

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE REGULA LA FORMACIÓN PARA EL ACCESO PROGRESIVO AL PERMISO DE CONDUCCIÓN DE LA CLASE A.**

**1.FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO**

<b>Ministerio / Órgano proponente</b>	Ministerio del Interior	Fecha	Abril de 2024
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de Orden por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A.		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal	Abreviada	X
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	<p>Se desarrolla el proyecto de orden ministerial, a fin de regular y actualizar el contenido del curso preceptivo para la obtención del permiso de conducción de la clase A y adaptarlo a las nuevas necesidades, y a los factores de riesgo que, diez años después de la aprobación de la orden precedente, están más presentes en los siniestros de tráfico.</p> <p>Se pretende, así mismo, dar solución a problemas de aplicación detectados a los largo de los años de vigencia de la anterior orden.</p>		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	Mejorar la formación en la obtención del permiso de conducción de la clase A.		

	<p>Reducir la siniestralidad vial e incrementar la seguridad vial.</p> <p>Fomentar el uso de elementos de protección, dado que se especifica de forma más amplia el equipamiento a portar por los aspirantes y profesores durante el curso.</p> <p>Simplificar y agilizar el procedimiento administrativo para la obtención del permiso de conducción de la clase A.</p>
<b>Principales alternativas consideradas</b>	<p>En la medida en que el presente proyecto viene a derogar la actualmente vigente Orden INT/2323/2011, de 29 de julio, por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A y, a cumplimentar el mandato recogido en el apartado 4 del artículo 5 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, por el que se establece la necesidad de regular la formación de referencia mediante orden ministerial, no se ha valorado alternativa alguna al presente proyecto.</p>
<b>Tipo de norma</b>	Orden ministerial
<b>Estructura de la norma</b>	La orden dispone de siete artículos, una disposición adicional, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y un anexo.
	- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior.

<b>Informes Recabados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.</li> <li>- Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática.</li> <li>- Ministerio de Trabajo y Economía Social.</li> <li>-Ministerio Economía, Comercio y Empresa -</li> <li>- Agencia Española de Protección de Datos</li> <li>-Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.</li> <li>-Aprobación previa del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública</li> </ul>	
<b>Trámite de Audiencia</b>	<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 11 y 31 de enero de 2024.</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 _____ 2024.</li> </ul>	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	<b>AL DE</b>	<p>¿Cuál es el título competencial prevalente?</p> <p>Artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.</p>
	Efectos sobre la economía en general	Sin impacto económico relevante

<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	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:  <input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.  Cuantificación Estimada: 964.084 €  <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma	<input type="checkbox"/> implica un gasto.  <input type="checkbox"/> Implica un ingreso:

	<p>No afecta a los presupuestos de la Administración del Estado</p> <p>Presupuestos de otras Administraciones Territoriales: No se prevé impacto alguno en los presupuestos de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico. No afecta a la Administración Local</p>	
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo x Positivo <input type="checkbox"/>
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>		
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>		

## **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 y en relación con la infancia, adolescencia y familia.

## **3. OPORTUNIDAD DE LA NORMA: MOTIVACIÓN, OBJETIVOS, PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN Y PLAN ANUAL NORMATIVO.**

### **a. Motivación y objetivos perseguidos.**

El objetivo de la presente orden es la regulación de la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A, actualmente contenido en la Orden INT/2323/2011, de 29 de julio.

Regulada la materia hasta esta fecha por la referida orden, procede 13 años después, la actualización y renovación del contenido de la misma a fin de incorporar todos aquellos aspectos que permitan la implementación de la experiencia acumulada, el ajuste de los tiempos y las líneas primordiales de actuación previstas en el Área Estratégica de “personas formadas y capaces” de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, entre las que destaca la mejora de la formación durante el acceso al permiso de conducción. Adicionalmente la necesaria actualización del proceso de obtención requiere, sin lugar a dudas, la incorporación de la formación en el uso de los nuevos sistemas de ayuda a la conducción.

