

¿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)	Assamblea de Treballadors Assalariats d'Autoescoles de Catalunya ATAAC
¿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;Barcelona;Girona;Lleida;Tarragona
<p><b>1. Valore el grado de competencia entre escuelas de formación para conductores (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>La competencia entre las autoescuelas es acérrima y mayormente desleal.  Varias autoescuelas trabajan con profesores sin titulación, o con contratos de media jornada trabajando 12 horas diarias cobrando por clase y eso dificulta la competencia sana y de calidad.  Hacen ofertas con packs imposibles de cumplir, con la única intención de captar clientes, ponen al profesor a realizar el pack de clases sin cobrar y con indicaciones de no enseñar e ir en línea recta para garantizar una continuidad del cliente.  Cuando una autoescuela quiere ser competitiva cumpliendo la legalidad es misión casi imposible. Por otro lado hay autoescuelas que utilizan las clases prácticas para realizar recados o quehaceres empresariales y/o personales.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>La verdad que es difícil hacer una comparativa real por parte de un cliente porque las ofertas son poco transparentes en sí, las clases son de 1 hora o 45 minutos, incluso si son de un simulador o en horarios determinados, incluso si la autoescuela utiliza profesores no titulados o tiene contratados los trabajadores a media jornada haciendo 12 horas, cobrando por tickets como falso autónomo o falso asalariado, según se mire, con nóminas ficticias.  Hay una generalizada falta de transparencia en cuánto cuestan las clases después de la oferta, o si son con el iva incluido o aparte, o las propias tasas de exámen.  Por otra parte la mayoría de autoescuelas basan el negocio en las renovaciones de examen, con prácticas muy baratas casi sin formación, animando a que el alumno suba a examen sin estar preparado, de este modo cobran más por realizar renovaciones de expedientes que en formación.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>En este aspecto a parte de la falta de transparencia, si es cierto que el precio final depende de la evolución y continuidad en la formación, con una relación directa al número de prácticas que se realizan, y eso es una incógnita pues cada alumno es un mundo y depende completamente de sus habilidades personales. Ante la insistencia de conocer un precio final como suele ser habitual en cualquier aspecto, se suelen utilizar baremos referenciales de medias que pueden ser aproximadas a las que utilizó hace tiempo la DGT, que suelen ser de media el doble de tu edad. Esta referencia a la mayoría de la gente no le gusta escucharla y muchas autoescuelas no la mencionan por miedo a que el alumno/a se asuste y se vaya a otra autoescuela.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>Normalmente no es un problema, solo piden el expediente y normalmente en la autoescuela nueva no ponen objeciones, sino lo contrario encantados de recibir un cliente nuevo. Podemos añadir que varias autoescuelas tienen gran cantidad de su cuota en el mercado de esta manera, con alumnos que se van insatisfechos de una autoescuela y buscan otra.  Esta insatisfacción viene dada por distintas razones, desde sentirse engañados y largas esperas para poder hacer prácticas de manera regular, hasta que se van porque quieren presentarse a examen sin estar preparados y no les presentan a examen, o porque no quieren hacer más prácticas de las que ellos tienen previstas.</p>
<p><b>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):</b></p>	<p>La cercanía (localización).;La posibilidad de hacer cursos intensivos teóricos.;La amplitud de los horarios.;La flexibilidad a la hora de cambiar o adaptar horarios.;El tiempo de espera para realizar el examen práctico.</p>

<p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>El consumidor no quiere aprender, solo quiere obtener el permiso de conducir por lo que su prioridad es que esté cerca, con un precio bajo, que se ajuste a sus horarios, incluso a partir de las 21h.  Básicamente busca la opción más cómoda, barata y rápida, sin ser conscientes de la importancia de aprender a conducir un vehículo sin ser un peligro para el resto de usuarios ni para ellos mismos.</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>Existen diferencias significativas especialmente en la calidad. Los precios suelen ser bastante semejantes, especialmente por la constante guerra de precios a la baja en detrimento de la calidad y el incumplimiento de las condiciones contractuales laborales, el pago por clases o el dinero en B. Aunque a veces la falta de transparencia en esta igualdad de precio viene dada por la diferencia de la duración de la clase que no queda debidamente explicada al cliente.  Por otro lado a la igualdad de precios encontramos que las grandes diferencias están en el pago de examen o renovación de expediente, aunque los empresarios de las autoescuelas en diversas zonas suelen estar en constante comunicación y comentan a cuanto tienen los precios y cuando y como quieren disponerlos o envían a amigos a investigar los precios de la competencia para hacer ofertas más económicas para captar clientes.  