

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE REGULA, LA DURACIÓN, EL CONTENIDO Y LOS REQUISITOS DE LOS CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA Y EFICIENTE, CUYA REALIZACIÓN CONLLEVE LA RECUPERACIÓN O BONIFICACIÓN DE PUNTOS ASÍ COMO LOS MECANISMOS DE CONTROL Y CERTIFICACIÓN.

1.FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio / Órgano proponente	Ministerio del Interior	Fecha	19 de julio de 2023
Título de la norma	Proyecto de Orden por la que se regula, la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente, cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos.		
Tipo de Memoria	Normal	Abreviada	X
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	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>Objetivos que se persiguen</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>Principales alternativas consideradas</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>

Tipo de norma	Orden
Estructura de la norma	La orden dispone de nueve artículos, una disposición derogatoria, una disposición transitoria, dos disposiciones finales y dos anexos.
Informes Recabados	<ul style="list-style-type: none"> - Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior. - Órganos competentes en materia de tráfico de las Comunidades Autónomas. - Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Oficina Presupuestaria Informe del Ministerio de Política Territorial Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital Ministerio de Hacienda y Función Pública Secretaría de Estado de Seguridad Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. - Dictamen del Consejo de Estado.
Trámite de Audiencia	- 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.
ANÁLISIS DE IMPACTOS	
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	<p>¿Cuál es el título competencial prevalente?</p> <p>Artículo 149.1.21^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.</p>

IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general	
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación Estimada: <input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación Estimada: 95.400 <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
		<input type="checkbox"/> implica un gasto.

	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p>No afecta a los presupuestos de la Administración del Estado</p> <p>Presupuestos de otras Administraciones 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>	<input type="checkbox"/> Implica un ingreso:
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo X Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS		

OTRAS CONSIDERACIONES	
----------------------------------	--

2. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.

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

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

- a)** Impacto económico general: no se regulan materias sobre tarifas y precios; formas de contratación de los trabajadores o de producción, contratación laboral, actividad de investigación, protección de los consumidores, relación con economías de otros países o incidencia en pequeñas empresas. Tampoco afecta su contenido a la competencia, la unidad de mercado y la competitividad.

- b) La norma tiene un impacto nulo por razón de género, en la infancia y adolescencia, y en la familia.

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

a. Motivación y objetivos perseguidos.

El objetivo de la presente orden es la regulación 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 y recuperadora 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 y/o recuperadora 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 cursos ofertados, 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.

b. 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

c. Adecuación a los principios de buena regulación.

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

Principios de necesidad y eficacia. Esta iniciativa normativa es la única e idónea para posibilitar la 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 a 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 propios centros y/o agentes impartidores de los mismos

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

Principio de eficiencia. La 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 o recuperar puntos de su permiso de conducción.

d. Plan anual normativo

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

4. CONTENIDO: ESTRUCTURA, RESUMEN Y NOVEDADES

La orden se compone de nueve artículos, , una disposición derogatoria, una disposición transitoria, dos disposiciones finales y dos anexos.

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 el alta y el régimen de comunicación de la misma a través de la sede electrónica.

El artículo 3 remite a la comunicación de las diferentes ediciones de los cursos y características principales de los mismos tanto a la Dirección General de Tráfico como al organismo de certificación

El artículo 4 regula los tipos y modalidades de cursos, en particular los dirigidos a ciclomotores y motocicletas, y de estos, los destinados a zona urbana y carretera convencional, y los cursos destinados a turismos. Así mismo, se consagran limitaciones básicas en cuanto a la composición del alumnado de los cursos.

El artículo 5, se refiere a los destinatarios de los cursos, esto es, a quienes estén habilitados a tal efecto.

El artículo 6 desgrana los efectos de la realización de los referidos cursos, la bonificación o recuperación de 2 puntos y su anotación en los registros pertinentes.

El artículo 7, establece la duración mínima de los mismos y su estructura.

El artículo 8 contiene la regulación básica de la organización de los cursos, su distribución en grupos, acompañamiento de monitores, especificaciones en función de la tipología de curso, así como los elementos de seguridad que deberán portarse durante su desarrollo

El artículo 9, finalmente queda referido a los vehículos que deben ser empelados las diferentes tipologías de cursos.

La disposición transitoria única remite régimen transitorio hasta tanto se regulen los requisitos exigibles a los monitores de los cursos de referencia, estableciendo un sistema de reconocimiento de habilitación basado en la acreditación de requisitos de formación, de experiencia o de titulación.

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 a los veinte días de 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 y/o bonificación de puntos hasta la entrada en vigor de la orden objeto del presente proyecto y, en consecuencia, no se considera procedente ni justificado someterse a las fechas de 1 de julio (por imposibilidad temporal en la tramitación) o 2 de enero (por retraso injustificado en la aplicación de los efectos previstos en la Ley de Seguridad Vial. En consecuencia, se ha optado por una fórmula que atienda, por un lado, los requerimientos de urgencia que desprende el propio proyecto. Pero, a la vez, no imponga una entrada en vigor tan instantánea que limite hasta el grado máximo el requisito de publicidad y conocimiento de la norma hasta su aplicación, considerándose la *vacatio legis* tradicional, de veinte días, adecuada y proporcionada a los fines perseguidos.

