



Asociación Nacional  
de Autoescuelas



**CONSULTA PÚBLICA PREVIA MODIFICACIÓN DEL  
RD 818/2009, DE 8 DE MAYO, POR EL QUE SE  
APRUEBA EL REGLAMENTO GENERAL DE  
CONDUCTORES Y DEL RD 1295/2003, DE 17 DE  
OCTUBRE, REGULADOR DE LAS ESCUELAS  
PARTICULARES DE CONDUCTORES**

**PROPUESTAS DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS (ANAES)**



## INDICE DE PROPUESTAS

1.- Inclusión de la impartición de forma obligatoria de los cursos de concienciación y sensibilización vial en la formación de los aspirantes a conductor.....	3
2.- Propuestas para las características y desarrollo de los cursos de concienciación y sensibilización vial.....	4
3.- Necesidad de implantar la educación vial en los centros educativos y potenciar la formación técnica obligatoria para las personas aspirantes a obtener un permiso de conducir.....	7
4.- Reciclaje profesional periódico para los profesores de formación vial.....	7
5.- Reconocimiento de la DGT al certificado de profesionalidad SSC566_3. Docencia de la Formación Vial.....	8
6.- Modificación de los requisitos exigibles a las escuelas particulares de conducción para su autorización de apertura y el posterior ejercicio de su actividad.....	9
7.- Rechazo a la posibilidad de que los centros educativos de FP impartan enseñanza de la conducción para los permisos A2 y B a su alumnado en sus instalaciones.....	11
8.- Inclusión de módulos de formación básica para usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP).....	12
9.- Recuperación o bonificación de puntos por la realización de cursos de conducción segura o eficiente.....	13
10.- Reforma del modelo formativo que se imparte en los cursos de concienciación y sensibilización vial (cursos de recuperación de puntos).....	14
Referencias bibliográficas.....	16

## PROPUESTAS DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS (ANAES)

Desde la Asociación Nacional de Autoescuelas (**ANAES**), entidad que engloba a más de 2.100 centros de formación vial de toda España, y siendo la única organización dentro del sector que cuenta con representación en todas las provincias y ciudades autónomas, queremos presentar nuestras aportaciones y sugerencias a la modificación del Reglamento General de Conductores (**RGC**) y del Reglamento de Escuelas Particulares de Conducción aprovechando la oportunidad que nos ofrece la Dirección General de Tráfico (**DGT**) con la apertura de una consulta pública previa que permite a entidades y ciudadanos participar en el procedimiento de elaboración de normas, previa a la modificación de las mismas.

Las aportaciones de ANAES giran en torno a diferentes aspectos, que consideramos importantes, que queden incluidos y bien delimitados en las normativas a reformar.

### 1) **Inclusión de la impartición de forma obligatoria de los cursos de concienciación y sensibilización vial en la formación teórica de los aspirantes a conductor.**

#### JUSTIFICACIÓN

ANAES considera indispensable que la reforma del Real Decreto 818/2009, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores y del Real Decreto 1295/2003, que regula el funcionamiento de las Escuelas Particulares de Conducción incluyan el desarrollo y características de los cursos de concienciación y sensibilización para la obtención del permiso de conducir, tal como ya viene recogido en la Ley 18/2021.

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, que entró en vigor el pasado 21 de marzo de 2022, recoge en su artículo 36, una disposición adicional tercera ter con la siguiente redacción: *“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”.*

En ANAES valoramos de forma muy positiva la introducción de este tipo de formación dentro del sistema formativo de los conductores. Dada la incidencia y repercusión que estos cursos pueden tener sobre el comportamiento de los conductores al volante, ANAES considera que la Dirección General de Tráfico debe asegurarse, aprovechando este desarrollo reglamentario, de que estos cursos se implementarán de forma obligatoria y serán necesarios para la obtención de un permiso o licencia de conductor.

El programa de dichos cursos, teniendo en cuenta su corta duración (8-10 horas), deberían centrarse de forma prioritaria en contenidos orientados a la concienciación y sensibilización y no tanto en aspectos más normativos, que se podrán ver en otra parte del proceso formativo de los aspirantes y debería incluir, al menos los siguientes bloques de contenido: el grave problema de los accidentes de tráfico y sus causas; los grupos vulnerables de riesgo (peatones, ciclistas, mayores, jóvenes...); los grandes factores de riesgo (distracción, velocidad, alcohol, etc) y el uso de las medidas de seguridad pasiva.