No obstante lo anterior, los objetivos anteriormente enumerados, no vienen sino a compartir una meta común, esto es, el incremento de la seguridad vial habida cuenta de las cifras de siniestralidad que arrojan los datos de los últimos años en lo referido a los motociclistas. Dichas cifras, evidencian en tendencia consolidada, que los usuarios de motocicletas son el colectivo que más ha visto incrementados sus índices de mortalidad. La reversión de tal tendencia y cifras se ha establecido como una de las prioridades del Ministerio del Interior para el año en curso en lo que respecta a la política de seguridad vial.

Así las cosas, los datos consolidados actualmente disponibles, que responden a los resultados del año 2022 arrojan cifras incuestionables:

- En el año 2022, el 49% de las personas conductoras de motocicleta implicadas en siniestros con víctimas en vías interurbanas y el 30% en vías urbanas,

disponía del permiso A. En vías interurbanas, el permiso A es el más frecuente en las personas conductoras de motocicleta implicadas en siniestros con víctimas (49%), seguido del B+3 (22%), A2 (14%) y A1 (4%). En vías urbanas, el permiso más frecuente es el B+3 (43%), seguido del A (30%), A2 (10%), y A1 (4%).

- Si nos centramos en siniestros mortales, el 66% de las personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros mortales en vías interurbanas disponía del permiso A, y el 34% en vías urbanas. El permiso A es el más frecuente en las personas conductoras de motocicleta implicadas en siniestros mortales (66%), seguido del B+3 (12%), A2 (12%) y A1(1%). En vías urbanas, el permiso más frecuente es también el A (34%), seguido del B+3 (27%), A2 (18%) y A1 (4%). el B+3 (43%).
- En la tabla inferior también se muestran las comparaciones de los datos de 2022 con el año 2019: las personas conductoras de motocicleta implicadas en siniestros con víctimas en vías interurbanas con permiso A han descendido un 9% y un 13% en vías urbanas.

En la siguiente tabla se muestra la información consolidada más reciente (año 2022), en la que se analizan las personas conductoras de motocicletas implicadas en siniestros con víctimas según la gravedad del accidente, tipo de vía y tipo de permiso.

		Interurbano					Urbano				
		A	A1	A2	B+3	Otro / Ninguno / Se desconoce	A	A1	A2	B+3	Otro / Ninguno / Se desconoce
2019	Accidentes mortales	195	2	27	40	37	61	3	14	46	26
	Accidentes con heridos	3.527	233	991	1.447	979	7.238	885	2.316	9.889	2.199
	<b>Total</b>	<b>3.722</b>	<b>235</b>	<b>1.018</b>	<b>1.487</b>	<b>1.016</b>	<b>7.299</b>	<b>888</b>	<b>2.330</b>	<b>9.935</b>	<b>2.225</b>
2022	Accidentes mortales	190	3	33	33	27	48	6	26	38	24
	Accidentes con heridos	3.183	272	943	1.469	725	6.276	869	2.110	8.875	2.696
	<b>Total</b>	<b>3.373</b>	<b>275</b>	<b>976</b>	<b>1.502</b>	<b>752</b>	<b>6.324</b>	<b>875</b>	<b>2.136</b>	<b>8.913</b>	<b>2.720</b>
Dif. 22/19	Accidentes mortales	-3%	50%	22%	-18%	-27%	-21%	100%	86%	-17%	-8%
	Accidentes con heridos	-10%	17%	-5%	2%	-26%	-13%	-2%	-9%	-10%	23%
	<b>Total</b>	<b>-9%</b>	<b>17%</b>	<b>-4%</b>	<b>1%</b>	<b>-26%</b>	<b>-13%</b>	<b>-1%</b>	<b>-8%</b>	<b>-10%</b>	<b>22%</b>
Dist. 2022	Accidentes mortales	6%	1%	3%	2%	4%	1%	1%	1%	0%	1%
	Accidentes con heridos	94%	99%	97%	98%	96%	99%	99%	99%	100%	99%
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

1. En caso de disponer del permiso A1, A2 o A, se ha asignado el de clase superior disponible por la persona conductora. Si, junto a alguno de los permisos anteriores dispone también del permiso de clase B con más de 3 años de antigüedad, solo se ha asignado el correspondiente a las clases A1, A2 o A de acuerdo con el criterio indicado.
2. La interpretación de las variaciones porcentuales obtenidas a partir de datos con N<100 debe complementarse con los valores absolutos, puesto que la baja frecuencia puede inducir a errores/sesgos en su interpretación

**¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.': Distribución permiso de conducir 2022**

		Interurbano					Urbano						
		A	A1	A2	B+3	Otro / Ninguno / Se desconoce	Total	A	A1	A2	B+3	Otro / Ninguno / Se desconoce	Total
Dist. Permiso 2022	Accidentes mortales	66%	1%	12%	12%	9%	100%	34%	4%	18%	27%	17%	100%
	Accidentes con heridos	48%	4%	14%	22%	11%	100%	30%	4%	10%	43%	13%	100%
	<b>Total</b>	<b>49%</b>	<b>4%</b>	<b>14%</b>	<b>22%</b>	<b>11%</b>	<b>100%</b>	<b>30%</b>	<b>4%</b>	<b>10%</b>	<b>43%</b>	<b>13%</b>	<b>100%</b>

Los objetivos perseguidos, en consecuencia, se resumen en la dotación de una regulación actualizada de la formación requerida para el acceso progresivo al permiso de conducción de las clase A, dirigida a la reducción de la siniestralidad vial en el sector afectado.

Medidas como la incorporación de la formación en conducción preventiva, con el fin de restringir riesgos, la introducción obligatoria del airbag con el objetivo de minimizar daños, y el incremento de horas de formación en circulación en detrimento del circuito cerrado son claros ejemplos de la vocación actualizadora, reformadora y preventiva de la nueva regulación.

#### **b. Análisis de alternativas.**

No se han contemplado alternativas normativas o de otra índole que pudieran haber permitido una regulación y canalización de los procedimientos destinados a la realización de los cursos de referencia, toda vez que el apartado 4 del artículo 5 del Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, exige para obtener el permiso de conducción de la clase A, entre otros requisitos, la superación de una formación que debe regularse a través de orden del Ministro del Interior.

Hasta la fecha y adicionalmente, el referido régimen se contiene en instrumento de idéntico rango, esto es la Orden INT/2323/2011, que el presente proyecto tiene vocación de derogar y en consecuencia, sustituir, de forma que no se entiende plausible alternativa alguna a la presente regulación.

#### **c. Adecuación a los 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, esta orden se ajusta a los principios de buena regulación.

**Principios de necesidad y eficacia.** Esta iniciativa normativa es la única e idónea para posibilitar la actualización de la regulación de la formación requerida para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A, por cuanto la experiencia acumulada, el progreso tecnológico y los datos de siniestralidad relativos al colectivo afectado, hacen imprescindible una modificación de la normativa a fin de que esta alcance sus objetivos de forma mucho más eficaz.

**Principio de proporcionalidad.** La orden contiene la regulación imprescindible para alcanzar el objetivo propuesto, 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 forma que coadyuba en la generación de un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación tanto de los potenciales destinatarios de los cursos regulados, como de los propios centros y/o agentes impartidores de los mismos.

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

**Principio de eficiencia.** La regulación propuesta supone una vía de mejora de la formación vial en tanto se incorporan las modificaciones derivadas de la experiencia acumulada desde el año 2011 y permite el ajuste, en consecuencia, de los cursos a

una realidad cambiante, con incorporación de formación en el ámbito del progreso tecnológico, y en particular de los sistemas de ayuda a la conducción y sistemas de seguridad pasiva. Así mismo, la alteración de la ratio de distribución temporal entre la circulación en vías abiertas y circulación en circuito cerrado de su contenido responde al mismo principio de eficiencia, pues trata de alcanzar con mayor éxito el objetivo de reducción de la siniestralidad vial.

Se trata en última instancia, de potenciar el resultado formativo y preventivo perseguido por los cursos y en consecuencia contribuir a la reducción paulatina de los índices de siniestralidad que azotan al colectivo de referencia.

#### **d. Plan anual normativo**

El rango de la norma objeto del presente proyecto, esto es, orden ministerial, impide que la misma sea considerada, a efectos del plan anual normativo

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

La orden se compone de siete artículos, una disposición adicional, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y un anexo.

El artículo 1 describe el objeto de la orden, en exactos términos que la orden que el presente proyecto pretende derogar, esto es, la regulación de los términos **de** **la** formación necesaria para la obtención del permiso de conducir de la clase A, en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 5 del Reglamento General de Conductores.

