

|  |   |
|--|---|
| ¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?  | Asociaciones del sector   |
| Nombre completo (del particular o de la institución representada)  | ASOCIACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS (ANAES)   |
| ¿Desea hacer público su nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?  | Público   |
| Seleccione el ámbito geográfico de interés (seleccione una o varias opciones)  | España  |
| 1. Valore el grado de competencia entre escuelas de formación para conductores (máximo 500 palabras).  | ANAES considera que el sector está experimentando en los últimos años una gran competencia entre empresas, sobre todo en cuanto a la variedad de servicios formativos que se ofrecen a los ciudadanos y a los precios finales de estos. Así, los ciudadanos pueden elegir, sin necesidad de desplazarse, entre una amplia gama de tipos de formación y precios, sin salir de su propia ciudad, y optar por aquellos que mejor se ajusten a sus necesidades.   |
| 2. Respecto a los precios que fijan las escuelas de formación para conductores, valore si es fácil o difícil comparar entre ofertas de distintos centros (máximo 500 palabras).                                  | <p>En la actualidad es fácil comparar los precios y ofertas que ofrecen los diferentes centros de formación. La publicidad online y off-line, que éstos mismos realizan de sus ofertas, permite a los ciudadanos conocer de forma clara y rápida lo que les ofrecen y su importe.</p> <p>Los centros ofrecen información clara, accesible y visible de sus ofertas, generalmente a través de tres vías comunicativas, que funcionan de forma complementaria.</p> <p>Por un lado, el lanzamiento de ofertas publicitarias off-line, generalmente a través de publicidades impresas en cartelerías y folletos, acompañadas en algunos casos de campañas publicitarias a través de otros medios de comunicación como prensa escrita o radiofónica.</p> <p>Esas ventajas, quedan complementadas con la información oral y escrita que se ofrece desde el propio centro de formación a los ciudadanos que se interesan por ellas y se acercan a solicitar más detalle sobre las mismas. Generalmente esta información es proporcionada por los administrativos/recepcionistas que están en los propios centros y se encargan de gestionar la matriculación de los futuros alumnos.</p> <p>Por último, la tercera vía es la publicidad de muchas de estas ofertas on-line a través de redes sociales (Instagram, Facebook, Tik Tok, Youtube...), sobre todo si están dirigidas a un público joven, principal usuario de este tipo de plataformas. En este caso, se aprecia un gran uso de videos, reels e historias para dar a conocer las últimas ofertas lanzadas por los centros de formación. No es tanto imagen fija como animada.</p> |
| 3. Valore el grado de certidumbre al inicio de la formación en escuelas de formación para conductores sobre cuál será el precio final para el consumidor (máximo 500 palabras).                                  | Es obvio que existe un cierto grado de incertidumbre en el consumidor al inicio de su formación, sobre el coste total de su permiso. A pesar de que los centros de formación ofrecen toda la información posible sobre ofertas, clases y precios, en el momento en el que el consumidor se matricula, el importe final que deberá desembolsar por obtener su permiso de conducir es variable, ya que dependerá de las propias habilidades que tenga como conductor y del tiempo que tarde en aprobar las diferentes pruebas que debe superar para su obtención.   |
| 4. Valore el coste y dificultad de cambiar a una segunda escuela de formación para conductores una vez iniciada la formación en una primera escuela (máximo 500 palabras).                                       | <p>Es un proceso muy sencillo y fácil que se realiza entre centros, a través del traslado de expediente del alumno de un centro a otro.</p> <p>Para iniciar el proceso, el consumidor solicita en su escuela de formación inicial su expediente formativo que incluye copia de su DNI y de su certificado psicotécnico y lo entrega en la nueva escuela donde desea continuar con esta formación. La nueva escuela realiza el proceso de matriculación del nuevo alumno y traslada sus datos, de forma telemática, a la DGT.</p> <p>Este traslado de expediente no supone ningún coste adicional al consumidor, a excepción de la tasa por traslado de expediente, establecida por la DGT y que tendrá que abonar en la nueva escuela durante su proceso de matriculación.</p>  |