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

a. Fundamento jurídico y rango normativo

El proyecto tiene su fundamento jurídico último en el artículo 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 f de la disposición final tercera del citado texto refundido, que habilita al Ministro del Interior para determinar: *“la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos”*

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

En consecuencia, el rango de orden ministerial es adecuado en tanto que desarrolla una previsión legal que establece ese particular rango para el desarrollo de la materia objeto de la presente orden.

b. 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 (por imposibilidad material), ni al 2 de enero sino a los veinte días 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 mismos 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 2 de enero de 2024, dado que la de 1 de julio del corriente resulta imposible de alcanzar, de forma que se entiende justificada la no aplicación de las disposiciones de la ley 50/1997, de 27 de noviembre del Gobierno, en relación a su entrada en vigor.

A su vez, se establece la *vacatio legis* tradicional de veinte días, pues se considera que por un lado y dado el perentorio plazo, atiende a los requisitos de urgencia esgrimidos, y al mismo tiempo posibilita la debida publicación, difusión y conocimiento de la norma, que una entrada en vigor instantánea restringiría sin fundamento evidente.

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

a. Normas 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*”.

6. IDENTIFICACIÓN DEL TÍTULO COMPETENCIAL PREVALENTE.

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

7. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26 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 las 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 auditorías virtuales”.
- Por último, sugieren que se establezcan un periodo de conservación mínimo de los datos de control y auditoría, 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:

7.1. Audiencia e Información pública.

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

El proyecto de orden se publicó en el citado portal web del Ministerio del Interior y se dio un plazo para formular alegaciones. El correo electrónico para la remisión de observaciones fue el siguiente: participacion.normativa@dgt.es.

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

AUTOESCUELA GALA

Señalan una posible errata en el artículo 25 (referido a turismos) al hacerse la distinción entre cursos de zona urbana y cursos de carretera convencional, cuando dicha distinción es propia de motocicletas y no turismos. Se acepta y se procede a la rectificación del texto.

Se propone que entre los requisitos de las instalaciones se encuentre la exigencia de licencia municipal para el terreno destinado a circuito de maniobras a fin de evitar que se empleen terrenos que no cumplan los mínimos de seguridad. No se acepta. Los

requisitos mínimos de seguridad para el terreno destinado a circuito de maniobras ya se describen en la Orden

Solicitan aclaración sobre los efectos prácticos del artículo 6. Se acepta parcialmente y a esos efectos el contenido del artículo 6 pasa a ser el del 7 y viceversa, modificándose el término por “modalidad”.

ANESDOR

1. Inclusión en el bloque teórico de conocimientos básicos sobre ARAS (sistemas de seguridad), a fin de que se puedan sacar máximo partido a los mismos. No se acepta, se entiende la carga lectiva equilibrada, los ARAS no están lo suficientemente extendidos en motocicletas y ciclomotores como para su justificar su extensión.
2. Modificación del equipamiento obligatorio que se exige a los usuarios para realizar los cursos:

Prescindir de la obligatoriedad del caso integral y optar únicamente por el concepto de homologación permitiendo al usuario elegir la tipología. No se acepta. Se considera que su exigencia es apropiada y proporcionada.

Especificar el calzado exigible para motoristas, dado que entienden que la exigencia de botas de motoristas para los usuarios de ciclomotor o de moto “urbana” es excesiva, al tiempo que al no emplear la orden el concepto de homologado, puede considerarse como tal calzado que no cumpla características mínimas. ANESDOR plantea el uso del concepto “calzado cerrado que cubra pies y tobillo”. Se acepta parcialmente, y se rectifica el texto en coherencia con lo previsto en el reglamento actualmente vigente.

Igualmente y por las mismas razones rechazan la exigencia de chaquetas y pantalones concebidos para circular en motocicleta, se sugiere sustituir la exigencia actual por la expresión “chaquetas y pantalones adecuados que cubran piernas y brazos”. No se acepta, ya que la redacción propuesta es coherente con el reglamento.

Proponen prescindir de la obligatoriedad del airbag debido a la inexistencia de norma europea de armonización que hace que no se garantice que el airbag se ajuste a la ergonomía de todo usuario, por la ausencia de estudios científicos que demuestren su eficacia y finalmente por la dudosa aceptación del usuario. Por las razones anteriores, y por el hecho de que el motorista esencialmente urbano puede no disponer del equipamiento y resultar este, por tanto, disuasorio, entienden que debe pasarse de su obligatoriedad a su mera recomendación, y en todo caso, al concepto de homologación a fin de garantizar un control óptimo de las prendas exigidas. Se acepta y se rectifica el texto en consecuencia.

Se considera, que si tanto si un equipamiento tan exigente debe afrontarlo el usuario, como si debe hacerlo la escuela, puede ser un elemento desincentivador por el elevado coste final del curso. Adicionalmente, se menciona el hecho de que semejante equipación puede resultar incluso contraproducente en determinadas situaciones climatológicas para las que existirían alternativas más adecuadas.

3. Ampliación de la tipología de vehículos a utilizar, dada la creciente demanda de usuarios de triciclo, entienden que debería abrirse la posibilidad de realización de estos cursos a dichos usuarios. No se acepta, ese tipo de vehículos requieren maniobras específicas.
4. Añadir a la duración total de los cursos otra serie de criterios que alteraría el cómputo del mismo, en particular:

- Trámites administrativos
- Inspección de equipamiento
- Inspección de motocicletas, seguros etc..
- Descansos
- Tiempos para equipamiento

Se solita se tengan en cuenta estos extremos para garantizar la calidad de los cursos. No se acepta, la duración del curso comprende exclusivamente la carga lectiva prevista en la orden.

