

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE REGULA EL CONTENIDO Y LOS REQUISITOS DE LOS CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA Y EFICIENTE EN MOTOCICLETA, CLICLOMOTOR Y TURISMO, CUYA REALIZACIÓN CONLLEVE BONIFICACIÓN DE PUNTOS.**

**0. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO**

<b>Ministerio / Órgano proponente</b>	Ministerio del Interior	<b>Fecha</b>	11 de enero de 2023
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de Orden por la que se regula el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente en motocicleta, ciclomotor y turismo, cuya realización conlleve bonificación de puntos, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos.		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal	Abreviada	X
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	Se desarrolla el proyecto de orden ministerial, a fin de regular los cursos de conducción segura y eficiente de motocicletas, ciclomotores y turismos, para posibilitar, la recuperación y/o bonificación de puntos.		

<p><b>Objetivos que se persiguen</b></p>	<p>Regular los cursos de conducción segura y eficiente previstos en el anexo VIII 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.</p> <p>Posibilitar la recuperación o bonificación de puntos a través de la superación de los cursos de conformidad con lo dispuesto en la disposición transitoria cuarta 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.</p> <p>Dar cumplimiento al mandato y habilitación contenidos en el punto tercero del anexo VIII, 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 virtud de la habilitación contenida en la disposición final tercera de dicha norma.</p>
<p><b>Principales alternativas consideradas</b></p>	<p>De conformidad con el anexo VIII y disposición transitoria cuarta 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, que expresamente establece su regulación mediante orden ministerial y habilita al tal efecto al Ministerio del Interior, no se han considerado otras alternativas</p>
	Orden

<b>Tipo de norma</b>	
<b>Estructura de la norma</b>	La orden tiene cuatro capítulos, divididos en veinticinco artículos, una disposición adicional, una disposición derogatoria, una disposición transitoria, dos disposiciones finales y dos anexos.
<b>Informes Recabados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior.</li> <li>- Órganos competentes en materia de tráfico de las Comunidades Autónomas.</li> <li>- Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible</li> <li>- Dictamen del Consejo de Estado.</li> </ul>
<b>Trámite de Audiencia</b>	- 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.
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>	
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</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 Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general
	<p>En relación con la competencia</p> <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>

		<input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	<p>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</p>	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.  Cuantificación Estimada:  <input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.  Cuantificación Estimada: 5.592.300 euros  <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p>Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado, con una dotación estimada de 400.000 euros.</p> <p>Presupuestos de otras Administraciones</p>	<input checked="" type="checkbox"/> implica un gasto.  <input type="checkbox"/> Implica un ingreso:

	<p>Territoriales: Podría afectar a las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico, en caso de que requiriesen algún tipo de desarrollo informático, para la eficaz ejecución de la presente orden.</p> <p>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>		

## 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.

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

### **2.1. Fines y objetivos perseguidos.**

El objetivo de la presente orden es la regulación del contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente a los que el texto refundido de la Ley sobre el Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, asigna capacidad bonificadora de puntos en su más reciente modificación, realizada a través de la ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

En esta misma línea, el referido texto legal, establece en su nuevo anexo VIII, el objeto mismo de los cursos, como herramienta de formación dirigida a conductores ya titulares de permiso, con el fin de proporcionar técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, y adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo.

En su punto segundo, el propio anexo VIII establece también la posibilidad de focalizar dichos cursos en función de la tipología de los vehículos e incluso del propio entorno en que estos sean conducidos, razón por la cual la presente orden regula de forma diferenciada, los cursos de conducción segura y eficiente dirigidos a conductores, de turismos, ciclomotores y motocicletas, y de entre estos últimos, distinguiendo a su vez entre entorno urbano o vía convencional, pues la especificidad que ofrece cada tipo de vehículo y el propio entorno en que aquel se conduzca exige una particularización de la formación a fin de lograr el objeto real, cual es el incremento de las habilidades dirigidas a la evitación de accidentes, eliminación de conductas de riesgo, y el desarrollo de una conducción condicionada a los intereses de los otros usuarios de la vía.

Así mismo, el propio anexo VIII establece el desarrollo de los mismos a través de orden ministerial, constituyendo el cumplimiento de dicho mandato otro de los objetivos del presente proyecto, toda vez además que la disposición transitoria cuarta, impide que los efectos de bonificación con puntos previstos en la norma por la superación de los cursos de referencia, puedan desplegarse hasta tanto no se regulen los mismos por orden ministerial.

