

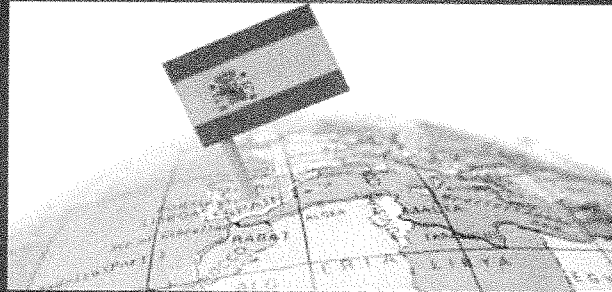
## Directiva 123/2006 de 12 diciembre

- ▶ Las normas sobre **PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS** no implica la armonización de dichos procedimientos, sino la supresión de los regímenes de autorización, procedimientos y formalidades excesivamente onerosos que obstaculizan la libertad de establecimiento y la creación de nuevas empresas de servicios que esta comporta
- ▶ Introduciendo el principio de autorización tácita de las autoridades competentes una vez vencido un plazo determinado

## Directiva 123/2006 de 12 diciembre

- ▶ Los servicios solo pueden considerarse servicios de interés económico general si se prestan en ejecución de una tarea especial de interés público confiada al prestador por el Estado miembro en cuestión.
- ▶ ¿ PODRÍA ENCUADRARSE AQUÍ LA SEGURIDAD VIAL?

## LEY PARAGUAS



## LEY DEL LIBRE ACCESO A LAS ACTIVIDADES DE SERVICIOS Y SU EJERCICIO

LIBRE PRESTACIÓN DE SERVICIOS  
LEY 17/2009, DE 23 NOVIEMBRE

## LEY LIBRE ACCESO ACTIVIDADES SERVICIOS

- ▶ La Ley se aplica a los servicios que son ofrecidos o prestados en territorio español por prestadores establecidos en España o en cualquier otro Estado miembro de la Unión Europea.
- ▶ Ley se refiere únicamente a las actividades de servicios por cuenta propia que se realizan a cambio de una contraprestación económica.
- ▶ La ley consta de 32 artículos agrupados en 6 títulos.

## LEY LIBRE ACCESO ACTIVIDADES SERVICIOS

- ▶ El capítulo I : Disposiciones Generales. Conceptos
- ▶ El capítulo II : Libertad de establecimiento de los prestadores de servicios. Los regímenes de autorización una restricción a la libertad de establecimiento
- ▶ El capítulo III : Libre prestación de servicios para prestadores de otro Estado miembro.
- ▶ El capítulo IV: Simplificación Administrativa. Ventanilla Única
- ▶ El capítulo V: Política de calidad de los servicios. Información y reclamaciones.
- ▶ El capítulo VI : Cooperación administrativa para el control efectivo de los prestadores

# LEY OMNIBUS



# LEY OMNIBUS

**Ley 25/2009, de 22 diciembre**

LIBRE PRESTACIÓN DE SERVICIOS.

MODIFICACIÓN DE DIVERSAS LEYES PARA SU ADAPTACIÓN A LA LEY SOBRE EL LIBRE ACCESO A LAS ACTIVIDADES DE SERVICIOS Y SU EJERCICIO.

## LEY OMNIBUS

- ▶ Se modifican **48 leyes** en 48 artículos, que se agrupan en seis títulos.
- ▶ El Título I -«Medidas horizontales»- concreta diversas **modificaciones que afectan de forma genérica a las actividades de servicios**. Se introduce la figura de **comunicación y de declaración responsable** (en vez de licencias) y se generaliza el uso del **silencio administrativo positivo**.
- ▶ El Título II -«Servicios industriales y de la construcción»-
- ▶ El Título III -«Servicios energéticos»-
- ▶ El Título IV -«Servicios de transporte y comunicaciones»-
- ▶ El Título V -«Servicios medioambientales y de agricultura»-
- ▶ El Título VI -«Otras medidas»-

