

## **INFORME DE 6 DE SEPTIEMBRE DE 2014 SOBRE LA RECLAMACIÓN PRESENTADA, AL AMPARO DEL ARTÍCULO 28 DE LA LEY 20/2013, DE 9 DE DICIEMBRE, DE GARANTÍA DE LA UNIDAD DE MERCADO, RELATIVA A LA PROHIBICIÓN DE ENSEÑANZA DE CONTENIDOS TEÓRICOS ON-LINE POR PARTE DE ESCUELAS DE CONDUCTORES (UM/042/14).**

### **I. ANTEDECENTES Y OBJETO DEL INFORME**

El 6 de agosto de 2014 tuvo entrada en la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado (SECUM) una reclamación, formulada al amparo del artículo 28 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), relativa a la enseñanza de contenidos teóricos on-line por parte de escuelas de conductores. La solicitud fue objeto de un requerimiento de subsanación por parte de la SECUM, que fue atendido el 8 de agosto siguiente. La reclamación se fundamenta en las siguientes consideraciones:

- Que la Subdirección General de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT) difunde una **nota informativa** en la que impone la formación presencial para la preparación del examen teórico de conducir, prohibiendo la enseñanza de los contenidos teóricos on-line.
- Que la enseñanza de la conducción “*debe adaptarse a los preceptos del Reglamento General de Conductores (RD 818/2009) que fija las aptitudes psicofísicas, conocimientos y comportamientos que deberá reunir el aspirante...*” Según la reclamación “*La importancia de las aptitudes, habilidades, comportamientos y actitudes que se adquieren en las clases prácticas y se evalúan en el examen práctico (RD 818/2009, título II, art. 42 y siguientes) las transfiere dicha nota a la **formación teórica** y niega la capacidad de la formación on-line para transmitir dichos conocimientos*”.
- Que con dicha nota informativa “*la Subdirección pasa a ser parte en la libre competencia, pues favorece claramente a las autoescuelas más grandes, con mayor implantación territorial y, al impedir la deslocalización, perjudica a las que gracias a un ahorro de costes ofertan precios más baratos: perjudica directamente al ciudadano*”.
- Que cualquier ciudadano puede presentarse por libre a las pruebas de control de conocimientos, después de una autoformación, sin que la seguridad vial se vea en lo más mínimo afectada.

Junto a su reclamación, el interesado aporta una copia de la nota informativa remitida por la DGT. La nota puede resumirse en los siguientes términos:

1. Que “*conforme al Reglamento regulador de escuelas particulares de conductores las escuelas se consideran centros docentes, facultados para impartir, de forma profesional la enseñanza (art. 1), que han de contar, entre sus elementos mínimos con unos locales (art. 3), que han*

*de cumplir los requisitos exigidos por la normativa municipal para ejercer la actividad propia de Escuela (art. 21 b)) y un personal docente dedicado a impartir la enseñanza de los conocimientos y técnicas de conducción teóricos y prácticos necesarios para la formación y adiestramiento de los aspirantes la obtención de un permiso o licencia de conducción (art. 8.1), entre cuyas obligaciones figuran impartir eficazmente la enseñanza (art. 9.a)), contando con una autorización de ejercicio que le habilita para impartir las clases teóricas (art. 30.1)".*

2. Que toda Escuela *"deberá disponer de un libro registro de alumnos (art. 39), contratos de enseñanza (art. 42) y cumplimentar, por cada alumno, las fichas de clases teóricas y prácticas y de actitudes que sean precisas, figurando en las fichas de clases teóricas, que cumplimentará el profesor que las imparta, las fechas de inicio y finalización del ciclo de enseñanza y las faltas de asistencia a clase del alumno (art. 40)".*
3. Que, como se desprende de lo anterior, *"por el importante componente de enseñanza, no solo de conocimientos y habilidades, sino también de aptitudes y conocimientos esenciales para la seguridad de la circulación, los programas de enseñanza para los que se autoriza a una escuela particular de conductores deben ser de carácter presencial... sin sustituir en ningún caso la enseñanza presencial por la enseñanza online"*.
4. Que, por todo ello, la Subdirección considera *"Que **no se puede autorizar** una escuela donde la formación teórica se imparta con sistemas de enseñanza online, puesto que se perdería la interacción directa del profesor con el aspirante para poder desarrollar la función que el reglamento de escuelas le encomienda"*.

La SECUM ha remitido a esta Comisión la reclamación anterior a los efectos previstos en el art. 28 LGUM.