| 5. Además del precio, a la hora de elegir una escuela de formación para conductores, ¿qué otros factores considera Vd. que son importantes en la elección por el consumidor? (seleccione una o varias opciones): | La cercanía (localización).;El porcentaje de aprobados.;La calidad de la enseñanza y de los profesores.;La posibilidad de hacer cursos intensivos teóricos.;La posibilidad de hacer cursos intensivos prácticos.;La disponibilidad de clases teóricas online.;La amplitud de los horarios.;Las instalaciones para el examen teórico (aulas, zonas de estudio).;El tiempo de espera para realizar el examen práctico.  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>  | <p>El consumidor busca, además de formarse bien para ser buen conductor, un centro de formación que le ofrezca calidad, tanto en su formación como en la selección de su profesorado, así como en las herramientas y recursos complementarios de formación que éstos utilicen (simuladores, gafas, vídeos, maquetas...).</p> <p>También busca que el centro de formación le ofrezca “algo más” que su competencia: ventajas que le hagan sobresalir con respecto al resto de sus competidores, como un horario amplio de clases, que le permita escoger aquellas clases que mejor se adecúen a su disponibilidad horaria, o que el centro le ofrezca la posibilidad de realizar las clases teóricas online, como complemento a la enseñanza presencial, o incluso hacer cursos intensivos de preparación de las pruebas teóricas o prácticas de conducción.</p> <p>Sin embargo, lo que más peso suele tener en su decisión a la hora de elegir será el precio de las clases y el tiempo de espera para realizar el examen práctico, lo que no depende de las autoescuelas sino de la organización y capacidad de la Administración, variable en cada provincia, así como el número de prácticas que deba realizar, ya que esos factores condicionarán mucho el desembolso a realizar para obtener el permiso.</p> |
| <p><b>6. Valore si existen diferencias significativas entre las ofertas de formación (tanto en precios, calidad, variedad, etc.) de las distintas escuelas de formación para conductores (máximo 500 palabras).</b></p> | <p>Sí se observan diferencias significativas entre las ofertas que actualmente hay en el mercado. Las empresas mantienen una “lucha constante” por diferenciarse de su competencia, no solo a través de precios más competitivos y ofertas más atractivas, sino también a través del lanzamiento de otros servicios o ventajas para sus matriculados, que aporta un plus de calidad al centro, y lo hacen destacarse del resto de sus competidores, como por ejemplo, la existencia de cursos intensivos de formación, la posibilidad de financiar el pago de las clases, la utilización de simuladores o de algunos modelos concretos de coche, de gama media-alta, como vehículos de prácticas.</p>   |
| <p><b>7. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas anteriores (máximo 1.000 palabras).</b></p>  |   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>8. Valore si, para aquellos interesados en establecer una escuela de formación para conductores, existen obstáculos desproporcionados o injustificados en la regulación actual o en la gestión administrativa de las autoridades (máximo 500 palabras).</b></p> | <p>No, desde la aprobación de la Ley Ómnibus (Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio), no existen obstáculos, es bastante sencillo establecer un centro de formación de conductores.</p> <p>La normativa actual solo exige como requisitos contar con una licencia de apertura municipal y una autorización administrativa previa, firmada por los servicios de inspección de la Jefatura Provincial de Tráfico donde vaya a realizar sus operaciones el centro de formación.</p> <p>El artículo 21 del Reglamento Regulator de las Escuelas Particulares de Conductores (Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre) establece los requisitos que deben cumplir las escuelas para solicitar la autorización administrativa previa al ejercicio de su labor, a la Jefatura Provincial de Tráfico que le corresponda, así como la documentación que deberán aportar.</p> <p>También se recoge en la redacción de los artículos 22 al 26 los requisitos a cumplir, la expedición, alcance, modificación, suspensión voluntaria y extinción de dicha autorización de apertura.