El artículo 2 se refiere al contenido y duración del curso de formación, en similares términos al artículo 2 de la orden que por el presente proyecto se pretende derogar, pero introduciendo algunas novedades, a saber:

- La duración, siendo idéntica, esto es de 9 horas, debe extenderse como mínimo en dos días.
- Se altera completamente la proporción de tiempo asignado a la circulación en circuito cerrado y vías abiertas, de forma que estas últimas han de alcanzar 4 horas de las 6 asignadas a las prácticas.
- En relación al equipamiento requerido, se recoge como novedad la obligación expresa de que el profesor deba portar idéntico equipo que el alumno, equipo que se concreta y amplía en la exigencia de calzar botas específicas de motorista y prenda homologada provista de airbag.
- Se enfatiza el orden a través del cual deben cumplimentarse las diferentes fases del curso, esto es formación teórica, circulación en circuito cerrado y circulación en vías abiertas.
- Se incluye un nuevo segundo párrafo en el apartado 4 del artículo 2 destinado a regular el seguimiento de los alumnos en la fase de circulación en vías abiertas, por parte del profesor y el equipamiento acústico que aquel debe portar para acometer tal función.
- Se incluye adicionalmente un nuevo apartado 5 regulador del número de profesores requerido en la fase de circulación en vías abiertas en función del número de alumnos.

El artículo 3 se refiere a los centros autorizados a impartir la formación y reproduce con exactitud el contenido de su homólogo en la vigente orden de 2011, extendiendo la habilitación tanto a escuelas particulares de conductores como a otros centros que pudieran llegar a determinarse.

El artículo 4 concreta la regulación específica del régimen de comunicación de los cursos de formación, reiterando la antelación de 10 días ya prevista en la orden vigente, pero estableciendo una serie de novedades y concreciones:

- Además de las fechas de inicio y fin, los días de realización, horario y lugar de realización, deberá incluirse la información relativa al lugar de salida en la fase de vías abiertas.
- Adicionalmente se incorporan dos nuevos apartados c) y d). El primero relativo a la obligación de comunicar la relación de vehículos que se emplearán el curso con indicación de los requisitos que estos deben cumplir. El segundo de ellos referido a la obligación de comunicar también la relación de los formadores que vayan a impartir las distintas fases del curso, así como los requisitos que estos deban acreditar.
- Por último, los apartados 3 y 4 se remiten a las consecuencias en caso de incumplimiento de alguno de los requisitos previstos o modificación de las circunstancias previamente comunicadas.

El artículo 5, plenamente novedoso en cuanto a su contenido, se refiere a las incidencias durante la realización de los cursos, y en particular a las pautas requeridas en caso de imposibilidad de conclusión de los cursos, bien por razones meteorológicas o viales, estableciendo la obligación de comunicación de la nueva fecha de realización y las condiciones de suspensión o de reinicio, en su caso, de los cursos afectados por dichas incidencias.

En el artículo 6 relativo al certificado acreditativo de la realización del curso con aprovechamiento se reproduce con exactitud el contenido del artículo 5 de la vigente orden de 2011 determinando la obligación de expedición del mismo por parte del centro instructor, y las condiciones de emisión, comunicación y efectos del mismo.

Por último el artículo 7 regula ex novo los mecanismos de control de los cursos objeto del proyecto de orden y, en particular se prevé la inspección o auditoría de las Escuelas, las condiciones de realización de dichos controles y la necesidad de levantamiento de acta por cada uno de ellos, posibilitando que las operaciones de control, 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 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.

La disposición adicional única, queda referida al no incremento del gasto público por causa de la presente orden.

La disposición derogatoria única, refiere la derogación expresa de la Orden INT/2323/2011, de 29 de julio por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A.

La disposición final primera se ciñe exclusivamente al título competencial.

La disposición final segunda, queda referida a la entrada en vigor, que se fija el 1 de julio de 2024 de conformidad a lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley 50/1997 del Gobierno.

El anexo I queda circunscrito al contenido de los cursos, tanto teóricos como prácticos, respecto del que se ha procedido a una actualización moderada.

