
*Observaciones y contribución del **equipo de trabajo ATAAC** formado por Profesores y Directores de Formación Vial a medidas de la nueva Normativa de Tráfico y Enmiendas presentadas.*

Este año 2021, se han iniciado algunas de las medidas adoptadas del paquete de reformas expuestas en la nueva Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial, presentadas por la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Ministerio del Interior, a la vez que un listado de enmiendas sobre pros/contras y diversas cuestiones.

https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/A/BOCG-14-A-50-2.PDF

Ante la cantidad y variedad de propuestas a tratar creemos oportuno realizar un pequeño resumen sobre las que más controversia y opinión han generado, y empezaremos por una propuesta que nos afecta de manera directa, y no es otra que los profesores sean autónomos a disposición de otros autónomos y además aporten vehículos propios (Enmiendas 16,17,18 y 85).

- **Enmienda nº18:**

Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores. [...]

A los fines de garantizar la seguridad vial, se regularán reglamentariamente los elementos personales y materiales mínimos para la formación y el reconocimiento de conductores siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. En particular, reglamentariamente se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas, que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente. Además de aquellos elementos materiales de los que dispongan los centros, por propiedad o por cualquier otro título válido en derecho, podrán quedar adscritos a los referidos centros medios titularidad de terceros, en los términos que reglamentariamente se determinen. En todo caso, se considerarán adscritos los vehículos de los profesores que impartan enseñanzas en el centro y que voluntariamente suscriban un acuerdo de adscripción del cual se dé cuenta a la Dirección General de Tráfico.»

JUSTIFICACIÓN Para que el vehículo quede adscrito a la enseñanza, la DGT exige que sea necesariamente titularidad de la escuela. Aun cuando no existe prohibición expresa ni legal ni reglamentaria de que los vehículos adscritos a la enseñanza en una escuela no sean de su titularidad, el hecho de que la DGT venga exigiéndolo en la práctica, aconseja introducir esta enmienda para despejar cualquier duda acerca de la viabilidad de la



adscripción sin titularidad. Ello posibilitará, entre otras cuestiones, que los propios profesores que así lo deseen puedan adscribir vehículos de su titularidad a la enseñanza en las diferentes escuelas. Esta adscripción por parte de los profesores no redundará en ningún caso en un menor control por parte de las autoridades de tráfico, dado que los propios profesores son sujetos sometidos a su potestad y vigilancia. Pero sí permitirá una mayor flexibilidad y autonomía a los referidos profesores en un sector que ha atravesado serias dificultades en los últimos tiempos.

Respuesta a la enmienda:

MENUDA ABERRACIÓN TANTO LA PROPUESTA COMO SU JUSTIFICACIÓN. O sea que quieren que un Autónomo que tiene plataforma o autoescuela, mande a otro autónomo que tiene coche que pueda estar a su disposición, pero que un autónomo pueda presentar alumnos a examen y el otro no!!. Como se puede proponer limitar a una empresa para que otra empresa tenga mayor beneficio. A parte de no ver en que mejora la formación, sino más bien condicionarla aún más al precepto económico, esta figura que proponen se denomina FALSO AUTÓNOMO. En algún sector como el transporte viene contemplada como TRADE.

Esta propuesta sólo tiene como objetivo justificar las prácticas habituales de las autoescuelas o plataformas en las que los profesores asalariados ya cobran por horas o tickets y pagan el vehículo que utilizan y sus reparaciones pero está a nombre de la autoescuela.

No entendemos de ninguna de las maneras como se puede realizar esta propuesta con el planteamiento "A los fines de garantizar la seguridad vial"... ¿Nos pueden explicar en qué mejora la seguridad vial, permitir infracciones e ilegalidades empresariales? Cualquiera que pueda leer este párrafo puede pensar que quien lo plantea tiene algún tipo de interés, porque no hay por donde cogerlo. Ni mejora el modelo de empresa, ni moderniza la formación, ni cumple con la ley y, ni mucho menos, responde al objetivo que tiene esta comisión, que no es otro que mejorar la formación vial y reducir los accidentes.

- **Enmienda nº85:**

"1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos se ejercerán por centros de formación, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación. Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales, sin que en ningún caso pueda exigirse más de un establecimiento físico o local dentro del referido territorio.