</p> <p>Cada centro podrá tener tantas secciones como desee, que operen en la misma provincia o en otra diferente.</p> <p>Deberá contar al menos con una serie de elementos personales y materiales como son disponer de al menos, un director y un profesor de escuela particular de conductores debidamente certificados y contar con un vehículo, un local que cumpla con los requisitos exigidos por las autoridades municipales para su apertura y desempeño de labores y unos terrenos para la realización de las clases prácticas.</p> <p>En el borrador de RD que actualmente está elaborando el Ministerio de Interior que reforma el Reglamento General de Conductores y el Reglamento Regulator de Escuelas de Conductores, esta facilidad de establecimiento se mantiene.</p> <p>Sin embargo, en ANAES valoramos muy positivamente la inclusión de otros requisitos, que actualicen nuestro sector a una realidad social más inclusiva, como una mayor adaptabilidad de los locales, la limitación en cuanto al número de escuelas de las que puede ser director o titular una misma persona física, la exigencia de un número mínimo de aulas o el establecimiento de cursos de reciclaje obligatorios para el personal que presta servicio en la escuela, o la disponibilidad de contar con recursos relacionados con las nuevas tecnologías.</p>   |
| <p><b>9. Valore la capacidad y libertad que tienen las escuelas de formación para conductores para organizar y desarrollar su actividad y e indique las limitaciones que establece la regulación en este aspecto (máximo 500 palabras).</b></p>                       | <p>Actualmente los centros de formación de conductores se encuentran muy limitados a la hora de realizar su trabajo debido al condicionamiento que les supone la reducida capacidad de examen que presentan muchas jefaturas y oficinas locales, que les obliga a presentar a sus alumnos aspirantes a conductor con una periodicidad que ronda varias semanas en algunos casos, debido a la falta de personal examinador suficiente con la que cuentan algunos centros de examen y la limitación de pruebas a un máximo de 12 pruebas/día las que puede supervisar cada examinador por día de examen, lo que provoca colapsos y retrasos, sobre todo en épocas de más demanda.</p> <p>Además, del problema de la escasez de personal examinador, otra de las limitaciones que sufre el sector es el sistema de reparto de cupos o plazas de examen, conocido como SISTEMA CAPA, que adjudican las jefaturas a las distintas escuelas de formación de conductores, a quienes adjudica minutos de examen según el número de aprobados que estos hayan conseguido en las pruebas anteriores.</p> <p>Todo ello hace que las escuelas vean reducida su capacidad de presentar alumnado a examen con la periodicidad y frecuencia que éste necesita y demanda, lo que lleva a que muchas de ellas vean disminuidos sus ingresos ya que, ante una demora larga en la concesión de nuevas fechas de examen, el alumnado interrumpe sus clases prácticas, hasta unos días antes de la fecha de prueba concedida, o incluso solicitan el traslado de expediente a otra escuela, incluso de otras provincias, con una fecha de presentación de aspirantes más inmediata, lo que en ocasiones se traduce en un mayor coste del permiso.</p> <p>El Sistema CAPA ha sido anulado por la sentencia 361/2022, de 29 de julio, de la Sección 4ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), pero ha vuelto a aparecer en la reforma que postula la Administración del RD que regula el Reglamento General de Conductores y el Reglamento Regulator de Escuelas de Conductores, lo que puede originar un trasvase significativo del alumnado de una provincia a otra, no basado en las cualidades de los operadores económicos, sino en función de las restricciones introducidas en una provincia por la Administración, las cuales no estarían presentes en la otra y llevaría a una discriminación de escuelas.</p> <p>ANAES es consciente de la necesidad de regular el sistema de acceso a los exámenes, pero propone que se opte por un sistema nacional, homogéneo, válido para todas las escuelas y provincias, que se fundamente en la capacidad de cada centro y no en cuestiones ajenas a las escuelas, como pueden ser los medios de que disponga la Administración, que debería reorganizar el sistema de acuerdo a criterios estatales y no meramente provinciales, incluyendo una plantilla de examinadores de Tráfico suficiente y bien repartida entre todas las provincias y centros de examen que permita descongestionar el servicio.</p> |