5. Especificar la duración total de cada bloque de la formación teórica y práctica. Se sugiere que se regule la duración de cada una de las actividades de cada bloque. No se acepta. La orden establece la descripción del contenido a impartir y la distribución temporal de cada uno de dichos contenidos. De esa forma se considera que ya hay una acotación suficiente que garantice una mínima homogeneidad y al tiempo permita una necesaria flexibilidad.
6. Facilitar a los centros un contenido formativo mínimo que garantice la homogeneidad de los cursos, facilitado por DGT u organismo competente de las CCAA. No se acepta. La orden establece la descripción del contenido a impartir y la distribución temporal de cada uno de dichos contenidos. De esa forma se considera que ya hay una acotación suficiente que garantice una mínima homogeneidad y al tiempo permita una necesaria flexibilidad.
7. Aumentar el número de alumnos por grupo, para garantizar la rentabilidad de la impartición de cursos. Se argumenta que ello no redundaría en una merma de la calidad del curso ni de la formación, pero permitiría la viabilidad económica de los mismos. Se acepta parcialmente y se modifica la redacción en consecuencia.

8. Incluir opciones de control de asistencia de los participantes, tales como control biométrico, carnet de conducir, etc, que permita verificar al centro la realización efectiva del curso. No se acepta, no se considera pertinente.
9. Ampliar el plazo máximo de comunicación de aprovechamiento del curso, pasando de las actuales 24 a las 72 horas, por la posibilidad de interacción de días festivos. No se acepta. La extensión del plazo incrementa las posibilidades de que se produzcan circunstancias modificativas de los efectos del curso.
10. Posibilidad de eximir a los centros con zona práctica la circulación en vías abiertas en el caso de cursos en zona urbana. No se acepta. Deben realizarse en condiciones reales.
11. Eliminar el empleo de los intercomunicadores de forma obligatoria, dado que implicaría que los cascos de los propios usuarios incorporasen esta tecnología. No se acepta. Es un elemento de seguridad para el desarrollo del curso y no constan a día de hoy incidencias de compatibilidad en la realización de otras pruebas en las cuales también se exigen.
12. Establecer un saldo mínimo para la realización del curso, a fin de evitar que estos se conviertan en meros instrumentos de recuperación de puntos sustituyendo su objetivo principal como es la mejora de las técnicas de conducción. No se acepta. Si con un solo punto la norma permite la conducción con más razón debe permitir el acceso a la formación en la mejora de la misma, más aún si esa formación tiene efectos bonificadores como es el caso.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE MOTORISTAS

Solicitan la modificación del apartado d) del artículo 8 eliminando la referencia al permiso A2, dado que consideran ilógico que se permita la realización de un curso del tipo A2 , cuando este dispone de un permiso A que le habilita a conducir motocicletas de mayor cilindrada. No se acepta, el objetivo es llegar al máximo número de ciudadanos.

Solicitan la modificación del apartado e) del artículo 8 de forma que los titulares de permisos de la clase B con más de 3 años de experiencia solo puedan realizar cursos destinados a la clase A1. Alegan que la modificación es necesaria por la nula experiencia y conocimiento de este tipo de usuarios y la alta siniestralidad que representa. No se acepta, dado que el diseño de los cursos y su objetivo es precisamente reforzar la formación, parece ser este tipo de conductores objetivo natural de los referidos cursos.

Por las mismas razones solicitan la modificación del artículo de forma que para realizar el curso A2, solo se esté en posesión de la clase A2. No se acepta, dado que el diseño del cursos y su objetivo es precisamente reforzar la formación, parece ser este tipo de conductores objetivo natural de los referidos cursos.

Consideran escasa la duración de 6 horas de los cursos, sobre todo para los usuarios urbanos de motos con menores conocimiento prácticos y teóricos y que requieren más tiempo. A su vez consideran que dada la carga lectiva teórica y el tiempo disponible, arroja un porcentaje de tiempo muy reducido para cada bloque, en una horquilla de entre 5 a 9 minutos por contenido o ejercicio práctico.

A sensu contrario, consideran sobredimensionada la parte práctica en vía abierta. Por ello se sugiere aumentar la duración a 8 horas o al menos a 7 horas. En caso de que no se contemple aumentar los tiempos, se solicita su reajuste de forma que se reduzca la circulación en vía abierta en 30 minutos y se incremente el bloque teórico y el de

ejercicios en circuito en 15 minutos respectivamente. No se acepta, se considera que la carga lectiva y su duración se encuentran equilibrados.

Solicitan aclaración en la redacción del artículo 12 sobre la ~~necesidad de la que~~ colocación de los monitores. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

En relación al equipo de protección consideran que si la prenda airbag lleva espaldera no debe exigirse adicionalmente pues resulta contraproducente. Se acepta. Se ha eliminado el requisito al que se hace referencia.

En relación al artículo 17, consideran que la exigencia de uso exclusivo legítimo de las instalaciones hace de facto inviable la impartición de cursos, dado que la mayoría de los centros comparten el uso entre varias entidades. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

PROVIAL

Realizan una serie de observaciones sin propuesta alternativa que se resumen a continuación:

Consideran que la dinámica de enseñanza actual ignora la posibilidad de que los conductores no conozcan las modificaciones normativas.

