

Detección de necesidades y justificación de un sistema de formación teórico y práctico obligatorio para la obtención del permiso de conducir.

Estudio realizado por INTRAS (Universidad de Valencia)

Grupo de Investigación Facthum.lab

Equipo de investigación:

Luis Montoro González

Jose Ignacio Lijarcio Cárcel

Ana Martí-Belda Bertolín

Patricia Bosó Seguí

J.Alberto León Martín-Mora

Contenido

INTRODUCCIÓN GENERAL Y CONTEXTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO.....	13
1. Introducción	17
2. Marco de Referencia. La formación: ¿presencial y obligatoria?.....	19
3. Hipótesis de trabajo	21
4. Revisión bibliográfica y documental	22
5. Resultados obtenidos.....	23
5.1. European advanced driver-training programs: Reasons for optimism (Washington, Cole and Herbel, 2011).....	23
5.2. The safety value of driver education and training (Mayhew and Simpson, 2002)	25
5.3. “Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura” (Novoa, Pérez and Borrell, 2009)	25
5.4. Associations between driver training, determinants of risky driving behaviour and crash involvement (Trosmoen, 2010)	27
5.5. Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre- and post-licence driver training (Beanland, Goode, Salmon and Lenné, 2013)	29
5.6. Do driver-training programs reduce crashes and Traffic violations? A critical examination of the literature. (Peck, R., 2011).....	31
5.7. Pre-licensed driving experience and car crash involvement during the learner and restricted, licence stages of graduated driver licensing: Findings from the New Zealand Drivers Study (Begg, Langley, Brookland, Ameratunga and Gulliver, 2014).	32
5.8. Otras referencias.....	33
5.8.1. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: La edad.....	33
5.8.2. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: Los test teóricos	35
5.8.3. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: La prueba práctica	36
5.8.4. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: La prueba de percepción de riesgos	37
5.8.5. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: la capacitación sobre conocimiento del riesgo y el autocontrol	39

5.8.6.	Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: La educación previa y el entrenamiento postlicencia	40
6.	Análisis del informe “Study on driver training, testing and medical fitness” Comisión Europea, 2017	42
6.1.	Introducción	42
6.2.	Método utilizado	43
6.3.	Resumen de áreas revisadas y conclusiones.....	44
6.4.	Exámenes de conducción	46
6.5.	Formación teórica	47
6.6.	Capacitación sobre el conocimiento del riesgo y el autocontrol	48
6.7.	Entrenamiento práctico	49
6.8.	Recomendaciones	51
6.8.1.	Buenas prácticas en la capacitación inicial para conductores.	51
6.8.2.	Otros temas relacionados con la formación	52
	Educación previa del conductor.....	52
	Entrenamiento obligatorio post-licencia.....	52
	Licencias graduales de conducción (GDL)	52
6.8.3.	Situación normativa	53
7.	Resumen y conclusiones	56
8.	Referencias.....	59
1.	Objetivos del estudio en población general.....	67
2.	Metodología del estudio	68
2.1.	Estructura del informe.	69
3.	Descripción de la muestra.....	70
4.	Resultados.....	73
4.1.	Perfil del conductor.....	73
4.2.	Experiencia personal en la formación vial recibida.....	75
4.2.1.	Asistencia o no a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir.	75
4.3.	Autopercepción como conductor.	77
4.4.	Formación vial recibida y deseada.	78
4.5.	Obligatoriedad de asistir a una autoescuela.....	81
4.5.1.	Creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.....	81
4.5.2.	Duración de la formación: creencias y recomendaciones.	89
4.5.3.	Consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.	92
4.6.	La formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.	96

5.	Resumen y conclusiones	99
1.	Objetivos del estudio en los aspirantes a la obtención del permiso B de conducir	103
2.	Metodología del estudio	104
2.1.	Estructura del informe.	105
3.	Descripción de la muestra	106
4.	Resultados	109
4.1.	Autopercepción como conductor.....	109
4.2.	Formación vial recibida y deseada.	109
4.3.	Obligatoriedad de asistir a una autoescuela.....	112
4.3.1.	Creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.....	112
4.3.2.	Duración de la formación: creencias y recomendaciones.	116
4.4.	La formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.	121
5.	Resumen y conclusiones	123
1.	Objetivos del estudio en los asistentes a los cursos del permiso por puntos.....	127
2.	Metodología del estudio	128
2.1.	Estructura del informe.	129
3.	Descripción de la muestra.....	130
4.	Resultados	132
4.1.	Autopercepción como conductor.....	132
4.2.	Formación vial recibida y deseada.	132
4.3.	Obligatoriedad de asistir a una autoescuela.....	135
4.3.1.	Creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.....	135
4.3.2.	Duración de la formación: creencias y recomendaciones.	137
4.3.3.	Consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.	139
4.3.	La formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.	142
5.	Resumen y conclusiones	145
6.	Anexo I: cuestionario utilizado. Población general	149
7.	Anexo II: cuestionario utilizado. Aspirantes B.....	155
8.	Anexo III: cuestionario utilizado. Asistentes cursos puntos.....	160
1.	INTRODUCCIÓN.....	167
2.	UNIÓN EUROPEA: LA NORMA GENERAL.....	169
	Ser residente habitual en algún país de la UE.....	169
	Edad mínima para la obtención del permiso de conducir	169
	Aptitudes psicofísicas	170
	Formación de conductores y exámenes de conducción	170

Enlaces de referencia	175
3. INFORMACION POR PAÍSES.....	177
ALEMANIA	178
Formación de conductores.....	178
Examen.....	179
Edad mínima para la obtención del permiso	180
Capacidades psicofísicas	180
Otros datos de interés.....	180
Enlaces de referencia	181
AUSTRIA.....	183
Formación de conductores.....	183
Examen.....	185
Edad mínima para la obtención del permiso	187
Capacidades psicofísicas	188
Enlaces de referencia	188
BÉLGICA.....	190
Formación de conductores.....	190
Examen.....	192
Edad mínima para la obtención del permiso	195
Capacidades psicofísicas	195
Otros datos de interés.....	195
Enlaces de referencia	196
BULGARIA.....	197
Formación de conductores.....	197
Examen.....	198
Edad mínima para la obtención del permiso	199
Capacidades psicofísicas	199
Enlaces de referencia	200
CHIPRE	201
Formación de conductores.....	201
Examen.....	202
Edad mínima para la obtención del permiso	203
Capacidades psicofísicas	204
Enlaces de referencia	204
CROACIA	205

Formación de conductores.....	205
Examen.....	206
Edad mínima para la obtención del permiso	208
Capacidades psicofísicas	208
Enlaces de referencia	208
DINAMARCA	210
Formación de conductores.....	210
Examen.....	211
Edad mínima para la obtención del permiso	211
Capacidades psicofísicas	212
Otros datos de interés.....	212
Enlaces de referencia	213
ESLOVAQUIA	215
Formación de conductores.....	215
Examen.....	217
Edad mínima para la obtención del permiso	218
Capacidades psicofísicas	219
Otros datos de interés.....	219
Enlaces de referencia	220
ESLOVENIA.....	221
Formación de conductores.....	221
Examen.....	224
Edad mínima para la obtención del permiso	225
Capacidades psicofísicas	225
Otros datos de interés.....	226
Enlaces de referencia	227
ESPAÑA.....	228
Formación de conductores.....	228
Examen.....	229
Edad mínima para la obtención del permiso	231
Capacidades psicofísicas	232
Otros datos de interés.....	233
Enlaces de referencia	234
ESTONIA	235
Formación de conductores.....	235

Examen.....	237
Edad mínima para la obtención del permiso	239
Capacidades psicofísicas	240
Otros datos de interés.....	240
Enlaces de referencia	240
FINLANDIA.....	242
Formación de conductores.....	242
Examen.....	245
Edad mínima para la obtención del permiso	247
Capacidades psicofísicas	247
Otros datos de interés.....	248
Enlaces de referencia	248
FRANCIA	250
Formación de conductores.....	250
Examen.....	252
Edad mínima para la obtención del permiso	253
Capacidades psicofísicas	254
Otros datos de interés.....	254
Enlaces de referencia	255
GRECIA.....	256
Formación de conductores.....	256
Examen.....	257
Edad mínima para la obtención del permiso	259
Capacidades psicofísicas	259
Enlaces de referencia	259
HUNGRÍA	260
Formación de conductores.....	260
Examen.....	262
Edad mínima para la obtención del permiso	264
Capacidades psicofísicas	264
Otros datos de interés.....	265
Enlaces de referencia	265
IRLANDA	267
Formación de conductores.....	267
Examen.....	269

Edad mínima para la obtención del permiso	270
Capacidades psicofísicas	270
Otros datos de interés.....	271
Enlaces de referencia	272
ISLANDIA.....	274
Formación de conductores.....	274
Examen.....	276
Edad mínima para la obtención del permiso	277
Capacidades psicofísicas	278
Otros datos de interés.....	279
Enlaces de referencia	280
ITALIA	281
Formación de conductores.....	281
Examen.....	282
Edad mínima para la obtención del permiso	283
Capacidades psicofísicas	283
Otros datos de interés.....	284
Enlaces de referencia	285
LETONIA.....	286
Formación de conductores.....	286
Examen.....	288
Edad mínima para la obtención del permiso	288
Capacidades psicofísicas	289
Otros datos de interés.....	289
Enlaces de referencia	290
LIECHTENSTEIN.....	291
Formación de conductores.....	291
Examen.....	292
Edad mínima para la obtención del permiso	292
Capacidades psicofísicas	293
Otros datos de interés.....	293
Enlaces de referencia	294
LITUANIA	295
Formación de conductores.....	295
Examen.....	296

Edad mínima para la obtención del permiso	298
Capacidades psicofísicas	298
Otros datos de interés.....	299
Enlaces de referencia	299
LUXEMBURGO	300
Formación de conductores.....	300
Examen.....	302
Edad mínima para la obtención del permiso	303
Capacidades psicofísicas	303
Otros datos de interés.....	304
Enlaces de referencia	305
MALTA	306
Formación de conductores.....	306
Examen.....	308
Edad mínima para la obtención del permiso	309
Capacidades psicofísicas	309
Otros datos de interés.....	310
Enlaces de referencia	310
NORUEGA.....	311
Formación de conductores.....	311
Examen.....	314
Edad mínima para la obtención del permiso	316
Capacidades psicofísicas	316
Otros datos de interés.....	317
Enlaces de referencia	317
PAISES BAJOS.....	319
Formación de conductores.....	319
Examen.....	320
Edad mínima para la obtención del permiso	321
Capacidades psicofísicas	321
Otros datos de interés.....	322
Enlaces de referencia	322
POLONIA.....	324
Formación de conductores.....	324
Examen.....	326

Edad mínima para la obtención del permiso	327
Capacidades psicofísicas	328
Otros datos de interés.....	328
Enlaces de referencia	329
PORTUGAL.....	331
Formación de conductores.....	331
Examen.....	332
Edad mínima para la obtención del permiso	334
Capacidades psicofísicas	334
Otros datos de interés.....	335
Enlaces de referencia	335
REINO UNIDO	336
Formación de conductores.....	336
Examen.....	337
Edad mínima para la obtención del permiso	339
Capacidades psicofísicas	340
Otros datos de interés.....	340
Enlaces de referencia	341
REPUBLICA CHECA.....	342
Formación de conductores.....	342
Examen.....	343
Edad mínima para la obtención del permiso	345
Capacidades psicofísicas	345
Otros datos de interés.....	345
Enlaces de referencia	346
RUMANIA	347
Formación de conductores.....	347
Examen.....	348
Edad mínima para la obtención del permiso	350
Capacidades psicofísicas	350
Enlaces de referencia	351
SUECIA.....	352
Formación de conductores.....	352
Examen.....	354
Edad mínima para la obtención del permiso	354

Capacidades psicofísicas	355
Otros datos de interés.....	355
Enlaces de referencia	356
CONCLUSIONES	357
Ficha resumen de cada uno de los países	360
Tablas resumen	381
Formación teórica obligatoria	382
Formación práctica obligatoria para permiso B	383
Edades de acceso al permiso y evaluación psicofísica de los conductores.....	384
FICHA-RESUMEN DEL INFORME SOBRE LA UTILIDAD, NECESIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE UNA FORMACIÓN TEÓRICO-PRÁCTICA OBLIGATORIA EN LOS CENTROS DE FORMACIÓN VIAL.....	386

INTRODUCCIÓN GENERAL Y CONTEXTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO

Históricamente, para mejorar la seguridad vial se han desarrollado numerosas estrategias relacionadas con las infraestructuras, cambios en materia de normativa, evolución en los sistemas de control policial, mejoras en las tecnologías de los vehículos y distintas actuaciones dirigidas al operador humano.

Dentro de estas estrategias preventivas de los accidentes y la mejora de la seguridad vial, tienen una especial relevancia, eficacia y reconocimiento científico y social, aquellas que se dirigen de manera específica al factor humano mediante la vía de la educación, especialmente en edades tempranas, y la formación en el periodo de obtención de un permiso de conducir.

El actual sistema de formación de los conductores españoles que aspiran a obtener el permiso de conducir, aunque presenta muchas bondades, es necesario que evolucione para que consiga con mayor eficacia sus importantes objetivos. Para ello hay que tender a planteamientos innovadores pero que a la vez sean realistas, viables, socialmente aceptados y de los que exista certeza de que van a producir un importante impacto en el comportamiento vial de los conductores y en definitiva, van a redundar en una mejora de la seguridad vial a corto, medio y largo plazo.

Precisamente para profundizar en el objetivo de mejorar el sistema de formación de los conductores en España, se ha realizado este amplio estudio que aquí se presenta, que ha pretendido profundizar e investigar desde numerosas perspectivas, si existen razones, experiencias y argumentos científicos que justifiquen el interés, la necesidad, la utilidad e incluso la aceptación social, de que exista un cambio en el enfoque del actual sistema de formación de los conductores, en especial la posible obligatoriedad reglada de la misma para los aspirantes a obtener un permiso de conducir.

Dado que un estudio con estas características globales no tiene precedentes, se reflexionó de manera especial en relación con la estructura que debería tener la investigación y que finalmente se ha dividido en cuatro grandes bloques, que abordan desde perspectivas distintas, pero complementarias, los objetivos planteados y que se irán describiendo de manera detallada en cada uno de los capítulos.

Primer bloque: Revisión bibliográfica y documental. En esta parte de la investigación se ha hecho una selección (con criterios objetivos y rigurosos) y un resumen posterior, de los documentos nacionales e internacionales más relevantes de la literatura científica, que tienen relación directa con distintas dimensiones de la formación de los conductores, manteniendo en

cada uno de ellos la siguiente estructura: introducción, objetivos, resultados y conclusiones. Además, se hace una revisión crítica de las limitaciones que se han hallado en todas las investigaciones tras su análisis.

Dado que la información encontrada ha sido abundante, y para evitar ser excesivamente exhaustivos en el documento, tras analizarse primero de manera más extensa un amplio número de investigaciones sobre el tema, posteriormente y de forma más sintética en un apartado titulado “Otras referencias”, se han agrupado otros artículos científicos encontrados que tratan sobre aspectos relevantes del tema como: la edad de la formación, la adecuación de los test teóricos, la adecuación de las pruebas prácticas, las pruebas de percepción de riesgo, la capacitación sobre conocimiento de riesgo y el autocontrol y por último la educación previa y la formación tras la obtención del permiso de conducir.

Segundo bloque: Análisis del informe “Study on driver training, testing and medical fitness”.

Diez años después de la publicación de la Directiva 2006/126/CU, la Unión Europea encargó a un grupo de reconocidos expertos, revisar las prácticas actuales en los países europeos, en seis áreas de actuación relacionadas con la seguridad vial y en especial con la formación de los nuevos conductores como: el entrenamiento de los conductores, las pruebas para conseguir los permisos, el acceso gradual a la conducción o los instructores de conducción y examinadores.

El documento es de extraordinario interés por su enfoque sistemático, por el análisis que hace de las evidencias de efectividad para las diferentes acciones y por los ejemplos de buenas prácticas que incluye, incluso de países no pertenecientes a la UE, como USA, Canadá, Nueva Zelanda o Australia.

Por ello, dentro del informe que se presenta, se exponen los datos más relevantes que se desprenden de este estudio europeo. En dicho estudio, basándose en evidencias y rigurosos análisis, el grupo de trabajo formuló un total de 27 importantes recomendaciones para la seguridad vial y, en concreto, para el sistema de formación de conductores, que tienen como objetivo final, entre otros, ayudar a conseguir una mejor preparación de las personas que aspiran a la obtención del permiso de conducir.

Tercer bloque: Estudios sociológicos de la percepción de los conductores sobre la formación y su posible obligatoriedad para la obtención del permiso de conducir. Como se ha indicado anteriormente, tanto las investigaciones científicas como la propia Unión Europea, consideran el interés y la necesidad de introducir mejoras en la formación para los aspirantes al permiso de conducir. Sin embargo, antes de realizar cualquier cambio en el sistema formativo, con el fin de lograr mayor eficacia y aceptación social, es muy importante conocer la opinión de los conductores. Precisamente por ello, dentro de la investigación, se quiso también realizar un amplio estudio sociológico (aplicado por Cint Southern Europe) sobre distintas dimensiones de la formación de los conductores y específicamente como sería percibida la obligatoriedad de formación teórico-práctica para la obtención del permiso de conducir.

Para conseguir este objetivo se realizaron tres tipos de encuesta: una dirigida a un amplio número de conductores que ya disponen de algún tipo de permiso de conducir; otra a personas que están en periodo de obtención del permiso B; y una tercera a sujetos asistentes a los cursos de recuperación de puntos. Como se podrá ver posteriormente, los resultados de estas

encuestas son de gran interés para orientar actuaciones y planteamientos en el ámbito de la formación de los conductores.

Cuarto bloque: Análisis de la formación y el examen de los países europeos. En esta extensa parte de la investigación, partiendo básicamente de fuentes oficiales de información de cada país, se hace una revisión y análisis de las normativas sobre la formación y los exámenes de conducir en 31 países de Europa, así como una descripción de aquellas peculiaridades que pueden influir favorablemente en la seguridad vial y que podrían ser consideradas como una buena práctica.

Siguiendo un esquema similar para todos los países, se han analizado, entre otras muchas cosas, los diferentes sistemas de formación existentes para obtener el permiso de conducir, la obligatoriedad y los contenidos de la misma, los distintos modelos de examen y sus peculiaridades, los requisitos psicofísicos que establecen los países europeos para acceder al permiso de conducir y también todas aquellas informaciones que por sus características fueran de interés destacar. Esto ha permitido obtener una visión completa de muchas de las dimensiones de la formación de los conductores en Europa.

Resumen, conclusiones y recomendaciones. Dada la extensión global del informe de investigación, en la parte final de cada uno de los grandes apartados (bloques) se hace un breve resumen de los principales resultados e informaciones más relevantes que van acompañadas, en los casos en que procede, de unas conclusiones y recomendaciones, con el fin de que puedan ser aplicadas o tenidas en cuenta en la mejora del sistema español de formación de conductores.

Al final de todos los bloques del estudio en que era pertinente, se ha relacionado una extensa bibliografía y/o los distintos documentos en los que se han basado las diferentes partes de la investigación, con el fin de que puedan ser consultadas las fuentes originales de donde proceden las afirmaciones que se realizan o para el caso de que se requiera ampliar algún tipo de información.

BLOQUES I y II

**Revisión Bibliográfica Internacional
de estudios e investigaciones sobre la
formación presencial en la obtención
del permiso de conducir**

1. Introducción

En el siguiente documento, se presentan los resultados de un trabajo exhaustivo de revisión bibliográfica de las investigaciones internacionales más relevantes, sobre el valor de la formación presencial y temas concurrentes para la mejora de la seguridad vial.

El trabajo de revisión bibliográfica constituye una etapa fundamental de todo proyecto de investigación y debe garantizar la obtención de la información más relevante en el campo de estudio, de un universo de documentos que puede ser muy extenso. Por tanto, se hace necesario delimitar la búsqueda y se debe emplear un material reconocido. Los trabajos reconocidos son aquellos que han sido revisados cuidadosamente por expertos antes de ser publicados y que han sido muy valorados por la comunidad científica. La información se presenta en multitud de formatos, unos más accesibles, más reconocidos y mejor valorados “académicamente” que otros. Entre estos se encuentran: libros, revistas, actas de congresos, reportes técnicos, normas, tesis e internet. Todas las referencias consultadas para el presente trabajo están citadas en el apartado de bibliografía.

El análisis de la información es la tarea que requiere más tiempo en la investigación bibliográfica, ya que con ella se espera identificar el aporte a realizar. En esta fase se debe tener un pensamiento crítico y debe ser realizada en paralelo con la primera, dado que es un proceso constante. Es un ciclo donde se reafirman las ideas planteadas en la formulación del problema y si se conoce bien el problema o cuestiones a trabajar, la solución será más fácil o tendremos mucha información que orientará para poder conseguirla.

La organización de toda la información recaba es así mismo muy importante. Por ello, en este documento, se ha seguido la siguiente estructura: en primer lugar se ha planteado la hipótesis de trabajo, que responde a la pregunta: *¿Mejoraría la seguridad de los conductores noveles si la formación práctica y teórica fuera obligatoria?* A continuación, se determinaron las palabras clave para realizar la búsqueda en las bases de datos privadas de la Universidad de Valencia, así como en los motores de búsqueda de internet habituales. Con la información obtenida, se seleccionaron los trabajos más representativos, que se muestran en un primer apartado de “Resultados obtenidos”. En dicho apartado, se hace un pequeño resumen de los artículos científicos más relevantes, recogiendo en cada uno de ellos: la introducción, objetivos, resultados y conclusiones. Además, se hace una revisión crítica de las limitaciones que se han hallado en las investigaciones tras su lectura.

Dado que la información encontrada ha sido relativamente abundante, y para evitar ser excesivamente exhaustivos en el documento, tras analizarse de manera extensa un amplio número de investigaciones sobre el tema, posteriormente y de manera más sintética en un apartado titulado “Otras referencias”, se han agrupado los artículos científicos encontrados que

versan sobre: la edad de la formación, la adecuación de los test teóricos, la adecuación de las pruebas prácticas, las pruebas de percepción de riesgo, la capacitación sobre conocimiento de riesgo y el autocontrol y por último la educación previa y la formación tras la obtención del permiso o licencia.

A continuación, en este capítulo, se dedica una parte importante del documento al análisis del informe de la Comisión Europea titulado *“Study on driver testing, testing and medical fitness”*, dada su importante contribución al objeto de este trabajo.

Por último, y tras el análisis crítico de toda la información recabada, se plantean algunos cambios fundamentales que deberían abordar en el sistema y en los centros de formación vial, para mejorar la preparación de los futuros conductores y potenciar con ello la seguridad en el tráfico de nuestras vías.

BORRADOR

2. Marco de Referencia. La formación: ¿presencial y obligatoria?

En la actualidad, y especialmente con la entrada de las nuevas tecnologías en el ámbito de la educación, existe mucho debate en los diferentes contextos educativos sobre **si la formación no presencial aporta los mismos beneficios que la formación presencial**, si ofrece la misma calidad pedagógica, si es adecuada para transmitir determinados conceptos o conocimientos, si estos se asimilan o no, si llega a tener un valor profesional, etc.

De la misma manera, existe otra dimensión que puede afectar de manera importante al proceso de enseñanza-aprendizaje y es **la obligatoriedad en la asistencia o en la voluntariedad del alumno** de querer asistir a las clases.

Además de estas dimensiones, existen muchas más variables que entran en juego para determinar la eficacia, utilidad e impacto de un proceso formativo, como pueden ser: la metodología, las aproximaciones teóricas, el personal docente, el proceso de evaluación, los materiales empleados, las características y número de personas que forman el grupo, el horario, la distribución de contenidos del programa, etc. No obstante, en este trabajo nos vamos a centrar principalmente, sin olvidar los contenidos y aproximaciones teóricas, en las dos siguientes condiciones dicotómicas:

a) CONDICIÓN ESPACIO-TEMPORAL:

- **Presencial (P):** En el desarrollo del proceso de enseñanza–aprendizaje el alumno y el profesor se encuentran en la misma dimensión espacio–temporal. El aprendizaje se desarrolla a través de clases, tutorías dirigidas, etc.
- **No Presencial (NP):** El profesor y el alumno no se encuentran en la misma dimensión espacio–temporal, proporcionando una gran autonomía geográfica y temporal. La enseñanza se realiza a través del trabajo exploratorio de los propios alumnos que adquieren un comportamiento activo en el proceso de aprendizaje.

b) CONDICIÓN ASISTENCIAL:

- **Obligatoria (O):** La asistencia al proceso de enseñanza-aprendizaje es obligatoria y el alumno debe asistir a todas las sesiones hasta la finalización de las horas o tiempos que tenga asignado el programa docente.
- **Voluntaria (V):** La asistencia al proceso de enseñanza-aprendizaje es voluntaria y el alumno podrá organizarse sus tiempos de trabajo para el estudio del programa docente o voluntariamente asistir a todas o parte de las sesiones que imparta el docente.

En el contexto de formación de conductores para la obtención del permiso de conducción, las condiciones que actualmente cumple esta formación en los centros de formación vial, son: **Presencial-Voluntaria (P-V)**. Es decir, el alumno puede asistir de manera voluntaria a todas o parte de las sesiones presenciales que tiene el docente dentro de del programa de formación o por el contrario no asistir y estudiar los contenidos del programa de manera no presencial con la posibilidad de apoyarse en las tecnologías de la información y la comunicación.