En consecuencia, son tres los objetivos fundamentales del proyecto, a saber, la regulación de los cursos, su contenido, requisitos, duración, y mecanismos de control sobre los agentes y centros instructores, el cumplimiento del mandato legal de desarrollo de los mismos mediante orden ministerial a través de la habilitación expresa al Ministerio del Interior, y por último, posibilitar el despliegue de los efectos previstos en el artículo 63 del texto refundido de la Ley sobre el Tráfico Circulación

de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, como herramienta de bonificación de hasta dos puntos del permiso de conducir, dado que en aplicación de la disposición transitoria cuarta, dichos efectos no tendrán lugar hasta la entrada en vigor de la orden objeto del presente proyecto.

En otro orden de cosas, y desde un punto de vista netamente sustantivo, es objetivo de la orden objeto del presente proyecto, la canalización normativa del sistema de formación al que la ley le ha asignado capacidad bonificadora de puntos en el permiso. Se pretende en todo caso, no solo orientar dichos cursos a quienes tengan puntos pendientes que recuperar, sino también dirigirlos a todos aquellos conductores que pretendan mejorar o reorientar sus técnicas de conducción hacia conductas más seguras y eficientes.

Para ello la orden, en cumplimiento del contenido mínimo dispuesto en el referido anexo VIII de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, regula entre otros los siguientes aspectos:

- Necesidad de certificación previa por parte de organismos acreditadores de los propios centros de impartición como de los cursos ofertados por ellos, para que puedan tener eficacia bonificadora de puntos.
- Tipología de los cursos disponibles, tanto por entorno, zona urbana o vía convencional, como por el tipo de vehículo, esto es, ciclomotor y motocicleta y turismos, en la convicción de que las necesidades de unos y otros imponen programas y especificidades diferenciadas para la consecución de los objetivos previstos.
- Duración mínima de los mismos, que ya prevé el propio anexo VIII, y que se fija en 6 horas, distinguiendo a través de la orden la parte de las mismas asignada a formación teórica y aquella de índole netamente práctica.
- Contenido de los cursos, estructurando los mismos a través de diferentes bloques formativos.
- Organización de la formación y equipamiento de protección para la realización de los mismos.

- Infraestructura, seguros y material necesario que debe acreditar los centros de impartición.
- Mecanismos de control destinados a la verificación del cumplimiento de lo dispuesto en la orden objeto del presente proyecto.
- Gestión administrativa y efectos de la superación de los cursos
- Régimen sancionador.

La orden se compone de 4 capítulos, divididos en 25 artículos, una disposición adicional, una disposición derogatoria, una disposición transitoria, dos disposiciones finales y dos anexos.

El capítulo primero queda referido a las disposiciones generales, en concreto a todo aquello que resulta de contenido común para las distintas tipologías de cursos, y en particular:

El artículo 1 describe el objeto de la orden, esto es la regulación de los cursos de conducción segura y eficiente para ciclomotores, motocicletas y turismos a fin de mejorar las técnicas de conducción, anticipar situaciones de riesgo y concienciar a los destinatarios.

El artículo 2 se refiere a la obtención y vigencia de la certificación, dado que los efectos de recuperación asignados a estos cursos requiere que estos hayan obtenido previa certificación y registro. Se prevé así mismo la imposibilidad de renovación de dicha certificación si durante la vigencia de la misma el centro hubiera resultado sancionado

El artículo 3 remite al mantenimiento de dicha certificación, a cuyo fin deberá remitirse anualmente la programación de los cursos, posibilitando de esta manera que puedan ser objeto de auditorías o inspecciones, dado que la asignación de la capacidad bonificadora de los cursos exige, control constante del cumplimiento de los requisitos, y que constituye uno de los pilares básicos del proyecto.

El capítulo segundo, contiene las disposiciones sobre la gestión de los cursos en el ámbito de la Dirección General de Tráfico, y los requisitos necesarios para el despliegue de los efectos de recuperación de puntos previstos legislativamente.

El artículo 4 regula el proceso de comunicación a la Dirección General de Tráfico de los detalles básicos de los cursos con carácter previo a su realización.

El artículo 5, se refiere al certificado acreditativo de la realización de los cursos, a su objeto y características mínimas que estos deben cumplir.

El artículo 6 regula los efectos de la realización de los cursos, y en particular la recuperación de puntos, dados los requisitos establecidos, y previstos legislativamente.

El artículo 7, desgana las tipologías de cursos previstas en la orden objeto de la presente memoria a efectos de la bonificación de puntos prevista distinguiéndose, en consecuencia, dos modalidades básicas, a saber: cursos de conducción segura y eficiente para motocicletas tanto en carretera convencional como en vía urbana, (incluyéndose los ciclomotores en vía urbana) y cursos de conducción segura y eficiente para turismos. En aplicación de lo dispuesto en la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la regulación de los cursos se ha dividido por tipo de vehículo y entorno, en base a la evidencia de que las aptitudes, habilidades o herramientas requeridas difieren según se trate de uno u otro vehículo.

El capítulo tercero, por su parte, regula específicamente los cursos de conducción segura en motocicleta o ciclomotor.