Afirman que el trámite de audiencia pública es un mero trámite sin valor añadido pues consideran que el texto publicado es el definitivo, siendo impermeable a cualquier sugerencia de cambio o modificación.

Por último, en este apartado relacionan los requisitos necesarios para ser profesor de formación vial.

Así mismo, y ya en particular relación con la orden objeto de la presente memoria, afirman:

Que ya en el proceso de creación normativa que modificó la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, manifestaron su oposición a que

ejercieran labores docentes personas que no fueran profesores de formación vial. No se acepta, no es objeto del presente proyecto.

No se puede hablar de recuperación de puntos sin sensibilizar ni reeducar. No se acepta. El fin de estos concretos cursos es la conducción segura y eficiente, tanto sus fines como el público objetivo al que van destinados son diferentes de los cursos de sensibilización.

Se afirma que la formación inicial y la reeducación son conceptos diferentes y exigen procesos diferentes. No se acepta. Efectivamente son procesos diferentes y por ello requieren diferente diseño y regulación como ejemplifica la orden de referencia.

Se afirma que el proyecto asigna obligaciones solo para los profesores de formación vial. No se acepta, no es objeto del presente proyecto.

Consideran que el proyecto de orden incluye requisitos respecto a los profesores de formación vial inadmisibles y, en términos generales se oponen a que personas que no estén en posesión del título de profesor en formación vial puedan acreditar experiencia que permita la recuperación de puntos. No se acepta, el personal docente acredita fehacientemente su capacitación

Se solicita que se tenga en cuenta a las víctimas en el diseño de los cursos a los que el proyecto de orden se refiere. No se acepta, el objetivo de los cursos es promover la conducción segura y eficiente. Se trata de cursos diseñados para conductores con saldos positivos de puntos o que incluso conserven la totalidad de ellos, de forma que lo que se pretenda sea mejorar las técnicas de conducción. La ley adicionalmente les asigna una capacidad bonificadora de puntos, pero el objetivo de los cursos es diferente de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas)

En relación a la certificación de los cursos:

Consideran que el proyecto exige una certificación emitida por un organismo de certificación, sin especificar el procedimiento de acreditación ni el alcance y /o posibles ampliaciones. Así mismo, destacan que el propio proyecto contempla la retirada de la certificación y sus consecuencias no estando estas previstas en la Ley. No se acepta, la retirada de la certificación no es una sanción, sino una consecuencia de la pérdida o no cumplimiento de ciertos requisitos y por lo tanto no puede deducirse una reserva de ley al respecto.

Adicionalmente se menciona el documento “Cursos de la Dirección General de Tráfico de conducción segura en motocicletas y ciclomotores. Requisitos para su impartición y certificación” Respecto al cual, dice CNAE que no consta la existencia de otro equivalente para turismos, cuya actualización además hace tiempo que no se ha producido y que se trata de un documento al que el proyecto no se refiere ni una sola vez. Por ello, consideran que aportaría gran seguridad jurídica que el sistema de certificación y su control tuviera una referencia directa en la Orden en equivalencia al “manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV”. No se acepta, las certificaciones se basan en la norma UNE-EN/ISO/IEC 17065, de la que sí se hace expresa referencia en el texto.

En relación al control de los cursos:

Consideran que debe elevarse del 30 al 50% el porcentaje de cursos auditados o inspeccionados, siendo lo ideal que se incrementase al 100%. No se acepta, nada impide que se realicen más, pues el porcentaje marca un mínimo, pero se descarta la idea de incrementar ese mínimo o alcanzar la totalidad por los injustificados costes que generaría.

Así mismo debería exigirse un sistema de control biométrico para el control de asistencia de los alumnos e implementar inspecciones o auditorías virtuales de forma que en un momento concreto los asistentes deban acreditar su asistencia mediante firma o huella. No se acepta, no se considera pertinente.

En relación a la gestión de los cursos:

Consideran excesivo el plazo de 15 días para comunicar los cursos y proponen 10 días.

Consideran que la casuística prevista para comunicar modificaciones en los cursos no incluye la eliminación o incorporación de nuevos alumnos lo que obligaría a anular el curso e iniciar otra previa comunicación con 15 días de antelación. A efectos de corregir esta situación proponen una nueva redacción del artículo 4 en el que se incluya, la antelación de 10 días propuesta y comunicar la relación de los participantes y su distribución en las 48 horas previas al comienzo del curso. Se acepta parcialmente y se modifica el texto en consecuencia.

En relación a los efectos de la realización de los cursos:

Consideran necesario que se incluya expresamente que solo se podrá bonificar con 2 puntos la realización de un curso de conducción segura y eficiente cada dos años, sea del tipo que sea el curso. No se acepta. No es lo que se pretende con la regulación actual. El objetivo es promover al máximo la formación, de manera que puedan realizarse y, en consecuencia bonificarse, todas las tipología de cursos. Por otra parte se trata de una previsión de la Ley que no puede alterarse mediante orden ministerial, como sugiere CNAE.

Así mismo y por analogía con los cursos de sensibilización sugieren que sería conveniente que se limitar la bonificación a los conductores noveles (con 8 puntos) y a aquellos que hubieran obtenido nuevamente el permiso tras perder la totalidad de

los puntos. No se acepta. No se pretende analogía ninguna con los cursos de sensibilización, tienen público objetivo, fines, contenido y regulación específica y propia.