Sin embargo, en los centros de estudios, colegios, universidades públicas, privadas, donde la formación es presencial, ¿cómo se garantiza que la enseñanza sea de calidad pedagógica?, ¿la calidad se debe al simple hecho de ser presencial o por otro conjunto de variables?

Las repuestas a estas preguntas y muchas otras relacionadas con el tema, son importantes y se pretenden actualmente trasladar al proceso de formación de conductores tanto a nivel teórico como práctico. ¿Sería mejor la formación Presencial-Obligatoria (P-O) frente a la Presencial-Voluntaria (P-V) a la hora de mejorar la seguridad vial de los conductores nóveles?

3. Hipótesis de trabajo

Diversos datos indican que en el sector profesional de centros de formación vial y profesionales de la materia existe la siguiente hipótesis:

“Si parte de la formación de conductores tanto teórica como práctica, concretamente aquella más relacionada con la seguridad vial, tuviera la condiciones (P-O), ¿mejoraría la siniestralidad de los conductores nóveles, así como la seguridad vial en general?”.

En el documento que se presenta a continuación se acude a las fuentes primarias del conocimiento para averiguar las fortalezas y debilidades de las condiciones (P-O), sin olvidar, como comentábamos anteriormente, otras dos variables importantes como son los contenidos y las aproximaciones teóricas y metodológicas.

4. Revisión bibliográfica y documental

En línea de lo comentado en la introducción, se podría decir que una revisión bibliográfica es un trabajo académico cuyo objetivo principal es obtener información relevante realizando una investigación documental, es decir, recopilar información, tanto científica como social, ya existente, sobre un tema concreto, problema o hipótesis de trabajo. La información se obtiene de diversas fuentes de datos: bases de datos científicas, revistas, artículos científicos, libros, material archivado y otros trabajos académicos documentados. El estudio y análisis de toda esta documentación ayuda a tener una visión sobre “el estado del arte” de una determinada hipótesis y se convierte en una poderosa, necesaria y habitual herramienta de trabajo para continuar construyendo conocimiento y proporcionar avances y mejoras.

En este caso, el tema concreto de trabajo consiste en realizar una revisión bibliográfica de documentos científicos que destacan las condiciones, contenidos, aproximaciones y mejora para la seguridad vial que tiene la formación teórica y práctica, sobre el comportamiento vial del alumnado que conducirá en el futuro. La revisión se realiza a través de estudios e investigaciones nacionales e internacionales, encuestas y estudios sociológicos, así como estudios de casos o experimentales en los que existen datos, con garantía de rigor, de aquello que opinan los conductores respecto de las causas de los accidentes (factor humano), las formas de prevenirlos o la especial importancia que tiene la formación y el conocimiento razonado de los principales riesgos, como elemento fundamental para poder llegar a adoptar conductas seguras cuando se maneja un vehículo.

Como se ha indicado, para realizar esta búsqueda bibliográfica es necesario seleccionar y definir un conjunto de palabras claves o *keywords* relacionadas con nuestro tema. Cada palabra clave es una posible búsqueda que los “motores de búsqueda” utilizan en una base de datos o repositorio de información. En nuestro caso las palabras claves seleccionadas han sido:

- **En español:** *accidentes de tráfico, formación de conductores, educación de conductores, estudios de evaluación, estudios de intervención, autoescuela, conductor novel.*
- **En inglés:** *road accidents, driver training, driver education, evaluation studies, intervention studies, driving school, novice driver.*

Las bases de datos consultadas han sido: google académico y bases de datos científicas de la Universidad de Valencia.

5. Resultados obtenidos

A continuación se presenta una clasificación de los documentos encontrados más relevantes relativos a nuestra hipótesis de trabajo y objetivos del estudio.

Los criterios establecidos para la selección de trabajos han sido:

- Publicación en revistas de alto impacto científico, indexadas y con revisión de pares.
- Número de citas en revistas científicas.
- Relevancia de los resultados obtenidos en el trabajo para el tema objeto de estudio.
- Estudios cuyos resultados apoyaran o refutaran, con rigurosidad metodológica, las hipótesis de investigación.

En los siguientes subapartados se van a presentar, en primer lugar, y de manera más extensa, los artículos que merecían una exposición y valoración crítica de los resultados de manera más detallada por su relevancia para alcanzar los objetivos planteados en este trabajo bibliográfico. Por otro lado, a continuación se han sintetizado en el apartado “otras referencias”, investigaciones que obtienen resultados similares respecto a diferentes hipótesis, relacionadas con el objetivo de la investigación.

5.1. European advanced driver-training programs: Reasons for optimism (Washington, Cole and Herbel, 2011)

Nivel de impacto: 10 citas google metrics.

Introducción: Los programas avanzados de formación de conductores ADT (realizados después de haber obtenido la licencia) llevados a cabo en Estados Unidos y Europa, a menudo no lograron sus objetivos porque, se hipotetiza, que durante los cursos los conductores adquieren habilidades de conducción auto percibidas que superan sus verdaderas habilidades, lo que lleva a un aumento en los accidentes posteriores a la formación. Las evaluaciones realizadas hasta el momento concluyen que dichos programas van en detrimento de la seguridad, especialmente para principiantes, jóvenes y hombres.

Objetivos: Este documento revisa las características y la evidencia empírica existente acerca de un nuevo enfoque implementado recientemente en este tipo de cursos (llevados a cabo en Austria, Finlandia, Luxemburgo y Dinamarca). Estos programas novedosos de formación comparten un enfoque que se basa en un tipo de enseñanza centrada en la autoevaluación y la anticipación del riesgo.

Resultados: Los programas de formación revisados en el artículo sugieren al menos la existencia marginal de un efecto positivo en la seguridad, que necesita ser validado con otros estudios posteriores.

- El programa **austríaco** muestra cerca de un 5% de reducción en accidentes mortales y un 9% de reducción en las cifras totales de accidentes en jóvenes durante un periodo de 5 años.
- El programa **finlandés** mostró cerca de un 7% de reducción durante los 6 años posteriores, tras tener en cuenta las tendencias en accidentalidad de la población total de conductores.
- En **Luxemburgo**, a pesar del reducido número de siniestros en comparación con el resto de países, el número de accidentes para conductores noveles se redujo un 13% como resultado de la implementación del programa.
- **Dinamarca** también logró una reducción del 7% en el riesgo de sufrir accidentes entre los conductores noveles.

Conclusiones: la evidencia empírica de los programas de entrenamiento avanzado de conductores tradicionales (centrados en el perfeccionamiento de las maniobras) ha demostrado consistentemente que puede producir un peligroso exceso de confianza en los conductores. A partir de los años 90, se adoptaron en Europa nuevas aproximaciones a este tipo de cursos, aplicando nuevos métodos centrados en la percepción de riesgo, procesos de autoevaluación, y el impacto de las actitudes de riesgo y las motivaciones en la conducción de conductores noveles. Se centran por tanto en las habilidades de alto nivel (personales y de autocontrol), en vez de en aquellas de bajo nivel (control de la velocidad, dirección o posición del vehículo). La Unión Europea (2005) también ha evaluado los programas ADT en un estudio riguroso y sistemático, hallando que estos programas han demostrado considerable o al menos moderados efectos sobre la seguridad en la conducción.

Limitaciones: aunque los resultados basados en el número de accidentes son esperanzadores, no es una medida totalmente adecuada para medir el éxito por numerosas razones como la existencia de variables erróneas que pueden estar influyendo en los resultados, limitaciones por el tamaño de la muestra y falta de grupos control. Si estudios futuros que superen estas limitaciones encontrasen resultados similares a los ya encontrados en los estudios europeos (entre un 5 y un 13% de reducción de accidentes), el impacto de estos programas en la reducción de muertes de jóvenes conductores sería muy significativo. Por ejemplo, dado el número de conductores jóvenes que circulan en EEUU, significaría salvar entre 400 y 900 vidas por año.

5.2. The safety value of driver education and training (Mayhew and Simpson, 2002)

Nivel de impacto: 241 citas google metrics.

Introducción: los nuevos conductores, especialmente los más jóvenes, tienen tasas de accidentalidad extremadamente altas. La instrucción formal, que incluye la formación en clase y el entrenamiento en el vehículo, se ha utilizado como un medio habitual para abordar este problema.

Objetivos: resumir la evidencia existente sobre la efectividad de dichos programas de formación y sugerir tanto contenidos como formas de desarrollo que puedan producir beneficios de seguridad comprobables.

Métodos: la evidencia empírica fue revisada y resumida para determinar si la instrucción formal en la formación de nuevos conductores ha demostrado que produce reducciones en el número de colisiones. El estudio también identifica diferentes maneras de formación con las que se podría lograr este objetivo positivo en la seguridad vial.

Resultados: según el estudio, la literatura internacional proporciona evidencias para apoyar la hipótesis de que la instrucción formal del conductor es una medida de seguridad efectiva. Se argumenta que tal resultado no es completamente inesperado, dado que los programas tradicionales no abordan adecuadamente los factores relacionados como la edad y la experiencia, que aumentan el riesgo de accidente en el colectivo de jóvenes conductores.

Conclusiones: los programas de educación / formación podrían ser efectivos para reducir las colisiones si tuvieran una base más empírica y abordaran factores críticos relacionados con la edad y la experiencia. Al mismo tiempo, el estudio indica que se necesita más investigación sobre los comportamientos al volante y mayores registros de accidentalidad de los conductores noveles para aumentar el conocimiento del problema.

5.3. “Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura” (Novoa, Pérez and Borrell, 2009)

Nivel de impacto: 54 citas en google metrics.

Objetivos: resumir la evidencia disponible sobre la efectividad de las intervenciones de seguridad vial para reducir los accidentes, las lesiones y las muertes de tráfico.

Metodología: se incluyeron las revisiones de la literatura publicadas en una revista científica que evaluaran la efectividad de una o más intervenciones de seguridad vial, y cuyas medidas de resultado fueran colisiones, lesiones o muertes de tráfico. Se llevó a cabo una búsqueda exhaustiva en bases de datos de la literatura científica. Las intervenciones se clasificaron según su evidencia de efectividad para reducir las lesiones de tráfico siguiendo la estructura de la matriz de Haddon.

Resultados: se incluyeron 54 revisiones de investigaciones. **Se hallaron intervenciones efectivas** antes, durante y después de la colisión, y para todos los factores: a) **el individuo: el permiso de conducir gradual (reducción del 31% de las lesiones de tráfico);** b) el vehículo: control electrónico de estabilidad (2 a 41%); c) las infraestructuras: pacificación del tráfico (0 a 20%), y d) el entorno social: radares (7 a 30%). Según este estudio, algunas intervenciones no son efectivas, en especial la educación vial, y otras requieren mayor investigación.

Conclusión: las intervenciones más efectivas son aquellas que reducen o eliminan el riesgo y que no dependen del cambio de comportamiento de los usuarios ni de sus conocimientos sobre seguridad vial. **Aquellas intervenciones basadas exclusivamente en la educación, dejando fuera otros factores no son totalmente efectivas para reducir las lesiones de tráfico.**

Crítica: las intervenciones analizadas referentes a la educación vial evaluada fueron las siguientes:

- **Williams, 2007.** “Consejo administrado desde la atención primaria sobre el uso de sistemas de retención infantil”. La literatura sugiere cierto efecto sobre el uso de sillas infantiles, especialmente si se combina con la distribución de sillas gratuitas o a un menor coste.
 - **Limitaciones:** únicamente incluye estudios realizados en Estados Unidos o en países desarrollados. La calidad metodológica de los estudios revisados fue pobre.
- **Kua, 2007.** “Programas educativos dirigidos a mejorar la conducción de las personas mayores”. Concluyeron que estos programas no reducen las colisiones en este grupo de edad.
 - **Limitaciones:** incluyen estudios sin grupo control, las lesiones y las colisiones no fueron medidas de resultado incluidas en muchos de los estudios revisados.
- **Ehirir, 2006.** “Intervenciones dirigidas a aumentar el uso de sillas infantiles de los 4 a 8 años”. Concluyeron que las intervenciones basadas exclusivamente en la educación no son suficientes para promover su uso. Sin embargo, la educación puede aumentar el uso cuando se combina con otras medidas como la distribución de sillas o los incentivos.
 - **Limitaciones:** ningún estudio evaluó el efecto sobre las colisiones o lesiones de tráfico. Estudios realizados básicamente en Estados Unidos.
- **Elder, 2005.** “Programas educativos realizados en las escuelas para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol y las colisiones ocasionadas por el alcohol”. Concluyeron que existe insuficiente evidencia de que dichos programas sean efectivos.

- **Limitaciones:** esta investigación tiene problemas importantes ya que no incluyen grupo control en los estudios. Únicamente un estudio evaluó los efectos sobre las colisiones o lesiones de tráfico.
- **Ker, 2005.** “Programas educativos para conductores con permiso de conducir”. También concluyeron que no existe evidencia de su efectividad.
 - **Limitaciones:** únicamente un estudio se realizó fuera de Estados Unidos. Incluye estudios sin grupo control. La calidad metodológica de los estudios fue pobre en general.
- **Masten, 2004.** “Programas impartidos a conductores con un elevado número de infracciones o colisiones”. **Concluyeron que sí son efectivos para disminuir el número de colisiones de tráfico en estos individuos.**
 - **Limitaciones:** los estudios evaluados son previos a 1997. Únicamente incluye estudios realizados en EEUU.
- **Duperrex, 2002.** “Programas educativos dirigidos a peatones”. Ninguno de los estudios compilados en el trabajo habían sido evaluados respecto a sus efectos sobre las colisiones o las lesiones de tráfico.
 - **Limitaciones:** los estudios evaluados son previos a 1997. La calidad metodológica es pobre. Ninguno de los estudios incluyó a peatones de edad avanzada. Ninguno de los estudios evaluó de manera directa y rigurosa el efecto sobre las colisiones o lesiones de tráfico.

Por tanto, según los trabajos revisados en este artículo, sí existe evidencia, aunque no generalizada, de la efectividad de programas de formación para reducir infracciones, colisiones y lesiones de tráfico de los programas educativos para conductores. Pero dicha conclusión está muy mediada por las limitaciones encontradas en los estudios evaluados, principalmente centradas en fallos metodológicos importantes y en la población objeto, procedentes de EEUU y difícilmente extrapolable a nuestro contexto de conducción. Por otro lado, las intervenciones que reducen o eliminan el riesgo objetivo de accidentalidad, requieren modificar fuertemente el entorno, son muy costosas y en muchos casos no son viables.

5.4. Associations between driver training, determinants of risky driving behaviour and crash involvement (Trosmoen, 2010)

Nivel de impacto: 59 citas google metrics.

Introducción: Los fallecidos en accidentes de tráfico están sobre representados en la población de conductores con edades comprendidas entre 15 y 24 años. No obstante, existe un descenso significativo en el número de accidentes de los jóvenes conductores durante los primeros 6-8 meses después de la obtención del permiso o licencia. Los estudios indican que esta reducción

del riesgo tras los primeros meses de obtención del permiso es resultado de la experiencia, ya que esta es un factor prioritario para el desarrollo de las habilidades esenciales de conducción.

Estos resultados no necesariamente se justifican con el hecho de que la experiencia influya en el desarrollo de habilidades motoras, sino que también puede ser debido a una asociación positiva entre la experiencia en la conducción y el desarrollo de actitudes positivas. Determinar los elementos principales de dicho proceso de aprendizaje generado durante la adquisición de experiencia en la conducción, es de gran importancia para mejorar la calidad de la formación de conductores. Por tanto, puede ser beneficioso proporcionar a los conductores jóvenes la mayor experiencia en la conducción posible antes de obtener el permiso de conducción. Pero obviamente esto ha de producirse sin que la experiencia lleve a tener mayor sensación de seguridad y ello dé lugar a asumir mayores riesgos.

Habitualmente, los esfuerzos en la educación se consideran exitosos si se alcanzan los objetivos fijados y si los alumnos superan los exámenes propuestos. Pero la educación y la formación en la conducción tienen unos objetivos más ambiciosos, ya que se espera que tenga efectos en la seguridad vial. Pero este objetivo se tropieza con la dificultad de que los accidentes de tráfico (considerada como la variable de medida) son acontecimientos “raros”, lo que produce que sea muy difícil mostrar asociaciones entre las medidas educativas y los accidentes (e.g. Engström et al., 2003). Por ello, una solución es medir de manera rigurosa las variables causantes de accidentes de tráfico, como las actitudes, las habilidades de autoevaluación y los comportamientos seguros (Norwegian Public Roads Administration, 2004).

Objetivo: Examinar por un lado las asociaciones existentes entre la formación práctica formal e informal de los conductores y la experiencia de conducción por otro, y las actitudes de seguridad de los conductores jóvenes, la autoevaluación de la capacidad de conducción y el comportamiento del conductor autoinformado. Adicionalmente, se plantea el objetivo de examinar las asociaciones entre las actitudes, la autoevaluación y el comportamiento y su implicación en la accidentalidad.

Método: Encuesta auto informada realizada entre una muestra representativa de conductores noruegos de entre 18 y 20 años (n = 1.419).

Resultados: Existencia de asociaciones pequeñas pero significativas entre el entrenamiento del conductor, por un lado, y las actitudes de seguridad vial y el comportamiento de conducción arriesgado, por otro. La cantidad de entrenamiento formal del conductor se asoció negativamente con la evaluación de los encuestados de sus habilidades de conducción mientras que la cantidad de entrenamiento “no formal” se asoció positivamente con dicha autoevaluación. Es esta una conclusión de extraordinaria importancia.

De manera más detallada, los resultados mostraron que los alumnos que habían recibido mayor número de lecciones formales fueron los más autocríticos sobre sus habilidades para conducir. Además, cuantas más lecciones profesionales habían recibido, mejores resultados en actitudes obtenían y reportaban menores conductas de riesgo respecto a la comisión de infracción y exceso de velocidad. Por otro lado, es interesante destacar que cuanto más formación no formal habían recibido, menos actitudes y comportamientos seguros informaban. Las relaciones en ambos casos fueron pequeñas pero significativas

Conclusión: El estudio muestra que la formación práctica formal está asociada con una mejora de las actitudes frente al tráfico y con un comportamiento de riesgo autoinformado menos frecuente. En cambio, también se observan beneficios de la práctica informal, dado que el nivel de autoevaluación de habilidades crece con el aumento de la dicha experiencia en la conducción. Por tanto, el estudio concluye que la educación formal e informal parecen complementarse recíprocamente.

5.5. Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre- and post-licence driver training (Beanland, Goode, Salmon and Lenné, 2013)

Nivel de impacto: 76 citas google metrics.

Introducción: Aunque los programas de formación para conductores son populares en la actualidad, el grado en que reducen la implicación en los accidentes sigue siendo ambiguo, posiblemente por falta de investigación al respecto y la complejidad para poder aislar en los siniestros todas las variables.

Objetivo: Este estudio tuvo como objetivo determinar como de efectiva ha sido la formación de conductores para mejorar la seguridad de los conductores jóvenes e identificar las principales limitaciones de investigación.

Método: Se llevó a cabo una revisión de la literatura científica existente sobre evaluaciones realizadas de programas de formación de conductores, principalmente los publicados en la pasada década (2001-2011). La revisión se realizó sobre revistas revisadas por pares, actas de conferencias, libros, informes gubernamentales e informes de consultores. Se consideraron tanto los programas de formación previos a la obtención del permiso, como los realizados después de la obtención. Se analizaron programas de formación pre-licencia dirigidos a desarrollar las habilidades que se requieren para obtener una licencia o permiso de conducir y hacerlo de forma segura, como son el control básico del vehículo y la evaluación del tráfico. Los programas de formación posterior a la licencia tienen como objetivo mejorar habilidades que se consideran relevantes para la prevención de accidentes, incluido el control de deslizamiento, la percepción de riesgo y las habilidades avanzadas de control de vehículos.

Resultados:

- **Formación pre-licencia:** Existe evidencia de que algunos programas son efectivos para mejorar las habilidades de conducción. Los alumnos pueden beneficiarse de la formación del conductor que aborda habilidades de procedimiento, pero esta formación también puede estar asociada con una peor seguridad si realizan pocas horas de formación destinadas a la práctica o acelera el tiempo que los alumnos dedican a su formación. Limitaciones: gran parte de la investigación sobre la formación de conductores previa a la licencia ha utilizado datos de autoinforme, que generan

dudas con respecto a fiabilidad de las conclusiones, por lo que en el futuro sería beneficioso replicar estos estudios usando fuentes de datos más objetivas. Muchos de los estudios no incluyeron los grupos de control, por lo que los resultados observados pueden ser poco exactos.

- **Formación post-licencia:** Actualmente, según este estudio, hay limitada evidencia con respecto a la eficacia de formación posterior a la obtención de la licencia en cuanto a su contribución para la mejora de la seguridad vial y la reducción del riesgo de accidente. No obstante, existen varios tipos de formación que han demostrado la eficacia para mejorar las habilidades deseadas, incluidos las habilidades procedimentales y las habilidades cognitivas de orden superior. La evidencia implica que el entrenamiento de las habilidades cognitivas (particularmente la percepción de riesgo) tienen gran potencial para reducir significativamente el riesgo de accidente, aunque esta relación no ha sido directamente evaluada. El entrenamiento en habilidades procedimentales (enfocadas al manejo del vehículo) no parece reducir el riesgo de accidente de los jóvenes conductores, aunque sí es eficaz para mejorar las habilidades técnicas.

En general, parece que la formación orientada única o principalmente a la obtención de habilidades de manejo, puede proporcionar a los jóvenes conductores noveles las habilidades básicas para una conducción segura, pero a menudo estas habilidades no se aplican de manera adecuada. Se han dado diversas explicaciones a este fenómeno: existe evidencia de que el entrenamiento en habilidades puede promover un exceso de confianza, aunque estos efectos negativos se pueden superar a través del entrenamiento de la autorreflexión.

Los resultados en percepción del riesgo también sugieren que algunos jóvenes conductores desconocen las características de una situación de riesgo, y en consecuencia, no toman las precauciones necesarias. En este contexto, en términos generales, algunos investigadores han sugerido que la conducción arriesgada en adolescentes y jóvenes adultos se debe fundamentalmente a la inmadurez cognitiva (Steinberg, 2007).

Conclusiones: En base en la evidencia científica existente, algunos programas de formación de conductores previos a la obtención del permiso, parecen ser beneficiosos para el desarrollo de habilidades de conducción. Así mismo, aunque algunas estrategias de formación de conductores posteriores a la obtención del permiso también tienen el potencial de mejorar la seguridad de los conductores noveles, estos beneficios para la seguridad no han sido evaluados (por ejemplo, la percepción de riesgo) o no se han evaluado adecuadamente (p. ej., en habilidades procedimentales). Algunas evidencias sugieren que la mayoría de la conducción insegura por parte de los jóvenes noveles, no resulta solo de una deliberada asunción de riesgos, sino más bien de factores que podrían abordarse a través de la formación del conductor, como el exceso de confianza, la ignorancia y la mala percepción de riesgo.

Limitaciones: Se recomienda precaución cuando se interpretan los resultados de este tipo de evaluaciones dado que en muchos de los estudios se detectan fallos metodológicos importantes como: falta de grupo de control; asignación de grupo no aleatorio; falta de control o medida de las variables de confusión; y pobre diseño de los programas. Además, la validez y la utilidad de las tasas de accidentes como medida de resultados son cuestionables. Se debería realizar una investigación más robusta para evaluar los programas de formación de conductores, utilizando medidas más sensibles para evaluar la seguridad vial.

5.6. Do driver-training programs reduce crashes and Traffic violations?

A critical examination of the literature. (Peck, R., 2011)

Nivel de impacto: 25 citas google metrics.

Introducción: Hace muchos años, la mayoría de los ciudadanos habría aceptado como axiomática la premisa de que la formación de conductores conduce a una mayor habilidad en el manejo del vehículo y por consiguiente en la reducción de los accidentes. Esta suposición, de hecho, condujo a la creación de la industria de las escuelas profesionales de formación de conductores en los EEUU durante la década de los años 30, formación que finalmente fue incluida en los curriculums de los colegios. Los estudios que se realizaron en su momento para respaldar la efectividad de dicha formación, carecían de validez (variables confundentes como el estado socioeconómico, el género, el ajuste social o la inteligencia).

Objetivo: Evaluar la literatura existente sobre la efectividad de la formación de conductores en la reducción de la accidentalidad y discutir como la implementación de la normativa DGL (Obtención Gradual del Permiso) ha alterado la efectividad de los sistemas de formación previos.

Metodología: Análisis de los programas realizados en Norte América, Reino Unido, Australia, Nueva Zelanda y Escandinavia. Se analizó con mayor detenimiento el estudio realizado en DeKalb, USA, dado que se trata de un estudio aleatorio con inclusión de grupo control y con una amplia muestra de conductores.

Resultados: El estudio realizado en De Kalb mostró evidencias estadísticas sobre la reducción a corto plazo de los accidentes y las infracciones. No obstante, se concluyó que cuando la formación produce una aceleración en la obtención del permiso de conducción, hay datos que indican que se produce un aumento en los accidentes.

Las demás investigaciones revisadas muestran diferentes escenarios pero, en general, los estudios con metodologías cuasi experimentales mejor diseñados, no mostraron efectos en la tasa de accidentes, aunque casi todos ellos tenían una tamaño muestral inadecuado. El surgimiento de leyes GDL (Obtención Gradual del Permiso) en Norte América y otros países ha sido una solución al problema del acceso rápido de los jóvenes a la conducción. Los programas convencionales de formación de conductores en EEUU (30 horas de formación presencial y 6 de prácticas) no han demostrado efectos mayores sobre la reducción de accidentes de un 5%

durante los 6-12 primeros meses de conducción. Algunos sistemas de GDL incluyen un incentivo para acortar el tiempo de conducción provisional, asistiendo a un curso de formación. Los estudios realizados en Canadá concluyen que los efectos de la asistencia a la formación, no son suficientes para compensar el aumento de los accidentes debidos a una mayor exposición al tráfico.