En este sentido, el artículo 8 contiene la relación de los potenciales destinatarios de los mismos, esto es, cualquier titular de permiso de conducción de los que autorizan para conducir los vehículos objeto de los cursos, que pretenda implementar nuevas técnicas de conducción orientadas a una mayor seguridad y eficiencia. El objetivo es pues, proporcionar herramientas de formación y mejora a todo conductor, si bien, la

realización de tales cursos en aquellos en los que la comisión de infracciones haya supuesto una detracción de puntos, la superación de dichos cursos llevará aparejada la bonificación de hasta 2 puntos con el máximo de 15, siempre y cuando se cumplan los requisitos previstos, esto es:

- Que el saldo disponible en el permiso aún sea positivo
- Que se trate de un permiso español o expedido en territorio de la Unión Europea pero registrado en España
- Que se realice y supere el curso que corresponda por razón del tipo de permiso y vehículo.

Los artículos 9, 10 y 11, describen la tipología duración y contenido de los mismos, y los artículos 12, 13, 14, 15, 16 y 17, quedan referidos a los requisitos exigibles a los centros de impartición tanto materiales como personales o de índole administrativa o legal.

Por su parte el capítulo 4 centra su regulación en los cursos de conducción segura y eficiente para turismos, con idéntica estructura en la norma (destinatarios, duración contenido...) pero recogiendo las especificidades propias de la formación dirigida a esta tipología de vehículos en los artículos 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25.

La disposición adicional única, responde a la distribución competencial en materia de tráfico asumida por ciertas comunidades autónomas, en particular, Cataluña y País Vasco. De esta manera, toda referencia expresamente realizada a la Dirección General de Tráfico, debe entenderse dirigida a los organismos competentes de dichas comunidades autónomas en la gestión de sus respectivos territorios.

La disposición transitoria única remite al procedimiento de reconocimiento de habilitación bastante a, aquellos monitores que con anterioridad a la entrada en vigor de la orden objeto de esta memoria, hayan impartido el tipo de formación a la que esta se refiere, sin estar en posesión del título de profesor de formación vial. Se

trata, en todo caso, de habilitar el posible desarrollo de un sistema de reconocimiento de la experiencia acreditada convenientemente.

La disposición derogatoria única, contiene una derogación genérica pero no específica por tratarse de una regulación ex novo, que no precisa de modificación o derogación de norma particular alguna.

La disposición final primera, se refiere al título competencial habilitante

La disposición final segunda, queda referida a la entrada en vigor, que se fija al día siguiente a su publicación en el Boletín Oficial del Estado, dado que en aplicación de la disposición transitoria cuarta de la Ley Sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, posterga los efectos de recuperación de puntos hasta la entrada en vigor de la orden objeto del presente proyecto y, en consecuencia, no se considera procedente ni justificado extender esta situación hasta el 1 de julio de 2023.

## **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, 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 regulación de los cursos de conducción segura y eficiente con eficacia bonificadora–de puntos, en los términos que dispone el artículo 63 y anexo VIII de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como restringir los efectos temporales de la disposición transitoria cuarta, que impide dicho efecto de bonificación hasta la entrada en vigor de la orden que deba regular los cursos de referencia.

La propia norma señala la orden ministerial como el instrumento idóneo para tal fin, habilitando al tal efecto al Ministerio del Interior.

**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 se genera 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 propio 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 reforma propuesta supone un canal adicional no solo de mejora de la formación vial, sino un nuevo canal de recuperación de puntos adicional al sistema actual, que permite que a través de la acreditación de una mayor y más especializada formación, reglada y acreditada, los conductores puedan bonificar puntos de su permiso de conducción.

### **2.3. Análisis de alternativas.**

No se han contemplados 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 la propia Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, designa la orden ministerial como el instrumento regulatorio idóneo a tal efecto y habilita de forma expresa al Ministerio de Interior para su impulso desarrollo y aprobación

### **3. 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.

### **4. LISTADO DE LAS NORMAS QUE QUEDAN DEROGADAS.**

El proyecto de orden contiene una disposición derogatoria genérica, referida a toda norma de igual o inferior rango que se oponga a su contenido, pero no identifica norma específica alguna, debido a que, entre otras razones, se trata de una regulación ex novo.

### **5. ENTRADA EN VIGOR DE LA NORMA.**

La fecha de entrada en vigor de la orden no se fija para el 1 de julio siguiente a su aprobación, sino al día siguiente de su publicación toda vez que la disposición transitoria cuarta de la Ley sobre el Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, condiciona los efectos de los mismo sobre la recuperación de puntos a la entrada en vigor de la orden que los regule. En consecuencia, no se considera procedente, postergar tales efectos hasta el 1 de julio de 2023, fecha en la que, en aplicación de las disposiciones de la ley 50/1997, de 27 de noviembre del Gobierno, correspondería su entrada en vigor.