2. A los fines de garantizar la seguridad vial, se regularán reglamentariamente la necesidad de superar unos módulos formativos obligatorios presenciales para la obtención de los distintos permisos de conducción, tras las pruebas de control de conocimiento y previos a la formación práctica, con el objetivo concienciar y sensibilizar sobre la necesidad de adoptar conductas al volante de respeto hacia el resto de usuarios de las vías, así como los elementos personales y materiales mínimos para la formación y el reconocimiento de



conductores siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Además de aquellos elementos materiales de los que dispongan los centros, por propiedad o cualquier otro título válido en derecho, podrán quedar adscritos medios de titularidad de terceros a la formación en los referidos centros, en los términos que reglamentariamente se determinen. En todo caso, se considerarán adscritos los vehículos de los profesores que impartían enseñanzas en el centro y que voluntariamente suscriban un acuerdo de adscripción del cual se dará cuenta a la Dirección General de Tráfico.

En particular, reglamentariamente se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación. La titulación y acreditación de los profesores y directores se basará en pruebas objetivas, que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica. Las pruebas se convocarán periódicamente.”»

JUSTIFICACIÓN (Sobre los módulos formativos) La evidencia científica muestra que en la accidentalidad intervienen más las actitudes, la propia percepción de riesgo que tiene el individuo sobre la conducción y los valores sociales como tolerancia, respeto, solidaridad que el propio desconocimiento de la norma. La intervención en sensibilización y concienciación vial (actitudes, percepción de riesgos y valores) es determinante para la seguridad en la vía pública. Así, para garantizar la seguridad vial es imprescindible incluir unos módulos obligatorios y presenciales de concienciación y sensibilización para que los aspirantes a la obtención de los distintos permisos de conducir tengan las actitudes, valores y respeto a las normas necesarios para no asumir riesgos por falta de conocimiento sobre sus posibles consecuencias. El carácter presencial de esta formación está recomendado por el «Study on driver training, testing and medical fitness (2017)», encargado por la Unión Europea a un grupo de expertos para implementar la Directiva 2006/126/CE y se aplica en el cien por cien de los países de Europa que tienen formación obligatoria para la obtención del permiso de conducir (aproximadamente el 80% del total). Además, este tipo de formación presencial es la más recomendada para trabajar de manera sensibilizadora y actitudinal las habilidades superiores y la percepción o la detección de riesgos en la conducción. cve: BOCG-14-A-50-2 BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES CONGRESO DE LOS DIPUTADOS Serie A Núm. 50-2 25 de junio de 2021 Pág. 62 La propia Dirección General de Tráfico ya recogió en la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020, dentro del área de educación y formación vial, la siguiente medida: «Promover la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de conducción». (Sobre los medios de titularidad de terceros que se adscriben al centro) Para que el vehículo quede adscrito a la enseñanza, la DGT exige que sea necesariamente titularidad de la escuela y solamente en tal caso autoriza la señalización del vehículo con la placa V-14 de aprendizaje de la conducción prevista en el Anexo XI del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Solamente con esta placa pueden operar los vehículos en régimen de enseñanza o incluso presentarse a los exámenes. Aun cuando no existe prohibición expresa ni legal ni reglamentaria de que los vehículos adscritos a la enseñanza en una escuela no sean de su titularidad, el hecho de que la Dirección General de Tráfico venga exigiéndolo en la práctica, aconseja introducir esta enmienda para despejar cualquier duda acerca de la viabilidad de la adscripción sin titularidad. Ello posibilitará, entre otras cuestiones, que los propios profesores que así lo deseen puedan adscribir vehículos de su titularidad a la enseñanza en las diferentes escuelas. Esta adscripción por parte de los profesores no redundará en ningún caso en un menor control por parte de las autoridades de tráfico, dado que los propios profesores son sujetos sometidos a su potestad y vigilancia. Pero también permitirá una mayor flexibilidad y



autonomía a los referidos profesores en un sector que ha atravesado serias dificultades en los últimos tiempos.

Respuesta a la enmienda:

Es difícil contestar a una enmienda que es un batiburrillo de despropósitos y contradicciones en las que deja entrever una desinformación sobre la materia del grupo parlamentario que lo propone.

En el punto 1 se propone que no sean necesarios establecimientos físicos en todo el territorio, pero no se contemplan ni se hace estudio previo de cómo afecta a trabajadores y usuarios, cuando tener un espacio físico no entra en contradicción con dar formación online.