Conclusión: No hay evidencias para afirmar que el mero aumento de horas de conducción aumente la efectividad de los programas. Los programas dirigidos hacia el cambio de actitudes y la percepción de riesgo abordan mejor la causa subyacente al elevado riesgo de accidente de los jóvenes conductores, aunque hay que subrayar que los jóvenes son muy resistentes a la modificación de dichos comportamientos.

5.7. Pre-licensed driving experience and car crash involvement during the learner and restricted, licence stages of graduated driver licensing: Findings from the New Zealand Drivers Study (Begg, Langley, Brookland, Ameratunga and Gulliver, 2014).

10 citas google metrics.

Introducción: Abordar el problema de la inexperiencia en la conducción es un reto, dado que para obtener esa experiencia el conductor inexperto ha de exponerse al tráfico real, y esto ha de ocurrir precisamente en el momento en que los conductores son proclives a mayores riesgos en el tráfico (los meses posteriores a la obtención del permiso). En algunos países como Nueva Zelanda, Australia o América del Norte se ha introducido el sistema de conducción gradual, para permitir al conductor ir ganando experiencia en situaciones de conducción relativamente más seguras. En Nueva Zelanda existe la creencia popular de que la gente joven que ha crecido en áreas rurales y que ha tenido experiencias de conducción antes de obtener el permiso, son presumiblemente más seguros cuando la obtienen. Pero en este tema se puede afirmar que no existen estudios que prueben o refuten esta afirmación.

Objetivo: Determinar si las experiencias de conducción previas a la obtención del permiso (en vías abiertas o cerradas) aumentan o disminuyen el riesgo de accidente durante los diferentes estadios de conducción gradual (GDLS).

Metodología: Estudio prospectivo de conductores noveles entre 15 y 24 años noveles. Se les realizaron evaluaciones en las tres etapas de obtención gradual del permiso (aprendiz, restrictivo y completo). Durante la primera etapa de conducción se registraron los datos sociodemográficos, personalidad (impulsividad, búsqueda de sensaciones y agresividad) y datos sobre el comportamiento en la conducción. Durante las etapas de conducción restrictiva y completa se informaron los accidentes ocurridos y las distancias recorridas durante todos los

estudios. Para tener una información más completa y rigurosa, los datos sobre accidentalidad auto informados se combinaron con los registrados en las bases de datos policiales.

Resultados: Tras controlar las variables demográficas, de personalidad, comportamentales y las distancias recorridas, los resultados del estudio muestran que, de manera general, la experiencia de conducción obtenida antes de obtener la licencia tiene poca influencia en la implicación en accidentes en las fases de aprendizaje o de conducción restringida. La única experiencia de conducción antes de obtener la licencia que mostró una relación consistente con el riesgo de accidentalidad fue la conducción en vías abiertas, que a su vez aumentó el riesgo de accidente de los alumnos en la fase de aprendizaje.

Conclusión: Los datos del estudio realizado indican que la creencia popular de que la experiencia en la conducción, previa al proceso de obtención del permiso hace que los conductores jóvenes sean más competentes y mejores conductores debe ser descartada. Por tanto, según esta investigación, no es recomendable para la seguridad de los jóvenes, conducir de manera ilegal antes de obtener el permiso.

5.8. Otras referencias

A continuación se describen, de manera más breve, una serie de artículos científicos sobre el tema, agrupados en función de la similitud de las conclusiones que han alcanzado. Se adjunta en cada caso la referencia concreta para que se puedan consultar datos más específicos.

5.8.1. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: La edad

Respecto a la influencia de la edad en la formación de conductores, de la documentación científica revisada se desprenden las siguientes conclusiones:

- **El incremento de la edad en el inicio de la conducción influye positivamente en la seguridad vial.**
 - Elvik, R., Høy, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures (2 ed.)*. Bingley, UK: Emerald Group Publishing Limited.
- Confirma esta afirmación :
 - Vlakveld, W. P. (2011). *Hazard anticipation of young novice drivers*. SWOV Institute of Road Safety Research, Leidschendam, the Netherlands. Recuperado el 7 de diciembre de 2017. http://www.swov.nl/rapport/Proefschriften/Willem_Vlakveld.pdf

Este artículo, además, concluye de manera específica que la edad influye en un 40% sobre la ocurrencia de los accidentes y la experiencia supera este porcentaje, contribuyendo en un 60% en la accidentalidad.

– Datos similares se obtienen en:

- Maycock, G., Lockwood, C. R., & Lester, J. (1991). *The accident liability of car drivers*. TRRL Report RR315. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory
- Gregersen, N. P., & Bjurulf, P. (1996). *Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement*. *Accident Analysis & Prevention*, 28(2), 229-241. Recuperado el 11 de diciembre de 2017: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0001457595000631/pdf?md5=722f88789a96510c6467e1f142037058&pid=1-s2.0-0001457595000631-main.pdf>

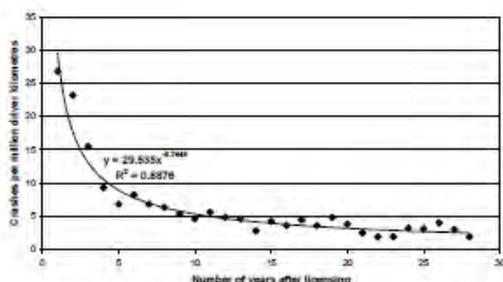


Figure 1: Crash rate by number of years after licensing of drivers that passed the driving test when they were 18 years of age. The curve is the trend line with the best fit. Source: Vlakveld, 2011.

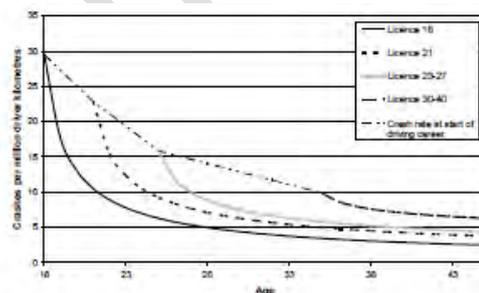


Figure 2: Crash rate of novice drivers after licensing of drivers that commenced driving early in life and drivers that commenced driving late in life. Only the trend lines are represented. Source: Vlakveld, 2011

Imágenes extraídas de Vlakveld, W. P. (2011).

En estos gráficos, extraídos de una tesis doctoral sobre percepción del riesgo en jóvenes conductores, se observa claramente cómo, a medida que aumenta la experiencia en la conducción, disminuye el riesgo de accidente (gráfico de la izquierda) y cómo, cuanto mayor es la edad de un conductor en el momento de obtener la licencia, menor es el número de accidentes (gráfico de la derecha). Estos datos apuntan también a que el riesgo de accidente no es solo una cuestión relacionada con la experiencia, sino también una cuestión madurativa.

Las explicaciones más plausibles del efecto de la edad en la conducción se han estudiado en diversas investigaciones, como las siguientes:

- Falta de atención a posibles riesgos y dificultad para comprender las intenciones de otros conductores debido a la percepción, dado que esta es un constructo que básicamente se adquiere con la experiencia durante la conducción.
- Curry, A. E., Hafetz, J., Kallan, M. J., Winston, F. K., & Durbin, D. R. (2011). *Prevalence of teen driver errors leading to serious motor vehicle crashes*. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1285-1290. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457510002988/pdf?md5=0d6d2f07b737794fa7c698db236e87a9&pid=1-s2.0-S0001457510002988-main.pdf>

- McKnight, A. J., & McKnight, A. S. (2003). *Young novice drivers: careless or clueless?* Accident Analysis & Prevention, 35(6), 921-925. Recuperado el 14 de diciembre de 2017: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457502001008>
- Influencia de la edad como resultado del estado natural del desarrollo humano, puesto que en la seguridad vial funcionan las mismas técnicas de entrenamiento de *insight* (capacidad de darse cuenta o tomar conciencia) que en otros comportamientos juveniles de riesgo (drogas o sexo inseguro). Así, por ejemplo, se ha estudiado como los programas educativos que trabajan la resiliencia, pueden contribuir a la reducción de accidentes, o como los programas de entrenamiento para jóvenes conductores basados en habilidades de orden elevado (como la autoevaluación), también influyen en la mejora de los comportamientos al volante.
 - Senserrick, T., Ivers, R. Q., Boufous, S., Chen, H. Y., Norton, R., Stevenson, M. R., et al. (2009). *Young driver education programs that build resilience have potential to reduce road crashes.* Pediatrics, 124(5), 1287-1292. Recuperado el 12 de diciembre de 2017: <http://pediatrics.aappublications.org/content/pediatrics/124/5/1287.full.pdf>
 - Isler, R. B., Starkey, N. J., & Sheppard, P. (2011). *Effects of higher-order driving skill training on young, inexperienced drivers' on-road driving performance.* Accident Study prepared for DG-MOVE by TRL, SWOV, BAST, Loughborough University, Monash University Study on driver training, testing and medical fitness - December 2016. Analysis & Prevention, 43(5), 1818-1827. Recuperado el 5 de diciembre de 2017: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457511000984?via%3Dihub>

5.8.2. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: Los test teóricos

A continuación se resumen las principales conclusiones de estudios relevantes relacionadas con la influencia de los test teóricos en la formación de conductores.

- **Realizar una prueba basada en preguntas teóricas (normas, seguridad, primeros auxilios etc.) influye a corto plazo en el comportamiento de los conductores, pero a largo plazo no reduce la siniestralidad.**
 - Simpson, H. M., Chinn, L., Stone, J., Elliot, M. A., & Knowles, J. (2002). *Monitoring and evaluation of safety measures for new drivers (TRL 525).* Crowthorne: Transport Research Laboratory.

No obstante, según el Manual de Medidas sobre Seguridad Vial (Elvik, Høye, Vaa & Sørensen, 2009) la influencia de los exámenes teóricos en la seguridad vial puede mejorar si las preguntas van más dirigidas a la percepción de riesgos que a los conocimientos normativos. En cualquier caso, la influencia de los test teóricos en la reducción de la siniestralidad, no presenta validez estadística.

- Datos similares se encuentran en investigaciones como:
 - Maycock, G., Lockwood, C. R., & Lester, J. (1991). The accident liability of car drivers. TRRL Report RR315. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory
 - Gregersen, N. P., & Bjurulf, P. (1996). Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis & Prevention*, 28(2), 229-241. Recuperado el 11 de diciembre de 2017: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0001457595000631/pdf?md5=722f88789a96510c6467e1f142037058&pid=1-s2.0-0001457595000631-main.pdf>

5.8.3. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: La prueba práctica

A continuación se presentan algunas de las principales conclusiones que se han obtenido en las diferentes investigaciones realizadas para comprobar los efectos de las pruebas prácticas en la mejora de la seguridad vial.

- **Se considera que la prueba práctica es poco fiable puesto que presenta mucha variabilidad de condiciones entre diferentes exámenes: condiciones de tráfico, climatológicas y criterios subjetivos del examinador. Esto implica que las pruebas no demuestran de forma fehaciente la capacidad o no de un aspirante a conductor.**
 - Baughan, C., & Simpson, H. (1999). Consistency of driving performance at the time of the L-test, and implications for driver testing. In G. B. Grayson (Ed.), *Behavioural research in road safety* (Vol. IX, pp. 206-214). Crowthorne: Transport Research Laboratory TRL.
- Este autor, en base a sus investigaciones, ya había planteado la necesidad de que exista una remodelación de las pruebas prácticas, para que se puedan demostrar de manera más rigurosa las habilidades del conductor en todo tipo de vías.
 - Baughan, C. (1998). *Review of the practical driving test*. In G. B. Grayson (Ed.), *Behavioural research in road safety VIII* (pp. 11-19). Crowthorne: Transportation research Laboratory TRL.
- Otros autores también han afirmado que es necesario seguir trabajando e investigando para aumentar la fiabilidad de los exámenes prácticos:

- Sexton, B. & Grayson, G. B. (2010a). *The accident history and behaviours of new drivers who pass their first practical driving test (PPR427)*. Crowthorne: Transport Research Laboratory.

5.8.4. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: La prueba de percepción de riesgos

Otro campo de investigación, con gran auge en los últimos años, ha sido la comprobación de la efectividad de los exámenes sobre percepción de riesgos. A continuación se presentan sintéticamente algunas de las conclusiones más importantes que se han alcanzado.

- **La prueba de percepción de riesgo se está aplicando actualmente en Alemania, Holanda y Reino Unido. Está asociada a un entrenamiento previo, que se apoya en investigaciones ya mencionadas en el apartado relativo a “La edad”. No hay demostración de correlación entre la aplicación de este tipo de pruebas y la mejora en la seguridad vial, en cambio sí que existe entre una baja superación de estas pruebas y la implicación de conductores noveles en accidentes de tráfico.**
 - Horswill, M. S., Hill, A., & Wetton, M. (2015). *Can a video-based hazard perception test used for driver licensing predict crash involvement?* *Accident Analysis & Prevention*, 82(0), 213-219. Recuperado el 5 de diciembre de 2017: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S000145751500216X?via%3Dihub>
 - Es importante destacar que de los diversos programas existentes de entrenamiento en percepción de riesgos, tan solo el “Risk Awareness and Perception Training” (RAPT) se ha asociado de manera concluyente a una reducción de accidentes de tráfico de conductores jóvenes masculinos.
 - Thomas, F. D., Rilea, S. L., Blomberg, R. D., Peck, R. C., & Korbela, K. T. (2016). *Evaluation of the safety benefits of the risk awareness and perception training program for novice teen drivers (DOT HS 812 235)*. Recuperado el 4 de diciembre de 2017: <http://www.anstse.info/Resources%20PDF's/NEW%20Resources/NHTSA%20Risk%20Awareness%20PerceptionTraining%20NoviceTeen%20Drivers.pdf>
 - Pradhan, A. K., Pollatsek, A., Knodler, M., & Fisher, D. L. (2009). *Can younger drivers be trained to scan for information that will reduce their risk in roadway traffic scenarios that are hard to identify as hazardous?* *Ergonomics*, 52(6), 657-673. Recuperado el 4 de diciembre de 2017: <https://doi.org/10.1080/00140130802550232>
- La mejora en la percepción de riesgos es una de las características que se consigue con la experiencia, pero enfrentarse a determinadas situaciones en tráfico real es

en sí mismo arriesgado. Por ello, el entrenamiento se está basando en tecnologías audiovisuales e informáticas.

- En los países de la UE que realizan las pruebas de percepción de riesgos se utilizan videos con múltiples situaciones de riesgo. Un ejemplo de ellos, correspondiente al Reino Unido, se puede ver en el siguiente enlace: <https://youtu.be/SdQRkmdhwJs>
- Los simuladores tal vez sean la mejor opción de las que se dispone para enfrentarse a esas situaciones de riesgo con máxima seguridad. Pero se ha descubierto que esta es solo una de sus ventajas. La siguiente publicación refleja algunas más:
 - Fuller, R. (2007). Driver training and assessment: implications of the task-difficulty homeostasis model. In L. Dorn (Ed.), *Driver behaviour and training* (Vol. 3, pp. 337-348). Dublin: Ashgate.
- Los simuladores empiezan a tener presencia en la formación de alto nivel y los estudios que se mencionan seguidamente dan una visión de su eficacia:
 - Vlakveld, W. P., Romoser, M., Mehranian, H., Diete, F., Pollatsek, A., & Fisher, D. L. (2011). *Do crashes and near crashes in simulator-based training enhance novice drivers' visual search for latent hazards?* *Transportation Research Record*, 2265, 154-160. Recuperado 15 de diciembre de 2017: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3472432/pdf/nihms406998.pdf>
 - Wang, Y., Zhang, W., & Salvendy, G. (2010b). *Effects of a simulation-based training intervention on novice drivers' hazard handling performance.* *Traffic Injury Prevention*, 11(1), 16-24.
- Además de los simuladores, existen programas informáticos interactivos, que posibilitan entrenar habilidades complejas con relativa eficacia, como la atención o la anticipación. En el siguiente cuadro se muestran algunos de los estudios que han demostrado la eficacia de los simuladores para evaluar los efectos de la experiencia, el entrenamiento de la percepción del riesgo o las habilidades de orden superior.

Programa	País	Estudio publicado
Driver Z	Estados Unidos	Fisher, D. L., Laurie, N. E., Glaser, R., Connerney, K., Pollatsek, A., & Duffy, S. A. (2002).

		<i>Use of a fixed-base driving simulator to evaluate the effects of experience and PC-based risk awareness training on drivers' decisions.</i> Human Factors, 44(2), 287–302.
Drive Smart	Australia	Regan, M. A., Triggs, J. T., & Godley, S. T. (2000). <i>Simulator-based evaluation of the DriveSmart novice driver CD-Rom training product.</i> Paper presented at the Road Safety Research, Policing and Education Conference, Brisbane, Queensland, Australia.
eDrive	Nueva Zelanda	Isler, R. B., Starkey, N. J., & Drew, M. (2008). <i>The 'frontal lobe' project; a double-blind, randomized controlled study of the effectiveness of higher level driving skills training to improve frontal lobe (executive) function related driving performance in young drivers.</i> Hamilton, New Zealand. Recuperado el 9 de diciembre de 2017: https://researchcommons.waikato.ac.nz/bitstream/handle/10289/1714/Isler%20et%20al.%2c%20June2008.pdf?sequence=1&isAllowed=y

5.8.5. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: la capacitación sobre conocimiento del riesgo y el autocontrol

- Como es bien sabido, en el tráfico, el elemento fundamental es el factor humano y en su implicación en la seguridad vial se basa en buena medida la teoría de la “Compensación de Riesgo”.
- En síntesis, esta teoría viene a decir que mediante procesos perceptivos, cognitivos y motivacionales, los conductores se adaptan a los riesgos de la carretera. La falta de experiencia lleva en muchas ocasiones a subestimar los riesgos o a sobrestimar las capacidades propias. Por el contrario, el hábito de conducir, de forma prácticamente automatizada, hace que el control de riesgos se centre en el mantenimiento de las normas y las distancias de seguridad, reduciéndose con ello, generalmente, los márgenes de seguridad que permiten afrontar imprevistos.

- En este contexto, Heikki Summala, centra sus trabajos en los riesgos que asumen los conductores en diferentes situaciones, y en la influencia que tienen sobre esos riesgos las propias características del conductor, sus rasgos de personalidad, su experiencia, su estado físico o psicológico, etc. La mayor parte de sus investigaciones se pueden consultar en el siguiente enlace:

<https://www.sciencedirect.com/search?q=heikki+summala&origin=article&zone=qSearch>

5.8.6. Referencias científicas relacionadas con la formación de conductores: La educación previa y el entrenamiento postlicencia

A continuación se mencionan una serie de trabajos realizados en relación con la educación previa y posterior a la obtención del permiso.

- **Actuación en institutos para que las conductas de riesgo que se desarrollan entre los 11 y los 16 años (asociadas a la desviación social y la búsqueda de sensaciones), no se repliquen cuando esos jóvenes accedan al permiso de conducir:**
 - Rowe, R., Andrews, E., Harris, P. R., Armitage, C. J., McKenna, F. P., & Norman, P. (2016). *Identifying beliefs underlying pre-drivers' intentions to take risks: An application of the Theory of Planned Behaviour*. *Accident Analysis & Prevention*, 89, 49-56. Recuperado 15 de diciembre de 2017: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.024>
 - Waylen, A. E., & McKenna, F. P. (2008). *Risky attitudes towards road use in pre-drivers*. *Accident Analysis & Prevention*, 40(3), 905-911. Recuperado 15 de diciembre de 2017: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457507001881/pdf?md5=5cd1a828e67806244e0b170dfc68f181&pid=1-s2.0-S0001457507001881-main.pdf>
- Como se ha repetido en diferentes ocasiones a lo largo de este informe, la edad y la experiencia son los principales factores de riesgo de los conductores noveles. Por ello, en Finlandia y en Austria se ha puesto en marcha un modelo que se denomina entrenamiento post licencia o modelo multifase. Este entrenamiento, al menos en Austria, sí que parece haber tenido éxito tal y como se desprende de la siguiente investigación:
 - Mynttinen, S., Gatscha, M., Koivukoski, M., Hakuli, K., & Keskinen, E. (2010). *Two-phase driver education models applied in Finland and in Austria – Do we have evidence to support the two phase models?* *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(1), 63-70. Recuperado el 4 de diciembre de 2017: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136984780900076X/pdf?>

[md5=aef3566c3a40c1d9e58606b83fe58098&pid=1-s2.0-S136984780900076X-main.pdf](https://doi.org/10.1016/j.sbs.2016.06.001)

En definitiva, son muchas las referencias científicas que se centran en el estudio de los factores relacionados con la formación vial y los riesgos asociados.

BORRADOR

6. Análisis del informe “Study on driver training, testing and medical fitness” Comisión Europea, 2017

Aparte de la información que se encuentra en los artículos de investigación que se han realizado sobre la temática objeto de este informe, y cuyos principales resultados se han mostrado en el apartado anterior, a continuación se describe de manera resumida la información más relevante expuesta en un extenso e importante documento publicado por la Comisión Europea

6.1. Introducción

La Directiva 2006/126/CE es la que actualmente regula el otorgamiento de las licencias de conducción. En ella, entre otras cosas, se indican las pruebas que han de superar los candidatos en los tres ámbitos definidos:

- Conocimientos teóricos.
- Aptitudes y comportamientos.
- Requisitos médicos y de salud.

Con esto se pretende garantizar que la conducción sea una actividad segura y que los conductores, para superar esas pruebas, han de poseer conocimientos, aptitudes y comportamientos que les permitan:

- Discernir los peligros del tráfico y su gravedad.
- Dominar el vehículo para no crear situaciones de peligro.
- Observar las disposiciones legales.
- Detectar defectos técnicos del vehículo.
- Tener en cuenta factores que afectan al conductor (alcohol, drogas, etc.).
- Contribuir a la seguridad de todos con una actitud respetuosa.

Diez años después de la publicación de la mencionada directiva, la UE ha hecho una revisión de las normas y criterios incluidos en ella, de forma que se adecúen al objetivo estratégico denominado "Orientaciones políticas sobre la seguridad vial 2011-2020".

Entre otras cosas, en él se busca mejorar la educación y la formación de los usuarios de las carreteras en Europa a través de una gama de enfoques de formación, pruebas y licencias, así

como la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera, especialmente colectivos como los motociclistas y los conductores mayores.

6.2. Método utilizado

En septiembre de 2016 un grupo de expertos se reunieron en Bruselas para revisar las prácticas actuales en los países europeos, en seis áreas de actuación relacionadas con la seguridad vial. Estos ámbitos son:

- El entrenamiento de los conductores.
- Las pruebas para conseguir las licencias de conducción.
- El acceso gradual al permiso para conductores de Categoría B (automóviles).
- El acceso gradual a categorías de motocicletas de cilindradas más altas.
- Las competencias de instructor de conducción.
- Y los requisitos de aptitud médica para conducir.

La revisión se hizo utilizando un enfoque sistemático, analizando las evidencias de efectividad para diferentes acciones y estereotipias, e incluyéndose ejemplos de buenas prácticas significados en seguridad vial de países no pertenecientes a la UE, esencialmente EE.UU., Canadá, Nueva Zelanda y Australia.

Apoyándose en las evidencias revisadas, se definieron una serie de enfoques de buenas prácticas que fueron discutidas y analizadas por el grupo de trabajo, incorporando a la discusión comentarios sobre las barreras y facilitadores que para su implementación puede existir en los países de la U.E.

Con todo ello se formularon 27 recomendaciones para la seguridad vial, que tienen como objetivo, entre otros, ayudar en el progreso hacia las buenas prácticas en toda Europa para las seis áreas mencionadas. De las 27 recomendaciones publicadas:

- Seis recomendaciones se refieren de forma directa en los contenidos y métodos de formación teórica de los conductores (1, 2, 3, 11 y 12).
- Otras dos tienen que ver con la formación práctica (4, 8 y 13).
- Y tres están dirigidas a la cualificación de los instructores (17,19 y 20).
- El resto de recomendaciones corresponden a líneas de investigación que se han de desarrollar en relación con el tema, decisiones legales que pueden tomar los estados miembros de forma voluntaria y acciones que suponen una revisión de las pruebas médicas para la renovación de las licencias.

Globalmente, del análisis del documento se puede concluir que, entre todos los agentes implicados en la seguridad vial, aquellos que están relacionados con la **instrucción de los futuros**

conductores son los más afectados por estas recomendaciones y por ello serán estas recomendaciones las que se expondrán con más detalle.

Se ha considerado interesante incluir en este punto un tema que, aunque de carácter semántico, sí que define mejor la aspiración del documento. A lo largo de su redacción se utiliza, para hablar de la formación de futuros conductores, el término “entrenamiento,” que en este contexto es más adecuado que el término “formación”, especialmente cuando lo que se busca es conseguir que los futuros conductores adquieran habilidades de orden superior (detección de peligros, conciencia de riesgos, autoconciencia, etc.) y no solo el conocimiento teórico-práctico que en la actualidad se imparte en el proceso formativo.

6.3. Resumen de áreas revisadas y conclusiones

En el siguiente cuadro se muestra el resumen de las 27 recomendaciones agrupadas por áreas. A pesar de que el presente informe pretende centrarse más especialmente en la formación de los conductores, consideramos relevante recoger también información sobre las recomendaciones referentes a las áreas de los exámenes de los aspirantes a un permiso, dado que éstas tienen influencia en la fase de formación/entrenamiento. Se ha excluido la información relativa a la conducción de motocicletas y los requisitos de salud de los conductores, por exceder a los objetivos generales del presente informe.