| <p><b>10. Indique cuáles son, a su juicio, las principales obligaciones que limitan la apertura de nuevas escuelas de formación para conductores o secciones (seleccione una o varias opciones):</b></p>  | <p>La contratación de directores y profesores de escuela de formación para conductores certificados y autorizados.</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>   | <p>En ANAES creemos que el principal escollo a la hora de abrir un centro de formación para conductores o poner en funcionamiento una nueva sección, es la dificultad que existe actualmente en el sector para contratar no solo directores de escuela, sino también y sobre todo, profesores certificados y autorizados que puedan impartir formación en las escuelas particulares de conductores.</p> <p>Actualmente se da la circunstancia de que el organismo que gestiona los cursos de preparación para la obtención de estos certificados, la Dirección General de Tráfico, se encuentra con cuatro convocatorias abiertas a la espera de poder realizar la tercera y última de sus fases, la fase presencial, la cual, según se indica en las resoluciones de convocatoria, es impartida, mediante un régimen de concesión administrativa por parte de la Administración, a través de una empresa externa de forma presencial.</p> <p>Eso está dejando a más de un millar de futuros profesores a las puertas de poder entrar en la profesión, ya que sin haber terminado su formación no pueden obtener su certificado como profesor de formación vial y con ello la autorización para ejercer. Y a su vez, está dejando al sector de las escuelas de formación de conductores sin personal cualificado para poder impartir nuevas clases que cumplan con la demanda de los consumidores.</p>   |
| <p><b>11. Valore si, a su juicio, resulta adecuada la regulación respecto a la posibilidad de compartir medios materiales (como vehículos) o personales (como profesores) entre varias sucursales de una misma escuela de formación para conductores, e indique cuáles son las principales restricciones en este ámbito (máximo 500 palabras).</b></p> | <p>ANAES valora de forma adecuada la regulación que hace el actual Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores (RREPC) en sus artículos 11 y 15 sobre la posibilidad existente de compartir tanto medios materiales (vehículos) como personales (profesores) entre distintas sucursales de una misma escuela.</p>   |
| <p><b>12. ¿Considera que alguno/s de los requisitos para obtener un certificado previo para ejercer como profesor de una escuela de formación para conductores son innecesarios o desproporcionados?</b></p>   | <p>Duración del curso para obtener la certificación para ser profesor de formación vial</p>  |
| <p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>   | <p>El principal obstáculo es la lentitud que se observa en el proceso para obtener la certificación necesaria. Al ser un curso distribuido, generalmente en tres fases, ANAES considera que su duración es muy larga.</p> <p>Desde que los ciudadanos presentan su solicitud para participar en el proceso, hasta que éste finaliza con la fase de presencia pueden haber transcurrido varios años, en algunos casos, se podría comparar su duración con el estudio de un grado universitario, en los que los aspirantes a profesor quedan a la espera de poder obtener su certificado.</p> <p>Las dos primeras fases, que son organizadas por la DGT, pueden durar una media de dos años, que se alargan hasta que los aspirantes a profesor puedan completar la fase de presencia, la última de las tres fases y la única que no realiza la DGT, sino que cede su impartición, a través de una licitación pública, a una empresa externa.</p> <p>Como ejemplo, se puede citar el caso de los aspirantes a profesor de formación vial de la convocatoria XXIII de este curso (Resolución de 18 de diciembre de 2019, de la Dirección General de Tráfico, por la que se convoca curso para obtener certificado de aptitud de Profesor de Formación Vial) que aún no han iniciado su fase de presencia porque la DGT no ha resuelto la licitación pública que ha convocado para impartir dicha fase.</p> <p>Ante esta situación anómala, los aspirantes a profesor, siguen esperando conocer cuándo comenzarán su formación y cuándo podrán obtener su certificado. Eso, lleva a muchos de ellos, a desistir de su deseo inicial de acceder a la profesión y les empuja a buscarse otras alternativas laborales, mucho más rápidas en cuanto a la colocación.</p> |
