a través del correo electrónico: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es).

En el seno de los dos primeros trámites de información pública, han presentado observaciones las siguientes entidades:

### **Autoescuela Pilato ( Salvador Ortiz Torres)**

-Debería incluirse el establecimiento de módulos de formación básica obligatorios, para los usuarios de determinados vehículos de movilidad personal (VMP).

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado. Más aún inadmisibles cuando el sistema de reparto perjudica tan gravemente a las escuelas pequeñas del país. A su vez, entiende que no es razonable que una escuela resulte perjudicada por el porcentaje de NO APTOS de sus alumnos, cuando la administración no ofrece a las escuelas ninguna herramienta ni mecanismo para garantizar que los alumnos vayan bien preparados al examen. Los alumnos son libres para ir a examen en el momento que lo desee.

No se acepta, CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducción

garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se justifica al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”. CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.
- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario

de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

- El Reglamento debería de limitar el número máximo de secciones de autoescuelas de las que una misma persona puede ser director.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de implantar unos cursos de reciclaje para los conductores de los diferentes permisos cada x años, que les permita refrescar conocimientos y que permita identificar y corregir posibles conductas de riesgos que, voluntaria o involuntariamente, puedan estar adoptando a la hora de conducir.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Debe suprimirse la posibilidad de que cualquier persona, sin conocimiento teórico ni práctico alguno de la conducción de una motocicleta del permiso A1, esté autorizada a conducir un vehículo de este tipo por el simple hecho de tener una antigüedad de 3 años en el permiso B, que ninguna relación guarda con el mencionado permiso A1.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

**Autoescuela Luis (Luis Alberto López Escudero)**

-La enseñanza teórica debe ser más lógica para el alumno, dado que a su criterio es memorística y poco práctica. Se afirma que el 30% de las preguntas no sirven para nada.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Se requiere reciclaje práctico sobre todo para conductores infractores recurrentes.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto el sistema de reciclaje de conductores infractores, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Los canjes de permisos de conducción de determinados países no deberían concederse sin acreditación de conocimientos y destrezas reales.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto el sistema de canjes de permisos de conducción, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Debe garantizarse que los examinadores están al doble mando y las pruebas sean grabadas, durante la realización de los exámenes prácticos.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de evaluación y obtención de los permisos, sino la adaptación de la normativa



al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Deben regularse como obligatorias pruebas de destreza para la obtención del permiso B.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación o evaluación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Se propone que sea requisito ineludible la posesión del título superior de movilidad segura y sostenible y seguridad vial, para el acceso a las plazas de examinador.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto. Los requisitos para ser personal examinador están recogidos en el Anexo VIII del Reglamento General de Conductores, de conformidad con lo establecido en la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del consejo de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción. En el citado anexo, se recoge además la exigencia de superar una cualificación inicial conforme a un programa de formación que establece la Dirección General de Tráfico.

-El sistema CAPA debe ponderar la calidad de la enseñanza y el porcentaje de aptos de la escuela sobre la bolsa de alumnos de las escuelas.

No se acepta. Este requisito ya se cumple en CAPA- CAPA es un sistema de gestión de los exámenes que permite distribuir, de forma objetiva, la capacidad de examen de la jefatura entre la demanda de la provincia durante un periodo de tiempo determinado.

Este sistema se establece en base a tres elementos

- 1) Determinación de la capacidad de examen o posibilidades de servicio
- 2) Establecimiento del ciclo

### 3) Cálculo de la demanda

Para calcular la demanda concreta de cada escuela se tendrá en cuenta el número de alumnos pendientes de realizar la prueba de circulación. Este número de alumnos pendientes de examen será mayor cuando más alumnos haya matriculados en la escuela con la prueba teórica o de destreza superada, pero también se verá aumentado en las escuelas con mayor índice de suspensos en la prueba de circulación donde, en consecuencia, los alumnos permanecen pendientes de ser declarados aptos en dicha prueba. Para corregir el incremento de alumnos pendientes producido por un alto porcentaje de suspensos y evitar la distorsión del sistema, fomentando la calidad de la formación y no lo contrario, se aplicará a este dato un factor de corrección marcado por el porcentaje de aptos de cada escuela. En concreto, este factor de corrección vendrá determinado por la relación entre el índice de aprobados en primera convocatoria en la prueba de circulación para la obtención del permiso de la clase B de cada escuela, y la media de alumnos aptos en las mismas condiciones del resto de escuelas de su centro de examen, calculado con datos históricos de los últimos 3 meses.

En virtud de estos tres elementos se establecerá una ratio en base a la cual se hará la distribución de la capacidad de examen de la Jefatura entre las escuelas de la provincia por cada ciclo.

-La designación de los centros para impartir el permiso por puntos debe estar sujeta a autorización administrativa no a concesión.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

-Deben incluirse módulos específicos de formación obligatoria para los usuarios de VMP.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

-Se solicita la modificación de la instrucción 2019/C-132 relativa a la celebración de exámenes y la posición que debe ocupar el examinador.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

- Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado. Entiende que debe establecerse un número mínimo de pruebas por ciclo de 10 -12 días hábiles. Entienden que la solución radica en disponer de más examinadores.

No se acepta. CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas práctica para la obtención del permiso de conducción garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se justifica al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”. CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.

- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

- El Reglamento debería de limitar el número máximo de secciones de autoescuelas de las que una misma persona puede ser director.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Debe suprimirse la posibilidad de que cualquier persona, sin conocimiento teórico ni práctico alguno de la conducción de una motocicleta del permiso A1, esté autorizada a conducir un vehículo de este tipo por el simple hecho de tener una antigüedad de 3 años en el permiso B, que ninguna relación guarda con el mencionado permiso A1.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Se solicita que la DGT delegue sus competencias en las Comunidades Autónomas si no es capaz de garantizar un sistema de exámenes satisfactorio.

No se acepta. El sistema propuesto posibilita una distribución equitativa.

### **UNIÓN PROFESIONAL DE AUTOESCUELAS DE VALENCIA**

-Solicitan una periodicidad mínima para convocar los cursos para la obtención del certificado de aptitud de profesor de formación vial, considerando que el nuevo título no sea suficiente para atender la demanda.

No se acepta, no es objeto de este proyecto normativo, cuyo objetivo es adaptar la normativa a la entrada en vigor del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible

-La Dirección General de Tráfico debería reconocer también el Certificado de Profesionalidad SSC566\_3 Docencia en Formación Vial.

No se acepta. El Real Decreto 567/2011 de 20 de abril por el que se por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, crea la cualificación profesional de docencia de formación vial, cuya competencia general es: "Programar, impartir y evaluar la enseñanza dirigida a la formación vial para los

aspirantes a la obtención del permiso o licencia de conducción, cursos de especialización y reciclaje formativo y profesional, sobre medidas reeducadoras y aquellas acciones que determine la legislación en vigor”. Esta regulación permitió la creación del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, contando con la conformidad de todo el sector y en cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que la recogía como una de sus medidas. El citado Real Decreto 567/2011, crea la cualificación profesional no el certificado de profesionalidad, que a día de hoy, no ha sido desarrollado.

-Manifiestan su total disconformidad con relación al nuevo punto 5 en el artículo 41 “De la enseñanza en la conducción” donde se exceptúa de los apartados 1 y 2 del artículo 41 a los alumnos que cursando el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, hayan superado el módulo de técnicas de conducción.

No se acepta, pues el proyecto por coherencia trata de reconocer la formación recibida como futuros docentes, en consecuencia, debe reconocerse también suficiente la misma al objeto de obtener los permisos de referencia. Razones de coherencia, seguridad jurídica y eliminación de cargas administrativas no justificadas avalan esta posición.

-Por último manifiestan su disconformidad con el procedimiento de CAPA (sistema de distribución de pruebas de aptitud) recientemente anulado por una Sentencia Nº 361/2022 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, por la incompetencia del órgano e insuficiencia de rango normativo.

Consideran que este sistema penaliza a las autoescuelas con un porcentaje de aptos en primera convocatoria del permiso B inferior al del centro de examen al que pertenezcan, sin dar herramientas a las autoescuelas para garantizar que el alumno que presentan a examen está suficientemente preparado ya que no se requiere para

presentar a examen ningún certificado por parte del profesor o director de la escuela de conductores de que el alumno está suficientemente preparado.

No se admite. CAPA es un sistema de gestión de los exámenes que permite distribuir, de forma objetiva, la capacidad de examen de la Jefatura entre la demanda de la provincia durante un periodo de tiempo determinado.

Este sistema se establece en base a tres elementos

- 4) Determinación de la capacidad de examen o posibilidades de servicio
- 5) Establecimiento del ciclo
- 6) Cálculo de la demanda

Para calcular la demanda concreta de cada escuela se tendrá en cuenta el número de alumnos pendientes de realizar la prueba de circulación. Este número de alumnos pendientes de examen será mayor cuando más alumnos haya matriculados en la escuela con la prueba teórica o de destreza superada, pero también se verá aumentado en las escuelas con mayor índice de suspensos en la prueba de circulación donde, en consecuencia, los alumnos permanecen pendientes de ser declarados aptos en dicha prueba. Para corregir el incremento de alumnos pendientes producido por un alto porcentaje de suspensos y evitar la distorsión del sistema, fomentando la calidad de la formación y no lo contrario, se aplicará a este dato un factor de corrección marcado por el porcentaje de aptos de cada escuela. En concreto, este factor de corrección vendrá determinado por la relación entre el índice de aprobados en primera convocatoria en la prueba de circulación para la obtención del permiso de la clase B de cada escuela, y la media de alumnos aptos en las mismas condiciones del resto de escuelas de su centro de examen, calculado con datos históricos de los últimos 3 meses.

En virtud de estos tres elementos se establecerá una ratio en base a la cual se hará la distribución de la capacidad de examen de la Jefatura entre las escuelas de la provincia por cada ciclo.



La formación para la obtención del permiso de conducción corresponde a las escuelas, siendo el personal directivo y el personal docente de las mismas, los encargados de impartir una formación de calidad a los aspirantes a la obtención del permiso de conducción. El sistema CAPA, se limita a recoger expresamente el reconocimiento a esa formación aplicando el factor de corrección explicado en el párrafo anterior.

### **AUTOESCUELA XENONN**

-Debería incluirse el establecimiento de módulos de formación básica obligatorios, para los usuarios de determinados vehículos de movilidad personal (VMP).

