



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

Asunto: Opinión CNAE sobre el proyecto de Orden por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A.

Pozuelo de Alarcón, 9 de mayo de 2024.

Muy Sr/a. mío/a,

Me dirijo a Ud. en mi condición de presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (en lo sucesivo, CNAE), organización de carácter confederativo, que representa a la gran mayoría de las escuelas particulares de conductores, con el fin de **manifestar la opinión que le merece a esta Confederación** el proyecto orden por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A.

Antes de entrar al fondo del análisis y observaciones del proyecto normativo que nos ocupa, nos gustaría ensalzar el reconocimiento implícito que supone este proyecto al emblema que ha venido defendiendo esta confederación desde sus inicios, cual es la necesidad de mejorar la calidad de la formación para la obtención del permiso de conducir en aras a reducir las cifras de siniestralidad vial, por lo que instamos a esta Dirección General a que avance en el establecimiento de una formación mínima obligatoria tanto teórica como práctica para la obtención de los diferentes permisos de conducir.

En lo referente al contenido propuesto en este proyecto normativo, a continuación, exponemos las sugerencias y propuestas de esta Confederación:

1).- Artículo 2 “Contenido y duración del curso de formación” en relación con el Anexo. Distribución horaria del curso.

El apartado segundo del artículo 2 del proyecto de orden establece que el curso tendrá una duración de 9 horas lectivas, de las cuales 3 horas serán teóricas y 6 horas serán prácticas, y de estas últimas, 2 serán en circuito cerrado y 4 en vías abiertas al tráfico general.

Por su parte, el Anexo recoge los contenidos teóricos y prácticos que debe tener el curso de formación, disponiendo su punto 1.3 las prácticas en vías abiertas al tráfico general que deben realizar los alumnos, sin especificar el tipo de vía por las que deben discurrir. Es cierto que de la redacción de las prácticas a realizar se deduce que debería haber una combinación de operaciones en vías urbanas e interurbanas, pero no se concreta ni el tiempo que se debe dedicar a cada vía, ni la necesidad de que el alumno realice operaciones en carretera convencional.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

El “**Informe de Siniestralidad en motoristas 2021**”, elaborado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en septiembre de 2023, refleja que en el año 2021 hubo 352 siniestros mortales en motocicletas y 357 personas fallecidas. El mayor número de personas fallecidas en motocicletas en 2021 se produjeron en vías interurbanas, con 255 personas fallecidas frente a 102 personas fallecidas en vías urbanas. De las personas fallecidas en vías interurbanas (255), **180 lo hicieron en vías convencionales**.

A continuación, extractamos del citado informe la tabla correspondiente a la “*Evolución del número de personas fallecidas en motocicletas según tipos de vía más desagregados. Periodo 2012-2021*” (pág. 27 del informe).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Dif. 21/19	Dif. 21/18	Dist. 2021
Autopista	7	3	6	8	15	27	11	11	16	24	13	13	7%
Autovía	26	35	36	32	47	35	43	60	33	51	-9	8	14%
Vías convencionales	175	165	146	207	172	189	187	220	143	180	-18%	-4%	50%
Vías urbanas	94	98	99	82	109	108	118	126	121	102	-19%	-14%	29%
Total	302	301	287	329	343	359	359	417	313	357	-14%	-1%	100%

Como se puede apreciar en la serie, los fallecidos en vías convencionales alcanzan el 75%, con la salvedad de este último año que se quedó en 71%. Es decir, 3 de cada 4 motociclistas fallecidos en vías interurbanas, lo hace en vías convencionales.

Estas tendencias se consolidan en el año 2023, como así refleja el “**Informe de siniestralidad mortal en vías interurbanas. Año 2023 Cómputo de las personas fallecidas a 24 horas. Datos provisionales**”, donde se recoge que hubo 286 personas motoristas fallecidas en vías interurbanas: el 23% se registraron en autopista y autovía (67) frente al 77% en el resto de vías interurbanas (219).

Por otro lado, la propia Memoria de Análisis de Impacto Normativo confirma que, en el año 2022, la mitad de las personas conductoras de motocicletas que se encontraban implicadas en un siniestro con víctima en vía interurbana estaba en posesión del permiso A. Y si nos centramos en siniestros mortales, estas cifras ascienden al 66%.