## **II. CONSIDERACIONES JURÍDICAS**

A fin de analizar tal cuestión, se distinguirá, **1)** la regulación de la enseñanza en las escuelas de conductores; y **2)** las consideraciones que el asunto merece desde el punto de vista de la LGUM.

### **II.1) Enseñanza en escuelas de conductores**

La **Directiva 2006/126/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, regula las condiciones armonizadas para la obtención del permiso de conducción en la UE.

El art. 5 del **Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece la competencia del Ministerio del Interior en materia de permisos para conducir y requisitos para su adquisición, remitiéndose en este último punto a norma reglamentaria:

*“Expedir y revisar los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y condiciones psicofísicas y periodicidad que se determinen reglamentariamente, así como la anulación, intervención, revocación y, en su caso, suspensión de aquéllos”.*

En transposición de la Directiva anterior y en desarrollo del citado art. 5 de la Ley sobre Tráfico, se dictó el RD 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el **Reglamento General de Conductores**, el cual regula el régimen jurídico esencial aplicable a la enseñanza, incluidos los contenidos teóricos, en las escuelas de conductores.

El art. 2 del citado Reglamento señala la competencia de las **Jefaturas Provinciales de Tráfico** para expedir los permisos y licencias de conducción<sup>1</sup>.

El art. 7.1.e) señala, entre los requisitos para la obtención de dicho permiso o licencia, la previa declaración de aptitud por la Jefatura Provincial correspondiente:

*“Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las pruebas **teóricas** y prácticas que, en relación con cada clase de permiso o licencia de conducción, se determinan en el título II”.*

Dicho título II (“De la enseñanza de la conducción y de las pruebas de aptitud a realizar para obtener autorizaciones administrativas para conducir”) regula las pruebas para la obtención de autorizaciones de conducción. En esencia, la obtención del permiso requiere realizar tres tipos de pruebas (art. 43): Pruebas de aptitud psicofísica; Pruebas de control de conocimientos (contenido teórico) y Pruebas de control de aptitudes y comportamientos (contenido práctico o de circulación, primero en circuito cerrado y después en circuito abierto al tráfico general).

El art. 41.1 del Reglamento General de Conductores se refiere al **aprendizaje** en las escuelas de conductores en estos términos:

*“El aprendizaje de la conducción se realizará en escuelas de conductores autorizadas conforme a la normativa vigente”.*

Y el apartado 2 del mismo artículo 41 aclara que la admisión a las pruebas de control de **aptitudes y comportamientos en circulación** en vías abiertas al tráfico requiere haber realizado la formación en dichas escuelas:

---

<sup>1</sup> La Dirección General de Tráfico es un organismo autónomo adscrito al Ministerio del Interior cuya estructura periférica está integrada por Jefaturas Provinciales de Tráfico (Real Decreto 1908/1982, de 23 de julio, por el que se reorganiza la Dirección General de Tráfico y sus Servicios Periféricos).

*“En ningún caso podrá ser admitido a las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general necesarias para obtener el permiso de conducción quien no haya realizado su formación de acuerdo con lo previsto en el apartado anterior, salvo que haya sido titular de un permiso de categoría equivalente o superior”.*

Por excepción, podrá realizarse el aprendizaje de la conducción mediante una licencia de aprendizaje, que se otorgará por una sola vez, siempre que el solicitante designe a la persona que habrá de acompañarle durante el aprendizaje y que estará, en su caso, a cargo del doble mando del vehículo (art. 41.4)<sup>2</sup>.

Nada dice, en cambio, el artículo 41 anterior sobre la necesaria formación en escuelas de conductores para la admisión a las pruebas de conocimientos teóricos.

El art. 42, relativo a las pruebas de aptitud, detalla las aptitudes psicofísicas y los **conocimientos**, habilidades, aptitudes y comportamientos que debe poseer todo conductor de vehículos de motor o ciclomotores para conducir con seguridad. A tenor del art. 43.1.b), entre las pruebas a realizar para obtener la autorización administrativa para conducir figuran las “*Pruebas de control de conocimientos*”, los cuales podrán ser (apartado 3) “comunes” o “específicos”.