| <p><b>13. Valore el nuevo Título Superior de Formación para la Movilidad Segura y Sostenible en relación con la posibilidad de acceso y ejercicio de la profesión de profesor de formación para conductores (máximo 500 palabras).</b></p>   | <p>ANAES manifiesta su apoyo a esta titulación de FP, que recientemente se ha incorporado a nuestro sistema educativo, como otra vía de acceso a la profesión de profesor de escuela de conductores, que complementa a los cursos que anualmente convoca la Dirección General de Tráfico.</p> <p>Sin embargo, ANAES no entiende la reticencia de la Administración a reconocer como tercera vía, la certificación profesional obtenida por aquellas personas que hayan obtenido la cualificación profesional SSC5666_3. Docencia de la Formación Vial, reconocida por el RD 567/2011, de 20 de abril, por el que complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de cuatro cualificaciones profesionales de la familia profesional Servicios Socioculturales y a la Comunidad.</p> <p>Se trata de una certificación profesional que ya está incluida en el catálogo de cursos que oferta el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) pero cuyo reconocimiento, homologación y validación por parte de la Dirección General de Tráfico no se ha producido, lo que impediría a las personas que obtuvieran esa certificación poder acceder al mercado laboral como profesores de formación vial.</p> <p>ANAES considera que, como tercera vía de acceso, permitiría a personas en situación de desempleo de larga duración o que presenten dificultades de incorporación al mercado laboral (mujeres, mayores de 45 años) poder obtener una salida laboral y profesional adecuada y a las escuelas de formación para conductores, les permitiría contar con personal cualificado para impartir sus clases.</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>14. Considera que alguno/s de los requisitos para obtener un certificado previo para el ejercicio como director de escuela de formación para conductores son innecesarios o desproporcionados? (seleccione una o varias opciones, según proceda. Su respuesta solo se tendrá en cuenta si la justifica en el cuadro al final de la pregunta):</b></p>                              | <p>No supone un requisito injustificado o desproporcionado.</p>  |
| <p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>   | <p>ANAES considera que los requisitos establecidos en el Reglamento Regulator de las Escuelas Particulares de Conductores (RREPC), en su artículo 47, son suficientes para obtener dicha certificación y no considera que ninguno pueda ser considerado desproporcionado o injustificado.</p> <p>Se da la circunstancia, de que la obtención de dicho certificado, aun siendo por convocatoria anual de la DGT, como el certificado para ser profesor de formación vial, sí es más rápido de obtener que éste último, ya que la duración del curso de preparación es más corta, al tratarse de una única prueba a superar, por lo que en muchos casos no supera los 15 meses desde que se publica la convocatoria hasta que los nuevos directores obtienen su certificado homologado.</p>  |
| <p><b>15. Valore la posibilidad de que una escuela de formación para conductores utilice en la enseñanza vehículos sin ser su propietaria en exclusiva (por ejemplo, alquilándolos o compartiéndolos entre varias escuelas de formación para conductores) e indique los aspectos regulatorios o de gestión administrativa que podrían limitar esta opción (máximo 500 palabras).</b></p> | <p>El actual Reglamento Regulator de las Escuelas Particulares de Conductores (RREPC), en su artículo 15, punto 1, que toda escuela deberá disponer, en propiedad, o por otro título, de al menos un vehículo por cada clase de permiso o licencia para cuya enseñanza esté autorizada.</p> <p>En su artículo 17, recoge la figura de la agrupación o sociedad de escuelas, una figura jurídica que permite que, diferentes escuelas pertenecientes a distintos titulares, puedan agruparse y compartir la propiedad de determinados vehículos.