Por tanto, tal y como manifestó el Director General de Tráfico en su comparecencia del pasado 24 de abril de 2024 en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados: «*El perfil está bien definido: **Tres de cada cuatro en carretera convencional, uno de cada dos en fin de semana, uno de cada***»



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

*dos por salida de la vía, **la mitad son motos de más de 500 centímetros cúbicos**, la mayoría tiene más de diez años, conductores de treinta y cinco a cincuenta y cuatro años, y con diez años de antigüedad en el permiso de conducir. El perfil está muy bien definido.»*

Por todo ello, con el fin de reducir la siniestralidad vial en las personas conductoras de motocicletas para las que se precisa estar en posesión del permiso A, especialmente en las carreteras convencionales, **esta Confederación considera necesario que, de las 4 horas prácticas en vías abiertas al tráfico general de las que consta el curso de formación para la obtención del citado permiso, 2 deberían realizarse necesariamente en carreteras convencionales.**

Para que se pueda verificar el cumplimiento de esta obligación, será preciso establecer la obligación de contar con un sistema de geoposicionamiento en las motocicletas o con una aplicación que grabe las rutas realizadas en los cursos, y conservarlas durante un año a disposición de los agentes de inspección o de los auditores de las empresas acreditadas colaboradoras. Ello permitiría, a su vez, llevar a cabo un mayor y mejor control de la correcta realización de los cursos, ya que no será necesario presentarse in situ en las prácticas, sino que bastaría con solicitar las rutas pertinentes y comprobar su ejecución desde la propia sede de la inspección.

Existen aplicaciones para dispositivos móviles, incluso gratuitas, que permiten realizar la grabación de la ruta realizada, asociada a cada motocicleta.

En definitiva, consistiría en **establecer la obligación de que los centros autorizados para realizar la formación del permiso A dispongan de un sistema que permita grabar la ruta realizada por cada motocicleta y remitirlas al órgano o entidad encargada de su supervisión o control, o tan solo conservarlas durante un año a disposición de esta entidad para que puedan ser requeridas.**

Este procedimiento de inspección ya se lleva a cabo en los cursos CAP, al obligar a los centros de formación a disponer de un sistema de control biométrico para realizar el control de asistencia de los alumnos, con la obligación de que dicho sistema registre unos datos especificados y genere un fichero de forma automática, en un formato concreto, para su remisión a la Dirección General de Transporte Terrestre u órgano competente correspondiente. El fichero generado por el sistema de control biométrico utilizado por el centro debe remitirse diariamente al finalizar la jornada lectiva y conservarse durante 1 año a disposición de los Servicios de Inspección de Transporte. En el siguiente enlace podrá encontrar la resolución que regula este sistema de control (https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-9535).



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

Alternativamente al sistema de control propuesto, y con la misma finalidad, podría obligarse a que los centros indicasen en la comunicación inicial del curso no solo el lugar de salida en la parte correspondiente a las vías abiertas al tráfico general, sino también el de llegada y un punto intermedio ubicado en una carretera convencional.

2).- Artículo 2: Equipo de protección.

El apartado tercero del artículo 2 del proyecto normativo dispone el equipo de protección que debe llevar tanto el alumno como el profesor durante la realización de las prácticas.

De la redacción dada al apartado tercero, debe entenderse que dicha equipación debe llevarse también en la realización de las maniobras en el circuito cerrado. Sin embargo, nos parece excesivo que el profesor deba llevar toda la equipación citada en este apartado cuando el mismo se encuentre de pie en la pista, supervisando las maniobras que deben realizar los alumnos, sin estar subido en una motocicleta. Además, debe tenerse en cuenta que, en ciertos lugares de nuestra geografía, en las épocas de primavera y verano, hace muchísimo calor y exigir que el profesor lleve toda la equipación sin estar a los mandos de una moto, aparte de lo incomodo y escasamente práctico que resulta, puede traer consigo golpes de calor o consecuencias peores para su salud, lo que puede suponer un claro incumplimiento de lo dispuesto en la disposición adicional única del Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo, en cuya virtud, *“cuando se desarrollen trabajos al aire libre y en los lugares de trabajo que, por la actividad desarrollada, no puedan quedar cerrados, deberán tomarse medidas adecuadas para la protección de las personas trabajadoras frente a cualquier riesgo relacionado con fenómenos meteorológicos adversos, incluyendo temperaturas extremas”*.