En relación a la tipología de los cursos

Por cuestiones de seguridad jurídica sugieren sustituir los términos “tipología” y “tipos” por “categorías” o “subtipos”, de forma que con independencia de los categorías de cursos que se reciban, solo se bonificará con 2 puntos la superación de uno de ellos. No se acepta. Se considera la terminología actual suficientemente esclarecedora.

En relación al contenido mínimo de los cursos

Consideran que debería concretarse que la formación práctica en circuito cerrado es individual y que por tanto el tiempo asignado también lo es, es decir las horas prácticas deben ser individuales y por alumno y no para el colectivo. No se acepta dado que el tiempo asignado no se concibe como individual.

Solicitan que se clarifique la casuística prevista en relación al posicionamiento de los monitores (un monitor delante y otro detrás) y proponen una redacción en este sentido. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

Por último, se solicita que se prohíba expresamente la posibilidad de simultanear cursos (se mezclen alumnos de diferentes cursos). Se acepta y se modifica el artículo 9 en estos términos.

En relación a los vehículos a utilizar en los cursos:

Denuncian que se ha excluido a las motocicletas eléctricas de los cursos objeto del proyecto y que debiera incluirse como parte de las políticas de impulso a vehículos de combustibles alternativos. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

Se posicionan en contra de que el centro impartidor deba asumir la responsabilidad de verificar el buen estado de los vehículos cuando son aportados por el alumno, dado que eso exigiría una revisión a fondo de los mismos y apuestan por reducir esa responsabilidad a la comprobación de ITV y seguro. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

En relación al contenido de los cursos de conducción segura y eficiente en turismos:

Consideran necesario indicar sobre que ADAS mínimos debe centrarse la labor formativa prevista. No se acepta, dado que dichos mecanismos están en constante evolución.

En relación a la organización de los cursos de conducción segura y eficiente en turismos:

Consideran que por coherencia la referencia hecha de tres alumnos por monitor, debería realizarse al vehículo, esto es, 3 alumnos por vehículo. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

En relación a las instalaciones para los cursos:

Señalan un posible error al exigir para los cursos de turismos varias dimensiones en circuito cerrado cuando la tipología en turismos es una. Se acepta y se procede a la rectificación del texto.

En relación al reconocimiento de experiencia de los monitores que no dispongan del título de profesor de formación vial:

Consideran que este proceso debería acotarse en el tiempo (5 o 10 años) entendiendo que estos perfiles irán desapareciendo paulatinamente. No se acepta, es posible la proliferación de nuevos cursos que incrementen la demanda.

Asimismo, se ha solicitado informe a los miembros del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, según determina el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible. El correo electrónico para la remisión de alegaciones es el siguiente: participacion.normativa@dgt.es.

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:

- Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera
- Ayuntamiento de Alcázar de San Juan
- Comunidad Autónoma de Galicia
- Comunidad de Madrid
- Comunidad Valenciana
- Ministerio de Defensa JEMACON
- Ministerio de Hacienda y Función Pública. Secretaría General Técnica

- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Dirección General de Industria y PYME
- Ministerio de Sanidad. Dirección General de Salud Pública.
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General de Transportes Terrestres.

Asimismo, remitieron observaciones las siguientes entidades:

Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

Respecto al capítulo 3:

Consideran escasa la duración mínima de 6 horas previstas en los artículos 10 y 11. No se acepta, a juicio de este centro directivo, el contenido y la duración de los cursos es proporcional a la bonificación prevista.

En relación al reconocimiento de experiencia de la disposición transitoria única, la agrupación afirma que el personal de Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que ha realizado el curso de Instructor-Monitor de Motocicletas y realizado funciones de enseñanza podrían ser dados de alta como monitor de los cursos para motocicletas, y consideran que debería preverse la posibilidad de solicitar el alta tanto para el personal del departamento de instrucción y adiestramiento como al que haya estado comisionado y tenga el curso de Instructor- Monitor. Se acepta parcialmente y se modifica el texto a fin de recoger expresamente la habilitación de los colectivos aludidos.

Respecto al capítulo 4

Consideran escasa la duración mínima de 6 horas previstas en los artículos 19 y 20. No se acepta, a juicio de este centro directivo, el contenido y la duración de los cursos es proporcional a la bonificación prevista.

En relación al reconocimiento de experiencia de la disposición transitoria única, la agrupación afirma que el personal de Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que ha realizado el curso de Instructor-Monitor y realizado funciones de enseñanza podrían ser dados de alta como monitor de los cursos para turismos, y consideran que debería preverse la posibilidad de solicitar el alta tanto para el personal del departamento de instrucción y adiestramiento como al que haya estado comisionado y tenga el curso de Instructor- Monitor. Se acepta parcialmente y se modifica el texto a fin de recoger expresamente la habilitación de los colectivos aludidos.

Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje (SEOPAN).

Propone incluir en el artículo 7, un punto que aborde los tipos de vías más comunes, incluyendo las autovías y autopista, no limitando los cursos a zona urbana o vías convencionales. No se acepta, el diseño de los cursos, en particular en ese aspecto, se basan en los datos objetivos de siniestralidad vial.

Se propone incluir en el artículo 20, pautas de actuación ante vehículos de emergencia y “otras situaciones” donde se incluyan pautas para circular por zona de obras y túneles. Se acepta, y se modifica el texto en consecuencia.