Área	Recomendación
Exámenes de conductores (relacionado con Directiva 2006/126/EC)	1 - Incluir las pruebas de detección de riesgos.
	2 - Incluir programas formativos sobre conciencia de riesgos, autoconciencia, evitación de riesgos.
	3 - Incluir entrenamiento en uso de nuevas tecnologías en la conducción (navegadores, control de velocidad, aviso cambio de carril, vehículos semiautónomos, etc.).
	4 - Incluir prácticas de conducción en más tipos de vías, diversidad de condiciones climáticas y con niveles de luz diferentes.
	5 - Incluir en las pruebas elementos que garanticen aprendizajes sobre seguridad vial y conducción respetuosa con el medio ambiente.
Exposición gradual a riesgos para	6 - implementar sistemas de GDL duros, con requisitos mínimos de periodos de formación y horas de práctica, antes de conducir solos, y de restricciones post – test.
	7 - Abrir líneas de investigación en los países miembros para:

<p>conductores noveles, (Categoría B) Graduated Driver Licensing (GDL)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar el impacto que las medidas incluidas en el GDL tienen sobre los incidentes de tráfico. • Comprobar, a la vista de otras experiencias internacionales, los pasos precisos para implantar el GDL.
<p>Entrenamiento de conductores</p>	<p>8 - Incluir en el programa básico de entrenamiento la detección de peligros.</p> <p>9 - Incluir lecciones sobre conciencia y aceptación de riesgos, peligros de conducir ebrio, las distracciones, etc.</p> <p>10 - Buscar la forma de incrementar, en los conductores noveles, el número de horas de conducción supervisada antes de comenzar a conducir solos (3.000km o 120 horas de media).</p> <p>11 - Está demostrado que el entrenamiento en recuperar el control del vehículo en situaciones límite, no ayuda a reducir los riesgos de accidente, puesto que esas situaciones raramente se dan en la realidad. Se desaconseja la realización de esos entrenamientos.</p>
<p>Competencias de los instructores/formadores.</p>	<p>15 - Abrir línea de investigación para: Analizar la influencia del tipo del instructor ("professional" o "lay instructor") sobre el comportamiento y la adquisición de habilidades de nivel superior por parte de los conductores.</p> <p>16 - En caso de que la formación oficial (profesionales) influya más favorablemente que la no oficial (normalmente padres), reforzar los programas profesionales, maximizando sus ventajas.</p> <p>17 - Garantizar el respeto a los alumnos, evitar el acceso a la titulación de instructor a personas con delitos de acoso sexual o graves delitos de tráfico.</p> <p>18 - Abrir línea de investigación para: Evaluar los efectos que el reciclaje formativo en seguridad vial de los instructores tiene sobre los jóvenes y alumnos noveles.</p> <p>19 - Para conseguir el título de instructor, incluir pruebas que acrediten las capacidades didácticas de los sujetos y su aplicabilidad.</p> <p>20 - Formación periódica obligatoria y pruebas periódicas de competencias.</p>

A continuación se desarrolla de manera más extensa la información contenida en el informe sobre las áreas relativas al examen de conducción, la formación teórica, la capacitación sobre percepción de riesgo y el autocontrol y por último, el entrenamiento práctico.

6.4. Exámenes de conducción

Límite de edad para obtener la licencia

La edad y la falta de experiencia se han considerado elementos clave de siniestralidad vial, pero ¿qué es lo que más influye en ese exceso de siniestralidad? En un interesante estudio realizado por Vlakveld en 2011 ⁽¹⁾ se considera que la edad (debido al desarrollo cognitivo o por los diferentes modos de vida) influye en un 40% y la poca experiencia en el 60% restante. Estos resultados coincidían con otros estudios realizados en Reino Unido y Suecia (Maycock et al. 1991; Gregersen & Bjurulf, 1996). A pesar de esos resultados, que demuestran que la edad no es responsable del 100% de la siniestralidad, sí que existen estudios (como se ha comentado en páginas anteriores) en los que se comprueba que el incremento de la edad para conseguir el permiso de conducir afecta positivamente en la seguridad vial (Elvik et al., 2009).

Los test teóricos.

Se considera que la inclusión de los test teóricos como pruebas previas al examen práctico, influye, escasa pero significativamente, en las actitudes y comportamientos de los conductores, aunque con el paso del tiempo no afectan positivamente a la reducción de la siniestralidad. Estas conclusiones se han extraído de estudios realizados fundamentalmente en el Reino Unido, que puso la obligatoriedad de esas pruebas en 1996 (Simpson et al., 2002).

El hecho de que los test teóricos no presenten una validez estadística en relación a la disminución de los accidentes de tráfico, no significa que no se deba examinar el conocimiento que los candidatos a un permiso tienen de las normas de circulación. Elvik et al. (2009) en su meta análisis, deja entrever la hipótesis de que una reformulación de las preguntas, más unida a las percepciones que al conocimiento, podría servir para mejorar esa validez.

Las pruebas prácticas

En un estudio realizado por Baughan y Simpson (1999) al objeto de comprobar la fiabilidad de los exámenes prácticos en el Reino Unido, concluyeron que hay múltiples variables que influyen en los resultados y por tanto afectan negativamente a la validez predictiva de estas pruebas: aprobar el examen práctico no significa que el candidato sea un buen (y seguro) conductor (tal

¹ Estudio realizado mediante autoinformes de conductores implicados en accidentes en el que indicaban el número de kilómetros conducidos anualmente y la edad en la que obtuvieron la licencia de conducción.

como se indica en otras partes de este informe). En esas variables se incluyen las diferencias de criterio de los examinadores, ya que evaluar las habilidades del candidato es una percepción subjetiva también pueden también influir las condiciones del tráfico el día del examen, en el que pueden aparecer situaciones de difícil resolución por parte del conductor, etc.

El mismo autor, Baughan (1998), puso el foco de sus estudios en la validez de contenido de las pruebas prácticas. Una buena validez de contenido se obtendría si los candidatos pudiesen demostrar sus habilidades en todas las situaciones de tráfico y en todo tipo de carreteras que son relevantes para la seguridad vial, de ahí que sea preciso hacer pruebas prácticas en diferentes vías y condiciones. Existen algunas evidencias del impacto de la experiencia variada en los resultados de seguridad vial (Sexton y Grayson, 2010a).

Precisamente en este contexto, se ubica la recomendación del documento de la Comisión Europea *“4.- Incluir pruebas de conducción en más tipos de vías, diversidad de condiciones climáticas y con niveles de luz diferentes.”*

Test de percepción de riesgos

Este tipo de pruebas en la actualidad están siendo aplicadas en Alemania, Holanda y Reino Unido, siendo reconocido este último como modelo de “mejores prácticas”. Se han encontrado evidencias acerca de la relación existente entre una pobre superación de las pruebas de percepción de riesgo, en el proceso de obtención de la licencia, y la implicación en accidentes de tráfico de conductores noveles (Montoro, Alonso, Esteban y Toledo, 2000; Horswill, Hill y Wetton, 2015;), hecho este que no se da en el resto de pruebas del proceso.

Aunque hemos dicho anteriormente que el concepto “formación” se sustituye aquí por el de “entrenamiento”, hay determinadas habilidades que no se pueden asimilar sin enfrentarse a las situaciones que se hacen precisas, y dado que esas situaciones entrañan un riesgo en sí mismas, el entrenamiento, así como las pruebas, se han de realizar bajo un punto de vista teórico y se ha de practicar en entornos virtuales.

A este planteamiento corresponde a la recomendación *“1.- Incluir las pruebas de detección de riesgos”* y está asociada a la recomendación *“8.- Incluir en el programa básico de entrenamiento la detección de riesgos”*.

6.5. Formación teórica

Conocimiento de la situación y entrenamiento en percepción de riesgos

Un análisis en profundidad de los accidentes en los que están implicados jóvenes conductores noveles, muestra que no siempre están atentos a los posibles riesgos y que en general les cuesta comprender y anticiparse a las intenciones de otros usuarios de las carreteras (Curry et al., 2011; McKnight & McKnight, 2003).

Precisamente por ello, se han desarrollado diversos programas cortos, en soporte PC o vídeo, dirigidos al entrenamiento en habilidades de percepción de riesgos y su aplicación en situaciones de tráfico. Sin embargo, tan solo el denominado "Risk Awareness and Perception Training (RAPT)" (Pradhan et al., 2009) se ha comprobado que produce una reducción en el número de accidentes de conductores jóvenes masculinos, no en mujeres jóvenes (Montoro, 2004; Thomas, Rilea, Blomberg, Peck y Korbela, 2016). Este tipo de programas son, por lo indicado, de gran interés y pretenden mejorar las habilidades cognitivas de orden superior.

6.6. Capacitación sobre el conocimiento del riesgo y el autocontrol

Se trata en este caso de programas de capacitación de alto nivel para conductores jóvenes que pretenden mejorar las actitudes y la motivación para conducir con seguridad (Gregersen, 1996). En Suecia es obligatorio asistir a este tipo de programas, aunque Nyberg y Engström (1999) en un estudio sobre comportamiento autoinformado detectaron que existe una influencia limitada del programa.

Por el contrario, Senserrick et al. (2009) descubrieron que un tipo de programa de entrenamiento de *insight* para conductores jóvenes solo en temas de seguridad vial, no estaba asociado con una menor tasa de accidentes, mientras que lo que se llamó un "programa de entrenamiento de resiliencia", que no solo se refería a seguridad vial sino también a otros comportamientos peligrosos por los jóvenes (drogas y sexo inseguro), se asoció con una menor tasa de accidentes.

En Nueva Zelanda se desarrolló el llamado "Proyecto del lóbulo frontal" (Isler et al., 2008), en el que se incluyó un grupo de 20.000 jóvenes que pasaron un programa de capacitación en mejora en habilidades personales y de autogestión en lugar de destrezas de conducción. Estadísticamente el programa obtuvo una mejora significativa en la conciencia del riesgo, con actitudes menos agresivas, adelantamientos menos peligrosos y una disminución en el exceso de confianza relacionada con la conducción. Con posterioridad al estudio de 2008, se realizó una nueva investigación en un grupo que se formó en habilidades de conducción de vehículos. Este grupo no mostró mejora en la conciencia de riesgo, actitudes hacia la conducción arriesgada o la confianza del conductor, aunque mostraron mejoras significativas en relación con su control de dirección en carretera y elección de velocidad (Isler, Starkey y Sheppard, 2011).

Como se puede ver, tanto los estudios como las experiencias relacionadas con la percepción de situaciones de riesgo y la evitación de esas situaciones, se encuentra en un estado muy incipiente aunque prometedor, y puesto que las actitudes inseguras o la motivación para conducir con seguridad son de difícil evaluación durante el examen de conducción, hacen que la Comisión Europea redacte la recomendación número "9.- *Los Estados Miembros deben exigir que los programas de capacitación para conductores incluyan lecciones sobre conciencia de riesgos, aceptación de riesgos, autoconciencia, los peligros de la bebida conducción, distracción y demás*".

6.7. Entrenamiento práctico

Mejora de la experiencia

Como ya se ha comentado en el punto “Límite de edad para obtener la licencia” la edad, en sí misma, se puede considerar responsable del 40% de los accidentes de tráfico. Por ello, la mejora de la experiencia se ha de abordar para la resolución del 60% restante.

Por lo indicado anteriormente, la mejora de la experiencia se asocia a la recomendación “10.- *Buscar la forma de incrementar, en los conductores noveles, el número de horas de conducción supervisada antes de comenzar a conducir solos (3.000km o 120 horas de media)*”.

Entrenamiento en habilidades para situaciones de emergencia

Esta dimensión busca fundamentalmente entrenar en los conductores las acciones a ejecutar para recuperar el control del vehículo en situaciones de emergencia. Este tipo de entrenamiento era obligatorio en Noruega hasta finales de los años 80. Glad (1988) demostró que los conductores jóvenes noveles que había pasado por ese entrenamiento estaban implicados en más accidentes que los que no lo hicieron. Similares resultados se recogieron en estudios realizados en Finlandia. Por ello la Comisión Europea en su recomendación número “11.- *pide que se eliminen este tipo de entrenamientos*”.

Nuevas tecnologías de apoyo a la conducción

Los avances tecnológicos aparecen cada vez más, de forma imparable, en los vehículos actuales (por ejemplo, sistemas de navegación, control adaptativo de velocidad, sistemas de mantenimiento de carril, sistemas de advertencia de falta de atención, sistemas de conducción semiautónomos, etc.). Por ello la Comisión Europea teniendo en cuenta la evolución de los vehículos en este tema, emite la recomendación número “3.- *Concienciar a los estados miembros de que el uso adecuado de estos sistemas debe aprenderse durante el entrenamiento básico del conductor, y si es posible ser probado*”.

Equipo (material) para entrenamiento

El modelo de entrenamiento clásico, basado en vehículos adaptados para enseñanza con un instructor profesional y en el uso de libros que recogen las normas de circulación y su aplicación, está cambiando de manera importante.

En algunos países se empieza a sustituir por prácticas en simuladores. En Holanda por ejemplo, ya existen 150 equipos sencillos de conducción simulada (sin movimiento de la base), y se utilizan previamente a las prácticas de conducción real. Según Fuller (2007) las ventajas del uso de simuladores son las siguientes:

- Exposición rápida a situaciones de tráfico muy variadas, suponiendo un entrenamiento más intensivo.
- Incrementa las capacidades de dar feedback al alumno, ofreciendo las posibilidades de aumentar otros puntos de vista de su ejecución o bien incorporando elementos visuales de ayuda. Al mismo tiempo, la evaluación de las capacidades que aporta el ordenador es totalmente objetiva.
- Permite repetir situaciones de forma ilimitada, algo que es especialmente útil para aquellos hechos que son más peligrosos (por ejemplo, un cruce sin semáforo o una incorporación a una vía rápida), o bien mostrar maniobras que en el caso de los vehículos adaptados implicaría un cambio de conductor cada vez.
- El entrenamiento en simuladores puede resultar útil para realizar prácticas en entornos peligrosos: niebla, hielo, alta densidad de tráfico, etc.

Como inconvenientes de la simulación se pueden destacar los siguientes:

- El hecho de que los simuladores imiten la realidad puede entorpecer la transferencia de las habilidades adquiridas a la conducción real (Groeger & Banks, 2007).
- La ausencia de movimiento causa “la enfermedad del simulador”, una especie de cinetosis que se manifiesta con náuseas y otros síntomas (Stoner, Fisher y Mollenhauer, 2011), aunque este problema parece que no afecta a los jóvenes que aún no han pasado por la experiencia real de conducción.

El uso de simuladores no solo sirve para entrenar las habilidades básicas de conducción; también se puede incorporar en el entrenamiento de habilidades de alto nivel como la percepción de riesgos (Vlakveld et al., 2011; Wang et al., 2010b). Sin embargo es importante destacar que el éxito del entrenamiento en simulador está muy ligado a las características de éste y del programa formativo utilizado. Esto ha hecho que se lleguen a conclusiones como las alcanzadas en Israel, donde el uso de simuladores no mostró ningún efecto sobre las intenciones de conducir con seguridad y el conocimiento de seguridad vial (Rosenbloom & Eldror, 2014).

Si bien es cierto que los simuladores son la máxima expresión tecnológica en materia de entrenamiento, existen también dos líneas de actuación en el uso de plataformas informáticas para el entrenamiento de conductores:

- 1.- Los programas interactivos como “Driver Z” en los Estados Unidos (Fisher et al., 2002), “Drive Smart” en Australia (Regan et al., 2000) y la intervención en línea “eDrive” en Nueva Zelanda (Isler & Starkey, 2012). Todos ellos son de suma utilidad a la hora de mejorar la atención y el comportamiento en carretera, anticipando situaciones de riesgo.
- 2.- Los programas incluidos en el modelo “Juego Serio”, que son aquellos que a través de un juego que entretiene, permiten aprender. Estos programas están muy unidos al boom de los *smartphone* o *tablets*. En esta línea, Li y Tay (2014) desarrollaron un juego sobre las normas de circulación, en el que los sujetos aprendían las normas jugando a este juego.

El hecho de que todos estos programas sean muy recientes en su aplicación y desarrollo, ha impedido que todavía no se haya podido comprobar la eficacia que este tipo de programas tiene sobre la seguridad vial y específicamente en lo relativo a reducción de siniestros.

6.8. Recomendaciones

6.8.1. Buenas prácticas en la capacitación inicial para conductores.

A la vista de todas las experiencias y estudios descritos anteriormente, se puede concluir de manera general que, la capacitación inicial de conductores mejoraría si se incorporaran las siguientes estrategias:

1. **Establecer un plan de formación nacional que no solo incluya un número mínimo de horas de entrenamiento formal e informal de conducción real, sino que también defina las horas de lecciones teóricas que han de dedicarse a las normas de circulación, y a otros aspectos** que, aunque difíciles de probar en un examen, son importantes para conducir de forma segura, como son: el uso responsable del vehículo, los peligros de conducir en estado de ebriedad (drogas ilícitas, alcohol, etc.), exceso de velocidad, distracción, presión de grupo y formas para evitar la indulgencia en actividades peligrosas (es decir, entrenamiento de resiliencia).
2. Incorporar el entrenamiento de percepción / anticipación de riesgos en el programa básico de capacitación de conductores. Estas habilidades de alto nivel, tal como se ha indicado, pueden ser entrenadas utilizando una variedad de técnicas, incluido el aprendizaje electrónico y la simulación de conducción.
3. Elaborar un plan de estudios que tenga en cuenta los nuevos avances tecnológicos que afectan la conducción, como conducir con dispositivos de navegación, conducir con control de velocidad adaptativo, conducir con sistemas de advertencia de salida de carril y sistemas de mantenimiento de carril, etc.
4. Establecer una vía de aprendizaje en la que se combinen la capacitación formal de conductores por parte de instructores de conducción certificados y la capacitación informal para conductores, y en la que ambos se refuercen mutuamente. Esta capacitación informal es de especial relevancia en el acompañamiento a conductores noveles en los primeros meses de licencia.
5. Abolir los programas de entrenamiento cortos destinados a mejorar las habilidades para recuperar el control en situaciones de emergencia como el entrenamiento de patinaje. Estos programas de capacitación producen en una mayor asunción de riesgos debido al exceso de confianza que transmiten. Además, las habilidades aprendidas en tales programas de capacitación se erosionan rápidamente, al no ser practicadas.

6.8.2. Otros temas relacionados con la formación

Educación previa del conductor

Aunque no sean objeto del modelo de obtención de permisos de conducir, sería muy conveniente desarrollar, para edades comprendidas entre los 11 y los 16 años, programas de educación pre-conductor. El objetivo (preventivo) de esos programas sería crear conciencia sobre el entorno vial y la complejidad de la actividad de conducir entre los jóvenes, antes de que se enfrenten a la obtención de su licencia.

Existen evidencias de que las actitudes arriesgadas de pre-conductores entre 11 y 16 años, son similares a las de los conductores adultos, estando asociadas en muchos casos con la desviación social y la búsqueda de sensaciones (Rowe et al., 2016; Waylen & McKenna, 2008). Estas actitudes son un buen predictor del comportamiento al volante posterior a la obtención del permiso de conducir (Rowe, Maughan, Gregory y Eley, 2013).

Entrenamiento obligatorio post-licencia

Actualmente se aplica en Finlandia y Austria. En el caso finlandés el entrenamiento post-licencia consiste en un cuestionario de autoevaluación, un recorrido en tráfico real junto a un instructor que da feedback al conductor sobre su estilo de conducción y un entrenamiento en carretera destinado a elevar la conciencia de riesgo y la autoconciencia. El proceso termina con una discusión grupal sobre riesgos y seguridad.

En Austria hay datos que indican que la introducción de esta formación ha reducido la tasa de accidentes autoinformada (Mynttinen, Gatscha, Koivukoski, Hakuli y Keskinen, 2010), aunque la fiabilidad de los datos puede verse afectada por el hecho de realizarse el estudio en un momento en que, por la experiencia adquirida por el conductor, se ve reducida la tasa de accidentes.

Licencias graduales de conducción (GDL)

Hay países que siendo conscientes de que la falta de experiencia de los conductores supone un riesgo adicional al inherente a la circulación vial, deciden evitar (provisionalmente) que los

nuevos conductores accedan al 100% de las condiciones del tráfico. Los métodos utilizados son muy diversos. Entre ellos se podrían destacar los siguientes:

- Emisión de licencias provisionales, que se convierten en definitivas con el paso del tiempo y la ausencia de incidentes.
- Prohibición de conducir vehículos con ocupantes, salvo que entre ellos haya otro conductor con licencia.
- Prohibición de conducir por determinadas vías y/o a determinadas horas.
- Reducción de la velocidad máxima permitida.
- Límites en las tasas de alcoholemia.

En todos los casos los vehículos han de estar adecuadamente señalizados, indicando la circunstancia de la licencia del conductor que los está manejando.

6.8.3. Situación normativa

La situación normativa en la UE sobre el tema de los permisos para conducir es muy variada. Si bien es cierto que la Directiva 2006/126/CE se cumple en lo que a contenidos a examinar se refiere, hay muchos grados de libertad a la hora de formar sobre esos contenidos, y esto se ve reflejado en las diferencias que existen en las áreas que son objeto de estudio, entrenamiento y prueba por parte de aspirantes a obtener las licencias.

- **Formación teórica:** En el 67,8% de los países de la UE es obligatoria la formación teórica incluyendo en esa obligación un número determinado de lecciones y temas. El mismo porcentaje sirve para identificar los países en los que la formación teórica es previa al entrenamiento práctico.
- **Entrenamiento práctico:** 17 de los 28 países obligan a realizar un entrenamiento práctico formal, con un número mínimo de clases. En otros 4 se contempla un modelo de entrenamiento no formal (*lay instructor*). España, al igual que Italia y Chipre, no considera obligatoria la formación práctica formal, no tienen regulado el entrenamiento informal y no tienen otro tipo de entrenamiento que garantice un mínimo habilidades de alto nivel relacionadas con la seguridad vial, como sucede en Reino Unido u Holanda.

Ante esta situación cabe realizarse algunas preguntas:

- ¿Dónde y cómo practican los futuros conductores que se presentan por libre a los exámenes? Recordemos que el hecho de que un ciudadano conduzca por la vía pública un vehículo, para el que no tiene permiso, supone un delito que viene castigado en el Código Penal en su artículo 384.

- ¿Qué fiabilidad tiene una prueba de acceso al permiso de conducir si puede ser superada por alguien que no puede demostrar que ha realizado un mínimo de horas de conducción previa, especialmente en determinadas circunstancias viales especialmente peligrosas?
- ¿Tiene las mismas garantías de seguridad el que obtiene la licencia con prácticas formales regladas, dadas por un especialista, que el que se ha presentado por libre al examen?
- **Seguridad vial:** para esta área existen dos entornos de actuación:
 - El entrenamiento en percepción de riesgos, que tan solo es obligatoria en Alemania y opcional en Holanda y Reino Unido.
 - El entrenamiento en autocontrol y control de riesgos, que es obligatorio en 5 países y opcional en otros 4, y que en cualquiera de estos casos ha de realizarse durante un periodo que denominan de licencia provisional.

España, al igual que otros países de la UE, no tiene definido un modelo de entrenamiento de alto nivel en seguridad vial. En líneas generales el entrenamiento y formación que los futuros conductores han de realizar, está unido a la superación de las pruebas a las que se han de enfrentar para obtener el permiso de conducir. Esta realidad no cambiará salvo que se publique una nueva Directiva Europea ampliando las áreas a incluir en los test de conducción, o que los países de la UE decidan aplicar, de forma unilateral, las recomendaciones recogidas en el documento aquí analizado.

En relación con la parte práctica, se entrena aquello que estrictamente es objeto de examen, y si, como en el caso de España, no existe obligatoriedad de demostrar un mínimo de clases para acceder a los permisos, se puede suponer que los conductores noveles están más alejados aún del nivel de seguridad buscado por la UE. Además, hacer prácticas solo de aquello que se evalúa en el examen es un grave riesgo, ya que hay muchas situaciones de conducción que, aunque no son (o no pueden ser) evaluadas, pueden representar un grave riesgo para la seguridad y por ello ha de ser conocidas por los aspirantes al permiso.

Dado que nuestra realidad es diferente a la de la mayoría de la UE (tal como se verá en el capítulo posterior), debemos de identificar también otros objetivos operativos importantes como:

- Armonizar la normativa española con la de la mayoría del resto de la UE para poder acceder a las licencias de conducción.
- Asumir las recomendaciones descritas anteriormente en el documento "*Study on driver training, testing and medical fitness*", incorporándolas de forma gradual.

Para alcanzar esos objetivos, que son de vital importancia para la mejora de la seguridad vial, se debe definir un plan de actuación, con acciones a corto, medio y largo plazo:

A corto plazo, haciendo uso de herramientas y procedimientos existentes:

- Buscando la aproximación a las habilidades de alto nivel, incorporando un temario similar al impartido en el programa de Sensibilización y Reeducción Vial de los cursos de Recuperación Total del permiso por puntos, como parte de los contenidos para los

conductores noveles, bajo un modelo de mejora de los contenidos, aunque no sea objeto de examen, en una primera fase. De este modo, se podría utilizar una parte importante del programa INCOVIA de modo preventivo y no correctivo, como actualmente se implementa.

- Proponer la realización de prácticas obligatorias de conducción en diferentes horas (condiciones de luz variada) y en distintos tipos de situaciones y de vías.
- Definir cursos de reciclaje para formadores de autoescuela y examinadores.