Por ello, **proponemos que el profesor solo lleve la equipación señalada cuando se encuentre conduciendo una motocicleta**, a cuyos efectos sugerimos la siguiente redacción del último párrafo del apartado tercero del artículo segundo:

*«Durante su realización, los alumnos, **en todo caso**, y el profesor, **cuando se encuentre conduciendo una motocicleta**, deberán llevar un equipo de protección compuesto de: casco integral o modular homologado; guantes; chaqueta y pantalones concebidos y fabricados para usarlos para montar en motocicleta, provistos de las correspondientes protecciones, al menos en espalda, hombros y codos para las chaquetas y rodillas en el caso de los pantalones, Botas de cuero o material sintético similar que*



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

proteja suficientemente el tobillo y prenda homologada provista de airbag. Además, en las prácticas de circulación en vías abiertas al tráfico general los alumnos deberán ir provistos de un chaleco reflectante homologado, con la inscripción "Prácticas" o la letra "P" en su espalda.»

Por otro lado, se obliga a que los alumnos que realicen prácticas en vías abiertas al tráfico general a ir provistos de un chaleco reflectante homologado, con la inscripción "Prácticas" o la letra "P" en su espalda.

Este chaleco reflectante se tiene que poner encima de las prendas obligatorias, incluyendo entre ellas la prenda provista de airbag, lo cual podría afectar a su correcto funcionamiento y efectividad. Por ello, **proponemos que se establezca o se permita algún otro sistema para señalar que los alumnos se encuentran en práctica, tal como serigrafiar la letra "P" o la palabra "Prácticas" con colores reflectantes en la chaqueta.**

3).- Artículo 2: número de profesores.

El apartado quinto del artículo 2 del proyecto normativo dispone que, en las prácticas en circuito cerrado, un profesor podrá seguir la evolución de un máximo de seis alumnos; y en circulación abierta al tráfico general, cuando el número de alumnos estuviera entre cuatro y seis, debe haber dos profesores, si hubiera 3 o menos alumnos, bastaría con un profesor.

En aras a la calidad de la formación y, consecuentemente, mejorar la formación de los futuros conductores de motocicletas para la que es necesario la obtención del permiso A, con el objetivo último de reducir la siniestralidad en este tipo de motocicletas, esta confederación considera elevado el número de alumnos permitidos por profesor, tanto en circuito cerrado como en circulación abierta al tráfico general.

En el caso concreto de las prácticas en circuito cerrado, nos resulta quimérico que un profesor pueda seguir eficazmente y con la suficiente garantía de aprendizaje la evolución de seis alumnos a la vez. Y lo mismo nos resulta de la salida a tráfico general con tres alumnos y entre cuatro y seis alumnos con dos profesores.

Una formación efectiva y de calidad, sobre todo para la obtención de destreza y habilidades necesarias para la conducción de motocicletas, implica estar más pendiente y atentos a cada alumno, algo que no se puede llevar a cabo con grupos tan amplios. Con tantos alumnos los profesores no pueden prestar atención de si los alumnos cometen y reiteran errores por ejemplo



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

relacionados con la dirección de la visión, manejo del embrague en combinación con el freno,

En carretera, el profesor que tiene que ir más pendiente de la ejecución de las diferentes maniobras es el profesor que se ubica al final del grupo; pero con seis alumnos, no se puede apreciar con claridad como ha ejecutado la maniobra el primero de ellos.

Por todo lo anterior, **proponemos que se reduzca el número de alumnos a 2 por profesor, tanto en circuito cerrado como en circulación abierta al tráfico general.**

4).- Artículo 3: centros autorizados a impartir la formación.

El artículo 3 del proyecto establece los requisitos que deben cumplir los centros de formación, distinguiendo entre las autoescuelas, que deberán cumplir los requisitos establecidos en el Real Decreto 1295/2003; y **otros centros de formación**, cuyos requisitos se podrán desarrollar reglamentariamente.

En CNAE consideramos que la formación que nos ocupa tiene como finalidad la obtención del correspondiente permiso de conducción, por lo que habría que estar a lo dispuesto en el artículo 62.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y su desarrollo reglamentario mediante el artículo 41.1 del Reglamento General de Conductores, en cuya virtud *“el aprendizaje de la conducción se realizará en escuelas de conductores autorizadas conforme a la normativa vigente”*.