Esta enmienda también viene expuesto en la enmienda 16 y 17

Antiguamente venía regulado el número máximo de licencias de apertura en función del número de habitantes de la población, al igual que en otros sectores y el hecho de que la formación no sea considerada como tal, sino como un servicio que se da al ciudadano entra en conflicto entre sí. Los espacios físicos son necesarios, más teniendo en cuenta las reformas en las que los centros formativos deben adquirir mayor relevancia, hasta que la educación vial se haya realizado correctamente en las escuelas y con ello los futuros conductores debidamente concienciados. Se tienen que realizar los cursos de formación segura y se debe dar cobertura a la posibilidad de que se liberalicen los cursos de recuperación de puntos sin que suponga un conflicto y cuando se garantice la accesibilidad en todo el territorio y no queden zonas descubiertas y no atendidas sean de una manera u otra.

La afirmación que presentan de que actualmente “La única finalidad de los locales de formación de conductores es disponer de un lugar físico en el que realizar trámites administrativos y, en su caso, relacionarse con los alumnos de manera presencial”, es FALSA. Precisamente los alumnos de autoescuelas ya tienen experiencia negativa de la formación on-line en instituto y universidades, y son los que realizan la mayor demanda presencial.

En la línea de la enmienda nº 16, cuando la formación vial esté debidamente reglamentada, y la educación vial instaurada en los colegios, entonces el cometido de las autoescuelas será distinto y puede tener cabida nuevas propuestas de modelo de negocio sin que entre en conflicto con la formación que debe llevarse a cabo. Por último queremos añadir que se menciona la palabra educación on-line en sus propuestas, y se mezcla con el concepto de formación posteriormente. Esta mezcla de conceptos educación, formación, no estructurados de manera correcta invitan a mucha confusión teniendo en cuenta que son dos conceptos completamente distintos y diferenciados.

En el punto 2 propone módulos formativos obligatorios presenciales (realmente necesarios), por lo que la propuesta del punto 1 está totalmente fuera de lugar.



Este tipo de módulos deberían realizarse antes de llegar a la formación en la autoescuela, educación vial escolar y evitaremos el debate insulso de los elementos personales y materiales a los que se refiere la enmienda sobre la titularidad de terceros.

En referencia a los vehículos y el acuerdo de adscripción con los profesores ya hemos comentado en la enmienda anterior que no tiene cabida.

Las pruebas objetivas para la obtención de la titulación de formador vial o director a las que se refiere esta enmienda, esta comisión aprobó el acceso a través de un grado superior, regulando la titulación de manera reglada por el Ministerio de Educación, por lo tanto realizar cursos paralelos de menor duración y calidad para poder abastecer las demandas empresariales del sector van completamente en contra del objetivo principal de obtener un profesorado de mayor calidad y competencias.

La periodicidad de las convocatorias ya viene establecido por el propio Ministerio de Educación al realizarse los grados, tanto de manera pública, como privada con convocatorias anuales.

Respuesta a diferentes enmiendas:

El objetivo de la nueva Ley es fomentar los comportamientos seguros en todo tipo de vías especialmente en carreteras convencionales y vías de núcleo urbano, del mismo modo, en todo tipo de vehículos, apostando entre otras medidas, por el mecanismo de los cursos de conducción segura como fórmula para mejorar la formación vial de los conductores.

“ La superación de cursos de conducción segura, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo de puntos, se compensará con dos puntos adicionales, hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso cada dos años. No obstante, la recuperación de esos puntos no será efectiva hasta que entre en vigor la regulación de las condiciones que deben cumplir tales cursos.”

Evidentemente la formación siempre es el camino, y si ésta se acompaña de concienciación y sensibilización, el resultado siempre será mejor, pero el principal motor del aprendizaje es la imitación a través de las neuronas espejo que permiten reflejar en nuestro interior aquello que vemos fuera, por lo que **debemos plantearnos seriamente formar antes y no tener que centrarnos tanto en reeducar y reformar.**

El conductor como ser humano forma parte de una especie racional, sin embargo la mayoría de decisiones que se toman tienen componentes más emocionales que racionales, por eso, la manera en que transmitimos los conocimientos influyen en la percepción y **debemos valorar, no solo que vamos a transmitir, sino cómo lo vamos a transmitir.**

Ya hemos expuesto en diferentes ocasiones que la **educación vial escolar** nos aportaría usuarios más y mejor formados, concienciados y sensibilizados, para llevar a cabo una



movilidad segura y limpia, a la vez que daría solución a numerosos problemas que actualmente existen en autoescuelas digitales o no, como los que se dan en las zonas rurales o denominadas vaciadas, ya que estarían cubiertas de forma curricular en la educación obligatoria. Cubriéndose incluso la formación indispensable para la conducción de vehículos de movilidad personal a edades tempranas, puesto que su uso está cada vez más extendido entre los jóvenes que no poseen ningún permiso de conducción, solucionando así la problemática de falta de conocimientos por parte de dichos usuarios.