Como estrategias a medio plazo:

- Sin cambio de leyes: incorporación de nuevos equipamientos de entrenamiento como realidad virtual, simuladores, etc.
- Cambio de leyes: exigencia de mínimos demostrables de clases teóricas (normas y seguridad vial) y prácticas (varias condiciones de conducción).

Como actuaciones más a largo plazo:

- Cambio de normativa para poder incorporar pruebas y formación obligatoria de detección de situaciones peligrosas y autocontrol y control de riesgos. Igualmente, introducir nuevos soportes para el examen de obtención del permiso. También se puede pensar en la posibilidad de generar nuevos tipos de permisos GDL.

7. Resumen y conclusiones

Esta parte de la investigación ha consistido en realizar una revisión bibliográfica exhaustiva de las investigaciones internacionales más relevantes sobre el valor de la formación presencial y otros temas concurrentes para la mejora de la seguridad vial. Para ello, el trabajo se ha dividido en tres partes fundamentales.

En primer lugar se han presentado, de modo resumido, los artículos científicos más relevantes sobre el objeto de la revisión, incluyendo una revisión crítica de las limitaciones que se han hallado en las investigaciones tras su lectura. A continuación, se han agrupado los artículos científicos encontrados que versan sobre: la edad de la formación, la adecuación de los test teóricos, la adecuación de las pruebas prácticas, las pruebas de percepción de riesgo, la capacitación sobre conocimiento de riesgo y el autocontrol y por último la educación previa y la formación tras la obtención del permiso o licencia.

En segundo lugar, se ha dedicado una parte importante del documento al análisis del informe de la Comisión Europea titulado *“Study on driver testing, testing and medical fitness”*, dada su importante contribución al objeto de este trabajo.

Por último, y tras el análisis crítico de toda la información recabada, se han planteado algunos cambios fundamentales que debería abordar el sistema de formación vial, para mejorar la preparación de los futuros conductores y potenciar con ello la seguridad vial de nuestras vías.

Tras el análisis documental realizado, se desprende que:

- Los programas de formación de conductores tienen, en general, un efecto positivo, aunque pequeño, para la seguridad vial. No obstante, medir la efectividad de estos programas no es tarea fácil. Un programa, se considerará efectivo cuando tenga efectos en la seguridad vial, pero este objetivo se tropieza con la dificultad de que los accidentes de tráfico (considerada como la variable de medida) son acontecimientos “raros”, lo que produce que sea muy difícil mostrar asociaciones entre las medidas educativas y los accidentes.
- Se necesitan más estudios que superen las limitaciones que presentan muchas de las investigaciones revisadas: existencia de variables contaminantes, tamaños muestrales insuficientes, falta de grupo control, contextos culturales anglosajones y por tanto no extrapolables al español.

- Los programas de educación / formación vial podrían ser efectivos para reducir los siniestros viales si tuvieran una base más empírica y abordaran factores críticos relacionados con la edad y la experiencia.
- El aumento de la experiencia en la conducción contribuye al desarrollo de actitudes positivas, por tanto, puede ser beneficioso proporcionar a los conductores jóvenes la mayor experiencia en la conducción posible antes de obtener el permiso de conducción.
- También se han observado beneficios de la práctica informal, dado que el nivel de autoevaluación de habilidades crece con el aumento de la dicha experiencia en la conducción. Por tanto, la educación formal e informal parecen complementarse recíprocamente.
- Las intervenciones para la formación vial han de ser multifacéticas, y no centrarse exclusivamente en la educación vial, sino que en ellas también deberían abordarse factores como el exceso de confianza, cambio de actitudes y percepción de riesgo.
- Los programas de formación dirigidos exclusivamente al aumento de las habilidades de los conductores van en detrimento de la seguridad vial, especialmente en el caso de principiantes, jóvenes y hombres, dado que producen un exceso de confianza sobre los conductores.

Otras conclusiones más específicas alcanzadas en los artículos revisados son las siguientes:

- Los datos indican que el incremento de la edad en el inicio de la conducción influye positivamente en la seguridad vial.
- Realizar una prueba basada en preguntas teóricas (normas, seguridad, primeros auxilios etc.) influye a corto plazo en el comportamiento de los conductores, pero a largo plazo no reduce la siniestralidad.
- Muchos estudios consideran que la prueba práctica puede ser poco fiable, pues presenta mucha variabilidad de condiciones entre diferentes exámenes: condiciones de tráfico, climatológicas o criterios subjetivos del examinador. Esto implica que es necesario mejorar los exámenes para que demuestren de forma fehaciente la capacidad o no de un aspirante a conductor.
- La prueba de percepción de riesgo se está aplicando actualmente en países como Alemania, Holanda o Reino Unido. No hay demostración de correlación entre la aplicación de este tipo de pruebas y la mejora en la seguridad vial, en cambio sí que existe correlación entre una baja superación de estas pruebas y la implicación de conductores noveles en accidentes de tráfico.

En todo caso, de las muchas investigaciones analizadas se desprende como conclusión general los evidentes beneficios que tiene la formación teórico-práctica de los conductores para la mejora de la seguridad vial y la prevención de los accidentes viales, siempre que sea rigurosa, investigada y planificada de manera adecuada para los objetivos que se pretenden.

En relación con el importante informe **publicado por la Comisión Europea: “Study on driver training, testing and medical fitness” de 2017**, el análisis minucioso del mismo deja claro, entre otras muchas cosas, que **la U.E. opta por recomendar la obligatoriedad de la formación de los conductores, con requisitos mínimos de periodos de formación y horas de práctica**. En este contexto, también se destacan las ventajas que pueden tener los sistemas graduales de obtención del permiso (GDL).

Muy sintéticamente, del citado documento se desprenden las siguientes recomendaciones:

- Incluir un **número mínimo de horas de entrenamiento formal e informal de conducción real**, así como de lecciones teóricas regladas que habrán de dedicarse a las normas de circulación, y a otros aspectos de vital importancia (pero difíciles de evaluar) como la percepción de riesgo, presión de grupo o resiliencia, entre otros.
- Incorporar **habilidades de alto nivel** como el entrenamiento de percepción / anticipación de riesgos en el programa básico de capacitación de conductores.
- Elaborar un **plan de estudios formativo** que tenga en cuenta los nuevos avances tecnológicos que afectan la conducción.
- Combinar la capacitación formal e informal de conductores (esta última, especialmente en el **acompañamiento** a conductores noveles en los primeros meses de licencia).

Por tanto, partiendo de toda la información recabada en esta parte de la investigación, se puede concluir que el modelo de formación que se utiliza en España se vería beneficiado por la introducción, entre otros, de los siguientes cambios:

- **Armonizar** la normativa española con la de la mayoría de los países de la UE, para poder acceder a las licencias de conducción.
- Superar el sistema existente, en el que **la ausencia de obligaciones formativas a cumplir por parte de los futuros conductores**, hace que las autoescuelas deban de competir con la autoformación, sin que exista un modelo formativo reglado y estandarizado y sin ningún objetivo establecido más allá del examen.
- Formar y **entrenar a los conductores en una correcta** estimación de los riesgos potenciales, dotándoles de los conocimientos y las capacidades necesarias para que puedan afrontarlos con seguridad.
- En la incorporación en el sistema formativo de nuevos **contenidos cognitivos, de comportamiento y de conocimiento del riesgo**, es donde las actuales autoescuelas habrán de posicionarse y evolucionar, con el fin de intentar potenciar el entrenamiento de las habilidades de orden superior.

8. Referencias

Baughan, C. (1998). Review of the practical driving test. In G. B. Grayson (Ed.), *Behavioural research in road safety VIII* (pp. 11-19). Crowthorne: Transportation research Laboratory TRL.

Baughan, C., & Simpson, H. (1999). *Consistency of driving performance at the time of the L-test, and implications for driver testing*. In G. B. Grayson (Ed.), *Behavioural research in road safety* (Vol. IX, pp. 206-214). Crowthorne: Transport Research Laboratory TRL.

Beanland, V., Goode, N., Salmon, P. M., & Lenné, M. G. (2013). Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre-and post-licence driver training. *Safety science*, 51(1), 127-137.

Begg, D. J., Langley, J. D., Brookland, R. L., Ameratunga, S., & Gulliver, P. (2014). Pre-licensed driving experience and car crash involvement during the learner and restricted, licence stages of graduated driver licensing: Findings from the New Zealand Drivers Study. *Accident Analysis & Prevention*, 62, 153-160.

Curry, A. E., Hafetz, J., Kallan, M. J., Winston, F. K., & Durbin, D. R. (2011). *Prevalence of teen driver errors leading to serious motor vehicle crashes*. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1285-1290. Recuperado el 2 de diciembre de 2017

Duperrex, O., Roberts, I., & Bunn, F. (2002). Safety education of pedestrians for injury prevention. *The Cochrane Library*. Ehiri JE, Ejere HO, Hazen AE, et al. Interventions to increase children's booster seat use: a review. *Am J Prev Med*. 2006; 31:185-92.

Elvik, R., Høy, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures* (2 ed.). Bingley, UK: Emerald Group Publishing Limited.

European Commission, Summary and publication of best practices in road safety in the member states, Thematic Report: Driver Education, Training, & Licensing. SERTREN/ E3-2005-SUPREME-S07.537542007.

Glad, A. (1988). *Fase 2 i føreropplæringen. Effekt på ulykkesrisikoen (TØI-rapport 15) [Fase 2 en el entrenamiento del conductor. Efecto en el riesgo de accidente (Informe del Instituto de Economía del Transporte 15)]*. Oslo.

Gregersen, N. P. (1996). *Young drivers' overestimation of their own skill--an experiment on the relation between training strategy and skill*. *Accident Analysis & Prevention*, 28(2), 243-250. Recuperado el 11 de diciembre de 2017:

Gregersen, N. P., & Bjurulf, P. (1996). *Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement*. *Accident Analysis & Prevention*, 28(2), 229-241. Recuperado el 11 de diciembre de 2017:

Groeger, J. A., & Banks, A. P. (2007). *Anticipating the content and circumstances of skill transfer: unrealistic expectations of driver training and graduated licensing?* *Ergonomics*, 50(8), 1250-1263.

Horswill, M. S., Hill, A., & Wetton, M. (2015). *Can a video-based hazard perception test used for driver licensing predict crash involvement?* *Accident Analysis & Prevention*, 82(0), 213-219. Recuperado el 5 de diciembre de 2017:

Isler, R. B., Starkey, N. J., & Drew, M. (2008). *The 'frontal lobe' project; a double-blind, randomized controlled study of the effectiveness of higher level driving skills training to improve frontal lobe (executive) function related driving performance in young drivers*. Hamilton, New Zealand. Recuperado el 9 de diciembre de 2017:

Isler, R. B., Starkey, N. J., & Sheppard, P. (2011). *Effects of higher-order driving skill training on young, inexperienced drivers' on-road driving performance*. Accident Study prepared for DG-MOVE by TRL, SWOV, BAST, Loughborough University, Monash University Study on driver training, testing and medical fitness - December 2016. *Analysis & Prevention*, 43(5), 1818-1827. Recuperado el 5 de diciembre de 2017:

Ker K, Roberts I, Collier T, et al. Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomised controlled trials. *Accid Anal Prev*. 2005; 37:305–13.

Kua A, Korner-Bitensky N, Desrosiers J, et al. Older driver retraining: a systematic review of evidence of effectiveness. *J Safety Res*. 2007; 38:81–90.

Li, Q., & Tay, R. (2014). *Improving drivers' knowledge of road rules using digital games*. *Accident Analysis & Prevention*, 65, 8-10. Recuperado el 14 de diciembre de 2017:

Masten SV, Peck RC. Problem driver remediation: a meta-analysis of the driver improvement literature. *J Safety Res*. 2004; 35:403–25.

Maycock, G., Lockwood, C. R., & Lester, J. (1991). *The accident liability of car drivers*. TRRL Report RR315. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.

Mayhew, D. R., & Simpson, H. M. (2002). The safety value of driver education and training. *Injury prevention*, 8(suppl 2), ii3-ii8.

McKnight, A. J., & McKnight, A. S. (2003). *Young novice drivers: careless or clueless?* *Accident Analysis & Prevention*, 35(6), 921-925. Recuperado el 14 de diciembre de 2017:

Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C. y Toledo, F. (2000). *Manual de Seguridad Vial: El factor humano*. Ed. Ariel. Barcelona.

Montoro, L. (2004). La percepción de la seguridad y la percepción del riesgo en el tráfico. Los modelos cognitivo motivacionales. *INTRAS, Universidad de Valencia*.

Mynttinen, S., Gatscha, M., Koivukoski, M., Hakuli, K., & Keskinen, E. (2010). *Two-phase driver education models applied in Finland and in Austria – Do we have evidence to support the two*

phase models? Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 13(1), 63-70. Recuperado el 4 de diciembre de 2017:

Novoa, A. M., Pérez, K., & Borrell, C. (2009). Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gaceta Sanitaria*, 23(6), 553-e1.

Novoa, A. M., Pérez, K., & Borrell, C. (2009). Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gaceta Sanitaria*, 23(6), 553-e1.

Nyberg, A., & Engström, I. (1999). *"Insight": an evaluation: an interview survey into driving test pupils' perception of the "Insight" training concept at the Stora Holm Driver Training Centre (rapport 443A)*. Linköping. Recuperado el 15 de diciembre 2017:

Peck, R. C. (2011). Do driver training programs reduce crashes and traffic violations?—A critical examination of the literature. *IATSS research*, 34(2), 63-71.

Pradhan, A. K., Pollatsek, A., Knodler, M., & Fisher, D. L. (2009). *Can younger drivers be trained to scan for information that will reduce their risk in roadway traffic scenarios that are hard to identify as hazardous?* Ergonomics, 52(6), 657-673. Recuperado el 4 de diciembre de 2017:

Rosenbloom, T., & Eldror, E. (2014). *Effectiveness evaluation of simulative workshops for newly licensed drivers*. Accident Analysis & Prevention, 63(0), 30-36. Recuperado el 7 de diciembre de 2017: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2013.09.018>

Rowe, R., Andrews, E., Harris, P. R., Armitage, C. J., McKenna, F. P., & Norman, P. (2016). *Identifying beliefs underlying pre-drivers' intentions to take risks: An application of the Theory of Planned Behaviour*. Accident Analysis & Prevention, 89, 49-56. Recuperado 15 de diciembre de 2017: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.024>

Rowe, R., Maughan, B., Gregory, A. M., & Eley, T. C. (2013). *The development of risky attitudes from pre-driving to fully-qualified driving*. Injury Prevention, 19(4), 244-249. Recuperado 15 de diciembre de 2017: <http://dx.doi.org/10.1136/injuryprev-2012-040551>

Senserrick, T., Ivers, R. Q., Boufous, S., Chen, H. Y., Norton, R., Stevenson, M. R., et al. (2009). *Young driver education programs that build resilience have potential to reduce road crashes*. Pediatrics, 124(5), 1287-1292. Recuperado el 12 de diciembre de 2017: <http://pediatrics.aappublications.org/content/pediatrics/124/5/1287.full.pdf>

Sexton, B. & Grayson, G. B. (2010a). *The accident history and behaviours of new drivers who pass their first practical driving test (PPR427)*. Crowthorne: Transport Research Laboratory.

Simpson, H. M., Chinn, L., Stone, J., Elliot, M. A., & Knowles, J. (2002). *Monitoring and evaluation of safety measures for new drivers (TRL 525)*. Crowthorne: Transport Research Laboratory.

Steinberg, L., 2007. Risk taking in adolescence: New perspectives from brain and behavioural science. *Curr. Dir. Psychol. Sci.* 16, 55–59.

Stoner, A. S., Fisher, D. L., & Mollenhauer, M. (2011). *Simulator and scenario factors influencing simulator sickness*. In D. L. Fisher, M. Rizzo, J. K. Caird, & J. D. Lee (Eds.), *Handbook of driving simulation for engineering, medicine, and psychology* (pp. 14-11 - 14-24). Boca Raton, FL: CRC Press. Recuperado 15 de diciembre de 2017:

Thomas, F. D., Rilea, S. L., Blomberg, R. D., Peck, R. C., & Korbela, K. T. (2016). *Evaluation of the safety benefits of the risk awareness and perception training program for novice teen drivers (DOT HS 812 235)*. Recuperado el 4 de diciembre de 2017:

Tronsmoen, T. (2010). Associations between driver training, determinants of risky driving behaviour and crash involvement. *Safety Science*, 48(1), 35-45.

Unión Europea. DIRECTIVA 2006/126/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (Refundición). Diario oficial de la Unión Europea, 30 de diciembre de 2006, núm. 403, pp. 18 -160. Recuperado el 5 de diciembre de 2017: <https://www.boe.es/doue/2006/403/L00018-00060.pdf>

Vlakveld, W. P. (2011). *Hazard anticipation of young novice drivers*. SWOV Institute of Road Safety Research, Leidschendam, the Netherlands. Recuperado el 7 de diciembre de 2017.

Vlakveld, W. P., Romoser, M., Mehranian, H., Diete, F., Pollatsek, A., & Fisher, D. L. (2011). *Do crashes and near crashes in simulator-based training enhance novice drivers' visual search for latent hazards?* Transportation Research Record, 2265, 154-160. Recuperado 15 de diciembre de 2017: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3472432/pdf/nihms406998.pdf>

Wang, Y., Zhang, W., & Salvendy, G. (2010b). *Effects of a simulation-based training intervention on novice drivers' hazard handling performance*. Traffic Injury Prevention, 11(1), 16-24.

Washington, S., Cole, R. J., & Herbel, S. B. (2011). European advanced driver training programs: Reasons for optimism. *IATSS research*, 34(2), 72-79.

Washington, S., Cole, R. J., & Herbel, S. B. (2011). European advanced driver training programs: Reasons for optimism. *IATSS research*, 34(2), 72-79.

Waylen, A. E., & McKenna, F. P. (2008). *Risky attitudes towards road use in pre-drivers*. Accident Analysis & Prevention, 40(3), 905-911. Recuperado 15 de diciembre de 2017:

Williams AF. Contribution of the components of graduated licensing to crash reductions. *J Safety Res*. 2007; 38:177-84.

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S000145751500216X?via%3Dihub>

<http://www.anstse.info/Resources%20PDF's/NEW%20Resources/NHTSA%20Risk%20Awareness%20PerceptionTraining%20NoviceTeen%20Drivers.pdf>

<http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:675193/FULLTEXT01.pdf>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457595000631/pdf?md5=722f88789a96510c6467e1f142037058&pid=1-s2.0-0001457595000631-main.pdf>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457595000666/pdf?md5=a7bbd3277e3f104de15cefd691e7709f&pid=1-s2.0-0001457595000666-main.pdf>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457502001008>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457507001881/pdf?md5=5cd1a828e67806244e0b170dfc68f181&pid=1-s2.0-S0001457507001881-main.pdf>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457510002988/pdf?md5=0d6d2f07b737794fa7c698db236e87a9&pid=1-s2.0-S0001457510002988-main.pdf>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457511000984?via%3Dihub>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S000145751300482X/pdf?md5=463d56e0afd4b67d7b68617026ce8d60&pid=1-s2.0-S000145751300482X-main.pdf>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136984780900076X/pdf?md5=af3566c3a40c1d9e58606b83fe58098&pid=1-s2.0-S136984780900076X-main.pdf>

http://www.swov.nl/rapport/Proefschriften/Willem_Vlakveld.pdf

<https://doi.org/10.1080/00140130802550232>

<https://researchcommons.waikato.ac.nz/bitstream/handle/10289/1714/Isler%20et%20al.%2c%20June2008.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<https://www.ida.liu.se/~729A63/info/Stoner%20Fisher%20&%20Mollenhauer%202011%20Simulator%20Sickness.pdf>

BRADOR

BLOQUE III

Estudios sociológicos sobre la obligatoriedad de asistir a un centro de formación vial para la obtención del permiso de conducir:

Creencias y actitudes por parte de los conductores

Planteamiento y objetivos de los estudios sociológicos

A pesar del importante descenso de la accidentalidad que se ha logrado en España en los últimos años y del avance a nivel europeo en la problemática de la siniestralidad en el tráfico, continúa habiendo cifras demasiado elevadas para ser aceptables y asumibles en una sociedad como la nuestra. Dentro de las estrategias preventivas que se pueden aplicar para contribuir a la reducción de dicha siniestralidad tienen una especial relevancia, eficacia y reconocimiento científico y social, aquellas que se dirigen de manera específica a la formación de los conductores.

El actual sistema de formación de los conductores españoles que aspiran a obtener un permiso de conducir, dentro de las bondades que presenta, debe evolucionar. Tender a planteamientos innovadores pero realistas, viables, socialmente aceptados y de los que exista certeza de que van a producir un importante impacto en el comportamiento vial de los conductores, redundará en una mejora de la seguridad vial a corto, medio y largo plazo.

En este contexto, la presente investigación va dirigida de manera concreta a la justificación, interés, necesidad y utilidad de que exista un módulo de **formación teórica obligatoria y otro de formación práctica también obligatoria en las autoescuelas, para todos los aspirantes a la obtención de un permiso de conducir.**

Es evidente que uno de los elementos más importantes para justificar la necesidad, utilidad e interés de formación teórico-práctica obligatoria en las autoescuelas, para todos los aspirantes a la obtención de un permiso de conducir, es la base científica que justifica esta medida y los sistemas o modelos formativos que se utilizan en la mayor parte de los países de Europa. No obstante, es muy importante conocer también la percepción y opinión que tienen los conductores sobre la utilidad y aceptación esta medida de formación.

Por ello, dentro del proyecto de investigación: ***Detección de necesidades y creación de un sistema de formación teórico y práctico obligatorio para la obtención del permiso de conducir***, se realizó un amplio estudio sociológico dirigido a tres colectivos con el fin de obtener la máxima información: población general de conductores, aspirantes en formación para obtener el permiso B y conductores que están realizando cursos de recuperación de puntos.

- **Objetivo general:**

Conocer la opinión de los conductores que ya disponen de un permiso de conducir, los aspirantes a la obtención del permiso B y los asistentes a cursos de recuperación de puntos sobre el sistema formativo y la conveniencia de la obligatoriedad para la obtención del permiso B de conducir.

Objetivos específicos:

- Conocer el itinerario formativo seguido por los conductores y aspirantes para la obtención del permiso B de conducir o realización de cursos complementarios de conducción.
- Conocer la autopercepción respecto a la formación de los conductores y aspirantes en función de su asistencia o no asistencia a una autoescuela para obtener el permiso de conducir.
- Analizar las creencias y opiniones acerca de la obligatoriedad de asistir a la autoescuela para obtener el permiso de conducir y sus posibles ventajas e inconvenientes.
- Conocer la opinión de los conductores y aspirantes sobre la importancia de distintos factores (formación, legislación, vías...) en la en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.
- Conocer la opinión de los conductores y aspirantes a cerca de los contenidos formativos que deberían ser prioritarios en la formación de conductores en caso de establecer la asistencia obligatoria a la autoescuela.

ENCUESTA A LA POBLACIÓN GENERAL

1. Objetivos del estudio en población general

Con el objetivo de **averiguar la opinión de los conductores sobre la formación obligatoria**, y sus creencias y actitudes acerca del sistema formativo actual y posibles cambios futuros, se realizó un estudio sociológico mediante entrevistas online a nivel nacional. Para ello se aplicó un cuestionario compuesto por un conjunto de preguntas elaboradas *ad-hoc*. La encuesta estuvo dirigida a un total de **1.206 conductores de población general**. A continuación se muestran de forma sintética algunos de los principales resultados obtenidos en el estudio.

Objetivo general:

Conocer la opinión de los conductores en general que ya disponen de un permiso de conducir sobre el sistema formativo y la conveniencia de la obligatoriedad para la obtención del permiso B de conducir.

Objetivos específicos:

- Conocer el itinerario formativo seguido por los conductores para la obtención del permiso B de conducir o realización de cursos complementarios de conducción.
- Conocer la autopercepción respecto a la formación de los conductores en función de su asistencia o no asistencia a una autoescuela para obtener el permiso de conducir.
- Analizar las creencias y opiniones acerca de la obligatoriedad de asistir a la autoescuela para obtener el permiso de conducir y sus posibles ventajas e inconvenientes.
- Conocer la opinión de los conductores sobre la importancia de distintos factores (formación, legislación, vías...) en la en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.
- Conocer la opinión de los conductores a cerca de los contenidos formativos que deberían ser prioritarios en la formación de conductores en caso de establecer la asistencia obligatoria a la autoescuela.

2. Metodología del estudio

El estudio realizado en población general se llevó a cabo de forma on-line mediante un cuestionario diseñado ad-hoc (Ver Anexo I) aplicado a conductores en general que ya disponen de un permiso de conducir, con una distribución muestral representativa por sexo, edad y distribución geográfica. Posteriormente, se realizó la explotación de los datos recogidos, del que se desprenden los datos del presente informe en el que se describen los principales resultados de la encuesta.

Para la elaboración del informe de resultados, se han realizado diversos análisis mediante estadísticos univariados, a fin de obtener una valoración global de la incidencia de cada ítem o variable en términos absolutos y relativos, en función del tipo de datos con el que se trabajaba.

Por otra parte, se realizaron una serie de análisis bivariados o multivariados mediante tablas de contingencia, para las variables de especial interés. Mediante estas tablas se evaluó la influencia combinada de varios factores, no sólo en cuanto a su valor absoluto y relativo, sino en cuanto a su significación estadística, en función del estudio de las puntuaciones obtenidas en los residuos ajustados estandarizados.