El art. 47 se refiere a las pruebas de control de conocimientos comunes y específicos, así como a la prueba de conocimientos a realizar por los “*titulares de permisos o licencias de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada por la pérdida total de los puntos asignados, tras la realización con aprovechamiento del correspondiente curso de sensibilización y reeducación vial*”. En este último caso, el control de conocimientos se realizará con arreglo a la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

El apartado 1 del citado art. 47 se refiere al **objeto** de las pruebas de control de conocimientos comunes y específicos en estos términos:

*“La prueba de control de conocimientos común a realizar por los solicitantes de permiso de conducción, excepto del de la clase AM, así como la de control de conocimientos específicos a realizar por los solicitantes de permiso o licencia de conducción, según su clase, tienen por objeto **garantizar que éstos poseen un conocimiento razonado y una buena comprensión** sobre las materias que, en cada caso, se indican en el anexo V. B). 1 y 2”*

---

<sup>2</sup> Orden de 29 de julio de 1981 por la que se regula la licencia de aprendizaje de la conducción. La Orden se dictó en desarrollo del art. 275 del anterior Código de la Circulación, cuya redacción coincide en esencia con la del citado art. 41.4. A tenor de la Orden, la expedición de la licencia corresponde a las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Este último anexo consiste en un temario de **contenidos o materias** que son objeto de las pruebas de control de conocimientos. En el caso de la prueba de control de conocimientos específicos, los solicitantes deberán realizar, además de la prueba de control de conocimientos comunes, una prueba de control de conocimientos específicos sobre las materias que el anexo indica.

Las **pruebas** (tanto de conocimientos como de aptitudes y comportamientos en circulación) se efectuarán, por lo general, en la provincia a la que se haya dirigido la solicitud, con arreglo a las convocatorias que se realicen a tal efecto (arts. 50 y 51).

Las pruebas de **control de conocimientos** deben hacerse de modo que se garantice la posesión de conocimientos adecuados (art. 52.1):

*“[Las pruebas de conocimientos] Se harán de modo que se **garantice** que el aspirante posee los conocimientos adecuados. Con carácter general, se realizarán por procedimientos informáticos”<sup>3</sup>.*

El mismo artículo establece otras cuestiones tales como el modo de seleccionar las respuestas, el número de preguntas, el tiempo disponible y el modo de calificar las pruebas. Las pruebas tanto de control de conocimientos como las de control de aptitudes y comportamientos serán calificadas como apto o no apto. Dichas pruebas son eliminatorias: quienes no hayan superado las de control de conocimientos no podrán realizar la de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado y, quienes no hayan superado ésta, no podrán realizar la de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.

La nota informativa objeto de reclamación fundamenta la exigencia de la formación presencial de contenidos teóricos en ciertos preceptos del RD 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el **Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores**. Dicho Reglamento tiene por objeto principal regular la autorización de escuelas de conductores, para lo cual son competentes las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Los preceptos que cita la nota informativa establecen la exigencia de que las escuelas de conductores cuenten con locales adecuados (art. 3), con personal docente dedicado a impartir la enseñanza de los conocimientos y técnicas de conducción que esté autorizado para impartir clases teóricas (arts. 8.1 y 30.1), con libro registro de alumnos (art. 39), así como con contratos de enseñanza (art. 42), figurando en las fichas de clases teóricas (y prácticas) las fechas de inicio y finalización del ciclo de enseñanza y las faltas de asistencia a clase del alumno (art. 40).

---

<sup>3</sup> En el mismo sentido, la citada Directiva 2006/126/CE (Anexo II) dispone que la forma de la prueba de control de conocimientos “se elegirá de modo que garantice que el candidato posee los conocimientos relativos a las materias enunciadas en los puntos 2, 3 y 4 [contenidos de la prueba]”.

En vista de lo anterior, la DGT considera que la formación debe ser presencial, sin que pueda sustituirse por una formación on-line. Por ello, concluye la nota: *“no se puede autorizar una Escuela donde la formación teórica se imparta con sistemas de enseñanza on-line, puesto que se perdería la interacción directa del profesor con el aspirante para poder desarrollar la función que el Reglamento le encomienda”*.

## **II.2) Consideraciones desde el punto de vista de la unidad de mercado**

La reclamación, formulada al amparo del art. 28 de la LGUM, señala que la nota informativa de la Subdirección General de Seguridad Vial *“impone la formación presencial para la preparación del examen teórico, prohibiendo la enseñanza de los contenidos teóricos on-line”*. A juicio del reclamante, ello afecta a la competencia en la medida en que beneficia a ciertos operadores – las autoescuelas con mayor implantación- en perjuicio de otros de menores dimensiones que, mediante la formación on-line, podrían ahorrar costes, lo cual, en último término, beneficiaría a los consumidores.

La nota informativa objeto de reclamación señala que la Subdirección Adjunta de Formación Vial considera que *“no se puede autorizar una Escuela donde la formación teórica se imparta con sistemas de enseñanza online, puesto que se perdería la interacción directa del profesor con el aspirante para poder desarrollar la función que el reglamento de escuelas le encomienda”*.