Puntualmente encontramos autoescuelas dispuestas en zonas geográficas concretas, que aprovechan la situación para poner precios más elevados a pesar de incumplir igualmente con los contratos laborales.  Concretamente en las prácticas de motocicletas, el hecho de realizar la clase con 5 o 6 motos a la vez, y utilizar como profesor un trabajador no titulado, tienen el precio de las prácticas algo más baratas para ser escogida por un cliente que desconoce las condiciones en las que se le va a realizar la formación.  El hecho de utilizar vehículos viejos y en malas condiciones es otro punto que el cliente desconoce al comprar las prácticas, especialmente en las clases de motocicleta, aunque a día de hoy podemos encontrar vehículos de mas de 300.000km impartiendo clases.  Y podemos añadir irregularidades como realizar un práctica de coche con un alumno a la vez que llevan un alumno de moto haciendo clase de circulación.</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 hay obstáculos para establecer una autoescuela. Los requisitos son los mismos que se necesitan para la apertura de otro negocio. Es posible que en alguna comunidad autónoma tengan más celeridad que en otra para dar de alta los vehículos necesarios .</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>En este punto más que de libertad podemos hablar de libertinaje, pues se organizan a su conveniencia. A pesar de ser centros de formación no disponen de programas, horarios y fines formativos o pedagógicos, sino que se centran únicamente en ofrecer un abanico muy amplio de horarios para facturar con clases y sobre la marcha van decidiendo. A la hora de desarrollar la actividad les da igual martes que domingo que mañana, tarde o noche, abogando por la cantidad de clases a la carta, de la manera que sea, con profesores trabajando 12 o 14 horas, Profesores no titulados, incentivando el pago en B por clases realizadas. El principal objetivo de las autoescuelas no es formar, sino presentar alumnos a examen indistintamente del resultado que se produzca. Precisamente el alto porcentaje de suspensos abusando de los recursos públicos, junto a una sobreproducción a través del fraude a la seguridad social con duración de las jornadas y cotizaciones de los trabajadores, las jornadas maratónicas de los autónomos en la carretera sin tacógrafo o una regulación como ocurre en el transporte que sí está regulado por el RD 128, y la competencia desleal del sector, hace que constantemente soliciten más exámenes</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>Ninguno</p>

<p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Podemos asegurar que no hay limitaciones, sin embargo, si es cierto que a pesar de estar dados de alta miles de profesores con titulación para ejercer el sector, tiene un alto grado de abandono por las pésimas condiciones laborales y la poca conciliación de vida familiar que se dispone.</p> <p>Por otro lado esto también viene dado porque las autoescuelas prefieren tener profesores que esten trabajando en otro sector y que luego vengan hacer horas en negro sin contrato y cobrar por horas para no tener compromisos contractuales ni obligaciones. Este último caso se da especialmente en grandes ciudades como Madrid y Barcelona, donde trabajadores del servicio público de autobuses TMB, militares, del parque móvil, disponen de diversas horas para ganarse un sobresueldo de manera que se agrava más la competencia desleal.</p> <p>En el caso de disponer terrenos públicos sí que puede ser una situación de cierta complejidad, pero para ser sinceros muchas autoescuelas utilizan terrenos públicos como el parking de un centro comercial, o de un recinto ferial, sin utilizar prevención de riesgos ni cualquier otra normativa de seguridad.</p> <p>Algunas optan por tener terrenos privados para realizar irregularidades e ilegalidades a puerta cerrada, y por último, en el caso de usar pistas compartidas con la jefatura provincial de tráfico existe la limitación de no poder usar la pistas durante los exámenes, pero como contrapartida se evitan tener que realizar desplazamientos de los vehículos y esto les supone una enorme comodidad.</p> <p>En referencia a la gestión de los profesores disponen de un exceso de facilidades, pues siendo la titulación del profesor, quien tiene la potestad de gestionarla es la autoescuela. Esto a producido conflictos, pues el trabajador se ha ido de la autoescuela a otro sector, y la autoescuela ha seguido presentando la documentación para tener mas exámenes a espaldas del profesor, y este último no puede realizar ninguna gestión ni darse de baja de la autoescuela porque solo puede hacerlo la autoescuela.</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>No encontramos que haya ningún tipo de restricción, más bien todo lo contrario pues los profesores que trabajan en una autoescuela realizan diversos trayectos de una sucursal a otra, incluso estando a 20 o 30 km de distancia, no computando ese tiempo como jornada laboral, alargando así las jornadas a 13 o 14 horas.