Las áreas y variables encuestadas y analizadas fueron las siguientes:

- **Datos sociodemográficos:** sexo, edad, comunidad autónoma, nivel de estudios del encuestado, etc.
- **Perfil del conductor:** antigüedad del permiso de conducir, frecuencia de conducción, implicación en accidentes en los últimos tres años, pérdida de puntos en el permiso de conducir, asistencia cursos de recuperación de puntos.
- **Experiencia personal en la formación en conducción:** asistencia a autoescuela para la obtención del permiso de conducir, autopercepción como conductor, formación vial recibida con posterioridad a la obtención de permiso de conducir, contenidos formativos.
- **Posición ante la obligatoriedad de asistir a un centro de formación vial para la obtención del permiso de conducir:** creencias y actitudes por parte de los conductores.

La muestra finalmente obtenida en el estudio estuvo formada por 1.206 encuestados, cumpliendo las siguientes características:

- **Universo:** Conductores con permiso de conducir entre 18 y 65 años.
- **Ámbito:** Nacional (exceptuando Ceuta y Melilla).

- **Metodología de encuesta:** Entrevistas on-line a través de un panel.
- **Muestra:** 1.206 entrevistados, lo que garantiza un error muestral máximo del +/- **2,88%**, para un nivel de confianza del 95,5% (siendo $p=q=50\%$).
- **Estratificación de la muestra:** Distribución proporcional siguiendo las siguientes cuotas: **sexo, edad** y volumen de población de las **Comunidades Autónomas**.

El trabajo de campo se realizó entre los días 23 y 28 de marzo de 2018. El cuestionario utilizado en el estudio, como se ha indicado, se presenta en el Anexo I.

2.1. Estructura del informe.

Los resultados del amplio análisis realizado se han estructurado en diferentes áreas o apartados, en los que se agrupan los ítems y variables relativas a las distintas opiniones y actitudes ante la formación para la obtención de permiso de conducir. Las áreas en las que se han agrupado los ítems son las siguientes:

- Descripción de la muestra
- Perfil del conductor
- Experiencia personal en la formación recibida
- Creencias y actitudes acerca de la obligatoriedad de formación para la obtención del permiso de conducir.

3. Descripción de la muestra

Como se ha indicado anteriormente, la muestra utilizada ha sido de 1.206 sujetos con permiso de conducir. Respecto de la distribución de los encuestados en función del **sexo**, el **54.1% fueron hombres, mientras que el 45.9% fueron mujeres** (Tabla 1).

Tabla 1. Sexo de los encuestados

	N	%
Hombre	653	54.1
Mujer	553	45.9

En cuanto a la **edad**, los encuestados que participaron en la investigación tenían **entre 18 y 65 años**. Concretamente, el rango de edad con mayor representación se ubica entre los 35 y 44 años (31.4%), seguido del rango de 45 a 54 años (26.7%), 25 a 34 años (22.8%), 55 a 65 años (10.3%) y 18 a 24 años (8.8%) (Tabla 2).

Tabla 2. Edad de los encuestados

	N	%
18 a 24 años	106	8.8
25 a 34 años	275	22.8
35 a 44 años	379	31.4
45 a 54 años	322	26.7
55 a 65 años	124	10.3

Respecto al lugar de **residencia** de los encuestados, como se ha indicado, la muestra utilizada ha posibilitado una amplia **representación nacional**, concretamente en **17 comunidades autónomas** (Tabla 3).

Tabla 3. Comunidad Autónoma de residencia de los encuestados.

	N	%
Andalucía	221	18.3
Aragón	35	2.9
Principado de Asturias	28	2.3
Illes Balears	27	2.2
Canarias	49	4.1
Cantabria	16	1.3
Castilla y León	75	6.2
Castilla-La Mancha	55	4.6
Cataluña	187	15.5
Comunitat Valenciana	129	10.7
Extremadura	31	2.6
Galicia	79	6.6
Madrid	153	12.7
Murcia	39	3.2
Navarra	16	1.3
País Vasco	57	4.7
La Rioja	9	0.7

Con el fin de conocer mejor las características de la muestra utilizada en la investigación y de profundizar en sus opiniones, se tuvo en cuenta el **nivel de estudios** de los encuestados. Como se puede comprobar en la Tabla 4, el grupo más numerosos está formado por los encuestados que disponen de estudios de FP o Bachillerato (29.5%) y a continuación se sitúan varios grupos con un volumen similar: Diploma Universitario o Ingeniería Técnica (21.9%), Estudios Universitarios Superiores (21.1%) y Graduado Escolar, EGB, ESO (20.1%). El 7.3% de la muestra tiene estudios primarios o no posee estudios.

Tabla 4. Nivel de estudios de los encuestados.

	N	%
Sin estudios (estudios primarios sin terminar)	5	0.4
Estudios primarios: certificado escolar, EGB. 1ª etapa, (más o menos hasta 10 años)	83	6.9
Graduado escolar, o EGB. 2ª etapa, o 1º y 2º ESO. (1er ciclo), (hasta 14 años)	243	20.1
FPI y II, Bachiller superior, BUP, 3º y 4º de ESO. (2º ciclo), COU. PREU, 1º y 2º de Bachillerato (hasta 18 años)	356	29.5
Diplomado Universitario, Ingeniero Técnico, (3 años en escuelas universitarias)	264	21.9
Licenciado Universitario, Ingeniero, Doctorado, (más de 3 años en la universidad)	255	21.1

4. Resultados

4.1. Perfil del conductor.

Al margen de las características sociodemográficas reflejadas en el anterior apartado, se planteó una serie de cuestiones dirigidas a perfilar lo mejor posible a los encuestados en relación con su rol de conductores.

En primer lugar, cabe destacar que los resultados obtenidos muestran un perfil de conductores experimentados, puesto que **siete de cada diez conductores cuenta con más de 10 años de antigüedad en su permiso de conducir (70.7%)**, seguido de aquellos con experiencia entre 5 y 10 años (19.7%) y menos de 5 años (9.5%) (Tabla 5).

Tabla 5. Experiencia en la conducción.

	N	%
Menos de 5 años	115	9.5
Entre 5 y 10 años	238	19.7
Más de 10 años	853	70.7

En cuanto a la **frecuencia de conducción** de los participantes en el estudio, el **50.7% afirmó conducir todos los días de la semana**, seguido por el **23.0% que lo hace entre 4 y 6 días a la semana**. A su vez, una menor proporción de encuestados hace un uso más esporádico del vehículo, afirmando conducir entre 1 y 3 días a la semana (18.5%) y menos de 1 día a la semana (7.9%) (Tabla 6).

Tabla 6. Frecuencia de conducción semanal.

	N	%
Menos de 1 día a la semana	95	7,9
De 1 a 3 días a la semana	223	18,5
De 4 a 6 días a la semana	277	23,0
Todos los días de la semana	611	50,7

En cuanto a la **implicación en accidentes de tráfico** de los encuestados, el **76.0% afirmó no haber sufrido ningún siniestro en los últimos tres años**. Casi uno de cada cuatro participantes en el estudio afirmó haber tenido uno (17.2%) o más de un accidente (6.7%) en el último trienio (Tabla 7).

Tabla 7. Implicación en accidentes de tráfico en los últimos tres años.

	N	%
Uno	208	17.2
Más de uno	81	6.7
Ninguno	917	76.0

Por último, y finalizando el bloque del perfil de los conductores, se planteó una cuestión relacionada con la **pérdida de puntos** y, en caso afirmativo, la **realización de algún curso para la recuperación de puntos**. El **16.4% de los conductores afirman haber perdido puntos de su permiso de conducir** (Ver Tabla 8).

Tabla 8. Pérdida de puntos de su permiso de conducir.

	N	%
Sí	198	16.4
No	1.008	83.6

De los conductores que han perdido puntos de su permiso, el **67.7% no ha realizado ningún curso para recuperar los puntos perdidos**, mientras que el **26.3% ha realizado**

un curso de recuperación de puntos. A su vez, el 6.1% ha realizado un curso a causa de un delito contra la seguridad vial (Ver Tabla 9).

Tabla 9. Asistencia a un curso de recuperación de puntos.

	N	%
Sí, a un curso de recuperación de puntos	52	26,3
Sí, a causa de un delito contra la seguridad vial	12	6,1
No	134	67,7

4.2. Experiencia personal en la formación vial recibida.

Uno de las primeras cuestiones a analizar, antes de proceder a estudiar con detalle las opiniones, creencias y actitudes de los conductores sobre la posible obligatoriedad de una formación vial para la obtención del permiso de conducir, consistió en determinar qué **itinerario formativo han seguido los conductores**. En este sentido, se trataron cuestiones como las siguientes:

- Asistencia o no a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir.
- Autopercepción como conductor en comparación con aquellos conductores que han seguido itinerarios formativos diferentes.
- Formación vial recibida con posterioridad a la obtención del permiso de conducir y formación deseada.

4.2.1. Asistencia o no a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir.

En cuanto a la **asistencia a una autoescuela** para la obtención del permiso de conducir, **prácticamente la totalidad de conductores encuestado manifiesta que asistieron a un centro de formación** para la obtención del permiso, mientras que tan **sólo un 2.2% se presentó al examen por libre**. Concretamente, la inmensa mayoría de los conductores, **el 87,5% asistieron a una autoescuela para recibir tanto clases teóricas como prácticas**. Los conductores que sólo asistieron a la autoescuela **para recibir clases teóricas**

suponen el 4.6%, mientras que los que fueron a la autoescuela a recibir **clases prácticas** alcanzan tan solo el 5.7%. (Ver Tabla 10).

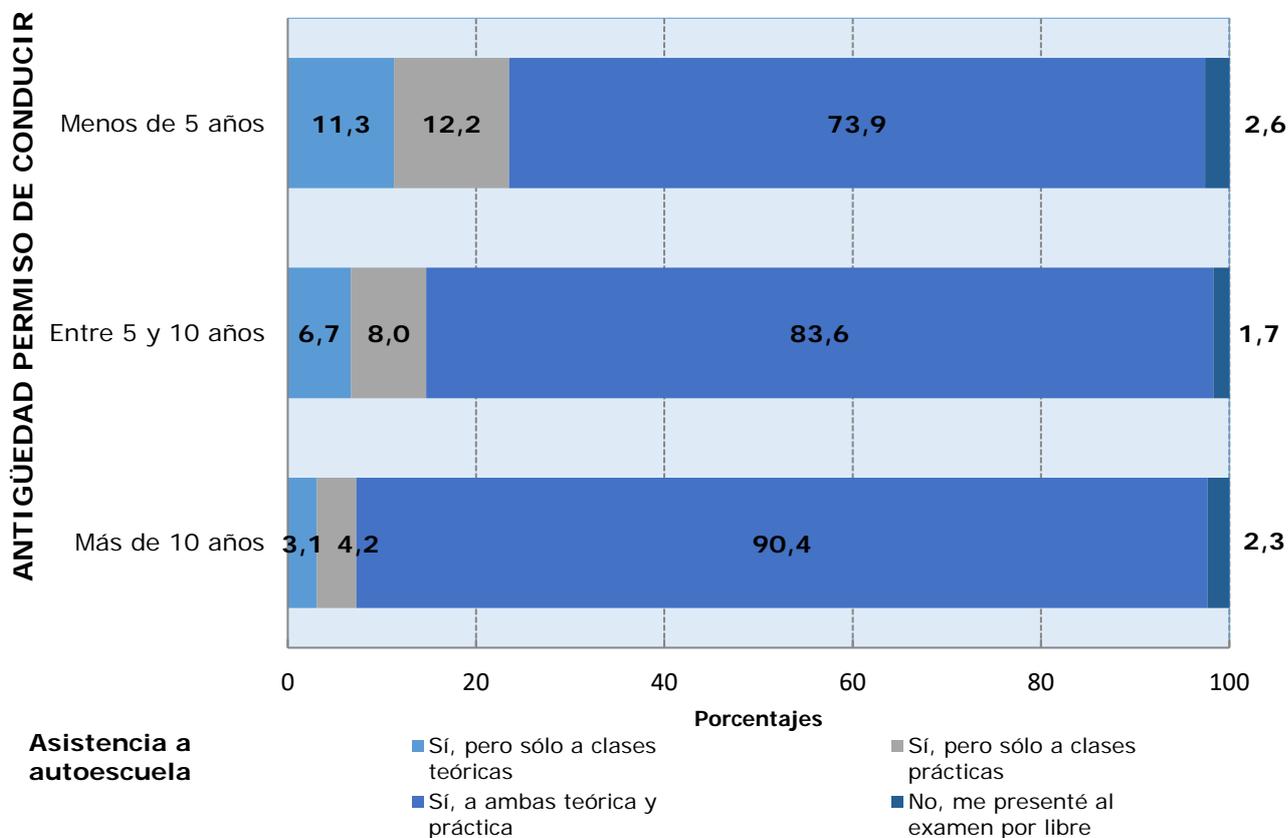
Tabla 10. Asistencia a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir.

	N	%
Sí, pero sólo a clases teóricas	55	4,6
Sí, pero sólo a clases prácticas	69	5,7
Sí, a ambas teórica y práctica	1055	87,5
No, me presenté al examen por libre	27	2,2

Tal como se muestra en el gráfico siguiente, en los últimos años ha disminuido el número de conductores que utilizan los servicios de la autoescuela de manera integral. Es decir, la asistencia a una autoescuela para recibir a clases, tanto teóricas como prácticas, se reduce conforme es más reciente la obtención del permiso de conducir. Entre los **conductores que tienen el permiso hace más de 10 años, el 90.4% acudió a una autoescuela para recibir clases teóricas y prácticas**. Este porcentaje, entre los conductores con una antigüedad de carnet **entre 5 y 10 años, es del 83.6%**, mientras que entre los conductores más recientes (antigüedad de carnet de **menos de 5 años**), este porcentaje desciende al **73.9%**. (Ver Gráfico 1)

Gráfico 1

Asistencia a autoescuela según antigüedad permiso de conducir



4.3. Autopercepción como conductor.

En cuanto a la autopercepción de la calidad de su formación como conductores, los análisis realizados permiten afirmar que existen diferencias importantes en función de su asistencia o no a una autoescuela. **La gran mayoría de conductores que han asistido a una autoescuela para la obtención de permiso de conducir, consideran que cuentan con una mejor formación como conductores frente a aquellos que no han asistido a una autoescuela.** Sin embargo, la mayoría de los conductores que se presentaron por libre al examen de conducir se consideran conductores igual de buenos que otros que sí que han asistido a una autoescuela (Ver Tabla 11).

Tabla 11. Autopercepción de conductores, en función de su asistencia o no a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir.

Considera que su formación es mejor que la de los conductores que no/sí asistieron a una autoescuela	Asistió a una autoescuela	Se presentó al examen por libre
Porcentajes Verticales		
Mejor	75,1	11,1
Igual	22,7	81,5
Peor	2,2	7,4

4.4. Formación vial recibida y deseada.

En el presente estudio también se consideró de interés conocer la formación vial que habrían recibido los conductores tras la obtención del permiso de conducir. Los análisis realizados mostraron que **uno de cada cuatro conductores afirma que recibió algún tipo de formación vial tras la obtención del permiso de conducir**, concretamente el 23.5% (Ver Tabla 12).

Tabla 12. ¿Ha recibido algún tipo de formación vial después del permiso de conducir?

	N	%
Sí	283	23,5
No	923	76,5

El análisis de la variable sobre formación vial recibida mostró la existencia de relaciones estadísticamente significativas con algunas características de los conductores. En concreto, **la formación recibida se incrementa en:**

- **Conductores más jóvenes:** el 29.2% de los conductores hasta 24 años de edad han recibido formación vial, **porcentaje que va descendiendo en los siguientes tramos de edad** hasta el 17.7% entre los conductores de más de 55 años.

- **Varones frente a mujeres:** El 27.9% de los conductores varones han recibido formación, mientras que entre las mujeres solo reconocen haber recibido formación el 18.3%.
- **Conductores implicados en un accidente:** el 33.6% de los conductores que se han visto implicados en un accidente (sean responsables del mismo o no) han recibido formación, mientras que entre los que no se han visto implicados en un accidente, solo el 20.3% afirman haber recibido formación.
- **Pérdida de puntos:** El 32.8% de los conductores que han perdido puntos, han recibido formación, y entre los que no han perdido puntos, este porcentaje se reduce al 21.6%.

En cuanto al **tipo de formación recibida por parte de los conductores** (el 23.5% del total de la muestra), destacan los **cursos de perfeccionamiento de conducción** (44.9%), cursos de **prevención de la accidentalidad laboral vial** (35.7%) y los **cursos de seguridad vial como el CAP** (27.9%) (Ver Tabla 13).

Tabla 13. Formación vial recibida

	N (N=283)	%
Cursos de perfeccionamiento de conducción	127	44,9
Cursos de prevención de accidentalidad laboral vial (ámbito de prevención de riesgos laborales en la empresa)	101	35,7
Cursos de seguridad vial como el CAP (conductores profesionales)	79	27,9
Cursos para la obtención de un nuevo permiso de conducir	54	19,1
Cursos de recuperación de puntos	46	16,3
Otros	23	8,1

Por otro lado, la **mayor parte de los conductores que no han recibido nunca formación vial tras la obtención del permiso de conducir** afirman que les hubiera gustado recibir esa **formación vial**. Concretamente, **dos de cada tres conductores** (el 67.5%) que no han

recibido formación posterior a la obtención de permiso de conducir, **desearían haber recibido alguna formación adicional** en conducción y seguridad vial (Ver Tabla 14).

Tabla 14. ¿Le hubiera gustado recibir ese tipo de formación?

	N (N=923)	%
Sí	623	67,5
No	300	32,5

Los análisis realizados a partir de los datos obtenidos no mostraron diferencias significativas en los anteriores resultados en función de ninguna de las características sociodemográficas de los conductores (edad, sexo, CCAA, estudios, etc.) ni por cualquier otra circunstancia del conductor (antigüedad del permiso, estar o no involucrado en un accidente de tráfico, haber perdido o no puntos, etc.).

En cuanto a la **formación deseada**, el contenido o la dimensión que tiene mayor demanda o preferencia es la formación en conducción con **condiciones climatológicas adversas**: lluvia, niebla, nieve, etc. (91.1%). A continuación se sitúan la **sensibilización e información sobre factores de riesgo** (78.7%), la **conducción nocturna** (76.5%) y la **gestión de rotondas** (76.5%). En último se encontraría la formación en adelantamientos, aunque en todo caso con una valor muy alto (72.1%) (Ver Tabla 15).

Tabla 15. Formación postpermiso deseada

	N	%
Conducción con lluvia, niebla, nieve, etc.	1.087	91,1
Sensibilización/información sobre factores de riesgo (alcohol, drogas, velocidad, estrés, etc.)	949	78,7
Conducción nocturna	923	76,5
Gestión de rotondas	923	76,5
Adelantamientos	870	72,1

4.5. Obligatoriedad de asistir a una autoescuela

4.5.1. Creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.

Una de las cuestiones importantes a destacar en la presente investigación, es la referente a la creencia existente entre los conductores españoles sobre la necesaria obligatoriedad de asistir a una autoescuela para realizar el examen del permiso de conducir. En este sentido, **ocho de cada diez conductores creen erróneamente, que en la actualidad en España es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen para la obtención de permiso B** (ver Tabla 16).

Tabla 16. Creencia sobre la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B

	N	%
Sí	973	80,7
No	233	19,3

El análisis en profundidad de dicha cuestión permitió hallar diferencias estadísticamente significativas en función de la edad y la antigüedad del permiso de los encuestados. Así, entre los conductores **menores de 24 años** o entre los conductores que tiene **menos de 5 años el permiso de conducir**, esta creencia errónea se extiende a **siete de cada diez conductores** (72.6% entre los menores de 24 años y 73.0% entre los que tienen el permiso con menos de 5 años de antigüedad). (Ver Gráfico 2 y Gráfico 3).

Gràfic 2

Creencia de la obligatoriedad de la asistencia a autoescuela según la edad

¿Cree que es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B de conducir?

■ Sí ■ No

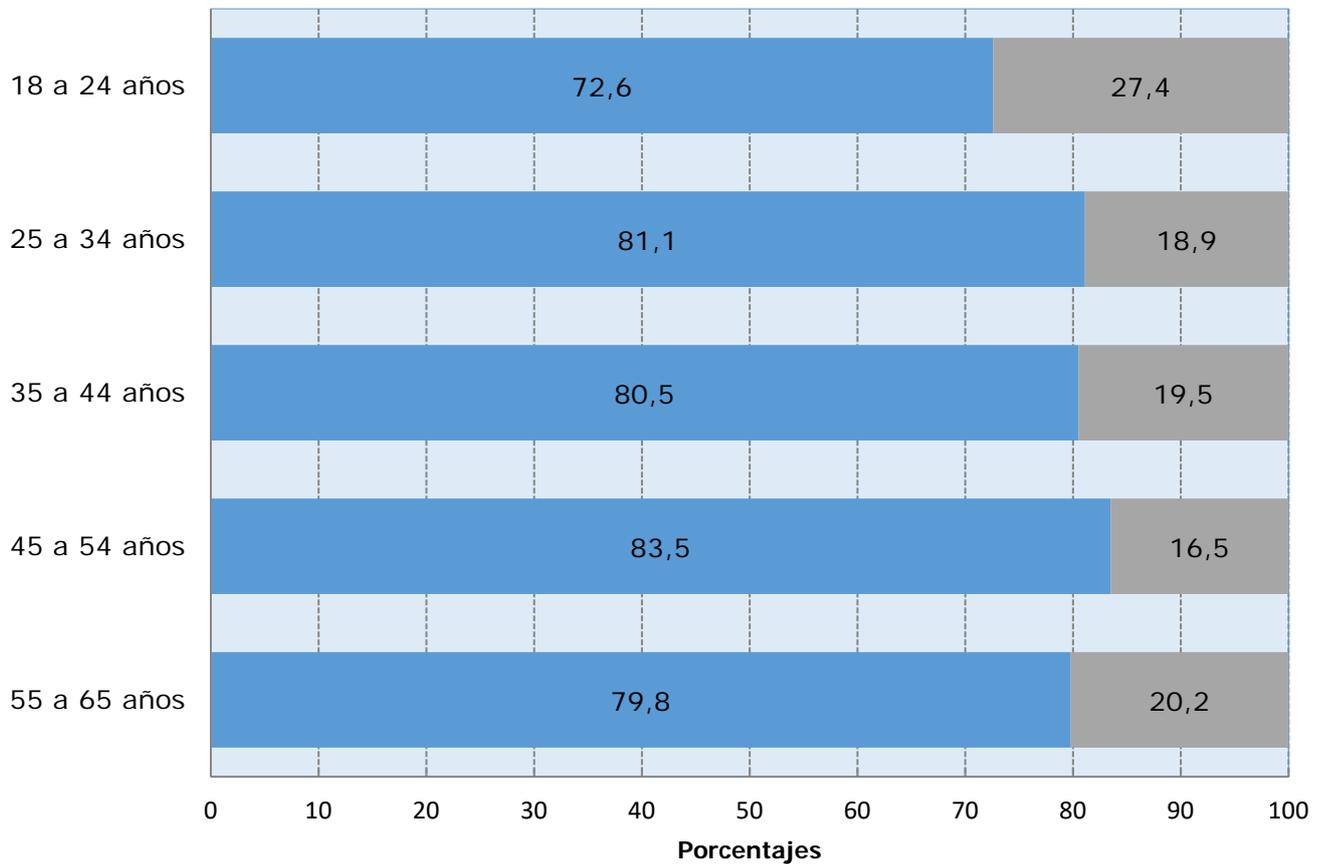
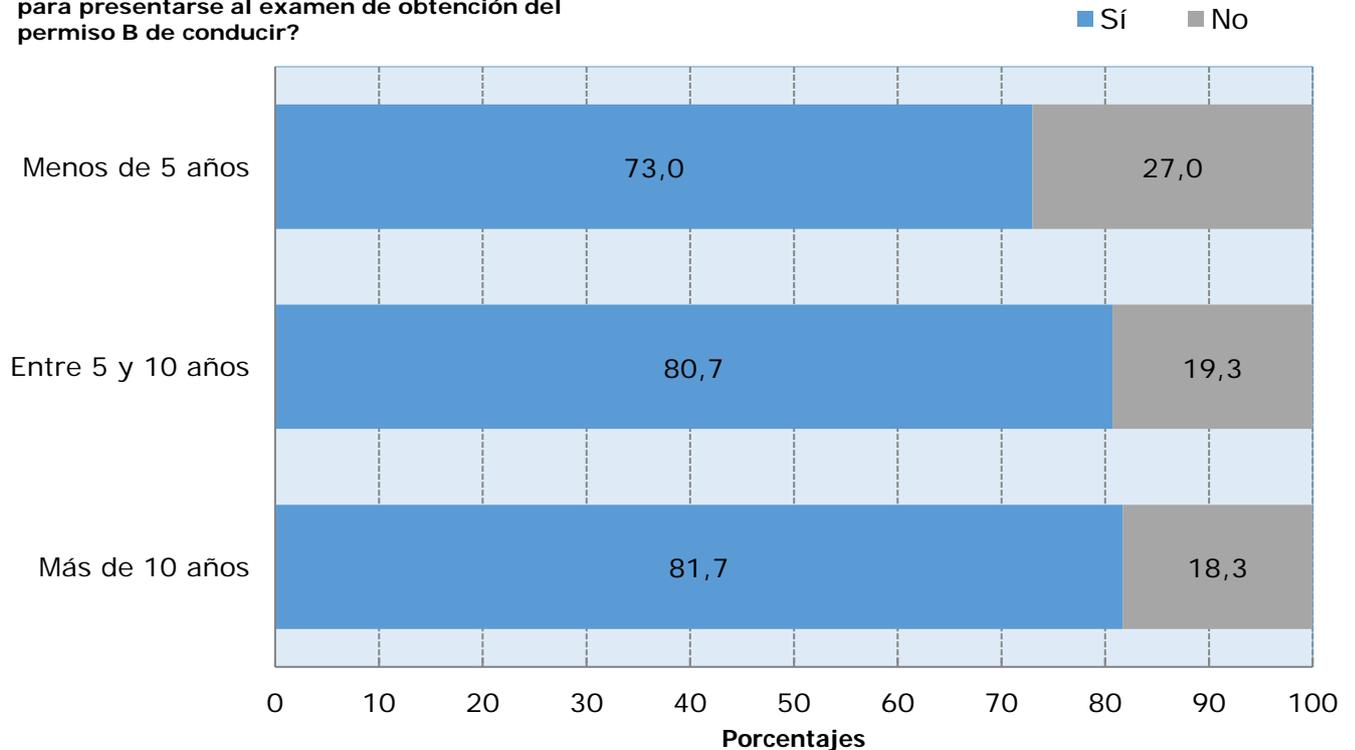


Gráfico 3

Creencia de la obligatoriedad de la asistencia a autoescuela según la antigüedad permiso

¿Cree que es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B de conducir?