## LEY OMNIBUS en nuestro sector

- ▶ Se elimina la **doble autorización de apertura y de funcionamiento**, para que las autoescuelas comiencen a funcionar a partir de ahora bastará con una única autorización de apertura.
- ▶ La **autorización de apertura será válida para todo el país**, y el titular de dicha autorización podrá abrir secciones o sucursales en cualquier provincia española, algo que hasta ahora no era posible.
- ▶ Las autoescuelas tendrán que **comunicar el inicio de su actividad al Registro de Centros de Formación de Conductores** o a los Registros de aquellas comunidades autónomas que tengan transferidas competencias en la materia.
- ▶ Las **autoescuelas se podrán dedicar a otras actividades**, ya que se ha eliminado la prohibición que impedía que los vehículos de autoescuelas se dedicaran a alguna otra actividad lucrativa.
- ▶ A partir de ahora se pasará de necesitarse un mínimo de dos **profesores de formación** vial a **uno sólo**, al igual que sólo será necesario disponer de **un vehículo por cada modalidad de permiso de los que se imparta formación práctica**.
- ▶ Siempre que se comunique previamente a la Jefatura de Tráfico donde se vayan a prestar servicios **podrán ejercer como director o profesor de autoescuela personas que estén establecidas en otros países de la Unión Europea**.

[\(volver al índice\)](#)

## ANEXO VII: REGLAS PARA LA ELABORACIÓN DEL NUEVO REGLAMENTO DE LAS ESCUELAS PARTICULARES DE CONDUCTORES

**PRECEPTOS, DISPOSICIONES O REGLAS MÁS IMPORANTES A TENER EN CUENTA PARA LA ELABORACIÓN DE UN NUEVO REGLAMENTO O ACLARAR Y MATIZAR EN EL YA EXISTENTE O EN VIGOR**

Como principio fundamental y excelente, esta comisión considera como necesario y positivo, un cambio de actitud por parte de la Administración en cuanto a la *formación presencial en el Aula*.

Sería necesario, relevante y básico, incrementar el número de horas de “*formación presencial*” en las Academias Particulares de Formación de Conductores de Automóviles, vigilando el sistema mediante controles biométricos o inspecciones aleatorias realizadas por la Administración u empresa contratada y autorizada para el efecto. Está *justificado* porque ya existen modelos de enseñanza que ya poseen ciclos formativos obligatorios que han demostrado su eficacia y buen funcionamiento pedagógico y educativo, como los Cursos de Sensibilización y Reeducción Vial (12 y 24 horas) y Permiso por 1 €/día (10 horas), Mercancías Peligrosas, CAP, etc...

Al menos, se precisaría establecer un *ciclo obligatorio* de doce horas para comunicar los conocimientos imprescindibles y necesarios de seguridad vial y comportamientos en el uso de las vías públicas, incrementando en dos horas más para poder introducir contenidos relativos a la conducción eficiente.

Por todo ello, se estima conveniente que se establezcan unos ciclos mínimos y obligatorios de la enseñanza en el aula, sobre contenidos relativos a la seguridad vial y la adquisición o consecución de *actitudes, comportamientos y valores viales*, que permitan a los futuros conductores tomar en consideración y conciencia los riesgos en las vías y estar preparados y formados para afrontar la diversidad de situaciones peligrosas que pueden encontrar en el tránsito. El sistema formativo actual de los conductores necesita una reforma que posibilite una mayor *calidad* y, por tanto, se precisa o necesita, a juicio de esta Comisión, la asistencia obligatoria a las clases; dado que no existen métodos alternativos eficaces que puedan sustituir la enseñanza presencial, tanto más si lo que se trata de conseguir es promover una conducción sociable, segura y responsable.

Lo congruente y coherente en el sistema de prevención de siniestros en las vías públicas es que el contenido de los programas o temarios a exigir se impartan previamente como **formación/educación** en las Escuelas Particulares de Conductores, para que a los cursos de **Sensibilización y Reeducción de Conductores** solo tuviesen que acceder aquellos conductores que en la obtención de su permiso de conducir no gozaron de esa formación/educación.

De la misma forma, esta Comisión estima y recomienda que dicho ciclo o uno similar debería exigirse con fines **“informativos”** en los trámites de canje del permiso de conducir. Donde la Autoescuela **certificaría la asistencia con aprovechamiento al “ciclo informativo”** a la Administración correspondiente (JPT) para llevar a efecto el canje. Se **“justifica”** esta propuesta por la gran siniestralidad que es alarmante en algunos de los países con los que España tiene firmado convenios de canje de permisos de conducción.

Esta Comisión también considera que se debe de continuar trabajando en la formación en seguridad vial de los nuevos conductores, potenciando los contenidos **en seguridad vial y conducción eficiente** en las pruebas teóricas de acceso a la conducción. Para ello es necesario dirigir una parte de la formación/educación hacia una mayor frecuencia en la **percepción del riesgo**, incrementando los valores viales y la adquisición de actitudes y valores positivos por parte de los futuros conductores, para incrementar la seguridad personal y la de los demás usuarios de las vías públicas, consiguiendo con ello la reducción de los siniestros y **una mejora de la salud pública**.