En ANAES consideramos fundamental la unificación de contenidos y criterios comunes en la impartición de estos contenidos, tal como señalan diferentes estudios. Para ello, solicitamos a la Administración que, además de que estos cursos sigan un mismo programa en toda España, que se forme brevemente a los instructores y que se elaboren unos materiales docentes y unas guías pedagógicas de utilización generalizada, que permita a todos los profesores que impartan estos contenidos, conseguir unos objetivos y aplicar unos criterios evaluadores similares, al igual que sucede en los cursos de recuperación del permiso por puntos.

## 2) Propuestas para las características y desarrollo de los cursos de concienciación y sensibilización vial.

- a. Que se **circunscriba la formación a través de la modalidad virtual sólo a la participación de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico** (AESLEME, STOP Accidentes, P(A)T – APAT y otras) en dichos cursos.

### JUSTIFICACIÓN

El testimonio vivo de las víctimas de tráfico ha demostrado ser un importante y potente elemento concienciador, tal como se ha demostrado en los cursos de concienciación y sensibilización vial del permiso por puntos, donde su participación es obligatoria.

Los alumnos de estos cursos, al recibir de primera mano su experiencia, asimilan y comprenden mejor los peligros de la mala conducción y mejoran tanto su percepción del proceso de la conducción como la adopción de hábitos y actitudes más seguras al volante.

Concedores de la utilidad de estos testimonios, sus señorías aprobaron en el Senado una enmienda transaccional por la cual se establece la inclusión de los testimonios de las víctimas dentro de la formación obligatoria teórica que deben recibir los aspirantes a obtener un permiso de conducir.

El alto número de autoescuelas y su dispersión por toda la geografía española hace complicado que las asociaciones de víctimas puedan abarcar todas y cada una de ellas para ofrecer en sus aulas sus testimonios.

Es por ello que desde ANAES proponemos que se permita la formación a través del aula virtual para que puedan aportar su testimonio, evitando desplazamientos y peligros innecesarios y favoreciendo la accesibilidad a los mismos de todo el alumnado de la autoescuela.

Además, como firmes defensores de los beneficios que para el alumno tiene la formación presencial, abogamos porque el uso del aula virtual se limite sólo a esa participación de las asociaciones de víctimas, dejando el resto de la formación obligatoria en las autoescuelas de forma presencial en manos del profesor de formación vial.

- b.** La existencia de un control de asistencia a través de sistemas de registro biométrico o similar, que garantice la presencia y asistencia real del alumno a estas clases.

### JUSTIFICACIÓN

Actualmente existen en el mercado diferentes propuestas de software informático que permiten el reconocimiento y registro del alumno en aulas virtuales a través del ordenador o el dispositivo móvil.

Tanto en los cursos para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional (**CAP**) como en los cursos para la recuperación del permiso por puntos, la identificación del alumno y del profesor mediante sistemas biométricos es obligatoria, lo que lo ha convertido en un sistema de control y registro de asistencia eficaz y válido ante todas las Administraciones y creemos que este sistema puede extrapolarse y utilizarse también en estos cursos, aunque se realicen de forma virtual, con el fin de que tanto la Dirección General de Tráfico (DGT), como los servicios de Inspección autonómicos o la propia autoescuela conozcan y tengan un control de quienes han recibido esa formación.

- c.** Otra de las propuestas que presentamos es que la impartición de esta formación de forma virtual se haga **única y exclusivamente para los alumnos inscritos en cada autoescuela**, evitando la competencia desleal de otras autoescuelas o plataformas.

### JUSTIFICACIÓN

El objetivo es que cada curso virtual que se imparta en una autoescuela será solo para sus alumnos matriculados, evitando que sea compartido un mismo aula virtual para varios centros diferentes. Con este requisito se quiere evitar que un único curso impartido a través del aula virtual sirva como formación para varias autoescuelas diferentes, con el consiguiente perjuicio que conllevaría tanto para el profesorado como para el alumno, que vería mermada la calidad formativa que recibe.

Este requisito, no impediría que, si una escuela particular de conducción no llegase al límite mínimo de alumnos que marque la normativa para poder impartir esta formación, pueda reunir en una misma sesión formativa a diferentes alumnos provenientes de sus distintas secciones siempre y cuando estén matriculados por la misma autoescuela, manteniendo siempre la premisa de 1 autoescuela = 1 aula virtual.

- d. El número máximo de alumnos participantes en estos cursos se fije en 20 personas.