Por otro lado, distinguir entre autoescuelas y *“otros centros de formación”*, cuyos requisitos se establecerán reglamentariamente, induce a pensar que podrán establecerse para estos *“otros centros”* otros requisitos diferentes, ya sean más laxos o más estrictos que los establecidos para las autoescuelas, lo cual consideramos que, al margen de los problemas de competencia que traería consigo, sería absolutamente desproporcionado.

Consideramos que el ejercicio de una misma actividad debe requerir el cumplimiento de los mismos requisitos, por lo que es suficiente con remitirse al cumplimiento de los requisitos exigidos en el reglamento de escuelas particulares de conductores.

Por todo lo cual, sugerimos se elimine el siguiente párrafo del artículo 3:

« La formación regulada en la presente orden podrá ser impartida por las escuelas particulares de conductores autorizadas conforme a lo previsto en el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, aprobado por el Real



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, ~~así como por otros centros de formación en las condiciones que reglamentariamente se determinen.~~»

5).- Artículo 4: Plazo de comunicación de los cursos de formación.

El apartado primero del artículo 4 dispone que los centros de formación deberán comunicar a la Jefatura Provincial de Tráfico la impartición de un curso con una antelación de, al menos, 10 días hábiles al inicio del curso.

En el apartado segundo de este mismo artículo enumera los datos que se deben comunicar, incluyendo entre ellos la relación de alumnos, motocicletas y formadores.

Comunicado un curso no existe la posibilidad de realizar ningún tipo de modificación, simplemente cabe la nulidad de la comunicación inicial y realizar una nueva comunicación con el mismo plazo de antelación.

Debe tenerse en cuenta que en los diez días hábiles desde que se comunica el inicio del curso hasta que este se inicia pueden sucederse diferentes incidencias tales como averías en los vehículos que impiden su utilización para los días comunicados; bajas de profesores por enfermedad o accidente; altas o bajas de alumnos al curso; etc., que obligarían a retrasar la impartición del curso por la necesidad de tener que volver a comunicarlo con el plazo previsto al efecto.

Consideramos que este requisito supone una restricción en el ejercicio de la actividad, por lo que **debería flexibilizarse el plazo de comunicación de los cursos, de tal manera que la comunicación de los datos referidos a la programación del curso, los contenidos en la letra a) del apartado segundo, se deban comunicar con una antelación de, al menos, 10 días hábiles al inicio del curso; y los datos referidos a la relación de alumnos, vehículos y profesores, sujetos a incidencias más recurrentes, se deban comunicar con una antelación de, al menos 24 o 48 horas al inicio del curso.**

Esta flexibilidad se contempla entre otras normativas vigentes, como en la reguladora de los cursos CAP (Real Decreto 284/2021, artículo 12) o en la reguladora de la formación programada por las empresas (formación bonificada) a la hora de comunicar los cursos que van a ser bonificados mediante los créditos que disponen las empresas para la formación de sus trabajadores (FUNDAE).



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

6).- Artículo 4: datos que se deben comunicar en los cursos de formación.

El apartado segundo de este artículo relaciona los datos que se deben indicar en la comunicación de un curso, entre los que se encuentra la relación de profesores y motocicletas.

Al igual que en el apartado anterior, consideramos que este requisito supone una restricción en el ejercicio de la actividad. No encontramos el sentido a tener que comunicar estos datos, habida cuenta que la autoescuela que desee impartir esta formación debe haber sido autorizada con anterioridad para ello y, por tanto, debe haber aportado los datos que acrediten que dispone de vehículos y profesores que cumplen los requisitos exigidos y que podrán ser utilizados en estos cursos.

La autoescuela autorizada debería poder utilizar cualquiera de las motocicletas y profesores que tiene relacionados en su autorización para la impartición de estos cursos, sin necesidad de tener que personalizar para cada curso.

Por otra parte, tampoco afectaría al control del curso y evitaría carga administrativa para la DGT, falta de operadores de oficina. DGT podrá comprobar mediante la correspondiente inspección o auditoría si efectivamente los vehículos y profesor que están impartiendo la formación se encuentran habilitado para ello en la autorización de la escuela o no. En caso negativo, podrá anular el curso.

Esta medida daría mayor flexibilidad al centro, evitando posibles causas de aplazamiento de cursos por indisponibilidad de los vehículo o profesores identificados, y supondría una menor carga administrativa, tanto para los centros de formación como para la propia DGT.