</p> <p>Sin embargo, no existe en ningún apartado de la normativa que se recoja esa misma posibilidad para los vehículos utilizados en los permisos A (AM, A1, A2 o A) y B, por lo que se entiende que dichos vehículos solo podrán ser propiedad o estar bajo un sistema de leasing o renting de una escuela, con independencia de que sean vehículos que se compartan entre las diferentes secciones de una misma escuela.</p> <p>ANAES está de acuerdo con lo que establece al respecto la actual normativa, sobre todo por cuanto, el precio de los vehículos utilizados para la obtención de permisos profesionales es más elevado que el precio de mercado de los vehículos para los permisos clases A y B y, además, no existe en la actualidad una demanda tan alta de este tipo de permisos entre la ciudadanía que justifique a las escuelas el realizar una inversión tan costosa en vehículos a los que no darán tanto uso.</p> <p>Estos vehículos son los utilizados para el aprendizaje de la conducción de los permisos profesionales (B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E). El Reglamento recoge que podrán figurar dados de alta en más de una Escuela de la misma titularidad ante la Jefatura Provincial de Tráfico o estar adscritos a una agrupación o sociedad formada por los titulares de las Escuelas agrupadas o asociadas sin ningún otro problema.</p> |
| <p><b>16. Para poder impartir cursos de sensibilización y reeducación vial, valore la adopción de un régimen de autorización previa, similar al de la apertura de escuelas de formación para conductores (máximo 500 palabras).</b></p>  | <p>ANAES está a favor de la existencia de un mayor número de centros que impartan esta formación, así como más operadores que gestionen este tipo de formación, en línea con lo marcado por la reciente sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Europeo de Justicia (TJUE) en relación al asunto C-292/21 y la decisión adoptada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección Cuarta del Tribunal Supremo (TS) en su sentencia 301/2023.</p> <p>El sistema debe garantizar la prestación del servicio a todos los ciudadanos, independientemente de su lugar de residencia, por lo que tiene que articularse de forma que pueda llegar a todas las zonas, aunque no resulten atractivas a priori, para la implantación o puesta en marcha de centros que impartan estos cursos, en caso de no existir demanda suficiente o interés por parte de las escuelas existentes en impartir dicha formación, ya que en caso contrario, el sistema perdería su naturaleza de servicio público.</p>  |
| <p><b>17. Exprese su valoración sobre las tasas que exige la DGT para la realización de los distintos trámites relacionados con la operativa de las escuelas de formación para conductores (tasas de examen, autorización de apertura, certificados, altas y bajas de personal y medios materiales, etc.) (máximo 500 palabras).</b></p>   | <p>ANAES defiende la necesidad de que las tasas de Tráfico, que de forma homogénea para todo el territorio nacional fija la DGT, y que se actualizan a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, se adapten al verdadero coste del servicio que se recibe y que, dado que la tasa implica el pago de un servicio, éste se realice de manera eficiente y rápida, sin dilaciones innecesarias.</p>   |

|  |  |
|--|--|
| <p>18. Si lo desea, puede realizar comentarios adicionales a sus respuestas de este apartado (máximo 1.000 palabras).</p>  |  |
| <p>19. A su juicio, recibir un número mínimo de horas de formación antes de poder presentarse al examen teórico:</p>   | <p>Sí debería ser obligatorio, en todo caso.</p>   |
| <p>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</p>  | <p>ANAES apuesta por la formación teórica presencial de calidad, en la que exista un número mínimo de horas obligatorias de formación en aula, donde los aspirantes puedan recibir formación relacionada con la adopción de actitudes y valores positivos al volante, la prevención de riesgos, los primeros auxilios, la utilización de los sistemas avanzados de ayuda a la conducción y la concienciación y sensibilización vial, que complemente la información que reciben del material de apoyo.</p> <p>La intención es que esta formación no solo se centre en la enseñanza impartida por el profesor de formación vial, sino que también pueda utilizarse como elemento de valor cualquier otro recurso que contribuya a la consecución del objetivo, como la participación de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico.</p> <p>En ANAES consideramos que, desde un punto de vista pedagógico, esta formación mínima presencial es necesaria, útil, adecuada y proporcionada y desde un punto de vista competencial, no altera en ningún caso, los principios básicos de la libre competencia y el libre acceso al mercado de las escuelas.</p>   |