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado. Más aún inadmisibles cuando el sistema de reparto perjudica tan gravemente a las escuelas pequeñas del país. A su vez, entiende que no es razonable que una escuela resulte perjudicada por el porcentaje de NO APTOS de sus alumnos, cuando la administración no ofrece a las escuelas ninguna herramienta ni mecanismo para garantizar que los alumnos vayan bien preparados al examen. Los alumnos son libres para ir a examen en el momento que lo desee.

No se acepta. CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducción

garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se justifica al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”. CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.
- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario

de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

- El Reglamento debería de limitar el número máximo de secciones de autoescuelas de las que una misma persona puede ser director.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de implantar unos cursos de reciclaje para los conductores de los diferentes permisos cada x años, que les permita refrescar conocimientos y que permita identificar y corregir posibles conductas de riesgos que, voluntaria o involuntariamente, puedan estar adoptando a la hora de conducir.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Debe suprimirse la posibilidad de que cualquier persona, sin conocimiento teórico ni práctico alguno de la conducción de una motocicleta del permiso A1, esté autorizada a conducir un vehículo de este tipo por el simple hecho de tener una antigüedad de 3 años en el permiso B, que ninguna relación guarda con el mencionado permiso A1.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación

profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

## **FEDERACIÓN ESTATAL DE TRABAJADORES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

-Solicitan eliminar el inciso “o con el de las entidades acreditadas por dichas Administraciones que las practiquen” de los apartados tres, cinco, seis, y catorce del artículo uno, en la convicción de que las labores de inspección corresponden exclusivamente a la Dirección General de Tráfico, y las entidades solo pueden realizar auditorías.

Se acepta, y a esos efectos se ha modificado la terminología en un genérico “actividades de control” que incluye tanto auditorías como inspecciones, pero particularizando el hecho de que las entidades acreditadas tan solo pueden realizar auditorías, quedando las inspecciones reservadas al personal estatutario.

-Eliminación completa del apartado veinticinco del artículo uno, relativo al reconocimiento civil de las acreditaciones profesionales obtenidas en el ámbito militar.

No se acepta. No hay causa que justifique que las acreditaciones, conocimientos o destrezas obtenidas en el ámbito militar no puedan obtener reconocimiento equivalente en el ámbito civil, en las condiciones previstas reglamentariamente.

-Se propone la supresión completa de los apartados dos y tres del artículo dos, relativos al sistema de distribución de las pruebas de aptitud (sistema CAPA), al considerar que el proyecto, al remitir su contenido a una resolución del Director General de Tráfico, desreglamenta, y en consecuencia, incumple la sentencia que declaró su nulidad por falta de rango normativo.

Se acepta, y a esos efectos, se ha eliminado toda referencia a regulación mediante resolución, y se ha procedido a incluir todo el espectro regulatorio de CAPA en un nuevo anexo IX.

### **AUESCUELA OSCUA**

-Debería incluirse el establecimiento de módulos de formación básica obligatorios, para los usuarios de determinados vehículos de movilidad personal (VMP).

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado. Más aún inadmisibles cuando el sistema de reparto perjudica tan gravemente a las escuelas pequeñas del país. A su vez, entiende que no es razonable que una escuela resulte perjudicada por el porcentaje de NO APTOS de sus alumnos, cuando la administración no ofrece a las escuelas ninguna herramienta ni mecanismo para garantizar que los alumnos vayan bien preparados al examen. Los alumnos son libres para ir a examen en el momento que lo desee.

No se acepta. CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducción garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge

literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se justifica al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”. CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.
- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita

previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

- El Reglamento debería de limitar el número máximo de secciones de autoescuelas de las que una misma persona puede ser director.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.



- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de implantar unos cursos de reciclaje para los conductores de los diferentes permisos cada x años, que les permita refrescar conocimientos y que permita identificar y corregir posibles conductas de riesgos que, voluntaria o involuntariamente, puedan estar adoptando a la hora de conducir.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Debe suprimirse la posibilidad de que cualquier persona, sin conocimiento teórico ni práctico alguno de la conducción de una motocicleta del permiso A1, esté autorizada a conducir un vehículo de este tipo por el simple hecho de tener una antigüedad de 3 años en el permiso B, que ninguna relación guarda con el mencionado permiso A1.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

## **AUTOESCUELA DAMPER**

-Deben incluirse módulos específicos de formación obligatoria para los usuarios de VMP.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

-La enseñanza teórica debe ser más lógica para el alumno dado que a su criterio es memorística y poco práctica. Se afirma que el 30% de las preguntas no sirven para nada.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Se requiere reciclaje práctico sobre todo para conductores infractores recurrentes.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto el sistema de reciclaje de conductores infractores, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Los canjes de permisos de conducción de determinados países no deberían concederse sin acreditación de conocimientos y destrezas reales.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto el sistema de canjes de permisos de conducción, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Debe garantizarse que los examinadores están al doble mando y las pruebas sean grabadas, durante la realización de los exámenes prácticos.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de evaluación y obtención de los permisos, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Se propone que sea requisito ineludible la posesión del título superior de movilidad segura y sostenible y seguridad vial, para el acceso a las plazas de examinador.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto. Los requisitos para ser personal examinador están recogidos en el Anexo VIII del Reglamento General de Conductores, de conformidad con lo establecido en la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del consejo de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción. En el citado anexo se recoge además, la exigencia de superar una cualificación inicial conforme a un programa de formación que establece la Dirección General de Tráfico.

-El sistema CAPA no debe ponderar la calidad de la enseñanza y el porcentaje de aptos de la escuela sobre la bolsa de alumnos de las escuelas.

No se acepta. CAPA es un sistema de gestión de los exámenes que permite distribuir, de forma objetiva, la capacidad de examen de la jefatura entre la demanda de la provincia durante un periodo de tiempo determinado.

Este sistema se establece en base a tres elementos

- 1) Determinación de la capacidad de examen o posibilidades de servicio
- 2) Establecimiento del ciclo

### 3) Cálculo de la demanda

Para calcular la demanda concreta de cada escuela se tendrá en cuenta el número de alumnos pendientes de realizar la prueba de circulación. Este número de alumnos pendientes de examen será mayor cuando más alumnos haya matriculados en la escuela con la prueba teórica o de destreza superada, pero también se verá aumentado en las escuelas con mayor índice de suspensos en la prueba de circulación donde, en consecuencia, los alumnos permanecen pendientes de ser declarados aptos en dicha prueba.

Para corregir el incremento de alumnos pendientes producido por un alto porcentaje de suspensos y evitar la distorsión del sistema, fomentando la calidad de la formación y no lo contrario, se aplicará a este dato un factor de corrección marcado por el porcentaje de aptos de cada escuela. En concreto, este factor de corrección vendrá determinado por la relación entre el índice de aprobados en primera convocatoria en la prueba de circulación para la obtención del permiso de la clase B de cada escuela, y la media de alumnos aptos en las mismas condiciones del resto de escuelas de su centro de examen.

En virtud de estos tres elementos se establecerá una ratio en base a la cual se hará la distribución de la capacidad de examen de la Jefatura entre las escuelas de la provincia por cada ciclo.

-Se solicita la modificación de la instrucción 2019/C-132 relativa a la celebración de exámenes y la posición que debe ocupar el examinador.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

- Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado. Entiende que debe establecerse un número mínimo de pruebas por ciclo

de 10 -12 días hábiles. Entienden que la solución radica en disponer de más examinadores.

No se acepta. CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducción garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se ajusta al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”. CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.
- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para

mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

- El Reglamento debería de limitar el número máximo de secciones de autoescuelas de las que una misma persona puede ser director.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los

cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- Debe suprimirse la posibilidad de que cualquier persona, sin conocimiento teórico ni práctico alguno de la conducción de una motocicleta del permiso A1, esté autorizada a conducir un vehículo de este tipo por el simple hecho de tener una antigüedad de 3 años en el permiso B, que ninguna relación guarda con el mencionado permiso A1.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

## **AUTOESCUELA ANYMA**

Deben incluirse módulos específicos de formación obligatoria para los usuarios de VMP.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

-El sistema CAPA no debe ponderar la calidad de la enseñanza y el porcentaje de aptos de la escuela sobre la bolsa de alumnos de las escuelas.

No se acepta. CAPA es un sistema de gestión de los exámenes que permite distribuir, de forma objetiva, la capacidad de examen de la jefatura entre la demanda de la provincia durante un periodo de tiempo determinado.

Este sistema se establece en base a tres elementos

- 1) Determinación de la capacidad de examen o posibilidades de servicio
- 2) Establecimiento del ciclo
- 3) Cálculo de la demanda

Para calcular la demanda concreta de cada escuela se tendrá en cuenta el número de alumnos pendientes de realizar la prueba de circulación. Este número de alumnos pendientes de examen será mayor cuando más alumnos haya matriculados en la escuela con la prueba teórica o de destreza superada, pero también se verá aumentado en las escuelas con mayor índice de suspensos en la prueba de circulación donde, en consecuencia, los alumnos permanecen pendientes de ser declarados aptos en dicha prueba.

Para corregir el incremento de alumnos pendientes producido por un alto porcentaje de suspensos y evitar la distorsión del sistema, fomentando la calidad de la formación y no lo contrario, se aplicará a este dato un factor de corrección marcado por el porcentaje de aptos de cada escuela. En concreto, este factor de corrección vendrá determinado por la relación entre el índice de aprobados en primera convocatoria en la prueba de circulación para la obtención del permiso de la clase B de cada escuela, y la media de alumnos aptos en las mismas condiciones del resto de escuelas de su centro de examen.



En virtud de estos tres elementos se establecerá una ratio en base a la cual se hará la distribución de la capacidad de examen de la Jefatura entre las escuelas de la provincia por cada ciclo.

- Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado. Entiende que debe establecerse un número mínimo de pruebas por ciclo de 10 -12 días hábiles. Entienden que la solución radica en disponer de más examinadores.

No se acepta. CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas práctica para la obtención del permiso de conducción garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se justifica al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”. CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.

- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

- El Reglamento debería de limitar el número máximo de secciones de autoescuelas de las que una misma persona puede ser director.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

Se requiere reciclaje práctico sobre todo para conductores infractores recurrentes.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto el sistema de reciclaje de conductores infractores, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de

formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

### **AUTOESCUELA NORTE**

-Deben incluirse módulos específicos de formación obligatoria para los usuarios de VMP.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

-El sistema CAPA no debe ponderar la calidad de la enseñanza y el porcentaje de aptos de la escuela sobre la bolsa de alumnos de las escuelas. No debe verse perjudicada por su proporción de no aptos.