## **5. ANÁLISIS JURÍDICO: FUNDAMENTO JURIDICO Y RANGO, JUSTIFICACIÓN DE LA ENTRADA EN VIGOR Y NORMAS DEROGADAS.**

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

El proyecto tiene su fundamento jurídico último en el artículo 5 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 4 del artículo 5 del Reglamento General de Conductores, que habilita al Ministro del Interior en tanto prevé que la obtención del permiso de la clase requerirá, además del cumplimiento de ciertos requisitos, la superación de un curso cuyos términos deben recogerse en orden ministerial.

Por lo tanto, esta orden ministerial se dicta como consecuencia de la previsión normativa estipulada en el artículo 5 de la Reglamento General de Conductores, producto a su vez, de la trasposición de la directiva 2006/126/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción.

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.f) de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, deben adoptar la forma de órdenes ministeriales las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia de los ministros y las resoluciones que deban adoptar dicha forma jurídica.

En consecuencia, el rango de orden ministerial es adecuado en tanto que desarrolla una previsión reglamentaria que establece ese particular rango para el desarrollo de la materia objeto de la presente orden y viene a sustituir a la norma que actualmente lo regula, con idéntico rango.

#### **b. Entrada en vigor de la norma.**

La fecha de entrada en vigor de la orden se fija el 1 de julio de 2024 en aplicación del artículo 23 de la Ley del Gobierno.

En todo caso, la vigencia de la orden será de naturaleza indefinida, pues es su propósito regular de forma ordinaria el régimen y efectos de impartición de los cursos de referencia, más allá de un sistema transitorio, temporal o provisional. La orden tiene, por tanto, vocación temporal indefinida, y a esos efectos se promueve.

#### **a. Normas derogadas**

El proyecto de orden contiene una disposición derogatoria expresa, referida a la Orden INT/2323/2011, de 29 de julio, por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A.

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

El proyecto de orden 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.**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha realizado el trámite de consulta pública previa mediante su publicación en la página web del Ministerio del Interior, entre los días 11 y 31 de enero de 2024. En dicho trámite se han recibido las siguientes aportaciones:

#### **JESUS RODRIGUEZ PEDREGOSA**

Sugiere insistir específicamente en el estado de conservación de los vehículos

Que el mecánica teórica que se imparta sea de utilidad para el usuario y no una forma de rellenar temario, añadiendo algunas sugerencias prácticas bajo la premisa de que un correcto mantenimiento reduce la siniestralidad vial.

Solicita que se incluya formación específica en frenadas y no solo en situaciones climatológicamente adversas, y ello en relación a motocicletas con o son ADAS.

Se propone que la formación impartida sea evaluada a través de un examen de la DGT a fin de garantizar que cumpla su cometido de verificar la asimilación de los contenidos y destrezas, pues refiere una total desconfianza en las autoescuelas en cuanto a que sus objetivos sean la mera impartición del curso y no la asimilación de sus contenidos, por razones meramente económicas.

Respecto al equipamiento aplaude la incorporación obligatoria de los guantes pero solicita que la norma aclare las características técnicas de aquellos, considerando que no hay guantes homologados.

En cuanto al resto de equipamiento propone que la DGT proporcione un “cheque” de unos 100 euros para la compra de material.

Asimismo, se insta a la DGT a satisfacer las demandas de material y equipamiento que, a juicio del interesado, ha realizado sin éxito la Guardia Civil.

Por último, realiza reflexiones sobre los verdaderos motivos de las últimas reformas normativas: entorpecimiento del uso del vehículo particular, incrementos de impuestos etc, solicitando que se reconduzca toda medida al incremento de la seguridad vial.

## **PLATAFORMA AUTOESCUELAS DIGITALES**

Solicitan mayor flexibilidad en el proceso de comunicación del curso, manejando plazos menos extensos y pudiendo incluir cambios en los datos del curso.

Rechazan por anacrónica la presencialidad obligatoria y la inexistencia de formación online, lo que además implica mayores costes y difícil implantación en zonas rurales. En este sentido se proponen varios modelos, como el curso online en directo sin limitación de tiempo, el curso encapsulado, basado en el cumplimiento de objetivos en cualquier momento y sin lugar específico.