</p> <p>Por otro lado, son muchos los profesores que trabajan en una autoescuela por la mañana y en otra por la tarde.</p> <p>Respecto a los vehículos, autobuses o camiones, ya se comparten. Compartir turismos para la formación del permiso B es inviable, ya que se pretende compartir gastos sin embargo dificulta mucho la gestión horaria de los alumnos de cada centro.</p> <p>El uso compartido nos resulta totalmente ilógico entre diferentes empresas, es como compartir la misma cafetera en dos bares diferentes para compartir gastos, se entiende que cada empresa debe tener su estructura propia.</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>No, ningún requisito es innecesario o desproporcionado.</p>
<p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Los requisitos para la obtención del certificado, no son desproporcionados incluso podríamos decir que si son insuficientes, tanto en la formación práctica como en técnicas y herramientas para la concienciación de nuevos conductores, haciendo necesaria las asignaturas de psicología y pedagogía aplicadas y prácticas al tipo de formación que se imparte.</p> <p>Las horas dedicadas a la formación como formador en un vehículo son escasas y se limitan a la obtención del permiso B, siendo totalmente necesaria una formación para realizar permisos de vehículos de dos ruedas y vehículos pesados ya que las necesidades y la peligrosidad son totalmente diferentes. El mero hecho de tener antigüedad en un permiso no debe posibilitar la formación a nuevos conductores sin una formación previa sobre cómo realizarla.</p> <p>Durante muchos años las propias autoescuelas han sido los centros formativos para los futuros profesores lucrándose del formato del sistema sin que se haya producido un solo suspenso por su parte puesto que su objetivo era producir mano de obra, independientemente de las capacidades de los aspirantes.</p> <p>Afortunadamente ha surgido la nueva titulación de Técnico Superior de Formación para la Movilidad segura y sostenible que proporcionará profesorado de mayor calidad a menor coste, aunque no sea lo que las autoescuelas quieren, ya que prefieren pisapiedales por eso siguen queriendo la formación escueta de antaño.</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>El grado es necesario, ya que un formador que haya obtenido su titulación a través del certificado no tiene más salidas laborales, y además no es una formación reglada que permita el acceso a estudios superiores.</p> <p>Que la titulación provenga de educación hace que, primero, el alumnado pueda saber cómo y cuándo va a formarse, que haya centros en todo el territorio y que los nuevos formadores salgan mejor y más preparados que con el certificado y posibilita que puedan ejercer más allá de la formación en autoescuelas.</p> <p>Debemos tener en cuenta que este grado proporcionará profesionales integrales y de mayor cualificación (formador para permisos B, AM, A1, A2, formador de puntos, de ADR, educador vial, monitor, gestor de movilidad y formador CAP). Si cogemos el formador de permisos medio actual, formado en autoescuelas a través de CNAE, representante patronal del sector, más del 70% no tiene las competencias ni conocimientos para llevar a cabo la formación que se puede realizar con el grado superior, es más alrededor del 40% ni siquiera podría acceder a realizar la formación del grado superior.</p> <p>Estas cifras evidencian las carencias formativas del sistema actual y el salto cualitativo que supone este nuevo grado superior.</p> <p>Es muy relevante y decepcionante darse cuenta que si este sector hubiera tenido estudios reglados como en la mayoría de profesiones, alrededor de la mitad de todo el sector no podría ejercer por la baja cualificación de sus profesionales.</p>

<p>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):</p>	<p>No supone un requisito injustificado o desproporcionado.</p>
<p>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</p>	<p>Para nada, solo es un examen teórico tipo test. No existe un curso formativo, sencillamente se compra o se descarga el material y se realiza el examen, al que te puedes presentar cada año.</p>
<p>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).</p>	<p>En el caso de compartir vehículos es más un problema que no una solución teniendo en cuenta la calidad de la formación. A nivel empresarial, los vehículos tienen una titularidad y del mismo modo que cualquier concesión, autorización o empresa, va sujeto a una titularidad. En el caso de alquiler o renting únicamente hay que informar al organismo público del contrato de usufructo.</p>
<p>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).</p>	<p>En el caso de estos cursos, que mueven mucho dinero, CNAE quiere la exclusividad, sin embargo, si hablamos de libre mercado, todos los centros que cumplan los requisitos deben tener el derecho de poder impartirlos. Por otro lado, el problema viene dado por la falta de garantías a la hora de realizarlos adecuadamente que por el tipo de autorización.</p>