Tras plantear la anterior cuestión a los encuestados, mediante el cuestionario diseñado para el presente estudio, se explicaba a los entrevistados que actualmente en España no existe tal obligatoriedad, y a continuación, se le preguntaba sobre su **grado de acuerdo en que si fuera obligatorio en España, se conduciría mejor y habría menos accidentes.**

La gran mayoría de conductores, en concreto **el 76.3%, se muestran bastante de acuerdo y totalmente de acuerdo con que la introducción de tal medida supondría una mejor conducción y una reducción de la siniestralidad vial**, mientras que los contrarios a esta posición representarían tan solo el 11.2%. (Ver Tabla 17).

Tabla 17. Si la asistencia a una autoescuela fuera obligatoria en España, ¿se conduciría mejor y habría menos accidentes?

	N	%
Nada de acuerdo	38	3,2
Poco de acuerdo	97	8,0
Indiferente	151	12,5
Bastante de acuerdo	468	38,8
Totalmente de acuerdo	452	37,5

En relación a esta cuestión, se detectó la existencia de dos variables críticas que hacen aflorar diferencias significativas entre los conductores. Además, estas variables no son de naturaleza sociodemográfica, sino que hacen referencia a las creencias y el comportamiento del conductor respecto a la obtención del permiso de conducir. Estas variables son:

- ¿Cree que es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B de conducir?
- ¿Acudió a una autoescuela para obtener el permiso de conducir?

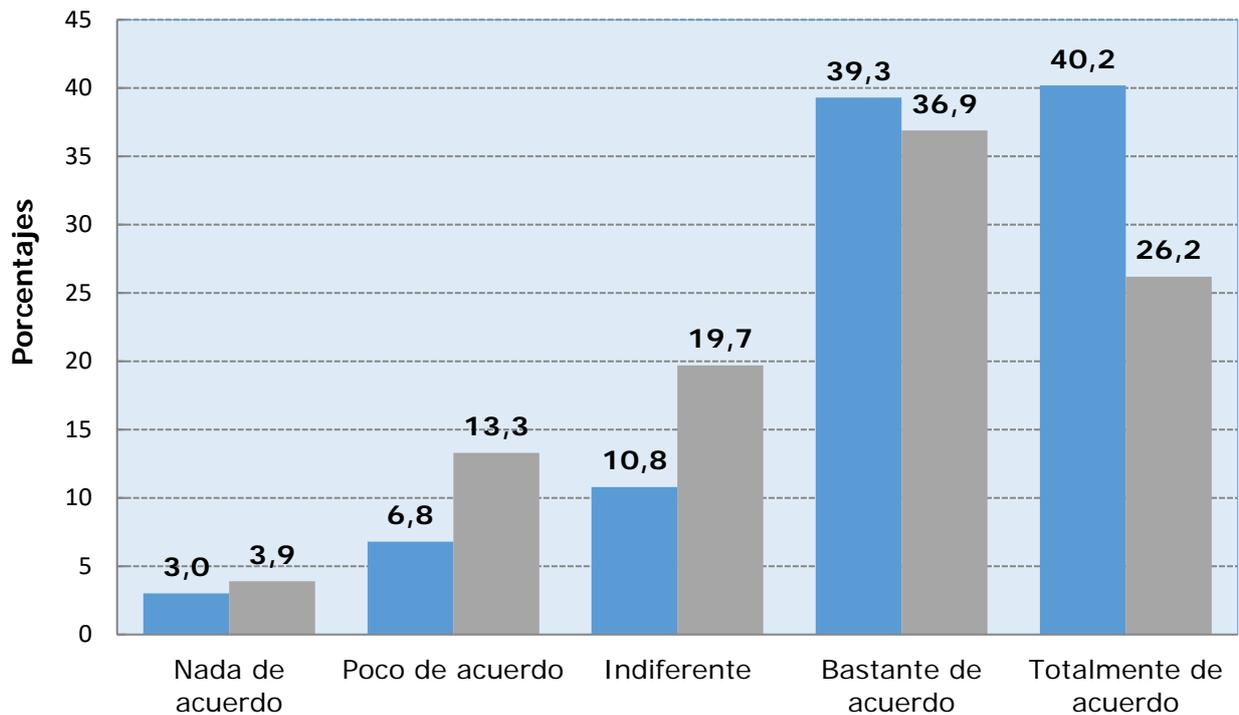
Los análisis mostraron que aquellos **conductores que tienen la creencia errónea** de que en España es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen del permiso de conducir, **se muestran mucho más de acuerdo, frente los que no mantienen esta creencia**, con que se conduciría mejor y habría menos accidentes si la asistencia a la autoescuela fuera obligatoria (Ver Gráfico 4). Concretamente el **40,2%** de los que mantienen esta creencia se muestra **muy de acuerdo** con que se conduciría mejor y habría menos accidentes. Por su parte, entre los sujetos que no mantienen esta creencia, el porcentaje de conductores que está muy de acuerdo, baja al 26,2%.

Gráfico 3

Grado de acuerdo sobre si la asistencia a una autoescuela fuera obligatoria en España, ¿se conduciría mejor y habría menos accidentes?

¿Cree que es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B de conducir?

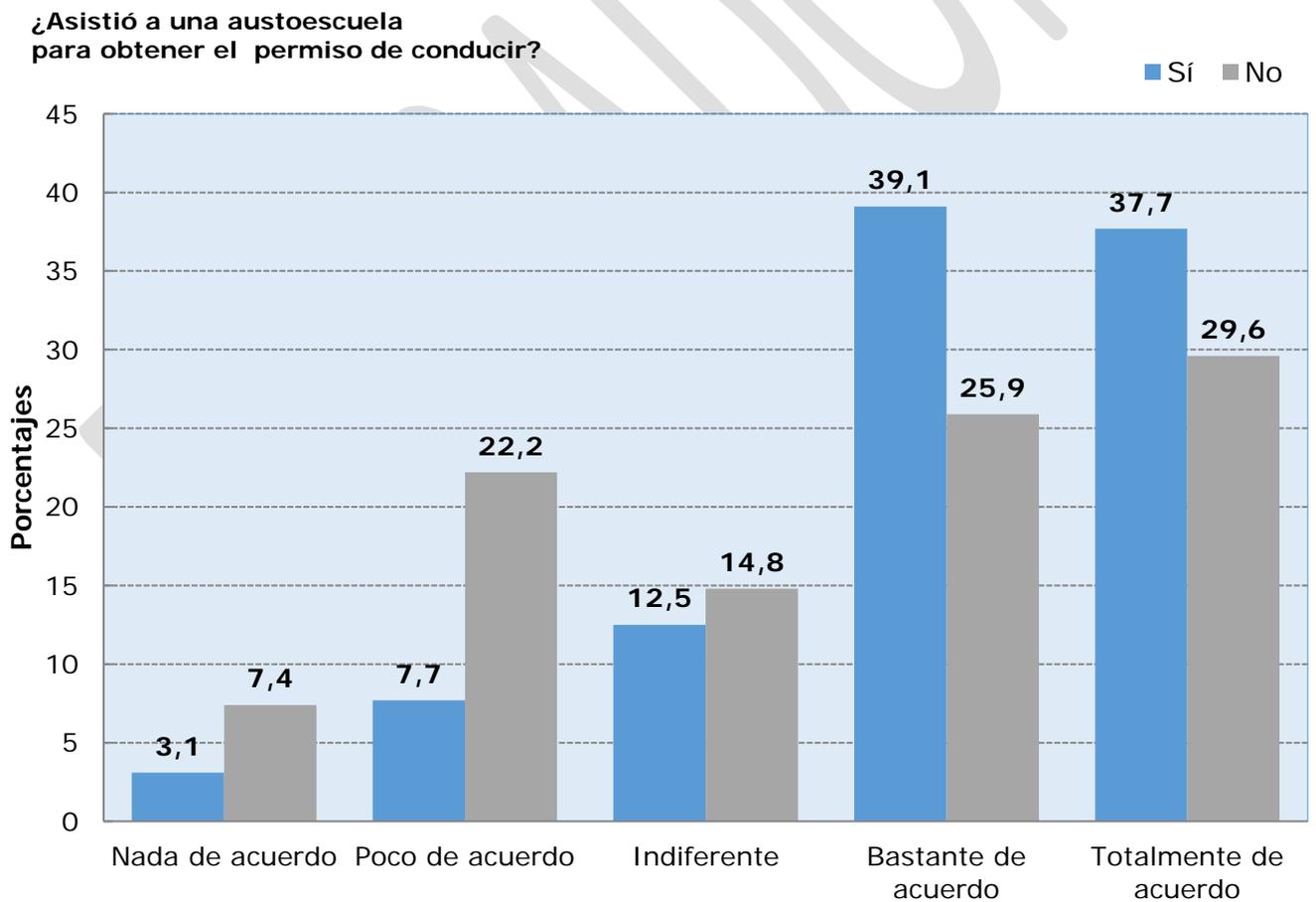
■ Sí ■ No



Por otro lado, **considerando si el conductor asistió a una autoescuela o no para la obtención del permiso de conducir**, se observa en el Gráfico 5, que **entre los que sí asistieron a una autoescuela, el 76.8% están bastante o muy de acuerdo** con que se conduciría mejor y habría menos accidentes si fuera obligatorio acudir a una autoescuela. Por su parte, **entre los conductores que no acudieron a una autoescuela para la obtención del permiso**, el porcentaje de los que **se muestran bastante o muy de acuerdo** con la afirmación analizada, baja al **52.8%**.

Gráfico 3

Grado de acuerdo sobre si la asistencia a una autoescuela fuera obligatoria en España, ¿se conduciría mejor y habría menos accidentes?



Considerando todo lo anterior, se preguntó a los conductores sobre su posición acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para obtener el permiso de conducir. Ante la pregunta **¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?**, prácticamente la totalidad de conductores, el **86.6%**, responde de manera afirmativa. (Ver Tabla 18).

Tabla 18. ¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?

	N	%
Sí	1.044	86,6
No	162	13,4

Las respuestas a esta cuestión presentan algunas diferencias, aunque **no son estadísticamente significativas**, cuando se considera variables como la antigüedad del permiso de conducir o la frecuencia de conducción:

- El **18.3%** de los conductores que tiene menos de 5 años el permiso de conducir, **no creen que deba ser obligatorio** asistir a una autoescuela para poder realizar el examen del permiso de conducir.
- **A medida que es menor la frecuencia de conducción, se incrementa el porcentaje de conductores que consideran que no debería ser obligatoria la asistencia a una autoescuela** (entre los conductores que utilizan el vehículo menos de una vez por semana, el porcentaje que creen que no debe ser obligatorio asistir a una autoescuela es del 17.9%). A su vez, a mayor frecuencia de conducción le corresponde una mayor defensa de la obligatoriedad de formación obligatoria en la autoescuela para obtener el permiso de conducir.

Respecto a los **motivos que argumentan aquellos conductores no partidarios de establecer esa obligatoriedad** (recordemos que representan solo el 13,4% de los conductores), la mayor parte de ellos consideran que el **sistema de obtención del permiso es correcto tal como lo conocemos actualmente (59.9%)**, un tercio está en contra de esta obligatoriedad por un tema **económico (36.4%)** y otro tercio **no cree que existan diferencias en el nivel de seguridad en la conducción entre los conductores que preparar el examen por su cuenta y los que acuden a una autoescuela (33.3%)** (Ver Tabla 19).

Tabla 19. Motivos de los no partidarios de la obligatoriedad de asistencia a una autoescuela

	N	%
El sistema es correcto tal y como está actualmente	97	59,9
Ahorro de dinero	59	36,4
No hay diferencias en el nivel de seguridad entre conductores	54	33,3
Pérdida de tiempo	15	9,3
Otros	10	6,2

Por último y para concluir el presente apartado referente a las creencias de obligatoriedad de la formación, prácticamente la totalidad de conductores, **el 98.9%, recomendaría a los aspirantes a la obtención del permiso B, que asistieran a una autoescuela** para recibir formación teórica y práctica (Ver Tabla 20).

Tabla 20. Recomendación de asistir a una autoescuela

	N	%
Sí	1.032	98,9
No	12	1,1

4.5.2. Duración de la formación: creencias y recomendaciones.

Conocer las creencias de los conductores sobre aspectos concretos de la formación fue uno de los objetivos planteados en la investigación. Por ello, se consultó a los entrevistados su opinión acerca de la duración mínima que debería tener la asistencia a la autoescuela, por un lado, si creen que se reduciría la accidentalidad en el caso de existir una asistencia mínima a la autoescuela, y por otro, cuál sería ese mínimo de horas obligatorias exigibles, tanto teóricas como prácticas.

En primer lugar se planteó a los conductores españoles una de las cuestiones más importante en el presente estudio: *“Si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela, ¿se reducirían los accidentes de tráfico?”*. Ante esta pregunta **tres de cada cuatro conductores consideran que, de existir una obligatoriedad de asistencia a una autoescuela con un mínimo de horas, se conseguiría una reducción en la siniestralidad vial** (Ver Tabla 21).

Tabla 21. Si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela, ¿se reducirían los accidentes de tráfico?

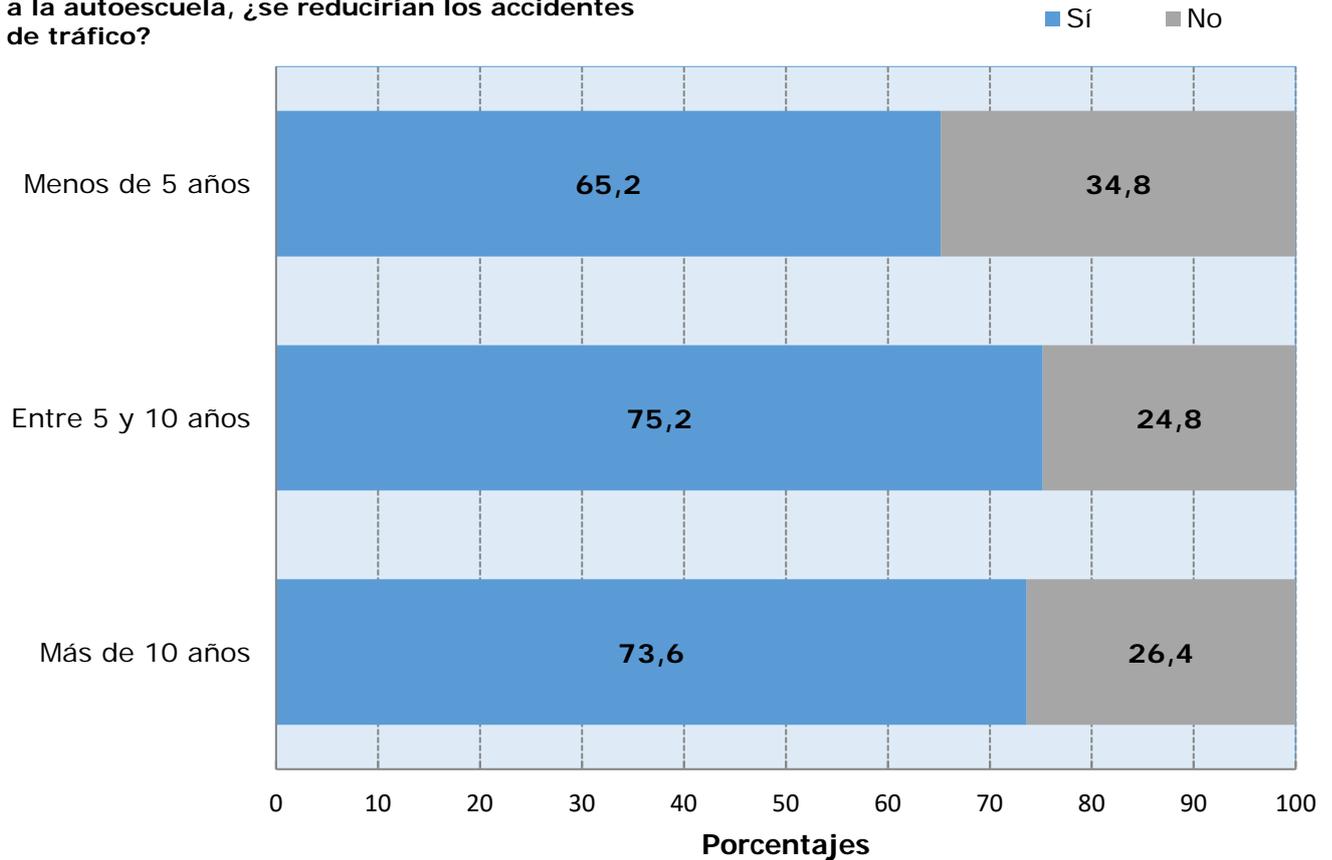
	N	%
Sí	882	73,1
No	324	26,9

De forma más específica, los análisis realizados mostraron que la creencia generalizada sobre la consecuencia de la reducción de la accidentalidad en el caso de que existiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela, **desciende entre aquellos conductores que tienen el permiso menos de 5 años**, alcanzado tan solo el 65,2%, (casi 8 puntos menos que el porcentaje medio) (Ver Gráfico 6).

Gráfico 6

Creencia sobre la reducción de los accidentes si se impusiera un mínimo de horas de la asistencia según antigüedad permiso

Si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela, ¿se reducirían los accidentes de tráfico?



En segundo lugar, se planteó a los encuestados cuántas **horas de formación teórica y práctica** consideraban que deberían ser obligatorias para obtener el permiso de conducir. En relación al **mínimo de horas teóricas**, cabe destacar en primer lugar que el 51.0% de los conductores no sabría determinar qué número de horas mínimo habría que establecer. Los resultados son muy heterogéneos, siendo el tramo que reúne un mayor porcentaje aquel que considera que **“hasta 15 horas”** es suficiente (15.1%) (Ver Tabla 22).

Tabla 21. Mínimo de horas teóricas

	N (N=882)	%
Hasta 15 horas	133	15,1
Entre 16 y 25 horas	95	10,8
Entre 26 y 50 horas	101	11,5
Más de 50 horas	103	11,7
No sabe/no contesta	450	51,0

Respecto a las **horas prácticas**, el 42.8% de los conductores no sabría determinar un mínimo de horas. En el caso de las horas de formación práctica existe algo más de consenso que en las horas teóricas, puesto que el **21.3% considera que hasta 15 horas** sería suficiente, mientras que el **15.4% entiende que entre 16 y 25 horas** se encontraría el mínimo deseable (Ver Tabla 23).

Tabla 23. Mínimo de horas prácticas

	N (N=882)	%
Hasta 15 horas	188	21,3
Entre 16 y 25 horas	136	15,4
Entre 26 y 50 horas	113	12,8
Más de 50 horas	67	7,6
No sabe/no contesta	377	42,8

4.5.3. Consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.

Otra de las cuestiones a analizar en relación con una hipotética medida que establezca como obligatoria la asistencia a una autoescuela para poder presentarse al examen del permiso de conducir, fue averiguar qué consecuencias entienden los conductores que vendrían derivadas de tal obligatoriedad.

En primer lugar, se preguntó a los entrevistados si la asistencia de manera obligatoria a la autoescuela para recibir formación teórica y práctica, provocaría, o no, que los conductores estuvieran **más formados y concienciados**. Ante este planteamiento, ocho de cada diez entrevistados, en concreto **el 80.8%, creen que la obligatoriedad de asistir a una autoescuela tendría como consecuencia una mejor formación y concienciación** de los conductores. Un **13.8%** consideran que sería **indiferente**, mientras que un residual **5.5%** piensan que esta medida **no haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados** (Ver Tabla 24).

Tabla 24. Asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica...

	N	%
Haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados	974	80,8
Sería indiferente	166	13,8
No haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados	66	5,5

Los análisis realizados en profundidad respecto de esta variable no mostraron la existencia de diferencias significativas en función de las variables de caracterización sociodemográfica de los conductores (sexo, edad, estudios, etc.), o de variables de carácter comportamental (antigüedad del permiso de conducir, accidentes, retirada de puntos, etc.).

Por otro lado, se solicitó a los entrevistados que dijeran su grado de acuerdo o desacuerdo respecto a una serie de consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir (Ver Tabla 25). Los resultados indican que la gran mayoría de entrevistados se muestran de acuerdo en que:

- **Asistir a una autoescuela incrementa la probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir** (el 79.2% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo)
- **El conductor que ha acudido a una autoescuela para recibir formación adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial** (el 78.6% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo).

En relación con este asunto, otras afirmaciones que suscitan un elevado grado de acuerdo entre los entrevistados, aunque no de manera tan preeminente como las anteriores son:

- **Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos en la conducción de quien me enseña a conducir** (p. ej. padres o familiares) (El 74.2% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo).
- **El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura** (el 66.4% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo).

Tabla 25. Consecuencias de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela

Grado acuerdo/desacuerdo	1	2	3	4	5
Porcentajes Horizontales					
Asistir a una autoescuela incrementa las probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir	1,7	3,8	15,2	29,9	49,3
El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura	4,0	6,1	23,6	29,8	36,6
Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos en la conducción de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares)	4,1	4,9	16,7	30,8	43,4
El conductor que ha acudido a una autoescuela adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial	2,2	3,5	15,8	30,1	48,5

(1=Nada de acuerdo- 5=Totalmente de acuerdo)

De forma más específica, a partir de los datos obtenidos se puede afirmar que los colectivos de conductores que presentan **opiniones particulares y diferenciadas del resto** en las anteriores cuestiones son, según los análisis realizados: los **conductores de menor edad** (entre 18 y 24 años), los conductores que **no asistieron a una autoescuela** para obtener el permiso de conducir, aquellos que **no creen que sea obligatorio en España acudir a una autoescuela** para poder presentarse al examen para obtener el permiso de conducir y los conductores que utilizan el **vehículo con escasa frecuencia** (menos de una vez por semana).

Continuando con el análisis de las consecuencias que tendría la obligatoriedad de asistir a una autoescuela, se procede a continuación a describir diversos efectos o resultados que se han obtenido sobre cuestiones como la formación de los conductores, la reducción de la siniestralidad, reciclaje, etc.

En la Tabla 26, se muestran las diferentes preguntas consideradas en este apartado del cuestionario, en el que se solicitada a los entrevistados que mostraran su grado de acuerdo/desacuerdo con el contenido de una determinada aseveración. Concretamente, existen tres cuestiones que tienen un grado de coincidencia preeminente entre los conductores:

- **Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican**, como conducir por la noche, adelantar, etc. (El **82.0%** de los entrevistados se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo).
- **La formación de los conductores debería ser obligatoria** (El **80.5%** se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo).

- **Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes** (El **77.7%** está bastante de acuerdo o muy de acuerdo).

Por otra parte, los análisis mostraron un segundo grupo de cuestiones que cuentan con un elevado grado de acuerdo, aunque no tan alto como en el caso anterior:

- **La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad** (Los entrevistados se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo suman el **71.4%**).
- **Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos** (El **70.1%** se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo).

Por último, existe un grupo de aseveraciones que, a pesar de contar con un grado de acuerdo bastante alto entre los conductores, son cuestiones que gozan de un menor respaldo. Estas son las siguientes:

- Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela **habría menos conductores reincidentes** (Los entrevistados se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo alcanzan el **66.4%**).
- **Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela** (Por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) **no es lo más conveniente para formarse** (el **57.4%** se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo).
- Sería **interesante que** los conductores que ya disponen del permiso de conducir, **realizasen un reciclaje pasados unos años desde su obtención** (El **56.3%** está bastante de acuerdo o muy de acuerdo).

Tabla 26. Efectos/resultados consecuencia de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela

Grado acuerdo/desacuerdo	1	2	3	4	5
Porcentajes Horizontales					
La formación de los conductores debería ser obligatoria.	1,2	3,1	15,3	27,5	53,0
Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes.	1,6	3,6	17,1	35,6	42,1
La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad.	3,3	4,5	20,8	34,0	37,4
Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican, como conducir por la noche, adelantar, etc.	0,7	2,8	14,4	34,2	47,8
Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela (por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) no es lo más conveniente para formarse adecuadamente.	6,8	8,9	26,9	27,3	30,1

Sería interesante que los conductores que ya disponen del permiso de conducir, realicen un reciclaje pasados unos años desde su obtención	8,3	9,4	26,0	29,3	27,0
Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos	2,9	5,8	21,1	35,2	34,9
Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela habría menos conductores reincidentes	4,6	6,2	22,9	33,3	33,1

(1 Nada de acuerdo- 5 Totalmente de acuerdo)

Los análisis mostraron que las únicas **diferencias significativas en relación al grado de acuerdo/desacuerdo con respecto a las afirmaciones planteadas fueron en función de la creencia de que en España es obligatorio acudir a una autoescuela** para poder presentarse al examen del permiso de conducir, siendo los que no comparten dicha creencia, los que se muestran menos de acuerdo con tales afirmaciones.