Se ha tenido conocimiento de que dicha nota figura publicada en la página web de la Confederación Nacional de Autoescuelas<sup>4</sup>.

Así pues, la supuesta barrera a la unidad de mercado incidiría, bien en el ejercicio de la actividad, al exigirse a los operadores un determinado modo de enseñanza de contenidos teóricos (presencial frente a on-line), o bien al acceso a la actividad de escuela de conductores, si eventualmente, en atención al contenido de la nota, una Jefatura Provincial denegase la autorización a una escuela de conductores que pretendiese impartir la enseñanza teórica on-line<sup>5</sup>.

A juicio de esta Comisión, el contenido de la nota informativa de la Subdirección Adjunta de Formación Vial de la DGT podría no ajustarse a los principios y garantías de la unidad de mercado y, en particular, a los principios de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes regulados en el art. 5 de la LGUM, y presentes también en el art. 39.bis de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común<sup>6</sup>, así como

---

<sup>4</sup> Dicha publicación, de 16 de julio de 2014, aparece bajo el título “La DGT advierte de que no tolerará la enseñanza teórica on line” (<http://www.cnae.com/Pagina.aspx?sec=27&det=1425>).

<sup>5</sup> Queda al margen del informe el control de conocimientos en caso de pérdida de vigencia por la pérdida de puntos asignados, cuestión que se regula con arreglo a la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, y resto de normativa aplicable.

<sup>6</sup> Art. 39 bis, citado: *“Las Administraciones Públicas que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o*

en el art. 9 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. En particular, a tenor de esta última Ley 17/2009, las actuaciones de las autoridades competentes, además de que no podrán incurrir en requisitos prohibidos (art. 10), deberán ajustarse a determinados criterios que la Ley establece, entre los que figura que estén justificados por una razón imperiosa de interés general y que sean proporcionados (art. 9.2):

*“Todos los requisitos que supediten el acceso a una actividad de servicios o su ejercicio deberán ajustarse a los siguientes criterios:...*

*b) Estar justificados por una razón imperiosa de interés general.*

*c) Ser proporcionados a dicha razón imperiosa de interés general”.*

El citado art. 5 LGUM establece los principios de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes con relación al acceso y al ejercicio de una actividad en los siguientes términos:

*“1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al **acceso** a una actividad económica o su **ejercicio** de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su **necesidad** en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.*

*2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser **proporcionado** a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica”.*

Así pues, la necesidad de una exigencia para el ejercicio o acceso a una actividad debe estar justificada en una razón imperiosa de interés general de las comprendidas en el art. 3.11 de la Ley 17/2009, el cual las define del siguiente modo:

*“Razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de Seguridad Social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural”.*

---

colectivos o **exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad**, deberán elegir la medida menos restrictiva, motivar su **necesidad** para la protección del interés público así como justificar su **adecuación** para lograr los fines que se persiguen”.

Si bien la nota informativa de la DGT no aclara expresamente cual es la razón de interés general por la cual exige formación teórica presencial, la misma parecería ser la “seguridad vial”. Tal razón de interés general, aunque no figura expresamente entre las previstas en el art. 3.11, citado, ha sido admitida por el Tribunal de Justicia entre las que pueden justificar una restricción de libertades, aunque siempre sin ir más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo previsto<sup>7</sup>.

En el presente supuesto, se considera que la exigencia de que la formación teórica se realice de forma presencial va más allá de lo necesario para cumplir el objetivo de garantizar la seguridad vial. Este último interés quedaría salvaguardado, en particular, mediante una prueba objetiva de conocimientos teóricos. La exigencia adicional de que las escuelas de conductores proporcionen formación teórica presencial no contaría con expreso amparo normativo y podría ser excesiva.

a) Los conocimientos teóricos se evalúan mediante una prueba por parte de las Jefaturas Provinciales

A tenor del Reglamento General de Conductores los conocimientos teóricos necesarios para la conducción se evalúan, no por las escuelas de conductores, sino por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, órganos competentes para la expedición del permiso de conducción (art. 7). A tal fin, los candidatos deben realizar una prueba objetiva de conocimientos cuya calificación será de apto o no apto. Así pues, la propia prueba de aptitud sobre conocimientos teóricos garantizaría suficientemente los intereses generales sobre seguridad vial en este punto.