No se acepta. CAPA es un sistema de gestión de los exámenes que permite distribuir, de forma objetiva, la capacidad de examen de la jefatura entre la demanda de la provincia durante un periodo de tiempo determinado.

Este sistema se establece en base a tres elementos

- 1) Determinación de la capacidad de examen o posibilidades de servicio
- 2) Establecimiento del ciclo
- 3) Cálculo de la demanda

Para calcular la demanda concreta de cada escuela se tendrá en cuenta el número de alumnos pendientes de realizar la prueba de circulación. Este número de alumnos pendientes de examen será mayor cuando más alumnos haya matriculados en la escuela con la prueba teórica o de destreza superada, pero también se verá aumentado en las escuelas con mayor índice de suspensos en la prueba de circulación donde, en consecuencia, los alumnos permanecen pendientes de ser declarados aptos en dicha prueba.

Para corregir el incremento de alumnos pendientes producido por un alto porcentaje de suspensos y evitar la distorsión del sistema, fomentando la calidad de la formación

y no lo contrario, se aplicará a este dato un factor de corrección marcado por el porcentaje de aptos de cada escuela. En concreto, este factor de corrección vendrá determinado por la relación entre el índice de aprobados en primera convocatoria en la prueba de circulación para la obtención del permiso de la clase B de cada escuela, y la media de alumnos aptos en las mismas condiciones del resto de escuelas de su centro de examen.

En virtud de estos tres elementos se establecerá una ratio en base a la cual se hará la distribución de la capacidad de examen de la Jefatura entre las escuelas de la provincia por cada ciclo.

- Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado, y el alumnado es libre para presentarse.

No se acepta. CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducción garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se justifica al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”. CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.
- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va

ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

Se requiere reciclaje práctico sobre todo para conductores infractores recurrentes.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto el sistema de reciclaje de conductores infractores, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

Debe suprimirse la posibilidad de que cualquier persona, sin conocimiento teórico ni práctico alguno de la conducción de una motocicleta del permiso A1, esté autorizada a conducir un vehículo de este tipo por el simple hecho de tener una antigüedad de 3 años en el permiso B, que ninguna relación guarda con el mencionado permiso A1.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

**AUTOESCUELA DÓLMENES/ AUTOESCUELA MARTINEZ MARTINEZ,  
AUTOESCUELA HUGO FUELABRADA/AUTOESCUELA CLARA Y 20  
FIRMANTES ADICIONALES/ AUOESCUELA SOBRE RUEDAS/ AUTOESCUELA  
PRIEGO/AUTOESCUELA ATHENEA/ AUTOESCUELA MARCO.**

-Deben incluirse módulos específicos de formación obligatoria para los usuarios de VMP.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

-El sistema CAPA no debe ponderar la calidad de la enseñanza y el porcentaje de aptos de la escuela sobre la bolsa de alumnos de las escuelas. No debe verse perjudicada por su proporción de no aptos.

No se acepta. CAPA es un sistema de gestión de los exámenes que permite distribuir, de forma objetiva, la capacidad de examen de la jefatura entre la demanda de la provincia durante un periodo de tiempo determinado.

Este sistema se establece en base a tres elementos

- 1) Determinación de la capacidad de examen o posibilidades de servicio
- 2) Establecimiento del ciclo



### 3) Cálculo de la demanda

Para calcular la demanda concreta de cada escuela se tendrá en cuenta el número de alumnos pendientes de realizar la prueba de circulación. Este número de alumnos pendientes de examen será mayor cuando más alumnos haya matriculados en la escuela con la prueba teórica o de destreza superada, pero también se verá aumentado en las escuelas con mayor índice de suspensos en la prueba de circulación donde, en consecuencia, los alumnos permanecen pendientes de ser declarados aptos en dicha prueba.

Para corregir el incremento de alumnos pendientes producido por un alto porcentaje de suspensos y evitar la distorsión del sistema, fomentando la calidad de la formación y no lo contrario, se aplicará a este dato un factor de corrección marcado por el porcentaje de aptos de cada escuela. En concreto, este factor de corrección vendrá determinado por la relación entre el índice de aprobados en primera convocatoria en la prueba de circulación para la obtención del permiso de la clase B de cada escuela, y la media de alumnos aptos en las mismas condiciones del resto de escuelas de su centro de examen.

En virtud de estos tres elementos se establecerá una ratio en base a la cual se hará la distribución de la capacidad de examen de la Jefatura entre las escuelas de la provincia por cada ciclo.

- Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado, y el alumnado es libre para presentarse.

No se acepta. CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducción garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la

Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se ajusta al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”. CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.
- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita

previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

- El Reglamento debería de limitar el número máximo de secciones de autoescuelas de las que una misma persona puede ser director.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Se requiere reciclaje práctico sobre todo para conductores infractores recurrentes.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto el sistema de reciclaje de conductores infractores, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Debe suprimirse la posibilidad de que cualquier persona, sin conocimiento teórico ni práctico alguno de la conducción de una motocicleta del permiso A1, esté autorizada a conducir un vehículo de este tipo por el simple hecho de tener una antigüedad de 3 años en el permiso B, que ninguna relación guarda con el mencionado permiso A1.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

## **SINDICATO PROFESIONAL DE POLICIAS LOCALES Y BOMBEROS**

-Propone el sindicato el mismo tratamiento para las policías locales que para la Guardia Civil, esto es limitar la prohibición de servicio a las escuelas de particulares de conductores mientras sus miembros se encuentren en activo a solo aquellos policías locales con competencias en tráfico y seguridad vial. Se solicita que se restrinja la prohibición a los policías con funciones exclusivas en materia de tráfico o limitar la prohibición al ámbito territorial en que los policías presten sus servicios.

No se acepta. No existe discriminación porque al contrario que el cuerpo de la Guardia Civil, no existen en el ámbito de las policías locales, subcuerpos, o agrupaciones que concentren de forma exclusiva las competencias en materia de tráfico. Por otro lado, la idea de limitar la prohibición a aquellos que tengan exclusivamente funciones en materia de tráfico, no resulta aceptable pues aquellos con tareas mixtas bien pueden incurrir igualmente en supuestos de conflicto de intereses. Por último, restringir la prohibición al ámbito territorial de actuación profesional no garantiza en modo alguno situaciones obvias de conflicto de intereses, que es fundamento último de la prohibición aludida.

## **AUTOESCUELA LARA / AUTOESCUELA NIZA/COVIBAR II AUTOESCUELA**

-El sistema CAPA no debe ponderar la calidad de la enseñanza y el porcentaje de aptos de la escuela sobre la bolsa de alumnos de las escuelas. No debe verse perjudicada por su proporción de no aptos.

No se acepta. CAPA es un sistema de gestión de los exámenes que permite distribuir, de forma objetiva, la capacidad de examen de la jefatura entre la demanda de la provincia durante un periodo de tiempo determinado.

Este sistema se establece en base a tres elementos

- 1) Determinación de la capacidad de examen o posibilidades de servicio
- 2) Establecimiento del ciclo
- 3) Cálculo de la demanda

Para calcular la demanda concreta de cada escuela se tendrá en cuenta el número de alumnos pendientes de realizar la prueba de circulación. Este número de alumnos pendientes de examen será mayor cuando más alumnos haya matriculados en la escuela con la prueba teórica o de destreza superada, pero también se verá aumentado en las escuelas con mayor índice de suspensos en la prueba de circulación donde, en consecuencia, los alumnos permanecen pendientes de ser declarados aptos en dicha prueba.

Para corregir el incremento de alumnos pendientes producido por un alto porcentaje de suspensos y evitar la distorsión del sistema, fomentando la calidad de la formación y no lo contrario, se aplicará a este dato un factor de corrección marcado por el porcentaje de aptos de cada escuela. En concreto, este factor de corrección vendrá determinado por la relación entre el índice de aprobados en primera convocatoria en la prueba de circulación para la obtención del permiso de la clase B de cada escuela, y la media de alumnos aptos en las mismas condiciones del resto de escuelas de su centro de examen.

En virtud de estos tres elementos se establecerá una ratio en base a la cual se hará la distribución de la capacidad de examen de la Jefatura entre las escuelas de la provincia por cada ciclo.

- Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado, y el alumnado es libre para presentarse.

No se acepta. CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducción

garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se justifica al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”. CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.
- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un

sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

-Deben desaparecer los plazos de espera entre la misma prueba. No es una medida lógica la espera de 18 días cuando el alumno solo da 1 o dos clases adicionales.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación de los requisitos de presentación a las pruebas de aptitud, sino la dotación de rango reglamentario al sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.



No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

### **ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AUTOESCUELAS DE NAVARRA**

-Solicitan la modificación del apartado ocho del artículo primero, a fin de eliminar la prohibición prevista en el artículo 12 del Reglamento Regulator de la Escuelas Particulares de Conductores, para las policías locales y autonómicas, en base a los siguientes argumentos:

- La ley de Incompatibilidades no recoge expresamente la prohibición para un funcionario de impartir clases de formación vial salvo en autoescuela.
- Por su competencia profesional y experiencia son formadores muy valiosos.
- No tienen ninguna competencia en la obtención de permisos.
- En todo caso la prohibición debería afectar a las clases de circulación, pero no a la totalidad del proceso formativo.
- Ya existe una Ley de Incompatibilidades y el reglamento no debería regular adicionalmente a lo dispuesto en ésta.

No se acepta. El artículo 12 de prohibiciones ya está vigente en el actual Reglamento Regulator de escuelas particulares de conductores, en esta modificación únicamente

se restringe la incompatibilidad en lo referente a la Guardia Civil, exclusivamente a quienes fueran miembros de la Agrupación de Tráfico de la misma, para adaptar el Reglamento al criterio seguido por algunas sentencias recientes

### **AUTOESCUELA MG FORMACIÓN**

-Deben incluirse módulos específicos de formación obligatoria para los usuarios de VMP.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

-El sistema CAPA no debe ponderar la calidad de la enseñanza y el porcentaje de aptos de la escuela sobre la bolsa de alumnos de las escuelas. No debe verse perjudicada por su proporción de no aptos.

No se acepta. CAPA es un sistema de gestión de los exámenes que permite distribuir, de forma objetiva, la capacidad de examen de la jefatura entre la demanda de la provincia durante un periodo de tiempo determinado.