#### JUSTIFICACIÓN

Al igual que sucede con los cursos para la obtención del CAP en el que las Comunidades Autónomas tienen la competencia para limitar el número máximo de alumnos que pueden acceder a la formación online, proponemos que también exista un número máximo de participantes para estas aulas virtuales.

Desde ANAES, proponemos que el número máximo de alumnos participantes por sesión no exceda de 20, por considerar que es un número suficientemente adecuado de participantes, que posibilita el correcto seguimiento de la formación por parte del profesor/instructor y favorece la interacción y la participación en la sesión de los alumnos asistentes.

- e. El **software** que se utilice para el aula virtual debe facilitar y **favorecer la interacción síncrona entre profesor y alumnado**, permitiendo una comunicación bidireccional, fluida e inmediata entre ambos emisores que favorezca y potencie el proceso de enseñanza-aprendizaje.

#### JUSTIFICACIÓN

Desde ANAES consideramos que, la formación a través del sistema de aula virtual debe asemejarse lo más posible a la formación que recibiría cualquier alumno de forma presencial en una autoescuela, sin perder calidad ni convertirse en una sucesión de sesiones formativas enlatadas. Creemos firmemente que la formación a través de la modalidad virtual, debe permitir el intercambio de información en tiempo real entre los actores que participan del proceso de enseñanza.

Así se ha recogido en la enmienda transaccional aprobada en el Senado, que ya recoge en su redacción la exigencia de que el sistema de aula virtual que se vaya a desarrollar facilite dicha interacción entre profesor y alumno.

### 3) Necesidad de implantar la educación vial en los centros educativos y potenciar la formación técnica obligatoria para las personas aspirantes a obtener un permiso de conducir.

#### JUSTIFICACIÓN

ANAES considera que, con independencia de los cursos de concienciación y sensibilización antes reseñados, también es preciso que desde la Administración Central se haga un esfuerzo para implantar de forma real y concreta la educación vial en los centros educativos. En este sentido, ANAES apoya y valora de forma muy positiva la **inclusión de contenidos relacionados con la seguridad vial** en el Real Decreto 157/2022, de 1 de marzo, por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria.

Este R.D que articula los contenidos mínimos del *currículum* para los alumnos de Primaria (6-11 años) de toda España y que desarrolla los objetivos marcados por la Ley Orgánica 3/2020, de 29 de diciembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (LOMLOE) y que regula nuestro actual sistema educativo reglado, incluye contenidos relacionados con la Educación y la Seguridad Vial en las áreas de **Conocimiento del Medio Natural, Social y Cultural** (Primer y Segundo Ciclo); **Educación Física** (los tres ciclos) y **Educación en Valores Cívicos y Éticos** (Tercer ciclo).

Desde ANAES esperamos y solicitamos al Ministerio de Educación y Formación Profesional que continúe con esta línea ya iniciada y también incluya contenidos relacionados con la seguridad vial en el RD que regule las enseñanzas mínimas de Educación Secundaria, FP y Bachillerato a fin de que no se interrumpa el camino sensibilizador y prescriptor en la materia iniciado en la primaria.

Además de esto, nuestra entidad considera necesario que la DGT implante la obligatoriedad de cursar una formación vial técnica dentro del programa formativo para la obtención del permiso de conducir, que incluya un número de horas teórico-prácticas mínimo, como sucede en otros países de nuestro entorno y que incluya entre otros aspectos, la práctica de la conducción en distintas situaciones viales, primeros auxilios, normativa, señalización, seguridad activa y pasiva, etc. En este sentido, los países europeos recogen en sus reglamentos nacionales la obligatoriedad de recibir un número mínimo de horas, tanto teóricas como prácticas que van de las 20 a las 40 horas teóricas y de las 15 a las 30 horas obligatorias de prácticas.

### 4) Reciclaje profesional periódico para los profesores de formación vial.

#### JUSTIFICACIÓN

Dentro de la formación de los aspirantes a obtener un permiso o una licencia de conducción, los **profesores de formación vial** desempeñan un rol fundamental del que depende en buena medida el aprendizaje, la asunción de valores y la adopción de determinados comportamientos al volante de los futuros conductores.