Aunque la propuesta de refuerzo positivo hacia la motivación de ser mejor conductor la encontramos adecuada, creemos que tiene un desajuste en la cantidad de puntos a obtener comparativamente con los que recupera un infractor al realizar el curso de recuperación cuando los pierde.

Por supuesto la adecuada tutorización y control al efectuar los cursos, marcará la diferencia entre ser una propuesta acertada y beneficiosa o no.

Sean buscadores de éxito y no evasores de fracasos.

Por otro lado, se incrementa la lucha contra el fraude en la obtención del permiso de conducir y otras autorizaciones administrativas para conducir.

“ Tipifica como infracción muy grave la utilización de dispositivos de intercomunicación no autorizados en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, o colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos, que será sancionada con multa de 500 euros y la imposibilidad de que el aspirante pueda volver a presentarse a las citadas pruebas en el plazo de seis meses. Se trata del fraude más habitual en esta clase de pruebas.”

En este punto, sin lugar a dudas, deben incluirse los centros formativos y autoescuelas que imparten cursos de asistencia obligatoria y presentan alumnos a examen.

El penoso índice de aptos, y la interminable lista de fraudes e irregularidades que realizan tanto autoescuelas digitales como tradicionales; las triquiñuelas que realizan en vehículos, realizar teóricas y prácticas con profesores no titulados, presentar alumnos a examen con profesores no dados de alta en la seguridad social o como falsos autónomos, con profesores autónomos incumpliendo el propio reglamento de autoescuelas o sin respetar la privacidad de datos ni la prevención de riesgos laborales, inclusive los cursos fantasmas de mmpp, irregularidades en los cursos de recuperación de puntos y del propio permiso A, (éste último sin examen), con una relación directa de mala o escasa formación y nula concienciación, y en este caso viene dado tanto por parte del alumno como por el centro formativo con una relación coincidente y directa con los aumentos de accidentes en conductores de motocicletas.

La formación es responsabilidad del Ministerio del Interior y por ende de la DGT, sin embargo podemos decir que tienen cedidas o traspasadas sus competencias formativas a empresas privadas, autoescuelas. Como si de un concurso externalizado se tratara, con empresas que no asumen su obligación, sin condiciones ni plazos de renovación de



ejercicio, ni régimen sancionador por incumplimiento de funciones por no asumir adecuadamente su cometido, sin inspecciones, y con un porcentaje provincial irrisorio de media de aptos para suspender la autorización de ejercicio al no cumplir con los requisitos, dándose estadísticas de aptos por libre más altos que en autoescuelas tanto sean digitales como tradicionales.

A lo mencionado debemos añadir el abuso y utilización indebida de recursos públicos de exámenes, produciendo un deterioro de la administración y un perjuicio al conjunto de la sociedad.

La seguridad reclama medidas de control exhaustivas y un régimen disciplinario y sancionador, o asumir la formación directamente desde la administración.

Tras mencionar estos puntos que sin duda hay que mejorar y completar, pues son la base sobre la que gira toda la seguridad vial y marca, sin lugar a dudas, la eficacia de todas las propuestas y el adecuado cumplimiento de todas las medidas adoptadas que trataremos de manera más amplia y específica, queremos centrarnos en una medida más que acertada y con mucho rechazo por distintas asociaciones que quizás tendrían que reeducarse para entender la finalidad de la norma y los objetivos claros de reducir la siniestralidad con la visión hacia las nuevas necesidades de movilidad y la poca concienciación que ofrece tanta resistencia al cambio.

La reforma suprime la posibilidad de que turismos y motocicletas puedan rebasar en 20 km/h los límites de velocidad en las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos (modificación del Artículo 51 del Reglamento General de Circulación y Vehículos).

“Suprime la posibilidad de que turismos y motocicletas puedan rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad en las carreteras convencionales cuando adelanten a otros vehículos.”

