

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

**0. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO**

|                                       |  |       |                      |
|---------------------------------------|--|-------|----------------------|
| <b>Ministerio / Órgano proponente</b> | Ministerio del Interior  | Fecha | 3 de octubre de 2022 |
| <b>Título de la norma</b>             | Proyecto de real decreto por el que se modifica el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento Regulador de las Escuelas particulares de conductores y el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.  |       |                      |
| <b>Tipo de Memoria</b>                | Normal          Abreviada X  |       |                      |
| <b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>    |  |       |                      |
| <b>Situación que se regula</b>        | <p>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> <p>Se pretende que dicha titulación sea requisito suficiente para el acceso a la habilitación como</p> |       |                      |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>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</p> |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>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 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 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</p> |

|                               |   |
|-------------------------------|---|
|                               | <p>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 cuatro apartados.</p> |
| <b>Informes Recabados</b>     | <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</li> </ul>   |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | <p>Cortes y Memoria Democrática.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Órganos competentes en materia de educación de las CCAA</li> <li>- Dictamen del Consejo de Estado.</li> <li>- Aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública.</li> <li>- Ministerio de Defensa</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 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.</li> </ul> |   |
| <b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>                   |   |   |
| <b>ADECUACIÓN<br/>ORDEN<br/>COMPETENCIAS</b>  | <b>AL<br/>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>  |
| <b>IMPACTO ECONÓMICO<br/>Y PRESUPUESTARIO</b> | Efectos sobre la economía en general  |   |
|   | En relación con la competencia  | <p><input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.</p> <p><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia.</p> <p><input type="checkbox"/> la norma tiene efectos</p> |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | negativos sobre la competencia  |
|  | Desde el punto de vista de las cargas administrativas  | <input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.<br>Cuantificación Estimada:<br><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.<br>Cuantificación Estimada:<br>X <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas. |
|  | Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma<br><br>No afecta a los presupuestos de la Administración del Estado:<br>Presupuestos de otras Administraciones Territoriales: No afecta a los de las Comunidades Autónomas y No afecta a la Administración Local | x <input type="checkbox"/> No implica un gasto.<br><br><input type="checkbox"/> Implica un ingreso:   |

|                                    |  |  |
|------------------------------------|--|--|
| <b>IMPACTO DE GÉNERO</b>           | La norma tiene un impacto de género  | Negativo <input type="checkbox"/><br><br>Nulo X<br><br>Positivo <input type="checkbox"/> |
| <b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b> |  |  |
| <b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>       | <p>La norma tiene un impacto nulo en la infancia y adolescencia, y en la familia.</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> |  |

## 1. 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.

## **2. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.**

### **2.1. Fines 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 aptitud y comportamiento 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 abiertas, 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 una nueva disposición final tercera para acoger la habilitación de desarrollo de dicho sistema de distribución equitativa de la capacidad de pruebas de aptitud entre las escuelas demandantes de la prestación del servicio mediante resolución del titular de la Dirección General de Tráfico.

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 la correspondiente habilitación de desarrollo, mediante una nueva disposición final tercera, que venga a recoger la habilitación de desarrollo mediante resolución del sistema de organización diseñado a tal fin.

## **2.2. 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, 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 territorialmente) y los medios públicos disponibles, a efectos de que el rendimiento de estos sea el máximo posible, y por lo tanto absolutamente eficiente.

### **2.3. 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 4ª 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. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO.**

#### **3.1. CONTENIDO.**

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 su mayor 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, los apartados tercero y cuarto del referido artículo 2, vienen a posibilitar el desarrollo normativo necesario, a través de resolución, del sistema de pruebas de aptitud, así como la adecuada reordenación del texto de origen en relación a las disposiciones finales en él contenidas.

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 Regulador 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 inspecciones 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.

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 inspecciones 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.

El apartado Seis, modifica el punto 3 del artículo 10 “personal administrativo y otros” posibilitando que las inspecciones 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.

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 el artículo 43 “inspecciones” posibilitando que las inspecciones 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.

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 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, 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 cuatro 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 una nueva disposición final tercera al texto de origen, a fin de canalizar el desarrollo normativo del sistema creado mediante resolución del Director General de Tráfico.

El apartado Cuatro, por su parte se destina exclusivamente a la reordenación de las disposiciones finales del texto objeto de reforma, una vez integrada la nueva disposición final tercera.

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 (1 de julio o 2 de enero) 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 le 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

### **3.2. ANÁLISIS JURÍDICO.**

### **3.2.1. Base jurídica 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 y modifica dos normas que tienen ese mismo rango de real decreto.

### **3.2.3. 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 2 de enero de 2023, no resulta eficiente y perjudicaría los propios objetivos perseguidos por la norma.

#### **3.2.4. 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.

#### **4. 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.

## **5. IMPACTO PRESUPUESTARIO**

### **5.1. 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.

### **5.2. 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.

## **6. DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.**

El proyecto de real decreto no tiene impacto sobre cargas administrativas, pues como se ha argumentado, se limita, por un lado, a reconocer el 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 la 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.

En consecuencia, no hay impacto en nuevas cargas, sino reconocimiento automático de derechos.

A su vez, 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. Por ello, puede afirmarse que si bien no existen nuevas cargas administrativas, tampoco se reducen las actualmente existentes para aquellos que opten a tales roles profesionales por el sistema tradicional.

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.

## **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 \_\_\_\_\_ finalizando el \_\_\_\_\_; la remisión de alegaciones fue a través del correo electrónico: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es).

Así mismo, y por las mismas razones, 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:

-  
-  
-

### 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 los órganos competentes en materia de educación de las **Comunidades Autónomas**.
- f) Informe de la **Agencia Española de Protección de Datos**.
- g) Informe del **Ministerio de Defensa**.

- h) 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.
  
- i) Aprobación previa de la **Ministra de Política Territorial y Función Pública**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo quinto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, porque la propuesta normativa afecta a los procedimientos.

## 8. 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.