Por ello, aparte de procurar que tengan una **sólida formación inicial**, ya sea a través de los cursos para la obtención del Certificado de Profesor de Formación Vial de la DGT o del nuevo Título de Formación Profesional de Técnico Superior en Formación para la Movilidad segura y sostenible, regulado por el RD 174/2021, de 23 de marzo, consideramos **fundamental que actualicen y refresquen sus conocimientos de forma periódica** con el fin de acercarlos a los nuevos procesos y metodologías formativas y darles a conocer las novedades que van surgiendo tanto en el plano de la normativa como en el de los vehículos y sus dispositivos inteligentes.

Esta demanda, también viene apoyada por lo recogido tanto en la **Directiva Europea 2006/126/EC** como diferentes estudios elaborados o financiados por la Unión Europea y que varios países europeos como **Alemania, Bélgica, Croacia, Eslovaquia, Holanda, Italia, Polonia o Portugal** atestiguan con casos de éxito a través de los programas de reciclaje y actualización de conocimientos para sus profesores de formación vial que han puesto en marcha.

## 5) Reconocimiento de la DGT al Certificado de Profesionalidad SSC566\_3. Docencia de la Formación Vial.

### JUSTIFICACIÓN

La **calificación profesional SSC566\_3. Docencia de la Formación Vial**, perteneciente a la Familia Profesional de Servicios Socioculturales y a la Comunidad y que está regulado por el **RD 567/2011**, viene existiendo desde hace más de 10 años en nuestro país. Sin embargo, nunca se ha puesto en marcha por el Servicio Público de Empleo Estatal (**SEPE**) por no contar con el reconocimiento, homologación y validación del mismo por parte de la Dirección General de Tráfico, quién actualmente convoca anualmente y gestiona los cursos para obtener el Certificado para ser Profesor de Formación Vial en España.

Con la puesta en marcha del título de FP de Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible, las salidas profesionales y capacitaciones de los futuros profesores de formación vial se han ampliado, abarcando campos laborales que antes no se cubrían como es el caso de las Auditorias en Seguridad Vial, la dirección de escuelas particulares de conducción, la impartición de módulos de Educación Vial en colegios y ayuntamientos o la impartición de cursos CAP. Este curso, de 2.000 horas y unos dos años de duración, nos parece una vía muy adecuada y completa para aquellos jóvenes que deseen ampliar su horizonte laboral y quieran dedicarse a otros campos más allá de ser un profesor de formación vial que imparte clase en una autoescuela.

Se desconoce si llegará a sustituir en un futuro como vía formativa al actual curso que organiza la DGT para ser profesor de formación vial, pero desde luego, a día de hoy, se contempla como una opción que completa y mejora no solo la formación que reciben los futuros profesionales sino que también amplía sus horizontes laborales. Sin embargo, en ANAES creemos que debería coexistir con las fórmulas ya propuestas, una alternativa más sencilla, de duración más corta, que atienda las demandas y necesidades de aquellos ciudadanos que sólo deseen ejercer como profesor de formación vial en una escuela particular de conducción.

Esta cualificación profesional ya aprobada, entendemos que sí puede cubrir las necesidades de este colectivo y llenar ese espacio que pueden dejar los cursos que actualmente organiza la DGT. El **certificado de profesionalidad**, que se obtendría tras superar la formación, les habilitaría para ejercer como profesores de formación vial.

Su puesta en marcha, vendría a completar las vías de acceso que ya forman las convocatorias anuales de cursos que pone en marcha DGT y el nuevo título de FP de grado superior, con la ventaja de que, esta nueva opción ya cuenta con un plan formativo aprobado y publicado, que puede revisarse y actualizarse, que evitaría crear la formación desde cero.

Además, amplía el número de horas formativas que reciben los alumnos hasta las 450 horas, manteniendo el carácter teórico-práctico de la formación y permite un mayor control y evaluación continua de todo el proceso, no solo de una parte como actualmente sucede con el curso que imparte DGT.

Este curso se centra SOLO en la formación para ser profesor de formación vial y escuelas particulares de conducción, sin más, por lo que es perfecto para aquellas personas que únicamente deseen trabajar como tal. Actualmente más de **3.000 personas** podrían acceder al mercado laboral, si accedieran a esta formación, de una duración más breve que la actual, solventando en buena medida el problema acuciante de muchas autoescuelas de falta de profesionales cualificados.

Por último, en ANAES consideramos que su puesta en marcha fomentaría la **inserción laboral** de colectivos de difícil acceso al mercado laboral por edad o características, como es el caso de los mayores de 50 años, entre otros.