Se sugiere además que se reduzca el tiempo de circuito cerrado en aras de la circulación abierta y que los profesores puedan elegir el vehículo de acompañamiento.

Afirman que la falta de una formación online penaliza a los profesores que quieran colaborar con diferentes centros por claras razones geográficas, lo que va en contra de reciente normativa, específicamente la Ley de Teletrabajo, y las tendencias de conciliación laboral y familiar. Por último, la formación online permitiría una mayor auditabilidad de los cursos.

Adicionalmente la orden se debe someter a los siguientes trámites:

### **7.1. Audiencia e Información pública.**

El trámite de audiencia e información pública se realizó a través de 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.

El proyecto de orden se publicó en el citado portal web del Ministerio del Interior y se dio un plazo para formular alegaciones entre el \_\_\_ de \_\_\_\_\_ y el \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024,. El correo electrónico para la remisión de observaciones fue el siguiente: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es).

Así las cosas, han transmitido su parecer las siguientes personas y entidades:

Asimismo, se ha solicitado 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. El correo electrónico para la remisión de alegaciones es el siguiente: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es).

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:

- 
- 
- 
- 

Asimismo, remitieron observaciones las siguientes entidades:

## **7.2. Informes evacuados.**

Este proyecto de orden 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) **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.**
  
- c) **Ministerio de Economía, Comercio y Empresa**
  
- d) **Ministerio de Trabajo y Economía Social.**
  
- e) **Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática.**
  
- f) **Agencia Española de Protección de Datos**
  
- g) **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.**
  
- h) Aprobación previa del **Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública**

## **8. ANALISIS DE IMPACTOS**

### **8.1. Impacto económico**

No se prevé impacto de relevancia en el ámbito económico toda vez que la nueva orden se limita a reorganizar y actualizar el contenido de los cursos, redistribuir su duración, e introducir novedades sin impacto económico severo.

## **8.2. Impacto presupuestario**

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

La orden no tiene un impacto presupuestario en el entorno de gastos, dado que las modificaciones introducidas no requieren de inversiones o adaptaciones informáticas, estando operativos ya cuantos sistemas, plataformas o aplicaciones informáticas menciona la orden objeto de la presente memoria.

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

El proyecto de orden previsiblemente no tendrá impacto presupuestario para la Administración de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico, ni para la Administración Local.

## **8.3. Detección y medición de cargas administrativas.**

El proyecto de orden supone un incremento de las cargas administrativas toda vez que se incorpora mediante la orden ministerial en proyecto, la obligación de sometimiento a inspecciones y procedimientos de control y la doble obligación de comunicar de un lado la relación de monitores y de otra la de vehículo implicados en cada curso.

Así las cosas, en relación con las inspecciones y auditorías se estiman los siguientes datos:

- 2.947 secciones que imparten estos cursos
- Inspecciones anuales sobre el 20% de la totalidad de las secciones: 589
- Frecuencia de las inspecciones estimada: anual sobre el 20%

En consecuencia, dado que la realización de auditorías e inspecciones se cifra con un coste de 1500 según la Tabla de Medición del coste directo de las cargas administrativas, la imposición de esta carga administrativa en cómputo general asciende a:

Coste de auditorías e inspecciones: 1500 €

Población: 20% de los centros actuales: (20% 2.947) 589 centros

Frecuencia: anual

**Coste unitario: 883.500 €**

En relación a la obligación de aportar la relación tanto de monitores como de vehículos de cada curso, se han considerado los siguientes datos:

Número de cursos comunicados cada año: 20.146

Frecuencia: 1 por cada curso

Presentación de una comunicación electrónica : 2 €

En consecuencia, si por cada curso (20.147) debe hacerse la doble comunicación electrónica de relación de monitores y relación de vehículos (2€\*2 comunicaciones), el importe global de la imposición de estas cargas asciende a:

**Coste unitario: 80.584 €**

**Total cargas administrativas estimadas: 964.084 euros**

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

El proyecto de orden tiene un impacto nulo por razón de género dado que se pretende la formación del motorista en relación con el vehículo, el medio, y otros usuarios. No existen medidas que incidan negativa o positivamente en la perspectiva de género.

#### **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.

#### **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**

La orden no tendrá impacto alguno sobre el 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.