De la misma forma, se considera y aprecia que deben ser estimados y potenciados los contenidos de la **“conducción eficiente”**, pero no solo en la teórica, pues de nada sirven estos conocimientos si no son aplicados a la práctica y, mucho menos, **si no son evaluados**, dado que este factor es determinante para la formación a desarrollar.

Otro tema sumamente importante a tener en consideración es el **“EXAMEN DE CONDUCCIÓN”**, donde se considera obligado y necesario **modificar el sistema de evaluación actual**, dado que el aspirante prepara la prueba, con muchas ayudas extrañas y en función de cómo va a ser evaluado. El examen en boga está enfocado a evaluar los conocimientos meramente conceptuales y memorísticos del aspirante, no incidiendo en muchos contenidos que implican una reflexión y un cambio de actitudes y comportamientos. Por otro lado, el examen práctico actual sólo permite observar y determinar conductas y comportamientos durante un breve espacio de



tiempo. De la misma forma, deberían de contemplarse la evaluación de contenidos como conducción preventiva, segura o defensiva, y conducción eficiente, entre otras. **Todo ello en línea con los objetivos estratégicos establecidos en la Comisión Europea, documento COM (2010) 389/3. -Hacia un Espacio Europeo de Seguridad Vial.**

*Todo cambio en la forma de evaluar equivale a modificar el método de enseñanza/aprendizaje.*

[\(volver al índice\)](#)



## ANEXO VIII: EL PROFESOR DE FORMACIÓN VIAL Y DE LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE

**LA PROFESIÓN DE PROFESOR DE FORMACIÓN/EDUCACIÓN VIAL Y DE ACTIVIDADES DEL TRANSPORTE**

Se considera necesario adecuar la formación de estos profesores a las **necesidades actuales** en cuanto a conocimientos, destrezas y habilidades de formación y sensibilización en materia de Movilidad y Seguridad Vial, para lo que se requiere un **cambio** en las condiciones y pruebas de acceso a la profesión a través de su incorporación a la formación reglada.

Esta medida que se propone sería especialmente positiva para los profesionales de la formación/educación vial y de actividades del transporte:

- A) Supondría la obtención de un verdadero **título homologado**, dado que lo que actualmente se obtiene es un “**certificado de aptitud**”, que otorga DGT, sin valor alguno para otras actividades que no sean de su competencia, por lo que mejoraría su situación al permitirles ampliar notablemente su campo de actuación profesional en un abanico de actividades diversas.
- B) El asimilar la “**titulación**” del profesor a otros tipos de titulaciones compatibles, daría opción o permitiría establecer planes de estudios en las mismas condiciones que otros colectivos.

Por otro lado, con independencia de conseguir esta “**titulación**” vía formación troncal reglada, se deberían de establecer los requisitos mínimos de acceso a la profesión (Bachiller Superior), condiciones que deben reunir, cualificación inicial, garantía de calidad, formación periódica y/o formación complementaria con arreglo a las Directivas Europeas.

Con el **Bachiller Superior**, se podría tener un objetivo más ambicioso y más sencillo, crear en la Universidad un **Instituto de Formación/Educación Vial y de Actividades del Transporte**, dentro de alguna Facultad o Escuela Superior, donde se pudiera formar a estos profesionales con **una calidad excelente y útil para la sociedad** y, a la vez, crear especialidades adecuadas a estos estudios y complementarias al título universitario adquirido.



El ámbito profesional, sería desarrollar su actividad profesional en escuelas y otros centros docentes, tanto públicas como privadas, facultadas para impartir enseñanza de formación vial en la obtención del permiso de conducción. Podrían colaborar con: corporaciones locales, centros cívicos, casas de la cultura, centros educativos, parques infantiles de tráfico, asociaciones, ONGs, fundaciones, escuelas particulares de conductores, empresas cuya actividad principal esté relacionada con la seguridad vial y el transporte por la carretera.

En el sector productivo se ubicaría en el de la "educación vial" en las siguientes actividades: formación de la conducción de vehículos, cursos de especialización y reciclaje formativo y profesional y, actividades de la sensibilización.

[\(volver al índice\)](#)