| <p>20. A su juicio, que la formación teórica se realice de forma presencial:</p>   | <p>Sí debería ser obligatorio, en todo caso.</p>   |
| <p>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</p>  | <p>La posibilidad de que existan unos módulos de concienciación y sensibilización vial formación mínima, de 8-10 horas de duración, ya viene recogida en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en su disposición adicional tercera ter.</p> <p>«Disposición adicional tercera ter. Cursos de concienciación y sensibilización.<br/>Para la obtención de un permiso o licencia de conducción se podrán establecer cursos de concienciación y sensibilización, que podrán impartirse también online siempre que se asegure la interacción a través de un aula virtual. El contenido y forma de los mismos se determinará reglamentariamente, previa consulta a los expertos de seguridad vial, así como a las asociaciones de víctimas.»</p> <p>Aunque la Ley recoge la posibilidad de una formación online a través de aula virtual (de forma síncrona en el tiempo), en ANAES apostamos por mantener un mínimo de horas de formación presencial, ya que entendemos que la interacción física en el mismo espacio entre el profesor y el alumno favorece el aprendizaje de este último.</p> <p>Consideramos que el uso de las nuevas tecnologías y el aula virtual debería circunscribirse solo a la participación de las asociaciones de víctimas de accidente de tráfico en dicha formación, dejando el resto de contenidos a cargo del profesor de formación vial presente en el aula.</p> <p>ANAES también defiende que este tipo de formación se realice en grupos reducidos de asistentes, de 15-20 personas, que pertenezcan a una misma escuela, independientemente de la sección en la que estén matriculados y que, para garantizar la asistencia a los mismos por parte de los alumnos, se establezca un sistema de registro biométrico o similar, que garantice la presencia y asistencia del aspirante a esta formación.</p> |
| <p>21. Valore la regulación actual respecto de la práctica de la conducción acompañada por un instructor no profesional (como, por ejemplo, un familiar u otra persona que cumpliera con determinados requisitos) (máximo 500 palabras).</p> | <p>ANAES se muestra en contra de esta fórmula pedagógica para la enseñanza de la conducción. Consideramos que la formación vial, es un aprendizaje lo suficientemente relevante para la vida de los propios consumidores y para la correcta convivencia entre ellos, como usuarios de las vías, como para dejarlo en manos de instructores no profesionales, que no están dotados de los medios materiales y pedagógicos suficientes y necesarios para impartir de forma adecuada dicha formación.</p> <p>ANAES apuesta porque la formación se lleve a cabo en las escuelas particulares de conductores, donde los profesores de formación vial, sí están dotados de las herramientas materiales (vehículos doble mando) y pedagógicas (didáctica de la conducción) necesarias para impartir esta formación de forma correcta. Además, como profesores, se hacen responsables de todo lo que pueda suceder durante las clases prácticas, algo que un ciudadano común, a través de la conducción acompañada seguramente no realizaría.</p>  |
| <p>22. A su juicio, la capacidad de realizar exámenes disponible en su provincia:</p>  | <p>No es suficiente para atender todas las solicitudes de examen.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>  | <p>ANAES considera que no es suficiente para atender todas las solicitudes de examen. Falta personal público examinador en muchas Jefaturas Provinciales y Oficinas Locales de Tráfico y en muchos casos no se llegan a cubrir bajas, jubilaciones o suplencias.</p> <p>Esta situación se agrava en épocas de mayor demanda de pruebas como la época estival o la navideña. Esta falta de empleados públicos repercute negativamente en las escuelas, que se ven imposibilitadas para poder presentar más aspirantes a las pruebas, por no contar con supervisores suficientes. Además, como ya se ha citado anteriormente en este informe, el personal examinador solo realiza 12 pruebas por día.