Este sistema se establece en base a tres elementos

- 1) Determinación de la capacidad de examen o posibilidades de servicio
- 2) Establecimiento del ciclo
- 3) Cálculo de la demanda

Para calcular la demanda concreta de cada escuela se tendrá en cuenta el número de alumnos pendientes de realizar la prueba de circulación. Este número de alumnos pendientes de examen será mayor cuando más alumnos haya matriculados en la escuela con la prueba teórica o de destreza superada, pero también se verá aumentado en las escuelas con mayor índice de suspensos en la prueba de circulación donde, en consecuencia, los alumnos permanecen pendientes de ser declarados aptos en dicha prueba.

Para corregir el incremento de alumnos pendientes producido por un alto porcentaje de suspensos y evitar la distorsión del sistema, fomentando la calidad de la formación y no lo contrario, se aplicará a este dato un factor de corrección marcado por el porcentaje de aptos de cada escuela. En concreto, este factor de corrección vendrá determinado por la relación entre el índice de aprobados en primera convocatoria en la prueba de circulación para la obtención del permiso de la clase B de cada escuela, y la media de alumnos aptos en las mismas condiciones del resto de escuelas de su centro de examen.

En virtud de estos tres elementos se establecerá una ratio en base a la cual se hará la distribución de la capacidad de examen de la Jefatura entre las escuelas de la provincia por cada ciclo.

- Comunican su no conformidad con el establecimiento de un sistema CAPA. No es admisible que se limite el derecho de las escuelas a examinar en función de la capacidad de examen que tengan las jefaturas provinciales o locales en un momento determinado, y el alumnado es libre para presentarse.

CAPA es una herramienta informática que ordena la presentación de los alumnos a las pruebas práctica para la obtención del permiso de conducción garantizando la prestación de un servicio de exámenes basada en criterios objetivos, equitativos y proporcionados. Así lo recoge expresamente, el informe emitido por la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado el 8 de julio de 2019, que recoge literalmente; “el sistema CAPA que ordena la presentación de alumnos a las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir se justifica al principio de necesidad y proporcionalidad del artículo 5 de la LGUM, en tanto en cuanto atiende a la necesidad de garantizar la prestación de un servicio público a los ciudadanos con los medios disponibles y está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados”.

CAPA es un sistema que garantiza la igualdad de trato a todos los operadores del mercado al ser de idéntica aplicación a todos ellos confiriendo además estabilidad y

seguridad al sistema de organización de los exámenes. Tiene en cuenta en su gestión únicamente datos objetivos y reales.

No interfiere de ninguna manera en la actividad mercantil de las Escuelas ya que:

- No interfiere ni limita la capacidad formativa de los profesores.
- No fija las condiciones del ejercicio de la actividad formativa de las Escuelas.
- Supone un sistema en el que todas las Escuelas actúan frente a la Administración en igualdad de condiciones.
- Establece un sistema de reparto de la capacidad de examen de forma equitativa entre las distintas Escuelas en base a un cálculo previo y objetivo de la demanda.
- No impone a las Escuelas ningún límite más allá de los marcados por la organización interna del trabajo de las Jefaturas provinciales y que son iguales para todas ellas.
- Se trata de un sistema sujeto a revisiones periódicas que permitirán ajustarlo a las oscilaciones de demanda y a los esfuerzos realizados por las Escuelas para mejorar la formación y consecuentemente a los porcentajes de aptos en primera convocatoria.

En definitiva, CAPA es un sistema de gestión, orden y distribución de la capacidad diaria del servicio de exámenes, sin más limitación que la propia derivada de un sistema de citación presencial, que organiza secuencial y temporalmente el calendario de citación de las pruebas, de forma análoga a lo que sucede con los sistemas de cita previa para atender solicitudes de otros trámites administrativos como solicitud de DNI, Pasaporte o trámites de la Seguridad Social.

El sistema no introduce restricciones generales ni absolutas, sino que está basado en criterios objetivos, equitativos y proporcionados.

El sistema CAPA distribuye la capacidad de examen de las jefaturas entre las escuelas de su provincia de forma proporcional a su demanda. No se trata por tanto de una limitación genérica, a cada escuela ya que se le atribuye el porcentaje de capacidad correspondiente al porcentaje de su demanda respecto a la demanda total de la

provincia. Tampoco establece el sistema ninguna limitación absoluta ya que se va ajustando conforme a la capacidad de examen de forma que siempre se ofrezca tanta capacidad como posibilidades de servicio tiene la jefatura.

-Debe incluirse un número mínimo de clases prácticas en la autoescuela y un número de horas de conducción nocturna.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto.

- El Reglamento debería de limitar el número máximo de secciones de autoescuelas de las que una misma persona puede ser director.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

- No se debe de eliminar del Reglamento, como sucede en la redacción que se propone, el Certificado de Aptitud de los Profesores, y la obligatoriedad de que los cursos se convoquen anualmente, tal y como se establecía hasta este momento. Con la gran escasez de profesores que existe en la actualidad no parece adecuado el que desaparezca del Reglamento estos cursos para formar profesores, y su convocatoria anual.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

- Debe reglamentarse la obligatoriedad de unos cursos de concienciación y sensibilización vial, que deben ser impartidos, de manera presencial, y únicamente en las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Se requiere reciclaje práctico sobre todo para conductores infractores recurrentes.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto el sistema de reciclaje de conductores infractores, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Debe suprimirse la posibilidad de que cualquier persona, sin conocimiento teórico ni práctico alguno de la conducción de una motocicleta del permiso A1, esté autorizada a conducir un vehículo de este tipo por el simple hecho de tener una antigüedad de 3 años en el permiso B, que ninguna relación guarda con el mencionado permiso A1.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

-Se deben incluir unas pruebas mínimas evaluables para el permiso de la clase A, puesto que se tiene conocimiento de que, hay alumnos que simplemente lo pagan y ni siquiera se montan en las motos, siendo un simple trámite administrativo, de esta

forma se evitaría que muchas escuelas no puedan aprovecharse de la no asistencia a los cursos A.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación o actualización del sistema de formación, sino la adaptación de la normativa al nuevo título de formación profesional y la dotación de rango reglamentario del sistema de distribución de celebración de pruebas de aptitud.

### **ASOCIACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS (ANAES)**

-Inexistencia de regulación relativa a la formación básica para los usuarios de movilidad personal (VMP). Solicitan la inclusión de dicha formación.

No se acepta, dicha regulación no es objeto del presente proyecto.

-Concreción y modernización de los recursos humanos y materiales necesarios y exigibles a las escuelas particulares de conductores para el desempeño de su actividad.

No se acepta, dicha regulación no es objeto del presente proyecto.

-Modernización del sector con la introducción de nuevas tecnologías

No se acepta, dicha regulación no es objeto del presente proyecto.

-Modificación del artículo 51 del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, así como la adición de una disposición final tercera (artículo 2 del proyecto del Real Decreto), para la introducción de un sistema de acceso a exámenes, de impronta nacional, no provincial, que se fundamente en la

capacidad de cada centro y no en cuestiones ajenas a los medios de la Administración, y se sugiere que se redacte el artículo desechando ideas ya rechazadas por los tribunales. A este respecto, la entidad invoca la sentencia de 31 de mayo de 2002 de la sección octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional anulando una Orden Ministerial, por falta de rango normativo, la sentencia de 22 de noviembre de 2006 del Tribunal Supremo, anulando un inciso del artículo 62.3 del derogado Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, y la sentencia 361/2022 de 29 de julio de la Sección Cuarta de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid anulando la instrucción 2020/c-136 de 29 de enero, por ausencia de rango normativo bastante.

Se acepta, y a esos efectos, se ha eliminado toda referencia a regulación mediante resolución, y se ha procedido a incluir todo el espectro regulatorio de CAPA en un nuevo anexo IX.

- Formación del profesorado de formación vial: Título de FP de Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible: Consideran insuficiente el mero reconocimiento de las funciones de los nuevos técnicos, y consideran que debe ampliarse el espacio profesional a aquellas personas que se encuentren en paro de larga duración y hayan obtenido o quieran obtener la cualificación profesional SSC56666\_3.

No se acepta. No es objeto de regulación del presente proyecto. El Real Decreto 567/2011 de 20 de abril por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, crea la cualificación profesional de docencia de formación vial, cuya competencia general es : “Programar, impartir y evaluar la enseñanza dirigida a la formación vial para los aspirantes a la obtención del permiso o licencia de conducción, cursos de especialización y reciclaje formativo y profesional,



sobre medidas reeducadoras y aquellas acciones que determine la legislación en vigor”.

Esta regulación permitió la creación del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, contando con la conformidad de todo el sector y en cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que la recogía como una de sus medidas.

La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

-Inclusión de módulos de concienciación y sensibilización vial obligatorios en la formación de los aspirantes a conductor.

No se acepta. La propuesta no es objeto de regulación del presente proyecto.

-Posibilidad de que los centros educativos de FP impartan enseñanza de la conducción para los permisos de A2 y B a su alumnado en sus instalaciones. - Consideran que debe eliminarse esta posibilidad por suponer competencia desleal con las autoescuelas.

No se acepta, al considerar que la formación obtenida en el módulo formativo denominado “Técnicas de conducción” constituye una formación más que suficiente para la conducción de forma reglamentaria, segura y eficiente de turismos y motocicletas de las que autoriza a conducir el permiso de conducción de la clase A2. Además esta posibilidad está ya regulada en el real Decreto 174/2021, y el objeto del presente Real Decreto no es modificar el citado Real Decreto, sino, modificar y adaptar el Reglamento General de escuelas y el Reglamento General de Conductores al mismo.

-Recuperación o bonificación de puntos a través de cursos de conducción segura o eficiente. La entidad cuestiona la compatibilidad del apartado 5 del artículo 63 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial con la Ley 17/2005, de 19 de julio, de permiso por puntos.

No se acepta. La regulación de tales cursos no es objeto del presente proyecto.

-Reforma del modelo formativo que se imparte en los cursos de concienciación y sensibilización vial (cursos de recuperación de puntos). Solicitan cambios y actualizaciones en el sistema de permiso por puntos.

No se acepta. La regulación de tales cursos no es objeto del presente proyecto.