### **6. IMPACTO PRESUPUESTARIO**

#### **6.1. Administración General del Estado.**

La orden tendrá un impacto presupuestario para la Administración General del Estado, cuantificado en 400.000 euros, relativos a los desarrollos informáticos necesarios para la correcta implantación y gestión del sistema.

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

El proyecto de orden podría tener un impacto presupuestario para la Administración de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico, pero no para la Administración Local.

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

El proyecto de orden supone un incremento de las cargas administrativas para aquellos centros que decidan su impartición, al quedar obligados al sistema de certificación, cuyo coste asciende a un importe de **5.592.300 euros en periodicidad quinquenal**.

De conformidad a los datos facilitados por el Instituto de Certificación de Tecnología y Movilidad (ICTM), única entidad certificadora actual, los costes que asumiría cada autoescuela o centro de formación que decidiera impartir los cursos objeto de la presente orden serían:

- 1.700 € por la obtención de la certificación inicial para la impartición de los cursos de conducción segura para motocicletas en carretera convencional.
- 2.100 € por la obtención de la certificación inicial para la impartición de los cursos de conducción segura para motocicletas y ciclomotores en zona urbana.

- 1.500 € por la certificación de ampliación de alcance (incluiría certificación por la impartición de cursos de conducción segura para turismos).
- 8.67 € en concepto de tasa por anotación por cada tipología de curso.

En consecuencia, cada centro o sección que solicite la impartición de las 3 modalidades de cursos asumirá el importe de: 5.326 €. A su vez, cada certificación inicial, y en consecuencia, los costes asociados a la misma, deberá ser renovada cada 5 años.

Dado que existen unas 5.000 secciones de autoescuela con terreno, y de ellas, se calcula que, al menos al principio, un 20% de ellas (1.000) solicitarán la impartición de los cursos de referencia, y que adicionalmente existen unos 50 centros de formación que no son autoescuelas, y que de ellos se calcula que el 100% solicitará la impartición de los cursos de referencia, el coste global de la medida, en su inicio y después con una periodicidad de 5 años será:

1050 potenciales impartidores\* 5.326.....5.592.300€

Por último, e independientemente de los precios conforme a los cuales se oferten finalmente estos cursos a los consumidores finales (conductores), en la medida en que no se trata de un proceso obligatorio, y que los efectos perseguidos son alcanzables a través de mecanismos alternativos, no se consideran cargas administrativas para el ciudadano y, en consecuencia, no se ha procedido a su cálculo y cuantificación.

## 8. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.

El proyecto de orden no afecta a la igualdad entre hombres y mujeres, siendo el impacto de género nulo.

## 9. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha desarrollado el trámite de consulta pública previa mediante su publicación en la página web del Ministerio del Interior, entre los días 18 de marzo y 2 abril de 2022. En dicho trámite se han recibido las siguientes aportaciones:

### **Autoescuela Paco:**

Solicitan una formación institucionalizada, subvencionada y estandarizada para todo el territorio nacional dirigida a los formadores para garantizar uniformidad de criterios de dichos formadores en su ejercicio profesional.

### **CNAE: Confederación Nacional de Autoescuelas**

- Manifiestan su acuerdo con los objetivos generales de la orden así como la urgencia en su tramitación.
- Manifiestan la necesidad de que el texto de la orden incorpore:
- Aclaración del criterio de aplicación del límite de frecuencia mínima de realización de los cursos establecido en el apartado 5 del artículo 63 de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Proponen que expresamente se incluya que el límite de frecuencia aplica por cada tipología de curso.
- En relación a la labores de auditoría previstas en la orden, se propone que se incremente el porcentaje anual de cursos a auditar hasta al menos el 50%, y si fuera posible el 100%. A tales efectos proponen que se exija a los centros impartidores un sistema de control biométrico para el control de la asistencia de los alumnos tal y como se establece para los cursos de sensibilización y reeducación vial. Con el mismo objetivo de control de

asistencia e identidad se propone que se incluyan “inspecciones o auditorias virtuales”.

- Por último sugieren que se establezcan un periodo de conservación mínimo de los datos de control y auditoria así como del resto de documentos relativos al curso a efectos de que estén a plena disposición de los inspectores.

Adicionalmente la orden se debe someter a los siguientes trámites:

### **9.1. Audiencia e Información pública.**

El trámite de audiencia e información pública se realizará 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. El correo electrónico para la remisión de observaciones fue el siguiente: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es)

Así mismo, 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:

- 
- 
- 
- 

## 9.2. 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) Informe de los órganos competentes de las **Comunidades Autónomas**, que tuvieran asumidas competencias en materia de tráfico.
- c) 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.