Por todo ello, desde ANAES solicitamos a la Administración que reconozca, homologue y valide la existencia de esta cualificación y su correspondiente certificado de profesionalidad, equiparándole al actual certificado que emite la Dirección General de Tráfico, paso previo fundamental para que el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) pueda ofertarlo en su catálogo de cursos formativos para obtener un certificado de profesionalidad y así añadir una nueva vía de acceso a la profesión de profesor de formación vial.

## 6) **Modificación de los requisitos exigibles a las escuelas particulares de conducción para su autorización de apertura y el posterior ejercicio de su actividad.**

El **Real Decreto 1295/2003**, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores, recoge en el Capítulo II. Elementos de las escuelas particulares de conductores, artículo 3, los **requisitos mínimos exigibles** a las autoescuelas para poder desarrollar sus funciones: *“1. Toda Escuela deberá disponer de unos elementos personales y materiales mínimos para poder desarrollar sus funciones. Cada Sección o Sucursal de la Escuela deberá disponer a su vez de los elementos personales y materiales mínimos. [...] 2. Los elementos personales mínimos son el titular, el director y el personal docente. Los elementos materiales mínimos están constituidos por los locales, los terrenos o zonas de prácticas, los vehículos y el material didáctico”*.

Las secciones 2ª y 3ª del citado capítulo recogen los elementos personales y materiales mínimos que se exigen a las autoescuelas para operar como tales.

## JUSTIFICACIÓN

La reforma que se plantea del Real Decreto debería estar inspirada en la mejora de las condiciones y de los servicios que pueden ofrecer las Escuelas Particulares de Conducción, con el objeto de impulsar y potenciar la calidad y profesionalidad de los servicios que prestan las autoescuelas a la sociedad y la propia labor docente de los profesionales que en ellas trabajan.

ANAES considera que los requisitos actuales exigidos por la normativa son **excesivamente laxos** por lo que esta entidad solicita a la Administración que la reforma del reglamento en la que actualmente está trabajando sirva para definir y endurecer dichos requisitos, a fin de mejorar la labor formativa que se desarrolla en las escuelas, reforzando el papel sensibilizador y prescriptor que tienen las mismas en materia de seguridad vial y proyectando una imagen más positiva de su importante papel ante la ciudadanía.

Actualmente, el artículo 11 del reglamento de autoescuelas establece que los elementos personales mínimos con los que debe contar una escuela son tres: un **titular** que cuente con la debida autorización de apertura del centro, la figura de un **director** que cuente con el correspondiente certificado de aptitud de director de escuelas de conductores y un **profesor** que esté en posesión del certificado que le habilite para ser profesor de formación vial, dejando abierta la posibilidad de que el centro cuente con personal administrativo para realizar las gestiones propias de su cargo dentro de la escuela y ante las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Todo ello sin perjuicio de que la misma persona pueda realizar más de una función en la misma escuela, sección o sucursal.

Esto puede llevar a que una única persona pueda ser director de varias autoescuelas, sin limitación o cupo. Desde ANAES proponemos que se limite el número de escuelas diferentes de las que puede ser director una misma persona, independiente del número de secciones que dichas autoescuelas pueda tener.

Por su parte, el artículo 13 establece que toda autoescuela debe contar con un **local** en el que pueda desarrollar sus actividades y que cumpla con los requisitos exigidos por la normativa municipal vigente (licencia de apertura), sin especificar nada más.

Desde ANAES consideramos básico y fundamental el mantenimiento de este artículo en el nuevo texto normativo, como recoge la Ley 18/2021 en su artículo 62.1, y que toda autoescuela cuente con una sede física, con su correspondiente autorización para poder operar. Sin embargo, consideramos que los requisitos actuales exigibles a estos locales y que aparecen en el reglamento vigente son laxos o inexistentes y proponemos la inclusión ,en la nueva redacción de la norma, de algún tipo de especificación en torno a las características y requisitos mínimos que deberían poseer estos locales para ser considerados aptos para el ejercicio de sus funciones como escuelas particulares de conducción.

En lo referente al **material didáctico**, el artículo 19 recoge la obligatoriedad de que las escuelas de conducción cuenten con el material necesario y adecuado para impartir la formación teórica conforme a los conocimientos y aptitudes exigidos por la normativa vigente, sin dar más detalles.