### **AUTOESCUELA CARBAYÓN (como miembro asociado de la Unión de Empresarios de Autoescuela de Asturias)**

En relación al Reglamento General de Conductores:

-Solicitan la modificación del apartado 2 del artículo 4, a efectos de eliminar la habilitación actual que permite a titulares del permiso B con antigüedad superior a 3 años conducir vehículos de los que autoriza el permiso A1.

No se acepta. La modificación de estos extremos no es objeto de la presente reforma.

-Solicitan la modificación del apartado 7 del artículo 5 en base a los mismos razonamientos.

No se acepta. La modificación de estos extremos no es objeto de la presente reforma.

-Proposición de una nueva redacción para el artículo 41 con modificación expresa del apartado 2. A efectos de introducir cambios en el proceso formativo.

No se acepta. La modificación de estos extremos no es objeto de la presente reforma.

-Se propone la eliminación del sistema de organización y distribución de la celebración de las pruebas de aptitud, introducido en el artículo 51 del Reglamento General de Conductores mediante el presente proyecto en base a las siguientes razones:

- Contraviene la doctrina del Tribunal Supremo al no recogerse en norma con rango bastante un sistema que impone restricciones.
- Favorece la distribución asimétrica entre las diferentes jefaturas, contraviniendo la Ley 20/2013 de 9 de diciembre de Unidad de Mercado
- Genera discriminación entre las diferentes autoescuelas.

Se acepta, y a esos efectos, se ha eliminado toda referencia a regulación mediante resolución, y se ha procedido a incluir todo el espectro regulatorio de CAPA en un nuevo anexo IX.

-Solicitan la modificación del anexo VI a efectos de exigir el visto bueno del centro formativo antes de que pueda presentarse el aspirante a las pruebas de aptitud y adicionalmente que se elimine el incremento de tiempo de espera entre cada prueba.

No se acepta. La modificación de estos extremos no es objeto de la presente reforma.

-Solicitan la creación de un anexo IX "Formación presencial obligatoria requerida para ser admitido a las pruebas de control de conocimientos para la obtención de permisos de conducción".

No se acepta. La modificación de estos extremos no es objeto de la presente reforma.

-Se solicita la inclusión de un régimen formativo para los vehículos de movilidad personal.

No se acepta. La modificación de estos extremos no es objeto de la presente reforma.

En relación al Reglamento General de Escuelas particulares de Conductores:

-Se solicita que se sustituya en el artículo 46 el sistema de convocatorias propuesto para la obtención del certificado de aptitud de profesor de formación vial, por un compromiso de convocatoria cada dos años.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

-Se solicita que se sustituya en el artículo 47 el sistema de convocatorias propuesto para la obtención del certificado de aptitud de director de escuela de conductores, por un compromiso de convocatoria cada dos años.

No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite precisamente garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

-Disposición adicional quinta: sugieren la inclusión de mayores requisitos para el reconocimiento civil de las habilitaciones obtenidas en la carrera militar.

No se acepta. Analizado el contenido, requisitos y desarrollo de la formación para obtener el certificado de Monitor, Instructor o Profesor-Director de Escuela de Conductores en el ámbito militar, aportados por el Ministerio de Defensa y que se incluyen en la presente memoria, se consideran debidamente acreditadas la habilitaciones mencionadas.

-Proponen el reconociendo también como profesores de autoescuela a las personas desempleadas y que hayan obtenido la cualificación profesional SSC5666-3, “docencia de la formación vial”.

No se acepta. El Real Decreto 567/2011 de 20 de abril por el que se por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, crea la cualificación profesional de docencia de formación vial, cuya competencia general es : “Programar, impartir y evaluar la enseñanza dirigida a la formación vial para los aspirantes a la obtención del permiso o licencia de conducción, cursos de especialización y reciclaje formativo y profesional, sobre medidas reeducadoras y aquellas acciones que determine la legislación en vigor”.

Esta regulación permitió la creación del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, contando con la conformidad de todo el sector y en cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que la recogía como una de sus medidas.

El citado Real Decreto 567/2011, crea la cualificación profesional no el certificado de profesionalidad, que a día de hoy, no ha sido desarrollado.

Solicitan que el proyecto concrete y modernice los recursos materiales y humanos de las autoescuelas.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación de esos extremos.

Solicitan que el proyecto fomente la introducción de las nuevas tecnologías en el sector.

No se acepta. No es objeto del presente proyecto la modificación de reglamento en esos aspectos.

### **Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)**

-Consideran que la actual regulación supone una restricción de acceso a la profesión de profesor de formación vial. En consecuencia invocan el real Decreto 472/2021 de 29 de junio por el que se incorpora al ordenamiento jurídico la Directiva 8UE) 2018/958 del Parlamento Europeo y del Consejo relativa la test de proporcionalidad antes de adoptar nuevas regulaciones profesiones.

A estos efectos transmite la entidad que supone la existencia de barreras de acceso debido a:

- En el sistema actual solo se requiere para obtener la habilitación el título de secundaria, mientras que para acceder al de técnico superior es preciso contar con el bachillerato o título de grado medio de FP.
- Ello supone que los aspirantes de mayor edad quedarán relegados en el nuevo sistema, impidiéndose también los efectos de reciclaje profesional que la obtención de esta titulación supone para muchas personas.

Para paliar estos efectos, proponen que además de la inclusión del título de técnico superior de formación vial como requisito habilitante, se incluya también el certificado de profesionalidad de docencia de formación vial de los previstos en el real decreto 567/2011 de 20 de abril por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales.

No se acepta, no es objeto de este proyecto normativo, cuyo objetivo es adaptar la normativa a la entrada en vigor del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

El Real Decreto 567/2011 de 20 de abril por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, crea la cualificación profesional de docencia de formación vial, cuya competencia general es: “Programar, impartir y evaluar la enseñanza dirigida a la formación vial para los aspirantes a la obtención del permiso o licencia de conducción, cursos de especialización y reciclaje formativo y profesional, sobre medidas reeducadoras y aquellas acciones que determine la legislación en vigor”.

Esta regulación permitió la creación del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, contando con la conformidad de todo el sector y en cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que la recogía como una de sus medidas.

El citado Real Decreto 567/2011, crea la cualificación profesional no el certificado de profesionalidad, que a día de hoy, no ha sido desarrollado.

-En segundo lugar proponen que se incluya una periodicidad mínima anual para la convocatoria de los cursos para la obtención del certificado de aptitud de profesor de formación vial. Consideran que de otro modo el acceso a la actividad de profesor de formación vial quedaría casi exclusivamente ligado al Título Superior.

No se acepta, el objetivo de la reforma es que sean convocados solo en caso de necesidad, y fijar periodicidad anual es eliminar la propia causa.

-Se propone la eliminación del apartado veinte del artículo 1, relativo a las prácticas al doble mando de los alumnos del título de Técnico Superior, al considerar a dichos alumnos poco preparados para asumir la responsabilidad.

No se acepta, la figura de profesor de formación vial en prácticas, se corresponde a lo establecido en el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, respecto al módulo 1663

“Formación en centros de trabajo”. El desarrollo del currículo del título de Técnico Superior para la movilidad segura y sostenible no es objeto de esta reforma, correspondiendo dicho desarrollo a las autoridades competentes en materia de educación.

-Se propone adicionalmente, la eliminación de presentar alumnos del Título de Técnico Superior a examen, según dispone el segundo párrafo del artículo 48. Bi) tal y como se redacta en el proyecto.

No se acepta. Se trata de consagrar la convalidación de la formación obtenida a estos efectos, evitando duplicidades y cargas injustificadas que obligue a quienes cursan para la obtención del título Superior a examinarse por vías alternativas.

-Proponen nueva redacción del apartado 1 y de la letra b) del punto tercero del apartado 2 de la disposición adicional sexta, a efectos de reconocer no solo el título de profesor sino también de director de escuela de conductores, obtenido en una academia de logística del ejército español. Adicionalmente proponen que no solo se habilite a militares en situación de reserva sino a aquellos que estén en situación de excedencia o incluso en activo en base, a su criterio a la inexistencia de incompatibilidad de los militares para el ejercicio de labores de docencia en autoescuelas.

No se acepta. La redacción propuesta se considera suficiente y permite establecer una nueva vía de acceso para el ejercicio de profesor de formación vial, garantizándose la formación y requisitos de los mismos.

En relación a los directores no se considera necesario establecer esta vía al no existir demanda.

-En relación al sistema de organización y distribución de las pruebas de aptitud y comportamiento en vías abiertas al tráfico (sistema CAPA), CNAE propone una nueva



redacción del artículo 51 que el presente proyecto modifica, a fin de incluir que la resolución del Director General de Tráfico deberá ser objeto de consenso con la patronal más representativa. Se propone también, en consecuencia, la modificación de la disposición final tercer relativa a la resolución de referencia.

No se acepta, el artículo 51 establece que corresponde al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico la organización de tales pruebas. El ejercicio de tal competencia no puede supeditarse a un necesario consenso con una indeterminada sección de la patronal, que condicione su cumplimiento o la protección de los intereses generales. Adicionalmente, el sistema CAPA tiene una enorme aceptación en todo el sector.

Así mismo, CNAE completa su participación en el trámite de información pública del proyecto realizado otras aportaciones de carácter general y en concreto proponen:

- Desarrollar cursos de concienciación y sensibilización
- Establecimiento obligatorio de aulas para la impartición de tales cursos
- Establecer un sistema de formación continua de conductores
- Propone la creación de una certificación de la formación práctica para posibilitar la presentación de un aspirante a examen.
- Modificación normativa del apartado 2 del artículo 4 del Reglamento General de Conductores a efectos de matizar que la habilitación actual del permiso B para conducir motocicletas de las que autoriza a conducir el permiso A1, esté condicionada a la superación de un curso de formación.
- Establecimiento de una formación mínima obligatoria para la conducción de VMP.
- Formación continua para profesores de formación vial
- Imponer una limitación al número de escuelas particulares de conductores en las que puede ejercer un director.

No se aceptan ninguna de las sugerencias anteriores por no ser objeto del presente proyecto de modificación, ni estar relacionado con el mismo, siendo además, algunas

de ellas parte de proyectos independientes en actual desarrollo y, en consecuencia, con un trámite de audiencia e información pública específico.

### **Plataforma de Autoescuelas Digitales**

-Proponen que la autorización de apertura de las escuelas de conductores permita ofrecer el servicio en cualquier punto del territorio nacional, sin limitaciones de ámbito geográfico, equiparándose así a otras ramas del ámbito educativo

-Así mismo reclaman que la autorización de apertura esté solo sujeta al alta de actividad del modelo 036 y a un domicilio fiscal, pudiendo ser este válido para otras actividades profesionales de carácter educativo.