La normativa dictada en transposición de la Directiva 2006/126/CE determina que la superación de dicha prueba de conocimientos **garantiza** que se dispone de los conocimientos necesarios para realizar una conducción segura.

El art. 47.1 Reglamento General de Conductores señala:

*“La prueba de control de conocimientos común a realizar por los solicitantes de permiso de conducción, excepto del de la clase AM, así como la de control de conocimientos específicos a realizar por los solicitantes de permiso o licencia de conducción, según su clase, tienen por objeto **garantizar** que éstos poseen un conocimiento razonado y una buena comprensión sobre las materias que, en cada caso, se indican en el anexo V. B). 1 y 2”.*

Y el art. 52.1 de la misma norma establece:

---

<sup>7</sup> Entre otras, STJ de 10 de julio de 2003, Comisión/Países Bajos (C-246/00, apartado 67). En la Sentencia se declaró el incumplimiento del Estado al exigir que el permiso expedido por otro Estado miembro estuviese registrado en los Países Bajos.

*“Las pruebas de control de conocimientos se harán de modo que se **garantice** que el aspirante posee los conocimientos adecuados. Con carácter general, se realizarán por procedimientos informáticos”.*

En vista de ello, las afirmaciones de la DGT sobre la “*interacción directa del profesor con el aspirante*” no contarían con suficiente amparo normativo. La regulación se limita a exigir la superación de unas pruebas teóricas de conocimientos que están concebidas y diseñadas para garantizar, por sí solas, la aptitud teórica para conducir. El modo en que el solicitante haya preparado dichas pruebas (on-line, presencial o de forma autónoma) sería irrelevante, de lo que resultaría la desproporción de exigir a los operadores que la formación teórica que ofrezcan sea exclusivamente presencial.

b) La presentación a pruebas de conocimientos no exige previa formación en escuelas de conductores

Las enseñanzas para la obtención del permiso de conducción permiten adquirir distintas aptitudes, conocimientos, habilidades y comportamientos. La superación de la prueba de conocimientos habilita para la realización de la de circulación en circuito cerrado, superada la cual podrá realizarse la de circulación en vía abierta al tráfico.

En tal secuencia de pruebas, la normativa sólo exige la formación en escuelas de conductores –o, en su caso, mediante licencia de aprendizaje- previa a la realización de la última de esas pruebas (control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico). Así resulta del citado art. 41 del Reglamento General de Conductores<sup>8</sup>.

Lo anterior supone que los conocimientos teóricos pueden adquirirse de manera autónoma.

Dicho de otro modo, si cumpliendo los requisitos para ello (edad, aptitudes psicofísicas, pago de tasas, etc.), cualquier interesado puede presentarse a la prueba de conocimientos para la obtención del permiso de conducción sin haber recibido formación teórica en una escuela de conductores, exigir a tales escuelas que ofrezcan dicha formación teórica de forma exclusivamente presencial resultaría excesivo.

### III. CONCLUSIÓN

En la nota informativa objeto de reclamación la DGT considera que no se debería autorizar a escuelas de conductores que pretendan realizar la formación de contenidos teóricos de forma on-line.

---

<sup>8</sup> Citado art. 41.2: “*En ningún caso podrá ser admitido a las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general necesarias para obtener el permiso de conducción quien no haya realizado su formación de acuerdo con lo previsto en el apartado anterior [enseñanza en escuelas de conductores], salvo que haya sido titular de un permiso de categoría equivalente o superior”.*

A juicio de esta Comisión, si bien la seguridad vial podría considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica restricciones a las libertades de los operadores, las exigencias que se impongan deben ser adecuadas y proporcionadas, sin ir más allá de lo necesario para cumplir dicho objetivo, como el Tribunal de Justicia de la UE ha declarado.

En el presente supuesto, la CNMC considera que la exigencia a los operadores de que la formación teórica que presten se realice exclusivamente en forma presencial no es adecuada ni proporcionada a dicho objetivo de seguridad vial. Este último objetivo quedaría suficientemente salvaguardado mediante la correspondiente prueba objetiva de conocimientos. Adicionalmente, si cumpliendo los requisitos para ello cualquier interesado puede presentarse a la prueba de conocimientos para la obtención del permiso de conducción sin haber recibido formación teórica en una escuela de conductores, exigir a tales escuelas que ofrezcan dicha formación teórica de forma exclusivamente presencial resultaría excesivo.

Por último, cabría instar a la Confederación Nacional de Autoescuelas a que retire de su página web la nota informativa de la DGT, en vista de los efectos negativos que ello pudiera estar produciendo.