Por todo ello, **proponemos que se suprima la letra c y d) del apartado segundo del artículo 4 del proyecto normativo.**

7).- Artículo 4: subsanación de las comunicaciones.

El apartado tercero de este artículo establece que una vez comunicado el curso, el centro podrá iniciarlo sin esperar la correspondiente autorización de la Jefatura Provincial de Tráfico, salvo que ésta comunique al centro que alguno de los alumnos, vehículos o formadores no cumplen los requisitos, en cuyo caso el centro debe presentar una nueva comunicación con diez días de antelación.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

Esta confederación, de conformidad con lo establecido en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, considera que **debería existir un plazo de subsanación** de los defectos comunicados por la Jefatura Provincial **de, al menos 48 horas**. En caso de que en ese plazo no se subsanen los defectos, se tendrá por desistido de la solicitud del curso y la autoescuela deberá volver a comunicar un nuevo curso.

Es materia perfectamente subsanable en el plazo indicado (48 horas), habida cuenta que, si el alumno no es titular del permiso A2, se procede a su baja en el curso; si la causa es que la motocicleta o el profesor, no cumplen los requisitos, se les podría sustituir por otra que tenga habilitada la autoescuela para esta formación.

A tales efectos sugerimos la siguiente redacción del apartado tercero del artículo 4:

*«Una vez realizada la comunicación, el centro podrá iniciar la realización del curso en la fecha establecida y para los alumnos indicados en la misma, salvo que, tras su comprobación por la Jefatura Provincial de Tráfico, alguno de los alumnos no sea titular del permiso de conducción de la clase A2, no tenga la antigüedad exigida, o los vehículos o formadores no cumplan los requisitos citados, en cuyo caso se comunicará a la escuela para **que, en el plazo de 48 horas siguientes a la recepción de la misma, proceda a subsanar los defectos comunicados, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición y deberá presentar una nueva solicitud de curso que cumpla los requisitos exigidos.**»*

8).- Artículo 4: comunicación de incidencias.

Con el fin de evitar posibles fraudes o incumplimientos que no se detectarían si no se realiza la correspondiente inspección, y que acabarían con la certificación de la superación de un curso que no se ha impartido, lo que supondría poner en las vías de circulación a conductores que no han acreditado su aptitud para conducir este tipo de motocicletas, poniendo en riesgo al resto de usuarios de la vía, **proponemos que se establezca la necesidad de comunicar a la Jefatura Provincial cualquier incidencia que ocurra durante la impartición de un curso de formación**, tales como ausencia de un alumno, avería o fallo de una moto,... de modo que si se detecta durante una inspección una incidencia importante, y el centro no lo ha comunicado, se le pueda imponer la correspondiente sanción. En caso contrario, esto es, si hubiera comunicado la incidencia, no habría sanción para el centro.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

Pongamos por ejemplo que no asiste un alumno a su práctica de pista, por las razones que sean. Si no existe la obligación de comunicar la ausencia de ese alumno, puede existir la tentación de certificar su asistencia y superación del curso, y este alumno obtendría el permiso.

Si en una inspección se detecta la ausencia del alumno, el centro podría recibir la correspondiente sanción y la anulación del curso para el alumno ausente.

Sin embargo, si en una visita de inspección se detecta la ausencia de un alumno, y se comprueba que ha sido comunicada por el centro con anterioridad a la inspección, el centro no debería ser sancionado, pues ha puesto en conocimiento de la administración la incidencia ocurrida y, por tanto, ha reconocido que ese alumno no puede acabar con el certificado de superación del curso.

Esto fomentaría la colaboración con la inspección y le facilitaría su labor, en cuanto a que se comunicarían las incidencias para evitar la sanción al centro, lo que, a su vez, conllevaría una reducción del fraude.

Para la regulación de esta medida nos remitimos al artículo 12.2, 21.4 y anexo IV del Real Decreto 284/2021, regulador de la formación CAP.

9).- Artículo 5: Incidencia durante la realización de los cursos.

El artículo 5 del proyecto de orden establece que, si un curso ya iniciado, no pudiera finalizar debido a incidencias climatológicas o a un siniestro vial durante su desarrollo, podría aplazarse mediante la correspondiente comunicación a la Jefatura Provincial.