-Sugieren que se permita autorizar la apertura de una escuela sin contar con local comercial.

-Sugieren que se permita autorizar la apertura de una escuela con independencia de la modalidad formativa que vaya a impartirse (teórica o práctica).

No se aceptan las medidas o sugerencias propuestas por carecer de la más mínima conexión con el objeto del proyecto. No es objetivo de la reforma la modificación de las condiciones y requisitos de apertura de escuelas particulares.

### **Instituto de Tráfico y Transporte**

-En relación a la modificación del artículo 51 del Reglamento General de Conductores y la inclusión del sistema de organización y distribución de las pruebas de aptitud como facultad de la Dirección General de Tráfico, la entidad considera que dicha

modificación no se ajusta a derechos, y contraviene la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

Se acepta, y a esos efectos, se ha eliminado toda referencia a regulación mediante resolución, y se ha procedido a incluir todo el espectro regulatorio de CAPA en un nuevo anexo IX.

-Inclusión en el acceso a la profesión no solo de los técnicos superiores en formación para la movilidad segura y sostenible, sino también de quien ostente la cualificación profesional SSC566\_3.

No se acepta. El Real Decreto 567/2011 de 20 de abril por el que se por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, crea la cualificación profesional de docencia de formación vial, cuya competencia general es : “Programar, impartir y evaluar la enseñanza dirigida a la formación vial para los aspirantes a la obtención del permiso o licencia de conducción, cursos de especialización y reciclaje formativo y profesional, sobre medidas reeducadoras y aquellas acciones que determine la legislación en vigor”. Esta regulación permitió la creación del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, contando con la conformidad de todo el sector y en cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que la recogía como una de sus medidas. El citado Real Decreto 567/2011, crea la cualificación profesional no el certificado de profesionalidad, que a día de hoy, no ha sido desarrollado.

-Solicitan así mismo que la modificación operada contemple también:

- La concreción de los recursos humanos y materiales exigibles a las escuelas particulares de conductores par ale desempeños de su actividad.
- Limitación en cuanto al número de autoescuelas de las que alguien pueda ser director
- La actualización del material didáctico

- Establecimiento de las características de las aulas de formación
- Establecimiento de cursos de reciclaje para el personal que presta servicios de formación en las autoescuelas
- Modernización del sector con la introducción de nuevas tecnologías.

No se aceptan ninguna de las propuestas anteriores. No son objeto de este proyecto normativo, cuyo objetivo es adaptar la normativa a la entrada en vigor del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

### **FORMASTER**

-Sugieren la eliminación de la expresión “podrá” y correlativa sustitución por “convocará”, de la redacción del artículo 46 y 47 del reglamento de Escuelas Particulares, en la regulación de los cursos para la obtención del certificado de aptitud de profesor de formación vial y director de escuelas de conductores respectivamente.

No se acepta, el mantenimiento de la doble vía de acceso (técnico superior en formación vial segura y sostenible y los cursos convocados por la DGT) responde al único objetivo de cubrir las necesidades, si estas surgen. De hecho, estimaciones razonables prevén que las convocatorias de dichos cursos se vayan dilatando conforme el sistema vaya procurando mayor número de técnicos superiores. En consecuencia, establecer una periodicidad fija no asiste a los intereses ni necesidades en el medio y largo plazo.

En relación a la libre prestación de la actividad de profesor de formación vial por aquellas personas sin vinculación profesional con el ejército pero que haya obtenido su habilitación en academias militares, consideran que deben acreditar su formación dada la diferencia de curriculum entre los diferentes sistemas de formación.

No se acepta. Analizado el contenido, requisitos y desarrollo de la formación para obtener el certificado de Monitor, Instructor o Profesor-Director de Escuela de Conductores en el ámbito militar, aportados por el Ministerio de Defensa y que se incluyen en la presente memoria, se consideran debidamente acreditadas la habilitaciones mencionadas.

-Proponen también el certificado de profesionalidad como alternativa para capacitar a nuevos profesores de formación vial.

No se acepta. El Real Decreto 567/2011 de 20 de abril por el que se por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, crea la cualificación profesional de docencia de formación vial, cuya competencia general es: “Programar, impartir y evaluar la enseñanza dirigida a la formación vial para los aspirantes a la obtención del permiso o licencia de conducción, cursos de especialización y reciclaje formativo y profesional, sobre medidas reeducadoras y aquellas acciones que determine la legislación en vigor”. Esta regulación permitió la creación del título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, contando con la conformidad de todo el sector y en cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que la recogía como una de sus medidas. El citado Real Decreto 567/2011, crea la cualificación profesional no el certificado de profesionalidad, que a día de hoy, no ha sido desarrollado.

-Sugieren la adopción de medidas para la incorporación de las nuevas tecnologías a la formación vial, en relación a la gestión de la Dirección General de Tráfico, en base a sus desfasados mecanismos y sistemas de gestión.

No se acepta. No es objeto de este proyecto normativo, cuyo objetivo es adaptar la normativa a la entrada en vigor del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo por el que

se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

-Sugieren la inclusión de medias para garantizar unos requisitos mínimos en las autoescuelas como centros de calidad, en particular:

- En relación a los recursos humanos: limitación del número máximo de escuelas dirigidas por la misma persona y establecimiento de cursos de reciclaje
- Requisitos materiales en relación a vehículos y espacios físicos
- Introducción de nuevas tecnologías.

No se aceptan. No son ninguna de las anteriores medidas, objeto de este proyecto normativo, cuyo objetivo es adaptar la normativa a la entrada en vigor del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

-En relación a los permisos de conducción realizan propuestas con relación a:

- Clases y edad requerida para la obtención de los permisos.
- Formación mínima obligatoria.
- Formación presencial obligatoria para ser admitido a las pruebas de control de conocimientos.
- Formación específica para los VMP.

No se aceptan. No son ninguna de las anteriores medidas, objeto de este proyecto normativo, cuyo objetivo es adaptar la normativa a la entrada en vigor del Real Decreto

174/2021 de 23 de marzo por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible.

-En relación a la modificación del artículo 51 y la introducción del sistema de organización y regulación de las pruebas de aptitud, la entidad propone una redacción alternativa y cuestiona la actual, por las siguientes razones:

- Contraviene la doctrina del Tribunal Supremo al no recogerse en norma con rango bastante un sistema que impone restricciones.
- Favorece la distribución asimétrica entre las diferentes jefaturas, contraviniendo la Ley 20/2013 de 9 de diciembre de Unidad de Mercado
- Genera discriminación entre las diferentes autoescuelas.

-Se propone que le procedimiento se armonice en términos estatales, realizarse un estudio objetivo de las necesidades de personal en cada jefatura para dotarlas de suficientes recursos.

Se acepta parcialmente, y a esos efectos, se ha eliminado toda referencia a regulación mediante resolución, y se ha procedido a incluir todo el espectro regulatorio de CAPA en un nuevo anexo IX.

### **Cándido Escalante**

-En relación a la modificación del artículo 51 y la introducción del sistema de organización y regulación de las pruebas de aptitud, se cuestiona la idoneidad, por las siguientes razones:

- Contraviene la doctrina del Tribunal Supremo al no recogerse en norma con rango bastante un sistema que impone restricciones.
- Hay tres instrumentos legales que imponían el régimen de organización aludido y que han sido anulados en sede judicial,

- Genera discriminación entre las diferentes autoescuelas.

Se acepta parcialmente, y a esos efectos, se ha eliminado toda referencia a regulación mediante resolución, y se ha procedido a incluir todo el espectro regulatorio de CAPA en un nuevo anexo IX.

### **FEDERACIÓN NACIONAL DE SINDICATOS DE TRABAJADORES DE AUTOESCUELAS**

-Solicitan que le proyecto incluya disposiciones que permitan limitar el número de centros de los cuales una misma persona puede ser director.

No se acepta, no es objeto de reforma del presente proyecto.

-Se propone también añadir una nueva modificación a fin de mejorar la formación de los futuros conductores, comunicando a la jefatura, la capacitación del alumno.

No se acepta, no es objeto de reforma del presente proyecto.

-Interesan la modificación del apartado Diez del proyecto a efectos de incluir la necesaria acreditación de la relación o profesional entre trabajador y empresario.

No se acepta, la verificación de tal extremo excede las competencias de este centro directivo y la prestación de servicios en las autoescuelas y sus requisitos no es objeto del presente proyecto.

-Se propone que la potestad que se reserva la Dirección General de Tráfico para convocar cursos para la obtención de certificado de aptitud de profesor de formación vial o director de autoescuela, debería revestir fórmula de disposición transitoria, de forma que solo se emplee hasta donde la formación profesional se asiente y cubra



demanda. Todo ello, para evitar posibles intervencionismos. Así mismo, se propone que la formación mínima requerida sea la de estar en posesión del título de bachiller. No se acepta. La redacción propuesta para realizar las convocatorias cuando sea necesario y de forma extraordinaria, permite garantizar que exista un número de profesionales suficientes para realizar el servicio.

-En relación a la inclusión del artículo 48 ter en el Reglamento General de Escuelas Particulares de Conductores, abogan por la eliminación del mismo, toda vez que se interpreta por el sindicato como un sistema de evaluación de la cualificación profesional.

No se acepta. El objetivo del artículo no es evaluar la cualificación profesional que se presume ante la presentación del título de referencia, sino otorgar la autorización de ejercicio previa acreditación objetiva del cumplimiento de ciertos requisitos.

-Con respecto al apartado veinticinco del artículo 1 del proyecto, relativo al reconocimiento de las habilitaciones obtenidas en academias militares, propone añadir la expresión “[...] *en situación de reserva sin destino*”.

No se acepta. Ese concreto apartado, se modifica en los términos propuestos por el Ministerio de Defensa y que se contienen en la presente memoria.

-Por último y con respecto al artículo dos del proyecto, y en particular con la inclusión, a través de la modificación del artículo 51 del Reglamento General de Conductores, del sistema CAPA, el sistema de organización y distribución de las pruebas de aptitud, solicitan que se les tenga en cuenta como colectivo para su diseño.

A este respecto se recuerda que el propio trámite de audiencia e información pública, es un mecanismo reglado y eficaz de participación en el desarrollo y contenido de la normativa.