Desde ANAES creemos que es necesario que la nueva normativa detalle y actualice el material didáctico mínimo exigido y lo adecúe a los nuevos tiempos, incluyendo dispositivos y sistemas que contribuyan a concienciar al alumnado de los riesgos de la conducción (gafas de simulación de consumo de alcohol y drogas, *sistemas alcoholocks*, simuladores de impacto o de vuelco, gafas de realidad virtual, programas informáticos y aulas virtuales...). Esto redundaría en una mejor calidad de la formación y concienciación en materia de percepción del riesgo que recibirían los aspirantes a obtener el permiso de conducir.

#### 7) Rechazo a la posibilidad de que los centros educativos de FP impartan enseñanza de la conducción para la obtención de los permisos A2 y B a su alumnado en sus instalaciones.

La puesta en marcha el próximo curso lectivo 2022-2023 del Título de Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y sostenible, establecido por el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, conlleva consigo cambios y modificaciones en las normativas ya existentes, como el Reglamento General de Conductores y el Reglamento General de Autoescuelas.

#### JUSTIFICACIÓN

En el borrador presentado para consulta pública se recoge la posibilidad de que los centros educativos que impartan esta formación, estén **facultados para la enseñanza de la conducción a sus alumnos para la obtención de los permisos A2 y B sin obtener la autorización de apertura como escuelas particulares de conducción**, algo que supondría también la modificación del RD 818/2009, de 8 de mayo, para adaptarlo a esta circunstancia, algo que desde ANAES consideramos un gran error.

ANAES manifiesta su **negativa** a la inclusión de esa posibilidad en los reglamentos ya que consideramos que dicha formación no puede hacerse fuera del ámbito de la autoescuela y supondría una competencia desleal por parte de los centros educativos a las empresas del sector de las escuelas de conducción, a las cuales representamos. Pedimos a la Administración que los centros de FP dejen esa formación exclusivamente a los centros de formación vial, como se ha venido haciendo hasta ahora, sin perjuicio de que se puedan establecer convenios de colaboración entre los centros y las propias autoescuelas para que éstas últimas impartan dicha formación.

## 8) Inclusión de módulos de formación básica para usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP)

### JUSTIFICACIÓN

Los vehículos de Movilidad Personal (**VMP**) se han convertido en un fenómeno imparable, consolidado y masivo, líder en ventas y utilización, que hace pronosticar un uso muy extendido en el futuro. En España, según estimaciones recientes del Ministerio de Interior y la Dirección General de Tráfico, se calcula que circulan cerca de un millón de vehículos de movilidad personal. Su facilidad de uso, sus pequeñas dimensiones, su flexibilidad y escaso consumo y su apuesta por la sostenibilidad y la resolución de muchos de los problemas de movilidad urbana que aquejan a las ciudades españolas, los ha convertido en válidos sistemas de transporte y desplazamiento, en muchas ciudades del país, que hacen frente a otros sistemas de transporte de mayor consumo energético y contaminante.

Sin embargo, por sus propias características y la vulnerabilidad que presentan sus usuarios, los VMP han generado en los últimos años no pocos problemas relacionados con la seguridad vial y la siniestralidad. De hecho, según datos del Ministerio de Interior, en 2020 se registraron 8 fallecimientos, cerca de 1.100 personas fueron heridas sin hospitalización y casi otro centenar requirieron ingreso hospitalario. Según el Informe sobre las propuestas realizadas por los comparecientes en la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados con ocasión del programa de trabajo sobre la Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030, presentado el pasado 20 de enero, los VMP se han visto implicados en el 5% de la totalidad de los siniestros que se registran en el país.

La publicación por parte de la Dirección General de Tráfico del **Manual de Características de los VMP** el pasado 21 de enero de 2022, el cual establece las características técnicas y de certificación que a partir de enero de 2024 deberán cumplir estos vehículos para poder circular, ha supuesto un gran avance en este sentido, pero desde ANAES consideramos que no es suficiente.

ANAES propone, en línea con lo expresado por expertos y la propia ciudadanía, que se recoja en la reforma la incorporación de algún tipo de formación de carácter básico para los usuarios de estos vehículos, que al menos debería centrarse en cuatro ámbitos diferenciados: normas básicas generales de circulación, normas específicas para los usuarios de VMP, seguridad activa y pasiva de los VMP y factores y situaciones de riesgo, con el fin de reducir el número de siniestros en los que se ven implicados este tipo de vehículos y sus ocupantes.