<p>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).</p>	<p>Las tasas son adecuadas e incluso económicas, otra cosa es que estos importes que las autoescuelas repercuten a sus clientes vayan enormemente inflados. Las tasas relativas a altas y bajas tanto de personal como de medios materiales que se realizan cada varios años, son insignificantes.</p>

<p><b>18. Si lo desea, puede realizar comentarios adicionales a sus respuestas de este apartado (máximo 1.000 palabras).</b></p>	<p>El sistema de formación y de evaluación para la obtención del permiso de conducir en España podemos decir que está totalmente obsoleto, pretende avanzar utilizando TICS, pero los cimientos no son los adecuados.  La formación debe ser obligatoria desde edades tempranas en los propios colegios e institutos puesto que los usuarios de las vías somos todos, tanto peatones, como ciclistas, como VMP, como conductores particulares o profesionales.  No es de rigor que la primera vez que se les explique un semáforo o las preferencias de paso hayan cumplido la mayoría de edad y solo aquellos que pisen una autoescuela.  Por otro lado, la formación debería tener como estandarte la seguridad vial y no la misma obtención del permiso, primando la concienciación.  Por supuesto el sistema de evaluación va acorde con la formación actual, con lo que necesita un cambio total de criterios haciendo mucho más hincapié en las actitudes y aptitudes positivas que en las negativas.  Suspender a un alumno porque la detención en el stop no ha sido suficiente aunque no haya peligro y aprobar a otro que no ha tenido una conducción preventiva es un sinsentido en sí mismo.  Además, la cantidad de exámenes al año y por alumno son excesivos, si aumentaran las tasas y disminuyeran la cantidad de exámenes al año o aumentar tiempos de espera entre suspensos, los alumnos se lo pensarían dos veces antes de presentarse sin estar suficientemente preparados, y las autoescuelas también.</p>
<p><b>19. A su juicio, recibir un número mínimo de horas de formación antes de poder presentarse al examen teórico:</b></p>	<p>Sí debería ser obligatorio, en todo caso.</p>
<p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Ya hace tiempo había prácticas obligatorias, pero las autoescuelas las firmaban y no se realizaban.  Definir cuántas prácticas mínimas son obligatorias es muy complicado porque cada alumno tiene niveles distintos y realizar una media es complicado. Como referencia la DGT expuso una que era el doble de tu edad. Creo que mas que prácticas obligatorias, que luego solo se realizan en zonas de examen aprendiendo calles, incluso encontramos enormes diferencias características de alumnos que realizan prácticas en la ciudad que aparcan mejor , miran más los espejos con mayor anticipación para cambio de carril y controlan mejor el embrague en marchas cortas, y los alumnos que viven en poblaciones que controlan mejor la 4 y 5 marcha porque realizan circulación en carretera y autopista deberíamos hablar de km en vías urbanas, km en vías interurbanas, carreteras de curvas, autopista, con lluvia, etc..</p>
<p><b>20. A su juicio, que la formación teórica se realice de forma presencial:</b></p>	<p>Sí debería ser obligatorio, en todo caso.</p>
<p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>Que la formación teórica sea presencial es importantísimo y esencial. Es más debería darse en los centros educativos de forma reglada, en los colegios e institutos junto con conceptos de educación vial, concienciación y movilidad.. Si se realizara esta labor en los colegios, en las autoescuelas solo tendrían que trabajar aspectos técnicos concretos de cada permiso de conducir, y entonces no sería necesario realizar la formación presencial, que tan imprescindible es ahora.  No podemos olvidar que una de las asignaturas pendientes de la formación en nuevos conductores es la concienciación, los alumnos ahora solo quieren hacer pocas prácticas y aprobar el examen, no les importa la seguridad vial en la mayoría de los casos, y las autoescuelas no dedican tiempo a una buena formación teórica que vaya más allá de los conceptos básicos para aprobar y pasar a los alumnos a donde realmente les da dinero, las prácticas.  Es realmente penoso que el tema más importante, LA SEGURIDAD VIAL, pase totalmente desapercibido o de puntillas.</p>
<p><b>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).</b></p>	<p>La conducción acompañada puede ser un buen complemento a la formación actual.  A parte de los requisitos actuales se deben contemplar otros aspectos que ofrezcan garantía de éxito, pasando previamente por un centro formativo en el que posteriormente el ejercicio sea rodar y realizar kilómetros con supervisión, pero no enseñar, sino corregir aspectos a mejorar. A día de hoy son muchísimos los alumnos que vienen ya habiendo realizado prácticas con un familiar o amigo/a, y todos coinciden en lo complicado que es hacer las prácticas con chillidos y discusiones por la falta de empatía del conductor experimentado hacia el aprendiz, la poca paciencia, y las numerosas contradicciones de cómo y qué hacer entre lo que le ha explicado su padre/madre,etc, y lo que le explica el profesor.  Que la formación la realizan los actuales conductores/infractores que tienen el concepto de que en la autoescuela solo se enseña a aprobar y la falta de conocimientos y respeto hacia las normas hace que llevar a cabo la enseñanza en condiciones de seguridad y poniendo el valor de la vida en la vía sea altamente complicado.</p>