### **Grupo de Trabajo ATAAC (profesores de formación vial y directores de autoescuela)**

-Consideran que la argumentación que sirve de base en la memoria del proyecto para justifica que esta sea abreviada, se incumple en todo el proceso, en varios aspectos, protección de consumidores, contratación de trabajadores, competencia, unidad de mercado etc....

No se acepta. A este centro directivo no le consta que las reformas pretendidas afecten a las materias que se mencionan.

-Se posicionan en contra del mantenimiento de la doble vía de acceso al rol de formador (a través de la titulación superior de formación profesional y de las posibles convocatorias de los cursos diseñados al efecto por la DGT), bajo la premisa de que el mantenimiento de la certificación facilita la competencia entre formadores de menor cualificación y resta coherencia y seguridad jurídica al sistema.

No se acepta. La redacción es clara al establecer que la DGT “podrá” convocar, esto es, solo en caso de que la demanda no sea cubierta a través de la vía de acceso del título superior de formación profesional, se podrá acudir a este sistema a fin de garantizar un servicio adecuadamente dimensionado. Las previsiones permiten adelantar que tales convocatorias llegarán a no ser necesarias una vez se establezca el flujo de nuevos titulados.

-En relación al reconocimiento civil de las autorizaciones obtenidas en el ámbito militar para la prestación de la actividad de profesor de formación vial, consideran que se conculca el principio de formación a través de este reconocimiento automático, y que se requeriría incluir la obligación de superación de un proceso formativo ad hoc.

No se acepta, queda acreditado suficientemente el grado de formación de aquellos que obtuvieron el certificado aludido en el ámbito militar.

Con respecto al sistema CAPA, esto es de organización y distribución de las pruebas de aptitud, que se regula a través de este proyecto mediante la modificación del artículo 51 del Reglamento General de Conductores, consideran las siguientes deficiencias:

- No puede haber distribución equitativa si se consideran el personal y horarios de los funcionarios públicos, pero no el personal y horarios de los demandantes de exámenes. En particular el control efectivo sobre las jornadas de los formadores y sus condiciones laborales.

No se acepta. Este centro directivo no tiene competencias en materia laboral, ni tampoco sería operativo incluir tales jornadas como variable para la distribución equitativa de exámenes, considerando que las mismas no afectan a la prestación del servicio público.

- Así mismo debe velarse por el cumplimiento de la ley en el desarrollo de exámenes, de tal forma que no se permita la celebración de exámenes con vehículos que no dispongan de ITV en vigor o seguro obligatorio. Para garantizar esa legalidad debería exigirse en todo vehículo de examen un tacógrafo.

No se acepta a este organismo, no le consta violaciones de la legalidad en la celebración de las pruebas de aptitud. Así mismo, mediando intervención de funcionario público en la celebración de los exámenes, no se considera necesaria la imposición de un tacógrafo en los vehículos de exámenes, que acrediten lo que el funcionario puede verificar por sí mismo.

- Proponen a efectos de autorregular las bolsas de alumnos en espera de examen, los porcentajes de aptos sean publicados por la DGT y expuestos de forma visible y obligatoria en cada centro de formación a fin de que los aspirantes cuenten con ese dato para elegir la autoescuela.

No se acepta, no es objeto de esta regulación, Si bien, cabe indicar que esta información está recogida en la página Web de la Dirección General de Tráfico, y en estos momentos se está trabajando en la mejora de este servicio.

- Solicitan un régimen sancionador en paralelo que permita, que las conductas irregulares de algunos centros y autoescuelas no queden impunes.

No se acepta. No es objeto de la presente regulación.

- Consideran que para reducir la “bolsa” de alumnos en espera, es necesario priorizar el criterio de “aptos” sobre el de capacidad. Para ello también sugieren posibles penalizaciones a las autoescuelas con resultados contrarios al objetivo de mejora. Se señala el incumplimiento de las jornadas laborales por parte de las autoescuelas como parte del problema.

No se acepta. No es objeto de la presente regulación. Aclarar en relación a la "bolsa de alumnos" que debe entenderse como el número total de aspirantes (acumulado) que han aprobado las pruebas previas (teórica y/o destreza) necesarias para presentarse a la prueba de circulación. La vigencia del aprobado en esas pruebas previas tiene una duración de dos años, por tanto, desde que obtienen el aprobado en las mismas disponen de un plazo máximo de dos años para presentarse a la prueba de circulación en vías abiertas. Este dato facilita una previsión, pero no es un dato que en puridad se corresponda con las personas que estarían en disposición real de solicitar la realización de la citada prueba de circulación, sino que se corresponde con

el volumen de personas que están en algunas de las situaciones siguientes, en el período comprendido desde los dos años anteriores hasta la fecha en que se obtiene el dato:

a) No han comenzado a prepararse: hay ocasiones en que voluntariamente el aspirante retrasa la presentación a examen (como es el caso habitual de los estudiantes universitarios que esperan a los períodos vacacionales para presentarse a las distintas pruebas). Hay que tener en cuenta que el alumno libremente, organiza su formación, en función de sus necesidades, del tiempo que pueda dedicar a ello y también de su disponibilidad económica.

b) Están preparándose pero no han completado su formación todavía para ir a examen: desde que superan la prueba anterior, es necesario un periodo de formación para adquirir las habilidades, aptitudes y conocimientos necesarios para ir al examen práctico, período que varía de unas personas a otras y que, si establecemos por ejemplo un promedio de 20 o 30 prácticas, puede extenderse como mínimo a dos o tres meses. Durante este plazo de formación, el alumno consta en la bolsa, pero no está preparado para presentarse a examen.

c) Han suspendido una o varias veces: en este caso no puede decirse que estén "pendientes" de examen como si nunca hubieran tenido opción al mismo, ya que fueron admitidos al examen práctico en una o varias ocasiones pudiendo haberlo superado pero, al no haberlo hecho, continúan computados en la bolsa (de ahí que se insista en aclarar que se trata de una bolsa de alumnos y no de una bolsa de exámenes pendientes). Además, de haber suspendido en varias ocasiones, necesariamente, deben esperar plazos legales para examinarse de nuevo. De hecho, el porcentaje de aprobados no llega a ser el deseado por este centro directivo, que lleva años trabajando en la realización del examen de calidad y luchando por la impartición de una formación de calidad, en pro de la seguridad vial.

d) Finalmente, aquellos que están en disposición de examinarse al estar debidamente formados y con opciones de superar el examen.

Este dato de la bolsa de alumnos, resulta útil para ver la evolución de los exámenes a nivel provincial y nacional, siendo uno de los datos a tener en cuenta para la organización futura de los exámenes en cuanto a capacidad, plantilla de examinadores, etc.

Adicionalmente reclaman una adecuada regulación del sistema de incompatibilidades para ejercer de formador, en base a situaciones de intrusismo.

No se acepta. No es objeto de la presente regulación.

Adicionalmente se solicita que se incrementen las inspecciones.

No se acepta. No es objeto de la presente regulación.

Se solicita que se incluya una modificación que establezca el número máximo de alumnos a cargo de un profesor en las pistas de prácticas.

No se acepta. No es objeto de la presente regulación.

Así mismo, y por las mismas razones que avalaron la repetición del trámite de audiencia e información pública, se ha solicitado segundo informe a los miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, según determina el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible.

Que, en el plazo concedido, manifestaron la conformidad con el contenido del texto o la no formulación de observaciones los vocales que representan a los organismos y entidades que se relacionan a continuación:

- Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
- Consejo de Consumidores y Usuarios
- Comunidad de Madrid
- Comunidad Valenciana
- Instituto de la Juventud
- Ministerio de Hacienda y Función Pública
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. D.G de Industria y PYME
- Ministerio de Interior. Secretaría General Técnica
- Ministerio de Transportes Y Medio Ambiente. D.G de Transportes Terrestres
- Ministerio de Transportes y Medio Ambiente. D. G de Carreteras.
- Real Automóvil Club de España (RACE)

Así mismo se han recibido observaciones al texto, remitidas por los vocales que representan a:

### **Ayuntamiento de Valladolid**

Propone la ampliación de la modificación del artículo 1 apartado 18 que modifica el artículo 46 del Reglamento General de Escuelas Particulares de Conductores, incluyendo la expresión “*así como la seguridad en la sujeción de la carga que transportan*”, al final del apartado c) del punto 4 del artículo 46. Todo ello en previsión de la próxima proliferación de vehículo de movilidad personal de mercancías y en el hecho de la seguridad de las cargas no solo afecta a los vehículos de transporte de

viajeros y mercancías, así como remolques sino al resto de vehículos que circulan por las vías.

No se acepta. No es objeto de la presente regulación.

### **Ministerio de Defensa**

-El Ministerio aporta un resumen muy descriptivo sobre las funciones, capacitaciones y títulos otorgados por la Academia Logística del Ejército de Tierra, así como de las horas lectivas exigibles para su obtención, ofreciendo tres capacitaciones, a saber:

- Profesor-Director de Escuelas de Conductores
- Instructor de Escuelas de Conductores
- Monitor de Escuelas de Conductores

-El Ministerio así mismo aclara que la autoridad que otorga el título es la Dirección de Enseñanza Instrucción, Adiestramiento y Evaluación del Mando de Adiestramiento y Doctrina a través del Centro de Conducción y Seguridad Vial de la Academia de Logística.

Realizadas las anteriores aclaraciones, el Ministerio de Defensa Propone:

-Modificaciones de redacción en el preámbulo del proyecto, de manera que se designe con mayor corrección y concreción determinados títulos y conceptos militares.

Se acepta. Este centro directivo no tiene inconveniente en adaptar la terminología empleada en el proyecto en los términos solicitados.

-Inclusión en el apartado veinticinco del artículo 1 del proyecto entre todos los títulos reconocibles con efectos civiles, obtenidos en el ámbito militar, de las siguientes



modalidades, ya que las mismas son titulaciones superiores y con mayor carga lectiva que la de monitor ya incluida en la redacción actual del proyecto:

- Profesor-Director de Escuelas de Conductores
- Instructor de Escuelas de Conductores

Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

-Sugieren la adaptación del resto del texto a la inclusión de las dos nuevas modalidades de titulaciones reconocidas, como el párrafo segundo del apartado veinticinco del artículo 1.

Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

-Así mismo se solicita la sustitución de *“expedido por una academia de logística del ejército español”* por *“expedido por los órganos competentes del Ministerio de Defensa”*.

Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

-Solicitan la sustitución de la expresión *“siempre que se encuentren en situación de reserva o hayan finalizado su vinculación profesional con el cuerpo militar”* por *“, y de acuerdo con la normativa vigente”*. El Ministerio aclara que un militar en situación de reserva puede ocupar puestos militares y en consecuencia está incluido en las incompatibilidades de la Ley 53/1984 de 26 de diciembre. Al no ser esta una tipología de personal en régimen de libre prestación, el Ministerio plantea si no debería referirse el proyecto al *“cese en la relación de servicios profesionales”*.

Solicitan que se designe correctamente a las instituciones militares involucradas.

Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

Finalmente apuntan una errata en la numeración de los apartados analizados.

Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

### **Servei Catalá de Transit**

-En relación al apartado diecisiete del artículo 1, mencionan que se ha suprimido en el proyecto la referencia a “modelos oficiales” y que aportando seguridad jurídica, solicitan su inclusión, a través de la expresión “*y de conformidad con el modelo oficial*”. No se acepta. No se considera necesaria la referencia propuesta.

-Con respecto al apartado dieciocho sugieren el cambio de la palabra “materias” por “contenidos” al referirse a la parte práctica o teórica de los cursos, a fin de facilitar la evolución del certificado de aptitud de profesor de formación vial dotándoles de mayor flexibilidad.

Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

-Consideran que le proyecto incluye una modificación que atenta contra la seguridad vial al permitir que un aspirante al título de técnico superior sea reconocido como profesor de formación vial en prácticas, y por tanto sea responsable de la conducta circulatoria de otro aspirante a la obtención del permiso. A tal efecto proponen la redacción completa del párrafo aludido.

No se acepta, la figura de profesor de formación vial en prácticas, se corresponde a lo establecido en el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, respecto al módulo 1663 “Formación en centros de trabajo”. El desarrollo del currículo del título de Técnico Superior para la movilidad segura y sostenible no es objeto de esta reforma,

correspondiendo dicho desarrollo a las autoridades competentes en materia de educación.

Así mismo, y por las mismas razones que avalaron la repetición del trámite de audiencia e información pública, se ha solicitado tercer informe a los miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, según determina el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible.

Que, en el plazo concedido, manifestaron la conformidad con el contenido del texto o la no formulación de observaciones los vocales que representan a los organismos y entidades que se relacionan a continuación:

-  
-

Así mismo se han recibido observaciones al texto, remitidas por los vocales que representan a:

### **7.3. Informes evacuados.**

Este proyecto de real decreto se debe someter a los siguientes informes:

- a) Informe de la **Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- b) Informe del **Ministerio de Educación y Formación Profesional**, en cuanto es el Ministerio proponente del Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo, del que traen causa las modificaciones operadas por el presente proyecto.
- c) Informe de la **Oficina de Coordinación y Calidad Normativa**.
- d) Informe del **Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática**.
- e) Informe de la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**
- f) Informe del **Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital**.
- g) Informe de la **Agencia Española de Protección de Datos**.
- h) Informe del **Ministerio de Defensa**.
- i) Dictamen del **Consejo de Estado**, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, por tratarse de una disposición de carácter general que se dicta en ejecución de una ley.

## **8. ANÁLISIS DE IMPACTOS.**

### **8.1. Impacto económico**

Se prevé un impacto positivo de la norma en el ámbito económico toda vez que supone un reconocimiento oficial de la formación recibida y la canalización de nuevas salidas profesionales.

## **8.2. Impacto presupuestario**

### **8.2.1 Administración General del Estado.**

El real decreto no tendrá impacto presupuestario alguno, más allá del que ya hubiera previsto el Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo en su proceso de elaboración, por cuanto el mismo, se limita a reconocer la capacitación profesional del graduado en orden a ejercer sus competencias profesionales, pero no implica la elaboración ni creación de procedimientos alternativos, ni categorías profesionales, ni cualquier otro trámite que requiriese recursos personales, estructurales o financieros de la Administración General del Estado. A su vez, la regulación de sistema de organización de pruebas de aptitud, viene a elevar el rango normativo de un sistema ya probado y eficiente que no implica repercusión financiera alguna. El Real Decreto no tendrá impacto ni favorable ni desfavorable en los Presupuestos Generales del Estado.

### **8.2.2. Administración de las Comunidades Autónomas y Administración Local.**

El proyecto de real decreto tiene un impacto presupuestario nulo para la Administración de las Comunidades Autónomas, toda vez, que pese a que estas proporcionen la formación de la que trae causa la presente modificación, ésta se limita a conceder efectos directos a la misma, no imponiendo cargas, ni procedimientos, ni comprometiendo recursos económico-financieros de las Comunidades Autónomas.

En relación a la organización de las pruebas de aptitud para obtener los permisos de conducción, tratándose de una materia de exclusiva competencia estatal no puede suponer, impacto presupuestario alguno para las Comunidades Autónomas.

Por su parte el proyecto de real decreto tiene un efecto nulo en el ámbito de la Administración local.

### **8.3 Cargas administrativas.**

El proyecto de real decreto no tiene impacto sobre cargas administrativas en dos áreas diferenciadas. En primer lugar en el ámbito de lo previsto en el nuevo artículo 48 ter, referido a la solicitud de autorización para el ejercicio de profesorado especialista del título de Técnico Superior en formación para la movilidad segura y sostenible, en segunda instancia, en aplicación de la disposición adicional sexta y las “condiciones para la prestación de la actividad de profesor de formación vial”.

En uno y otro caso, la norma prevé el cumplimiento de una serie de requisitos, por mor de la presentación de solicitudes y documentos, a fin de poder dar reconocimiento al título de Técnico Superior creado por el Real Decreto 174/2021 de 23 de marzo y otorgarle efectos directos para posibilitar el ejercicio de las capacitaciones profesionales que en el ámbito de las formación vial regulada por la normativa estatal y la de las escuelas particulares de conductores pueda tener y, por otro a consagrar un sistema de organización ya establecido, probado y eficiente.

Al mismo tiempo, tampoco puede afirmarse una eliminación de las cargas preexistentes pues pese al reconocimiento directo del nuevo título, este no se constituye en mecanismo exclusivo de acceso a los roles profesionales mencionados, sino que el sistema actual de habilitación por certificación, se mantiene en paralelo. Desde esta perspectiva, el sistema de nutrición de profesionales cualificados para el ejercicio regulado de la profesión de profesor de formación vial, profesor y/o directores de escuelas particulares de conductores se bifurca, de manera que se podrá acceder mediante la acreditación del nuevo título, o bien por el sistema actual para aquellas personas que no dispongan del mismo.

En consecuencia con lo anterior, a continuación se despliega el cálculo de cargas administrativas generadas por la nueva norma:

### **Solicitud de autorización para el ejercicio del profesorado (artículo 48 ter)**

Presentación electrónica de solicitud de autorización	5 €
Presentación electrónica documentos:	
• nº DNI y consentimiento de verificación	4€
• Declaración de no estar cumpliendo condena o sanción de privación de permiso	4€
• Certificado del centro de Formación Profesional donde se vayan a presta servicios	4€
• Copia del certificado de aptitud de profesor de Formación Vial o de profesor de escuela particular de conductores	4€

Coste unitario: 21 €

Frecuencia: 1

Población: 26: dado que son 13 los institutos que ofrecen la formación y se calcula un máximo de dos plazas por instituto

**Total cargas administrativas por presentación telemática: 546 €**

En el caso de que la presentación de la solicitud se realizase por canal presencial, las cargas aumentarían de la forma en la que a continuación se expone:

Presentación presencial de solicitud de autorización	80 €
Presentación documentos:	
• nº DNI y consentimiento de verificación	5€

- Declaración de no estar cumpliendo condena o sanción de privación de permiso 5€
- Certificado del centro de Formación Profesional donde se vayan a presta servicios 5€
- Copia del certificado de aptitud de profesor de Formación Vial o de profesor de escuela particular de conductores 5€

Coste unitario: 100 €

Frecuencia: 1

Población: 26: dado que son 13 los institutos que ofrecen la formación y se calcula un máximo de dos plazas por instituto

**Total cargas administrativas por presentación convencional:  
2.600 €**

Es previsible que conforme la implantación del título se extienda temporal y geográficamente, el acceso mediante el mismo se convierta en prioritario, pero dicho cálculo es de imposible concreción o estimación en el momento actual.

A su vez el proyecto, genera nuevas cargas en el sistema de reconocimiento de los títulos obtenidos en el ámbito militar. Así las cosas, las cargas administrativas previstas arrojan las siguientes cantidades:

Cumplimentación del modelo de solicitud	80€
Aportación de copia de documento de identidad en vigor	5€
Fotocopia de la titulación militar que le habilite	5€
Certificado de órgano del Ministerio de Defensa que acredita fecha de obtención y experiencia	35€
Certificado de la Dirección o Jefatura de Personal correspondiente	35€



Informe de aptitud psicofísica

35€

Coste unitario: 195 €

Frecuencia: 1

Población: 203: monitores actualmente en posición de solicitar la convalidación

**Total cargas administrativas: 39.585 €**

La totalidad de cargas administrativas generadas por la modificación objeto de la presente memoria, ascendería a un total de 42.731 €.

#### **8.4. Impacto por razón de género**

El impacto por razón de género es nulo, no apreciándose consecuencia alguna de este tenor en las medidas propuestas.

#### **8.5. Impacto en la infancia y adolescencia**

El impacto en la infancia y adolescencia es, desde el punto de vista práctico nulo, pues necesariamente afecta a individuos mayores de edad. No obstante, y considerando el impacto sobre la formación profesional y la diversificación de aplicaciones profesionales, puede afirmarse un efecto indirecto positivo sobre la adolescencia y el sistema educativo.

#### **8.6. Impacto en la familia**

El impacto en la familia es nulo. No existen medidas que incidan negativa o positivamente en el status actual de las familias.

### **8.7. Impacto por razón de cambio climático**

El impacto sobre cambio climático es nulo. No existen medidas que incidan negativa o positivamente en las políticas sobre reversión de cambio climático.

### **8.8. Otros impactos**

No se aprecian otros ámbitos sobre los que la normativa propuesta pueda desplegar efectos relevantes de necesario análisis.

## **9. EVALUACIÓN EX POST.**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, por la naturaleza y contenido de la norma, no se considera susceptible de evaluación por sus resultados, toda vez que no afecta a ninguno de los criterios que el citado precepto indica para llevarla a cabo.