## 9) Recuperación o bonificación de puntos por la realización de cursos de conducción segura o eficiente.

### JUSTIFICACIÓN

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 recoge en su artículo 63. Apartado 5., la posibilidad de que cualquier ciudadano recupere hasta **dos puntos adicionales** (siempre que su saldo sea positivo) si cumple los requisitos establecidos y realiza alguno de los cursos de conducción segura y eficiente a los que se hace referencia en el anexo VIII de la citada ley, con una frecuencia máxima de un curso por cada tipo cada dos años. Además, la Ley también reconoce que los ciudadanos que **no cometan ninguna infracción durante dos años podrán recuperar un saldo de 12 puntos**.

Desde ANAES queremos manifestar la preocupación de las autoescuelas porque esta norma pueda entrar en conflicto con la **Ley 17/2005**, de 19 de julio, que regula el permiso y la licencia de conducción por puntos, en concreto lo expuesto en su **exposición de motivos**: “[...] un carácter eminentemente reeducador para modificar aquellos comportamientos, mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores [...] con el objetivo esencial de modificar los comportamientos infractores [...] con un claro objetivo de sensibilización [...] sobre las graves consecuencias que, para la seguridad vial y para la vida de las personas, tienen los comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas”.

Ante esto, esta Asociación Nacional quiere manifestar su temor de que estos cursos de conducción segura y eficiente, no cumplan con los requisitos de sensibilización y reeducación que indica la Ley, y que sí se exigen para los cursos de recuperación de puntos que se imparten en los centros autorizados por la DGT, ni que los contenidos y aprendizajes allí adquiridos vayan dirigidos a modificar los comportamientos infractores o a enseñar las consecuencias derivadas de no respetar las normas. Consideramos que, al no estar directamente relacionada con el sistema de permisos por puntos, ni estar contemplado ningún antecedente legal en ningún país europeo, lleve a los ciudadanos y a las empresas que los impartan a malinterpretar el valor y sentido de los mismos, llegando a afectar la credibilidad del sistema.

Además, existen investigaciones que ponen de manifiesto que los programas de mejora de habilidades no aportan los efectos esperados e incluso pueden ser perjudiciales para la seguridad vial.

Una reciente publicación del **Banco Mundial (World Bank, 2021)** señala textualmente que: “Hay pruebas considerables de que este tipo de formación contribuye a aumentar el riesgo de accidentes. Este resultado negativo se ha replicado en numerosos estudios de Europa, América del Norte, Australia y Nueva Zelanda. Una de las principales razones por las que esta formación no es eficaz, es que los beneficios obtenidos mediante la mejor de los conocimientos o habilidades se ven superados por el riesgo de un mayor exceso de confianza de los conductores al volante tras dicha formación. [...] una mayor confianza se asocia con una mayor asunción de riesgos [...]”.

Sin embargo, la publicación sí señala ventajas de su puesta en marcha en el caso de conductores profesionales o aquellos que utilizan los vehículos como instrumento laboral habitual.

En la misma línea se centra el estudio encargado en 2017 por la Comisión Europea para profundizar en la mejora de la seguridad vial en los países de la UE y en el que, textualmente, se recoge en su punto 14 que: *“Los estados miembros deberían desalentar la inclusión de programas de formación breves que estén simplemente destinados a mejorar las habilidades de control del vehículo”*.

Por todo ello, desde ANAES consideramos y exhortamos a la Dirección General de Tráfico que muestre una especial prudencia con la regulación de estos cursos, que deberían quedar enmarcados y justificados en el contexto del permiso por puntos, con un claro componente teórico directamente relacionado con la seguridad vial, y que deberían ser auditados y homologados por el propio Organismo u otra entidad de Inspección autorizada, que diera la correspondiente validación y homologación de los mismos, antes de que sirvan como vía para la recuperación de puntos. Así mismo, consideramos muy importante que se evalúen sus resultados e impacto en la reducción de las tasas de siniestralidad, la comisión de infracciones y el descenso de las conductas de riesgo en las vías.

## 10) Reforma del modelo formativo que se imparte en los cursos de concienciación y sensibilización vial (cursos de recuperación de puntos)

La entrada en vigor en España, del sistema de permiso por puntos en 2006, permitió mejorar de forma ostensible la seguridad vial y la prevención de los siniestros viales en las carreteras españolas. Sin embargo, tras 15 años desde su implantación, hay dimensiones que las escuelas particulares de conducción creen que es necesario remodelar y actualizar para mejorar su eficacia, sobre todo aquellas que hacen referencia al modelo de formación, la preparación de los formadores y los materiales que se utilizan en los cursos.