AECA (Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección técnica de Vehículos).

Proponen la inclusión en los artículos 11 y 20, y en particular en la referencia hecha a la importancia del estado del vehículo, de la expresión “a través de la inspección técnica de vehículos”. No se acepta, la ITV es ya una obligación legal.

Generalitat de Catalunya. Servei Català de Transit

Consideran que en los artículos 2 y 3 no se delimitan claramente las funciones de la entidad certificadora que acredita que el centro dispone de la certificación. Se considera necesario que la Orden desarrolle las competencias, funciones y características de la entidad o entidades habilitadas. Cuando el artículo 3 impone una evaluación permanente se hace necesario indicar frecuencia y características de esa evaluación. No se acepta, las competencias y funciones del organismo de certificación no son objeto de esta orden.

En el artículo 2 solicitan que se incluya que la licencia de actividad estará relacionada con la conducción de vehículos terrestres o equivalentes. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia

En el artículo 3 proponen que la prohibición en caso de pérdida de la certificación debe extenderse a todos los cursos. No se acepta, la retirada afectará exclusivamente al curso afectado, pero en orden a la máxima claridad se elimina la expresión “u otro de otra clase” del apartado 2 del artículo 3 del proyecto.

Se propone una redacción alternativa al artículo 6 para clarificar cuantos cursos (bonificaciones se pueden obtener) cada dos años. No se acepta, el objetivo es bonificar por la realización de un curso de cada tipo cada dos años.

En relación al artículo 8 se sugiere que el mismo, se ciña a las clases de permiso que se indican en el artículo 9 de forma que no quepa interpretar como en la redacción actual que alguien pudiera hacer un curso que implique la conducción de un vehículo para el que no está habilitado. No se acepta. La redacción del artículo 8 y 9 son coherentes. El 8 hace referencia a la bonificación de puntos.

Con respecto al artículo 9 sugieren introducir el concepto “tipo” por modalidad. Se acepta parcialmente y se sustituye “tipos” por “modalidades” en el artículo 9

Asimismo, y dado que la orden permitiría la realización de cursos para permisos A1 y AM para titulares de permisos B se sugiere crear cursos específicos para este tipo de alumnado, que aunque habilitado (por tener más de tres años de experiencia) puede no haber circulado nunca con ninguno de esos vehículos. No se acepta. El curso ya está diseñado para estos conductores y para los titulares del permiso de conducción A1 o AM.

En atención al artículo 11, se propone nueva redacción donde se incluya en la formación de la nueva movilidad urbana, los riesgos, velocidades y prioridades de los usuarios. No se acepta. En la orden se recoge el temario de forma general, no de forma restrictiva.

Proponen adicionalmente que el núcleo urbano al que se refiere dicho artículo, cuente además con intersecciones de carril bici y con pendientes. Se acepta parcialmente y se incluyen las intersecciones con carril bici como elemento necesario en el núcleo urbano.

Sugieren añadir para maximizar el aprovechamiento del curso que se incluya que deban elegirse vías y horarios que permitan efectuar la formación en condiciones de seguridad evitando momentos y vías de especial densidad.

No se acepta. El curso debe desarrollarse en condiciones reales de circulación.

Solicitan reducir el número máximo de alumnos, tanto en la formación teórica como práctica. Se acepta y se reduce a 18 alumnos.

Proponen que se permita también el empleo de casco tipo jet en el caso de la conducción en circuito cerrado. No se acepta, la seguridad es prioritaria.

Se solicita la inclusión de la expresión "...u organismo competente de la comunidad autónoma" en el artículo 14. Se acepta y se modifica el artículo 14 en los términos solicitados.

Se propone nueva redacción al apartado c) del artículo 14, a fin de que se homogenice el requerimiento de la experiencia en la enseñanza de la conducción de motocicletas sean los monitores profesores o no de formación vial y de evitar que se incorpore personal que no reúna los requisitos mínimos que establece la Orden para el proceso de certificación. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

Se propone hacer referencia también a la sostenibilidad de los vehículos que deban utilizarse, dado que se trata de cursos sobre conducción sostenible. Se acepta y se modifica el texto a fin de exigir que los vehículos participantes en los cursos dispongan, sin excepción de distintivo ambiental.

Asimismo se propone la inclusión de nuevas materias o temas en el artículo 20, tales como distribución del espacio urbano, conducción en vías interurbanas, glorietas interurbanas, e incluir a los peatones como usuarios vulnerables. Se acepta parcialmente.

Sugieren incluir en el artículo 22 un párrafo que venga a garantizar que la condición impuesta al personal docente de los cursos se extiende a todo el personal aun cuando se incorpore con posterioridad a la certificación. Se acepta. La redacción actual no está clara, y puede parecer que la condición solo deben cumplirla antes de la certificación.

Solicitan la inclusión de un párrafo en el artículo 22 que expresamente exija a los monitores que hayan sido certificados mediante la acreditación de experiencia, los mismos requisitos que los demás monitores. Se acepta

En relación al artículo 24, proponen incluir requisitos en los automóviles a utilizar que exijan que dichos vehículos sean sostenibles. Se acepta

Con respecto al artículo 25 y a la acreditación de las instalaciones señalan que quien debe acreditar es el titular y no el centro y proponen la modificación de la redacción. Se acepta

En relación al artículo 25 señalan nuevamente el error de que se distinga zona urbana y carretera convencional en relación a los cursos de turismos. Se acepta.