Esta confederación **considera que también debería ser causa de aplazamiento una posible avería en carretera de una motocicleta**, a cuyos efectos sugerimos la siguiente redacción del primer párrafo del artículo 5:

*«Si un curso ya iniciado, no pudiera finalizar debido a incidencias climatológicas que impidan el desarrollo de la parte correspondiente a maniobras en circuito cerrado o vías abiertas al tráfico general, a **una avería ocurrida durante la impartición del curso** o siniestro vial durante su desarrollo, se comunicará de inmediato a la Jefatura comunicando nuevas fechas para su finalización.»*

Por otro lado, el último párrafo de este artículo establece que un mismo curso no podrá aplazarse en más de una ocasión.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

Entendemos que esta restricción al ejercicio de la actividad no se encuentra justificada y **debería permitirse un aplazamiento cada vez que se acredite la concurrencia de una de las causas de fuerza mayor establecidas en el párrafo primero de este mismo artículo**; causas que, por otro lado, son absolutamente ajenas a la voluntad de cualquier escuela y que no desearían que sucediera por los inconvenientes que supone el aplazamiento de un curso. Pero en ocasiones, tales circunstancias suceden, e incluso, con un poco de mala fortuna, pueden repetirse en el transcurso de un mismo curso.

No es descabellado pensar que, por motivos climatológicos, una escuela haya tenido que aplazar un curso, y que, justo durante el desarrollo de las prácticas en las fechas propuestas para el aplazamiento, uno de los alumnos participantes tenga un accidente. No tiene sentido que no pueda volver a aplazar la realización de la parte del curso que resta para su finalización en otras fechas.

En consecuencia, sugerimos la siguiente la supresión del párrafo tercero del artículo 5:

~~«Un mismo curso no podrá aplazarse en más de una ocasión, debiendo realizarse de nuevo de forma íntegra, en ese caso»~~

10).- Artículo 7: Mecanismos de control de los cursos para la obtención del permiso A.

Esta confederación propone incluir en este artículo las siguientes medidas de control de los cursos aludidos:

a).- Sería conveniente que la Orden recogiera la **obligación**, esta vez para la Administración competente, **de inspeccionar o auditar todos los cursos para la obtención del permiso A comunicados**, de manera similar a como se dispone en el artículo 21.1 del Real Decreto 284/2021, regulador de la formación CAP:

«En todo caso, se realizará al menos una visita de inspección presencial de cada curso cuya realización se hubiese comunicado.»

b).- La necesidad de **disponer y utilizar un sistema de control biométrico para el control de la asistencia de los alumnos a los cursos**, tal y como ya se establece para los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías y/o viajeros (conocidos como cursos CAP), o se establecía en su día para los cursos de sensibilización y reeducación vial.



cnae

Confederación Nacional
de Autoescuelas

Debido a que la mera superación del curso por parte del alumno le proporciona la obtención de un permiso de conducir, sin necesidad de realizar previamente examen alguno, se hace necesario e ineludible un control más exhaustivo en la asistencia a tales cursos, como el realizado mediante un sistema de “control biométrico”.

La experiencia acumulada en la utilización de este sistema de control biométrico por parte de los centros CAP y por alguno de los actuales centros de sensibilización y reducación vial provenientes del sistema concesional, ha demostrado su eficacia para el control de la asistencia efectiva de los alumnos.

c).- **La disposición de un sistema que permita grabar las rutas realizadas durante la impartición del curso, y conservarlas durante un año a disposición de la inspección**, tal y como se ha expuesto en el apartado primero de este documento.

d).- También sería conveniente que se estableciera sanciones adicionales o accesorias a las pecuniarias, ejemplares, para aquellos centros que certifiquen la superación de un curso sin haberlos impartido:

- 1º. Curso detectado no conforme a la norma: suspensión de su autorización para impartir cursos del permiso A durante durante 6 meses;
- 2º Curso detectado no conforme a la orden: suspensión de su autorización para impartir cursos del permiso A durante durante 2 años, y lo mismo para el director del centro que hubiere firmado el certificado de dicho curso.
- 3º o más cursos detectados no conforme a la orden: Inhabilitación definitiva para la escuela y para el director.

En la confianza que los comentarios y peticiones expuestas en este escrito serán tenidos en cuenta, reciba un cordial saludo.

Fdo. D. Enrique Lorca Sánchez.
Presidente de CNAE