### JUSTIFICACIÓN

En ANAES consideramos que la Administración debe valorar con esta reforma la posibilidad de incluir cambios y actualizaciones del sistema del permiso por puntos, en varios ámbitos.

En el ámbito de los **materiales**, ANAES apuesta porque se actualicen y modernicen los materiales audiovisuales que se utilizan en los cursos, incorporando sistemas y herramientas más modernas y visuales y nuevos formatos electrónicos, así como una actualización de los manuales para el formador y el alumno.

En el plano de la **metodología pedagógica**, ANAES considera necesario rediseñar los itinerarios de los infractores, adecuándolos a los nuevos perfiles de los reincidentes y delincuentes viales; realizando intervenciones específicas para aquellos conductores reincidentes que han pasado dos o más veces por el programa, que suelen presentar cuadros psicofísicos que alteran su personalidad y afectan a su conducción y que precisan de una intervención integral más profunda.

En este sentido, desde ANAES apostamos por remodelar el formato de impartición de los cursos, incidiendo en el uso de las nuevas técnicas pedagógicas, mucho más efectivas y menos invasivas a la hora del cambio de hábitos y actitudes, como el *coaching*, el uso de la inteligencia emocional o la incorporación de nuevas dinámicas como talleres de actividades. Creemos que el reciclaje y actualización de conocimientos y metodologías por parte de los profesores y psicólogos que participar en esta formación es fundamental para lograr una mayor calidad en la formación que reciben los ciudadanos.

En el ámbito más **técnico**, ANAES propone la creación de una **comisión técnica** integrada por representantes de la DGT, formadores, expertos y víctimas que trabaje para mejorar el actual sistema del permiso por puntos en nuestro país.

Por último, ANAES considera que es necesario impulsar por parte de la Administración campañas de **difusión y comunicación social** que den a conocer el permiso por puntos tanto en medios tradicionales como en redes sociales, similares a la llevada a cabo en las últimas semanas para dar a conocer las novedades de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Esto haría que se potenciara su presencia entre los conductores y con ello, sus efectos ante las posibles infracciones que comentan los conductores.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- **Congreso de los Diputados (2021):** *Informe sobre las propuestas realizadas por los comparecientes en la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados con ocasión del programa de trabajo sobre la "Estrategia Española de Seguridad Vial 2021-2030"*. Madrid. Departamento de Publicaciones. Congreso de los Diputados.
- **European Commission. TRL, SWOV, BAST, Loughborough University, Monash University (2017):** *Study on driver training, testing and medical fitness*. Bruselas. European Commission.
- **Directiva Europea 2006/126/EC del Parlamento Europeo.**
- **OECD (Organización para el Desarrollo Económico y la Cooperación) (1990)** *Behavioural Adaptations to Changes in the Road Transport System*. Paris. OCDE.
- **Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) (2020):** *Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030*. Madrid. Dirección General de Tráfico (DGT)
- Dirección General de Tráfico (DGT) (2021): *Manual de características técnicas de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP)*.
- **Porter, B.E Ed (2011):** *Handbook of Traffic Psychology*. New York, Ed. Elsevier.
- **Banco Mundial (World Bank) (2021):** *Guide for road safety interventions*. Washington (EEUU). Ed. World Bank Publications.

Este documento recoge el decálogo de propuestas presentadas por la Asociación Nacional de Autoescuelas (**ANAES**) para su estudio y valoración por parte de la Dirección General de Tráfico de cara a una posible inclusión en el **RD 818/2009**, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores y el **RD 1295/2003**, de 17 de octubre, regulador de las Escuelas Particulares de Conducción.

Esperando que estas propuestas resulten útiles y de interés, quedamos a disposición de los departamentos encargados del estudio y análisis de todas las propuestas planteadas a través del correo electrónico [secretaria@anaesautoescuelas.es](mailto:secretaria@anaesautoescuelas.es) por si fuera necesario algún tipo de aclaración o desean hacernos llegar alguna consulta.



Este documento ha quedado presentado por **D. Álvaro Llamas Teruel**, en calidad de presidente de la Asociación Nacional de Autoescuelas (**ANAES**) ante la Unidad de Normativa de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Y para que así conste, se firma en Móstoles a **24 de marzo de 2022**.



**ÁLVARO LLAMAS TERUEL**  
NIF 52661616B  
PRESIDENTE ASOCIACIÓN NACIONAL DE AUTOESCUELAS (**ANAES**)  
CIF G67826347