Adicionalmente, proponen modificar la disposición adicional única de forma que se contemple la posibilidad de que las comunidades autónomas referidas puedan adaptar la duración, contenidos y organización de los cursos a las características de la movilidad en dicha comunidad. No se acepta. La bonificación de puntos requiere un sistema de cursos homogéneo a nivel nacional, al tiempo que no se aprecia una movilidad comunitaria específica, sí municipal, pero no comunitaria por la amplitud territorial .

Finalmente y en términos generales, consideran muy escaso el tiempo de formación en contraposición a la carga lectiva que se pretende. Carga lectiva que por otra parte se afirma es poco concreta y sin objetivos claros de aprendizaje. Adicionalmente se considera insuficiente la parte práctica como para generar cambios en las pautas de comportamiento de los conductores, toda vez que estos desempeñarán en los cursos un rol más de espectadores que de conductores. No se acepta, este centro directivo estima que el diseño propuesto asistirá a los fines perseguidos.

Gobierno de Navarra

En relación al segundo párrafo del artículo 6, indican que se otorga un plazo de 48 horas para comunicar a DGT la relación de alumnos que hayan superado el curso

cuando este se encuentre organizado bajo competencia de organismo autonómicos siendo que para realizar la misma acción se establece un máximo de 24 horas cuando no hay competencia autonómica o foral. Esta circunstancia se considera potencialmente discriminatoria y perjudicial para los alumnos de comunidades con competencia autonómica, si en ese lapso de 24 horas adicionales llegase a recaer la firmeza de alguna resolución con detracción de puntos que puede llegar a impedir la bonificación. Se acepta parcialmente, el cómputo no lo será desde la comunicación, sino desde la finalización a éxito del curso.

Consejo de Consumidores y Usuarios

Destacan una errata en la memoria y solicitan la corrección del término “cliclomotor” por el correcto ciclomotor. Se acepta y se ha procedido a corregir el texto. Se acepta y se corrige en consecuencia.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General de Carreteras.

Sugieren incluir dentro del contenido de los cursos y en particular el apartado b, del bloque 1 una referencia específica a “zonas de obras, en especial, cortes de carril”, ya que se considera un aspecto importante a reforzar en las pautas de conducción por la especial preocupación de la seguridad de los operarios que trabajan en dichas obras. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

Ministerio de Interior. Secretaría General Técnica

Remiten a las observaciones que estimen oportuno realizar en el preceptivo informe que se evacue.

Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Se propone añadir en el artículo primero un apartado c) con el siguiente literal “*mejorar las técnicas de conducción para que esta sea más eficiente y menos contaminante*”

Se acepta y se modifica el texto en consecuencia.

Se estima que la conducción eficiente solo se trata en el último punto del tercer bloque de los tres en los que consisten los cursos, y se propone que esté presente en cada uno de los bloques, por lo tanto:

- Se propone añadir en el artículo 9, referencia expresa a la eficiencia en la conducción. Se acepta
- Se propone añadir en el artículo 11, contenido específico de pautas generales para una conducción eficiente. No se acepta, ya se propone en el bloque 3
- En relación al artículo 20 se considera insuficiente la única referencia a la conducción eficiente, de forma que sugieren que se dedique un epígrafe independiente a la conducción eficiente. Se acepta parcialmente.

RACE

Artículo 1: Se sugiere que se incorpore al objeto, que dichos cursos también se orientan al desarrollo de habilidades en el conductor que permitan una circulación más segura y un más eficaz control del vehículo. No se acepta, se entiende debidamente regulado el objeto.

Artículo 4: Consideran que hay ausencia de suficiente claridad cuando se exige que el centro comunicará el reparto de los alumnos para la realización de cada una de las partes del curso y franja horaria de cada una. No se acepta. No hay más observaciones de otros actores y, en consecuencia, se aprecia suficiente claridad.

Artículo 5. Propone la sustitución de la expresión “haber superado” por “haber participado” toda vez que no existe una prueba de evaluación específica a tal efecto. Se acepta y se modifica el texto.

Artículo 8: Afirman que el texto no aclara si es el centro el que debe responder de la correcta inscripción del alumno según el tipo de permiso y si tendrán herramientas de verificación de la vigencia de los mismos. No se acepta, existen herramientas de verificación, tales como el permiso de conducir.

Artículo 9: Se solicita una mayor precisión sobre la posibilidad de realizar ambos tipos de cursos en menos de dos años, recibiendo la correspondiente bonificación por cada uno de ellos. Se acepta parcialmente.

Artículo 11: Se propone en relación a la formación:

- Teórica: que se unifique contenido mediante un manual. No se acepta la descripción del artículo 20 es suficientemente ilustrativa
- Práctica: que se priorice la repetición de los ejercicios más complejos en circuito cerrado, centrando las maniobras más sencillas en las vías abiertas. No se acepta, se considera el diseño adecuado y proporcionado.
- A tal efecto realizan una propuesta de distribución. No se acepta, se considera el diseño adecuado y proporcionado.

Artículo 12: Se propone que la distribución prevista permita que la practica en vías abiertas pueda realizarse con subgrupos de hasta tres participantes por monitor, dado que optimizaría los recursos y redundaría en un menor coste. Se acepta y se modifica el texto en consecuencia

Así mismo se solicita aclaración sobre el tipo de motocicleta que deba emplear el monitor, esto es, si debe atender a las similitudes del grupo de mayor o menor categoría de permisos. No se acepta, no se entiende relevante.