<p><b>22. A su juicio, la capacidad de realizar exámenes disponible en su provincia:</b></p>	<p>Sí es suficiente para atender todas las solicitudes de examen.</p>

<p><b>Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).</b></p>	<p>En general todas las administraciones públicas tienen carencias de personal, y en la DGT sucede lo mismo en la parte administrativa, sin embargo cuando hablamos de la capacidad de exámenes podemos afirmar que es más que suficiente con alguna puntualización en concreto de descompensación entre algunas provincias.</p> <p>Podremos atrevernos a decir que incluso sobran exámenes puesto que el alto índice de suspensos y la reiterada presentación a examen de un alumnos varias veces nos deja la sensación de que puede parecer que falten exámenes o examinadores.</p> <p>CNAE, la representación empresarial del sector, en los últimos años ha manifestado de manera reiterada, por activa y por pasiva, el desinterés de los consumidores por obtener un permiso de conducir, provocando el descenso de matriculaciones hasta en un 30% , cifra similar al descenso de la expedición de carnets de conducir.</p> <p>La percepción de la falta de examinadores es falsa, más bien es por la cantidad de veces que debe subir a examen un alumno para obtener un permiso. La media de aprobados a la primera es realmente baja y eso hace que se malgasten recursos públicos en alumnos que no están bien preparados por los motivos expuestos anteriormente.</p> <p>A eso hay que sumarle que las autoescuelas abusan sin ningún tipo de pudor de los recursos, ya que un profesor que trabaja más horas de las estipuladas por convenio, prepara más alumnos de los que realmente tiene capacidad de manera legal, no es lo mismo un profesor tiene en cartera 7 alumnos que 20, y por supuesto incumpliendo con todas las normativas laborales requeridas y bajando la calidad en la formación.</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>El programa reparte la capacidad de examen en función de unos valores, que son mejorables, puesto que no tiene en cuenta diferentes parámetros que hacen que la capacidad sea muy distinta en un centro o en otro de distintas provincias.</p> <p>Sin embargo el principio de la regla es repartir la capacidad valorando la calidad de la formación valorando el índice de aptos de los alumnos presentados a exámen, sin embargo no se cumple por diversas razones que tanto provienen del propio formato de la DGT como de la prioridad que se da a toda la bolsa de suspensos acumulados y a pesar de haber aumentado mínimamente del índice de aptos, las autoescuelas no se ven suficientemente recompensadas porque la prioridad es reducir la bolsa acumulada, por lo que una autoescuela con varios suspensos en vez de penalizarse se le otorga mas exámenes para compensar este nuevo aumento de demanda por suspensos., y entonces el sistema CAPA no puede cumplir con su esencia principal de premiar el aumento de aptos y reducir las bolsas de espera porque las autoescuelas no hacen su parte.</p> <p>Otro causante de los problemas es la picaresca y engaños que organizan las autoescuelas, pudiendo incluso beneficiarse autoescuelas que trabajan peor que otras que cumplen con lo requerido y tienen mejores resultados que la media.</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>No tiene ninguna dificultad puesto que las autoescuelas abren secciones en diferentes provincias sin mayor dificultad, trasladando alumnos incluso los propios formadores que duermen en las oficinas de la autoescuela.</p> <p>Incluso si fuera necesario el traslado de expediente la tasa no supera los 10 euros, el coste es mínimo y se lo cargan al alumno.</p>
<p><b>25. Si lo desea, puede realizar comentarios adicionales a sus respuestas de este apartado (máximo 1.000 palabras).</b></p>	<p>Adjuntamos distintos documentos donde mencionamos las necesidades básicas para la mejora de la formación y del sector mismo.</p> <p>Implantación del uso del tacógrafo</p> <p>Recuperar la jornada máxima de ejercicio. ( tanto si fuera un trabajador asalariado o empresario autónomo, y ayudar a regularizar el sector sin limitar la función empresarial como sucede en el sector del transporte (REGLAMENTO (CE) nº 561/2006)*, y en el sector de autoescuelas anteriormente (El Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores de Vehículos de Motor de 1984 [Real Decreto 1753-1984, de 30 de agosto establecía en su artículo 19 que “ningún profesor podrá impartir más de ocho horas de clases prácticas de conducción sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral”) e introduciendo el Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.</p> <p>Régimen sancionador a las autoescuelas</p> <p>Educación y formación vial en los colegios e institutos.</p>