</p> <p>Esto ha llevado a las autoridades de Tráfico a establecer un sistema de cupos, conocido como CAPA, a través del cual trata de ordenar la demanda de pruebas, a través de la concesión de una serie de minutos de examen a las escuelas, que dependerán del número de aprobados que éstas presenten durante el ciclo anterior.</p> <p>Este sistema no es equitativo ya que penaliza a las escuelas más pequeñas, que llevan menos alumnos a examen y, por tanto, reciben menos minutos, que las grandes, que presentan más aspirantes y con ello más posibilidades de tener un número mayor de aptos, y, por ende, de que les concedan más minutos de examen para el siguiente ciclo, estableciendo barreras injustificadas a una competencia real y efectiva entre las escuelas de formación de conductores.</p>  |
| <p><b>23. Valore si las reglas de reparto de la capacidad de examen adoptadas por las autoridades de tráfico garantizan un trato equitativo de todas las solicitudes (máximo 500 palabras).</b></p>         | <p>No, estas reglas de reparto no son equitativas. Se penaliza a las escuelas de formación de conductores más pequeñas, con menos minutos para realizar sus exámenes y un mayor tiempo de espera entre pruebas, lo que les supone un perjuicio económico importante, ya que, en muchos casos, les obliga a paralizar la formación práctica de sus alumnos, ya que muchos de ellos no retoman sus clases, hasta días antes de realizar la prueba práctica.</p> <p>ANAES considera un paso fundamental que la DGT incremente su plantilla fija de examinadores en todas sus provincias. Como ya se ha citado anteriormente, la falta de personal suficiente en algunos centros de examen y los consiguientes retrasos que provocan en la realización de las pruebas prácticas para la obtención del permiso de conducir, ha afectado durante los últimos años muy negativamente a las escuelas de formación de conductores y a sus clientes, abocando a muchas de ellas al cierre de sus instalaciones. Esto se ha traducido en un descenso en el número de escuelas abiertas y operativas, como se puede apreciar en el último anuario estadístico publicado por la DGT.</p> <p>Además, el número insuficiente de la plantilla es un incumplimiento claro de lo que recoge en ese sentido, la disposición final segunda bis de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que entró en vigor en marzo de 2022.</p> <p>«Disposición Final Segunda Bis. Incremento de las plantillas del personal examinador de la Dirección General de Tráfico. Con el objeto de atender la demanda en el acceso al examen para la obtención del permiso de conducir, se realizarán las gestiones necesarias para lograr el incremento de la plantilla del personal examinador de la Dirección General de Tráfico, que deberá ser repartido territorialmente entre todos los centros.»</p> |
| <p><b>24. Valore la dificultad para presentar a examen a alumnos en provincias distintas a aquella en la que está situada la escuela de formación para conductores o sucursal (máximo 500 palabras)</b></p> | <p>Actualmente las escuelas de formación de conductores solo pueden presentar aspirantes en aquellas Jefaturas Provinciales u Oficinas Locales en las que estén dadas de alta.</p> <p>Si una escuela tuviera secciones en otras provincias distintas a la de su sección principal, deberá darse de alta como escuela de formación de conductores ante la Jefatura Provincial de estas provincias, para poder presentar alumnos a examen, por lo que deberá contar, como ya se ha indicado anteriormente, de una licencia de apertura municipal, una autorización de alta de la JPT, contar con un local, vehículos y personal. Esto supone un coste para la escuela de formación, ya que equivale a abrir una nueva escuela en otra provincia.</p> <p>Las escuelas con secciones en varias provincias, podrá presentar a examen a sus alumnos en la Jefatura Provincial que desee, impidiendo presentar alumnado en aquellas provincias donde no tenga representación o presencia.</p> <p>En el caso de que un alumno/consumidor deseara presentarse a examen en una provincia distinta a aquella en la que la escuela de formación tiene secciones, deberá solicitar el traslado de expediente a una escuela de la provincia donde se quiera examinar, y allí, iniciar el proceso de matriculación en la nueva escuela.</p>   |
| <p><b>25. Si lo desea, puede realizar comentarios adicionales a sus respuestas de este apartado (máximo 1.000 palabras).</b></p>  |  |