En relación al uso obligatorio de intercomunicadores en vías abiertas, se cuestiona la compatibilidad de los sistemas del alumno con los del centro. No se acepta, ya hay soluciones prácticas de compatibilidad en uso.

Artículo 20

Consideran imprescindible que la DGT homologue un documento más exhaustivo que la mera enumeración de contenido para conseguir cierta homogeneidad en la formación teórica. No se acepta, se considera suficientemente exhaustivo y se pretende además cierto grado de flexibilidad.

En relación a la formación de circuito cerrado y su relación con los ADAS, se señala que no ha sido correctamente tratado en la medida en que son sistemas que solo son operativos en determinadas situaciones, y por tanto no son reproducibles en circuito cerrado, de forma que su funcionamiento solo es comprobable en vías abiertas, lo que implica un riesgo añadido. No se acepta, el contenido relativo a los ADAS y su funcionamiento se concentra en circuito cerrado, en la parte teórica.

Se propone la modificación de los tiempos en vías abiertas, disminuyendo este, dado que la distribución actual exigiría la participación activa de cada alumno por un espacio máximo de 45 minutos, asumiendo el resto del tiempo (1 hora y 30 minutos) un rol de mero espectador dentro del vehículo. No se acepta, el tiempo de permanencia se entiende formativo y lectivo.

Artículo 21

Se solicite que se concreten varios aspectos:

- Limitación del número de participantes para evitar que algún centro masifique
No se acepta, ya se limita el número máximo de alumnos (3) por monitor
- Criterios para evaluar la evolución de los alumnos a fin de consignar sus conclusiones sobre la superación de las distintas pruebas. Se acepta parcialmente.
- Criterios para la realización de inspecciones o auditorias de los centros. No se acepta. No es objeto de la presente orden

Artículo 24

De conformidad a la experiencia del RACE, se propone que se incorpore al proyecto la proporción de un vehículo por cada dos alumnos en circuito cerrado y un vehículo cada 3 alumnos en vías abiertas, siendo que en el primero de los casos los vehículos deberían incorporar un sistema de comunicación por radio para optimizar la labor formativa. No se acepta, el diseño actual se considera óptimo

Artículo 25

Se solicita mayor concreción en relación a las exigencias sobre las pistas habida cuenta de que algunos ejercicios propuestos deberían ejecutarse en superficies de baja adherencia. No se acepta, se trata de cursos de formación no de simulación de condiciones extremas.

7.2. Informes evacuados.

Este proyecto de orden se debe someter a los siguientes informes:

- a) Informe de la **Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. El referido informe fue evacuado en fecha 30 de mayo del corriente y la aplicación de las observaciones vertidas en el mismo generó una nueva versión del proyecto, reduciendo el articulado y limitando la regulación, de forma que muchas de las apreciaciones contenidas en el apartado 7 de la presente memoria no tienen correspondencia con el texto finalmente resultante.

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

- c) Informe de la Oficina Presupuestaria

- d) Informe del Ministerio de Política Territorial

- e) Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital

- f) Ministerio de Hacienda y Función Pública

- g) Secretaría de Estado de Seguridad

- h) Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

- i) Dictamen del **Consejo de Estado**, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, por tratarse de una disposición de carácter general que se dicta en ejecución de una ley.

8. ANALISIS DE IMPACTOS

8.1. impacto económico

Se prevé un impacto positivo de la norma en el ámbito económico toda vez que supone un impulso a la actividad docente y, en consecuencia, empresarial de los centros de impartición. Adicionalmente, la formación en una conducción segura y eficiente redundará necesariamente en un mejor aprovechamiento de los recursos energéticos disponibles.

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).

8.2. impacto presupuestario

8.2.1. Administración General del Estado.

La orden no tiene un impacto presupuestario en el entorno de gastos, dado que todo desarrollo necesario para supuesta en marcha se ha realizado mediante medios propios.

8.2.2. 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.

8.3. 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 95.400 € .

Se calcula que serán unos 50 centros de formación los que se darán de alta, de forma que las cargas administrativas asumidas consistirán en:

- Solicitud de obtención de la certificación (solicitud electrónica)....5 €.
(50 centros, 3 modalidades de cursos, 12 ediciones anuales)....1800 €
- Alta del curso certificado (inscripción electrónica en registro).....50 €.
50 centros, 3 modalidades de cursos, 12 ediciones anuales 90.000 €
- Comunicación electrónica (al organismo de certificación).....2 €
- 50 centros, 3 modalidades de cursos, 12 ediciones anuales 3.600 €

En consecuencia, cada centro o sección que solicite la impartición de las 3 modalidades de cursos asumirá unas cargas administrativas de 1.900 €, y en conjunto, supondrá para los 50 centros estimados una cuantificación económica de 95.400 €.

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.

8.4 impacto por razón de género.

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

8.5. Impacto en la infancia y adolescencia

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

8.6. Impacto en la familia

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

8.7. Impacto por razón de cambio climático

La orden contribuirá positivamente a las labores de contención del cambio climático, toda vez que su fundamento es el fomento de la conducción segura y eficiente y, por tanto, en el mejor y más óptimo uso y aprovechamiento de los recursos energéticos.

8.8. Otros impactos

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

9. EVALUACIÓN EX POST.

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