Bajo la premisa que para adelantar lo más seguro es invadir el menor tiempo posible el carril contiguo, las propias señales, y marcas viales nos dicen que salvo que sea estrictamente necesario no realicemos un adelantamiento, así invadiremos el menor tiempo posible el carril contiguo y pacificar la circulación y el tráfico, y no de generar miedo a adelantar, sino que tomes la decisión adecuada de si es conveniente en este caso adelantar o no, quizás la irritación viene porque el acto de adelantar se toma muy a la ligera, de manera que hay que valorar cada reforma como parte de un todo, de un proyecto de cambio de movilidad, sostenible y segura.

Si partimos de la base que la velocidad adecuada no tiene porque ser la velocidad máxima, y que para eso existe un margen de velocidades entre mínimas y máximas, esta medida, nos parece totalmente acertada, si valoramos que la nueva movilidad no debe ir enfocada a dar mayor velocidad a los vehículos, sino a aportar mayor seguridad a las vías, y por consiguiente, a los usuarios más vulnerables a sufrir accidentes y mayores consecuencias de los mismos.

Contemplar la mejora de las infraestructuras en carreteras convencionales se hace totalmente imprescindible para que la aplicación de la modificación del ART. 51 sea una



realidad efectiva y práctica. Nuestras actuales carreteras están totalmente desfasadas para afrontar una movilidad segura, y debemos contemplar la gran cantidad y diversidad del tipo de vías que quedan encuadradas en este criterio de carreteras convencionales, que nos presenta una gran variedad de alternativas que no quedan debidamente cubiertas.

Este tipo de vías son usadas, precisamente, por numerosos tipos de vehículos, tanto en dimensiones, como en las velocidades que pueden llegar a alcanzar. Desde este punto de vista nos encontramos vehículos que por sus propias características, como por las de la carretera en numerosas ocasiones no alcanzan ni la velocidad mínima de la vía, dándose situaciones de riesgo por la diferencia de velocidad con el resto de vehículos y las pocas condiciones de visibilidad.

¿porque intentamos siempre ir justo al límite con la creencia que si no lo hacemos somos un obstáculo?, algo que viene dado desde los propios exámenes de circulación, en la que se obliga a los alumnos a ir siempre que se pueda a la máxima para “dar fluidez” y anotando faltas cuando eso no es así, incluso aunque vayan por encima de la velocidad mínima exigida.

En este tipo de carreteras precisamente las condiciones de asfalto, climatológicas, imprevistos, etc, es donde más presentes están, y sin embargo los usuarios solo se plantean que si otro vehículo va más lento le puede adelantar, con un margen de más 20km/h que luego sigue utilizando como si fuera el máximo de la vía, sin plantearse que si la velocidad máxima es 90 y el vehículo que se encuentra circulando delante va más lento (83km/h), quizás no es necesario el adelantamiento, y este margen fomenta que los conductores quieran ir más rápido, en vez de tener una actitud más pacífica.

Los límites establecidos deben ser de obligado cumplimiento, eliminando al máximo las excepciones para evitar que LA EXCEPCIÓN SE HAGA NORMA, lo cual no quita que se tengan en cuenta algunas situaciones excepcionales y que van más allá de las normas formales, como por ejemplo, el adelantamiento a ciclistas en vías en las que no existe arcén o no es practicable para ellos, puesto que, aunque sea transitable y suficiente, la falta de mantenimiento hace que sea peligroso su uso por la posibilidad de pinchazos y caídas.

Cierto es que, el NO adelantamiento a determinados vehículos puede provocar situaciones peligrosas pero creemos que es por la falta de perspectiva y de visión más allá del momento del adelantamiento y es mucho más importante cambiar la mentalidad que las normas, puesto que hasta que no entendamos que la movilidad va más allá de unas normas establecidas en un reglamento se seguirán incumpliendo sistemáticamente. Y esto debe empezar desde los propios responsables y representantes del sector.

Sí vemos necesario valorar tanto la norma como las posibles excepciones que deben contemplarse y aclararse, y sobre todo basarse tanto en la realidad actual como en la cobertura de necesidades para las mejoras en un futuro cercano.



ATAAC

**NO SE TRATA DE QUE ALGUNOS LLEGUEN ANTES, SINO DE QUE LLEGUEMOS
TODOS.**

Barcelona, a 23 de Agosto de 2021