4.6. La formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.

Por último, y para finalizar con el análisis de la hipotética obligatoriedad de la formación en una autoescuela para la obtención de permiso de conducir, se analizan dos grandes cuestiones:

- Por un lado, en opinión de los conductores, qué **importancia** tienen una serie de factores, entre ellos la **formación**, en la en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.
- Por otro, en el caso de que se estableciera la asistencia obligatoria a la autoescuela para obtener el permiso de conducir, qué **contenidos** serían **prioritarios** en la formación de los futuros conductores.

Respecto a la primera cuestión, se solicitó a los entrevistados que indicaran el grado de importancia que asignan a una serie de factores en su contribución a la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico. Las valoraciones se realizaron sobre una escala de 1 a 10, donde el 1 se corresponde con Nada importante y el 10 con Muy importante (Ver Tabla 27). Para los entrevistados, **la formación y concienciación de los conductores**, con una valoración media de 8.80, se situaría como segundo factor más importante, prácticamente al mismo nivel que **el estado de las carreteras**, con un 8.85.

Tabla 27. Importancia para la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico

Importancia	Valoración media
El estado de las carreteras	8,85
La formación y concienciación de los conductores	8,80
El estado y conservación de los vehículos	8,61
Las sanciones (multas, pérdida de puntos, etc.)	7,48

A su vez, se observaron diferencias en los siguientes colectivos de conductores, puesto que presentan opiniones diferentes al resto. Estos colectivos otorgan una **mayor importancia a los diferentes factores considerados en relación a la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico**:

- Las **mujeres** frente a los hombres.
- Los **conductores de más edad** (a partir de 45 años).
- Los conductores con **mayor antigüedad del permiso** de conducir (más de 10 años).
- Los conductores que **conducen con mayor frecuencia** (todos los días de la semana).
- Los conductores que **no se han visto involucrados en un accidente**.

Para determinar la segunda cuestión, referente a los **contenidos prioritarios que debería contener la formación**, en el caso de que se estableciera como obligatoria la asistencia a una autoescuela para la obtención de permiso de conducir, se solicitó a los entrevistados que valoraran de 1 a 10 diferentes temas, correspondiendo el 1 con un tema nada prioritario y el 10 con un tema muy prioritario (Ver Tabla 28)

Los temas que cuentan con una mayor prioridad para los conductores, son:

- **Maniobras en movimiento** (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.) (8.66)
- **Seguridad al volante** (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño...) (8.58)
- **Normativa y señalización** (8.56)

Un segundo grupo de temas, que contarían con **prioridad ligeramente menor**, estaría formado por:

- **Concienciación** sobre la gravedad de los accidentes de tráfico (8.47)
- **Actitudes y valores** en el tráfico (respeto, tolerancia, etc.) (8.41)
- **Seguridad activa y pasiva** (neumáticos, cinturón, alumbrado, frenos, etc.) (8.37)
- Formación sobre **usuarios vulnerables** (ciclistas, niños, mayores...)(8.35)
- **Primeros auxilios** (8.26)

En todo caso, se aprecia que todos los temas propuestos se consideran de alta importancia si tenemos en cuenta las puntuaciones que se les otorga.

Por último, los contenidos con una menor prioridad en opinión de los encuestados, aunque también con elevadas puntuaciones son las siguientes:

- **Maniobras en parado** (aparcamiento, arranque en cuesta, etc.) (7.93)
- **Legislación** (sanciones, pérdida de puntos, delitos penales...) (7.75)
-

Tabla 278. Prioridad para la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico

Prioridad	Valoración media
Maniobras en movimiento (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.)	8,66
Seguridad al volante (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño...)	8,58
Normativa y señalización	8,56
Concienciación sobre la gravedad de los accidentes de tráfico	8,47
Actitudes y valores en el tráfico (respeto, tolerancia, etc.)	8,41
Seguridad activa y pasiva (neumáticos, cinturón, alumbrado, frenos, etc.)	8,37
Formación sobre usuarios vulnerables (ciclistas, niños, mayores...)	8,35
Primeros auxilios	8,26
Maniobras en parado (aparcamiento, arranque en cuesta, etc.)	7,93
Legislación (sanciones, pérdida de puntos, delitos penales...)	7,75

De nuevo, los análisis realizados mostraron un patrón de respuestas diferenciado en los siguientes colectivos de conductores, puesto que otorgan una **mayor prioridad que el resto a los diversos factores considerados en relación a la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico**:

1. Conductores de **mayor edad**, especialmente a partir de los 55 años.
2. Conductores de sexo **femenino**.
3. Conductores con **mayor antigüedad** del permiso de conducir (más de 10 años).
4. Conductores que tienen la **creencia de que es obligatorio asistir a una autoescuela** para poder realizar el examen del permiso de conducir.
5. Conductores que **no se han visto involucrados en un accidente**.

5. Resumen y conclusiones

Con el objetivo de averiguar la opinión de los conductores españoles acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir, se realizó un estudio sociológico mediante entrevistas online a nivel nacional. La muestra finalmente obtenida en el estudio estuvo formada por 1.206 encuestados de todo el estado español, que cumplimentaron un cuestionario con ítems sobre datos sociodemográficos, experiencia formativa personal, creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela, duración de la formación, consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela y formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.

Los resultados del análisis realizado se han estructurado en cinco apartados, en los que se agrupan los ítems y las variables que explican las distintas opiniones y creencias ante una posible formación obligatoria de los conductores. A continuación se exponen de manera sintética algunos de los principales resultados:

Experiencia personal

- Prácticamente la totalidad de conductores acudieron en su día a una autoescuela para obtener el permiso de conducir. Tan sólo un **2.2% de los conductores se presentaron al examen “por libre”**, sin asistir a clases en una autoescuela.
- Se detecta una tendencia que muestra **que los conductores con menos antigüedad en su permiso de conducir, han hecho un menor uso de la totalidad de servicios formativos de una autoescuela (clases teóricas y prácticas)**. Entre los conductores con una antigüedad del permiso de menos de 5 años, el porcentaje que asiste tanto a clases teóricas como prácticas de una autoescuela es del **73.9%**, cuando ese mismo porcentaje entre conductores con más de 10 años del permiso de conducir es del **90.4%**, lo que supone un descenso de 16.5 puntos porcentuales.
- En cuanto a la autopercepción como conductor, **los conductores que asisten a una autoescuela se consideran significativamente mejores conductores** en comparación con aquel otro que no lo ha hecho. Por su parte, el **conductor que no acude a una autoescuela se considera de manera general igual de buen conductor** que aquel que acude a una autoescuela.
- **Uno de cada cuatro** conductores españoles manifiestan que han recibido algún tipo de **formación vial posterior** a la obtención del permiso de conducir, destacando los cursos

de perfeccionamiento de conducción (44.9%), los cursos de prevención de la accidentalidad laboral vial (35.7%) y los cursos de seguridad vial como el CAP (27.9%).

Creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela

- **Ocho de cada diez conductores**, el 80.7%, tiene la creencia errónea de que en la actualidad en España **es obligatorio asistir a una autoescuela** para presentarse al examen para la obtención de permiso B, creencia que disminuye, aun siendo mayoritaria, entre los conductores más jóvenes y con menos antigüedad del permiso.
- La **gran mayoría de conductores**, en concreto el 76.3%, se muestran bastante de acuerdo y totalmente **de acuerdo** con que la existencia de la obligatoriedad supondría una **mejor conducción y una reducción de la siniestralidad vial**, mientras que los contrarios a esta posición significan solo el 11.2%.
- Ante la pregunta **¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?**, prácticamente la totalidad de conductores, el **86.6%**, responde de manera afirmativa.
- Cerca del 100% de conductores, el **98.9%**, recomendaría a los aspirantes a la obtención del permiso B, que **asistieran a una autoescuela** para recibir formación teórica y práctica.

Duración de la formación: creencias y recomendaciones

- **Tres de cada cuatro conductores**, el 73.1%, consideran que de existir una obligatoriedad de asistencia a una autoescuela con un mínimo de horas, se conseguiría una **reducción en la siniestralidad vial**.
- En relación al mínimo de **horas teóricas** exigidas, **la mitad de los conductores**, el 51.0%, **no sabría determinar qué número de horas mínimo habría que establecer**. Entre los que se manifiestan por un número de horas mínimas, los **resultados son muy heterogéneos**, siendo el tramo que reúne un mayor porcentaje (el 15.1%) es el que considera que **hasta 15 horas es suficiente**.
- En relación al mínimo de **horas prácticas obligatorias**, el **42.8% de los conductores no sabrían determinar un mínimo de horas** y el **21.3%** considera que **hasta 15 horas** sería suficiente.

Consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela

- **Ocho de cada diez entrevistados**, en concreto el **80.8%**, creen que la **obligatoriedad** de asistir a una autoescuela tendría como **consecuencia** una **mejor formación y concienciación de los conductores**.
- **Consecuencias de la asistencia obligatoria** a la autoescuela:
 - Asistir a una autoescuela **incrementa la probabilidades de aprobar el examen** del permiso de conducir (el 79.2% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo).
 - El conductor que ha acudido a una autoescuela **adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial** (el 78.6% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo con esta afirmación).
 - Si **no se acude** a una autoescuela se puede **aprender los malos hábitos en la conducción** de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares) (el 74.2% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo).
 - El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de **manera más segura** (el 66.4% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo con esta afirmación).
- Principales opiniones derivadas de la **obligatoriedad**:
 - Sería necesario formar a los alumnos aspirantes al permiso en cuestiones que, siendo importantes, **no se practican, como conducir por la noche, adelantar**, etc. (el **82.0%** de los entrevistados se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo).
 - La **formación** de los conductores debería ser **obligatoria** (el **80.5%** se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo).
 - Si los conductores tuvieran **más formación** en seguridad vial habría **menos accidentes** (el **77.7%** está bastante de acuerdo o muy de acuerdo).

La formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios

- Considerando los factores que pueden contribuir a la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico, para los conductores, **la formación y concienciación de los conductores**, con una valoración media de 8.80 (sobre 10), se situaría como segundo factor más importante, prácticamente al mismo nivel que **el estado de las carreteras**, con un 8.85, y quedando por delante del estado y conservación de los vehículos (8.61) y las sanciones: multas, pérdida de puntos, etc. (7.48)
- Los **contenidos formativos prioritarios** para los conductores, deberían ser los siguientes (valoración de 1 a 10):
 - **Maniobras en movimiento** (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.) (8.66).
 - **Seguridad al volante** (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño, etc.) (8.58).
 - **Normativa y señalización** (8.56).

En definitiva, tras la aplicación de una amplia encuesta a 1206 conductores españoles, se ha constatado la existencia de una amplia creencia en la necesidad, utilidad e interés de que se pudiera implantar una formación teórica y práctica obligatoria para los conductores que van a obtener el permiso de conducir, beneficiosos en la mejora de la seguridad vial en nuestro país.

BORRADOR

ENCUESTA A LOS ASPIRANTES A LA OBTENCIÓN DEL PERMISO B DE CONDUCIR

1. Objetivos del estudio en los aspirantes a la obtención del permiso B de conducir

Al igual que se hizo con el estudio de la población general conductora, en este caso se pretendía averiguar la opinión de los aspirantes a la obtención del permiso de conducir B sobre la formación obligatoria, y sus creencias y actitudes acerca del sistema formativo actual y posibles cambios futuros. Para ello se realizó un estudio sociológico mediante entrevistas online a nivel nacional aplicando un cuestionario compuesto por un conjunto de preguntas elaboradas *ad-hoc*. La encuesta estuvo dirigida a un total de 402 alumnos que asistían a una autoescuela para obtener el permiso de conducir. A continuación se describen los principales resultados obtenidos en el estudio.

Objetivo general:

Conocer la opinión de los aspirantes a la obtención del permiso de conducir sobre el sistema formativo y la conveniencia o no que tendría la obligatoriedad de asistencia a una autoescuela para dicha obtención.

Objetivos específicos:

- Conocer el itinerario formativo o formación en seguridad vial, previa a la asistencia a la autoescuela, recibida por los aspirantes a la obtención del permiso B de conducir.
- Conocer la autopercepción respecto a la formación de los futuros conductores en función de su asistencia o no asistencia a una autoescuela para obtener el permiso de conducir.
- Analizar las creencias y opiniones acerca de la obligatoriedad de asistir a la autoescuela para obtener el permiso de conducir y sus posibles ventajas e inconvenientes.
- Conocer la opinión de los futuros conductores sobre la importancia de distintos factores (formación, legislación, vías, etc.) en la en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.
- Conocer la opinión de los futuros conductores a cerca de los contenidos formativos que deberían ser prioritarios en la formación de conductores en caso de establecer la asistencia obligatoria a la autoescuela.

2. Metodología del estudio

El estudio realizado en los aspirantes a la obtención del permiso de conducir B se llevó a cabo de forma on-line mediante un cuestionario diseñado ad-hoc (Ver Anexo II). Posteriormente, se realizó la explotación de los datos recogidos, del que se desprende el presente informe, en el que se describen los principales resultados de la encuesta.

Para la elaboración del informe de resultados, se han realizado diversos análisis mediante estadísticos univariados, a fin de obtener una valoración global de la incidencia de cada ítem o variable en términos absolutos y relativos, en función del tipo de datos con el que se trabajaba.

Por otra parte, se realizaron una serie de análisis bivariados o multivariados mediante tablas de contingencia, para las variables de especial interés. Mediante estas tablas se evaluó la influencia combinada de varios factores, no sólo en cuanto a su valor absoluto y relativo, sino en cuanto a su significación estadística, en función del estudio de las puntuaciones obtenidas en los residuos ajustados estandarizados.

Las áreas y variables encuestadas y analizadas fueron las siguientes:

- **Datos sociodemográficos:** sexo, edad, comunidad autónoma, nivel de estudios del encuestado, etc.
- **Experiencia personal en la formación en conducción:** autopercepción como conductor, formación vial recibida previamente a la asistencia a la autoescuela, contenidos formativos.
- **Posición ante una posible obligatoriedad de asistir a un centro de formación vial para la obtención del permiso de conducir:** creencias y actitudes por parte de los aspirantes a la obtención del permiso.

La muestra finalmente obtenida en el estudio estuvo formada por 402 encuestados, que tenían las siguientes características:

- **Universo:** Alumnos aspirantes a la obtención del permiso de conducir B entre 18 y 65 años.
- **Ámbito:** Nacional.
- **Metodología de encuesta:** Entrevistas on-line.
- **Muestra:** 402 entrevistados.

El trabajo de campo se realizó entre los días 14 de abril a 15 de mayo de 2018. El cuestionario utilizado en el estudio, como se ha indicado, se presenta en el Anexo II.

2.1. Estructura del informe.

Los resultados del análisis realizado se han estructurado en diferentes áreas o apartados, en los que se agrupan los ítems y variables relativas a las distintas opiniones y actitudes ante la formación para la obtención de permiso de conducir. Las áreas en las que se han agrupado los ítems son las siguientes:

- Descripción de la muestra.
- Experiencia personal en la formación recibida.
- Creencias y actitudes acerca de la obligatoriedad de formación para la obtención del permiso de conducir.

3. Descripción de la muestra

Como se ha indicado anteriormente, la muestra utilizada ha sido de 402 sujetos que asistían a una autoescuela para obtener el permiso de conducir. Respecto de la distribución de los encuestados en función del **sexo**, el **43.3% fueron hombres, mientras que el 56.7% fueron mujeres** (Tabla 1).

Tabla 1. Sexo de los encuestados

	N	%
Hombre	175	43.3
Mujer	228	56.7

En cuanto a la **edad**, los alumnos que participaron en la investigación tenían **entre 18 y 65 años**. Concretamente, el rango de edad con mayor representación se ubica entre los 18 a 24 años (54.4%), seguido del rango de 25 a 34 años (20.4%), 35 a 44 años (14.6%), 45 a 54 años (8.8%) y 55 a 65 años (1.8%) (Tabla 2).

Tabla 2. Edad de los encuestados

	N	%
18 a 24 años	216	54.4
25 a 34 años	81	20.4
35 a 44 años	58	14.6
45 a 54 años	35	8.8
55 a 65 años	7	1.8

Respecto al lugar de **residencia** de los encuestados, como se ha indicado, la muestra utilizada ha posibilitado la **representación nacional**, concretamente en **17 comunidades autónomas** (Tabla 3).

Tabla 3. Comunidad Autónoma de residencia de los encuestados

	N	%
Andalucía	41	10.2
Aragón	56	13.9
Principado de Asturias	8	2.0
Illes Balears	6	1.5
Canarias	60	14.9
Cantabria	1	0,2
Castilla y León	8	2.0
Castilla-La Mancha	21	5.2
Cataluña	24	6.0
Ceuta	2	0.5
Comunitat Valenciana	33	8.2
Extremadura	2	0.5
Galicia	16	4.0
Madrid	71	0.5
Murcia	20	17.7
País Vasco	31	5.0
La Rioja	2	7.7

Con el fin de conocer mejor las características de la muestra utilizada en la investigación, se tuvo en cuenta el **nivel de estudios** de los encuestados. Como se puede comprobar en la Tabla 4, el grupo más numerosos está formado por los encuestados que disponen de estudios de FP o Bachillerato (36.6%). A continuación se sitúan varios grupos con un volumen similar: Estudios Universitarios Superiores (20.1%), Graduado Escolar, EGB, ESO (19.4%) y Diploma Universitario o Ingeniería Técnica (18.2%). El 5.7% de la muestra tiene estudios primarios o no posee estudios.

Tabla 4. Nivel de estudios de los encuestados

	N	%
Sin estudios (estudios primarios sin terminar)	1	0.2
Estudios primarios: certificado escolar, EGB. 1ª etapa, (más o menos hasta 10 años)	22	5.5
Graduado escolar, o EGB. 2ª etapa, o 1º y 2º ESO. (1er ciclo), (hasta 14 años)	78	19.4
FPI y II, Bachiller superior, BUP, 3º y 4º de ESO. (2º ciclo), COU. PREU, 1º y 2º de Bachillerato (hasta 18 años)	147	36.6
Diplomado Universitario, Ingeniero Técnico, (3 años en escuelas universitarias)	73	18.2
Licenciado Universitario, Ingeniero, Doctorado, (más de 3 años en la universidad)	81	20.1

4. Resultados

4.1. Autopercepción como conductor.

En cuanto a la autopercepción de la calidad de su formación como futuros conductores, la **gran mayoría (77.6%) de alumnos que están obteniendo el permiso de conducir B en una autoescuela, consideran que cuentan con una mejor formación como conductores frente a aquellos que NO han asistido a una autoescuela.** Únicamente un 17.5% considera su formación igual o un escaso 4.5% la considera peor (Tabla 5).

Tabla 5. Autopercepción de conductores, en función de su asistencia o no a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir

Considera que su formación es mejor que la de los conductores que no/sí asistieron a una autoescuela Porcentajes Verticales	N	%
Peor	18	4.5
Igual	72	17.5
Mejor	312	77.6

4.2. Formación vial recibida y deseada.

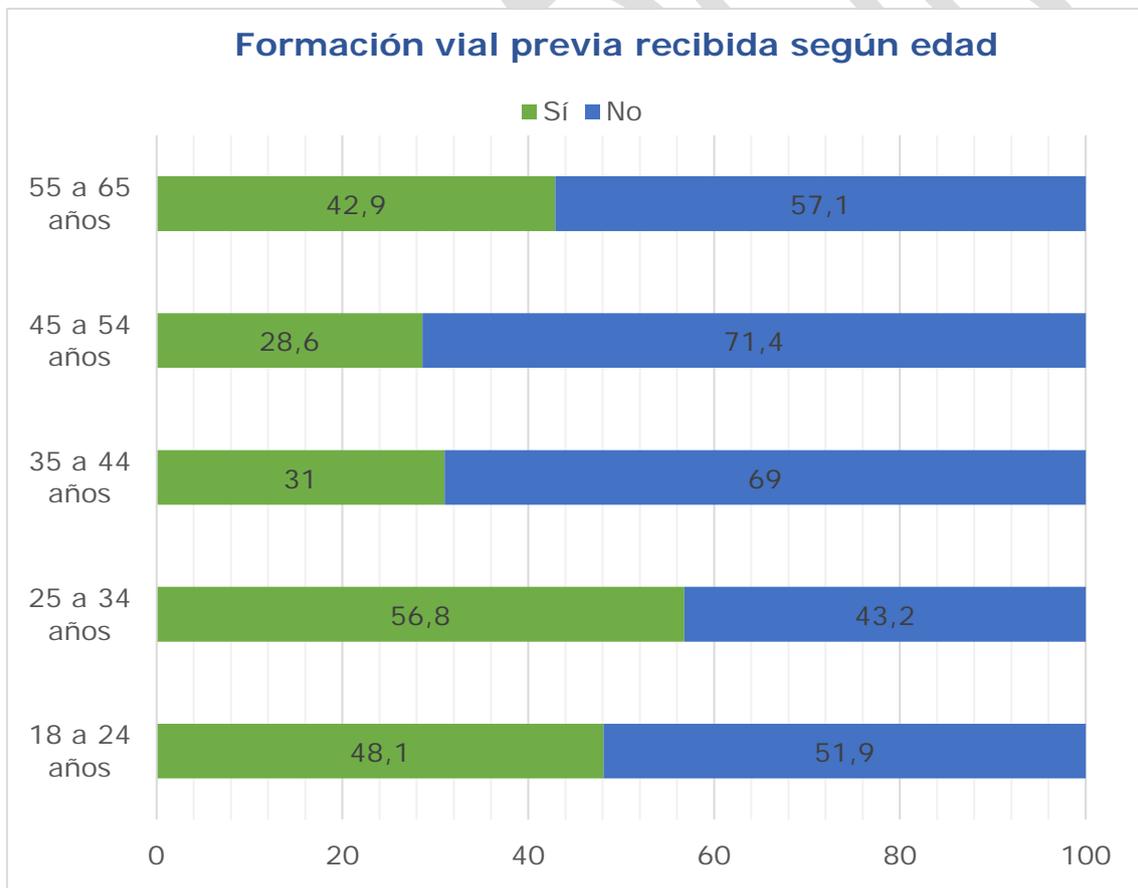
En el presente estudio también se consideró de interés conocer la formación vial que habían recibido los aspirantes a la obtención del permiso B antes de asistir a una autoescuela. Los análisis realizados mostraron que **el 46% de los alumnos aspirantes recibieron algún tipo de formación vial antes de comenzar el proceso de obtención del permiso de conducir en la autoescuela** (Tabla 6).

Tabla 6. Antes de comenzar el proceso de obtención del permiso de conducir en la autoescuela ¿Ha recibido algún tipo de formación vial?

	N	%
Sí	185	46
No	217	54

El análisis de la variable sobre formación vial recibida mostró una relación estadísticamente significativa con la edad de los alumnos. En concreto, **la formación previa recibida se incrementa en los aspirantes más jóvenes**: el 56.8% de los aspirantes de 25 a 34 años han recibido algún tipo de formación vial antes de asistir a la autoescuela, seguido por el 48,1% del grupo de menores de 24 años (Gráfico 1).

Gráfico 1



En cuanto al **tipo de formación previa recibida por parte de los aspirantes a la obtención del permiso B**, destaca la formación en el ámbito escolar (74.1%), seguida por los cursos de **prevención de la accidentalidad laboral vial** (16.1%) y los **cursos de sensibilización para jóvenes** (8.3%) (Tabla 7).

Tabla 7. Formación vial recibida

	N	%
Formación en el ámbito escolar (colegio, instituto, etc.)	143	74.1
Cursos de prevención de accidentalidad laboral vial (ámbito de prevención de riesgos laborales en la empresa)	31	16.1
Cursos de sensibilización para jóvenes	16	8.3
Otros	42	21.8

Por otro lado, la mayor parte de los encuestados que no han recibido nunca formación vial antes de acudir a la autoescuela para obtener el permiso de conducir, afirman que les hubiera gustado recibir esa formación vial. Concretamente, ocho de cada diez entrevistados (el 84.8%) que no han recibido formación previa a la obtención de permiso de conducir, desearían haber recibido alguna formación adicional en seguridad vial (Tabla 8).

Tabla 8. ¿Le hubiera gustado recibir ese tipo de formación?

	N	%
Sí	234	84.8
No	42	15.2

En cuanto a la **formación deseada**, el contenido o la dimensión que tiene mayor demanda o preferencia es la formación en conducción con **condiciones climatológicas adversas**: lluvia, niebla, nieve, etc. (95.5%). A continuación se sitúan la **sensibilización e información sobre factores de riesgo** (91.8%), adelantamientos (91%), la **conducción nocturna** (88.8%) y la **gestión de rotondas** (87.1%) (Tabla 9).

Tabla 9. Formación postpermiso deseada

	N	%
Conducción con lluvia, niebla, nieve, etc.	384	95.5
Sensibilización/información sobre factores de riesgo (alcohol, drogas, velocidad, estrés, etc.)	369	91.8
Adelantamientos	366	91
Conducción nocturna	357	88.8
Gestión de rotondas	350	87.1

4.3. Obligatoriedad de asistir a una autoescuela

4.3.1. Creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.

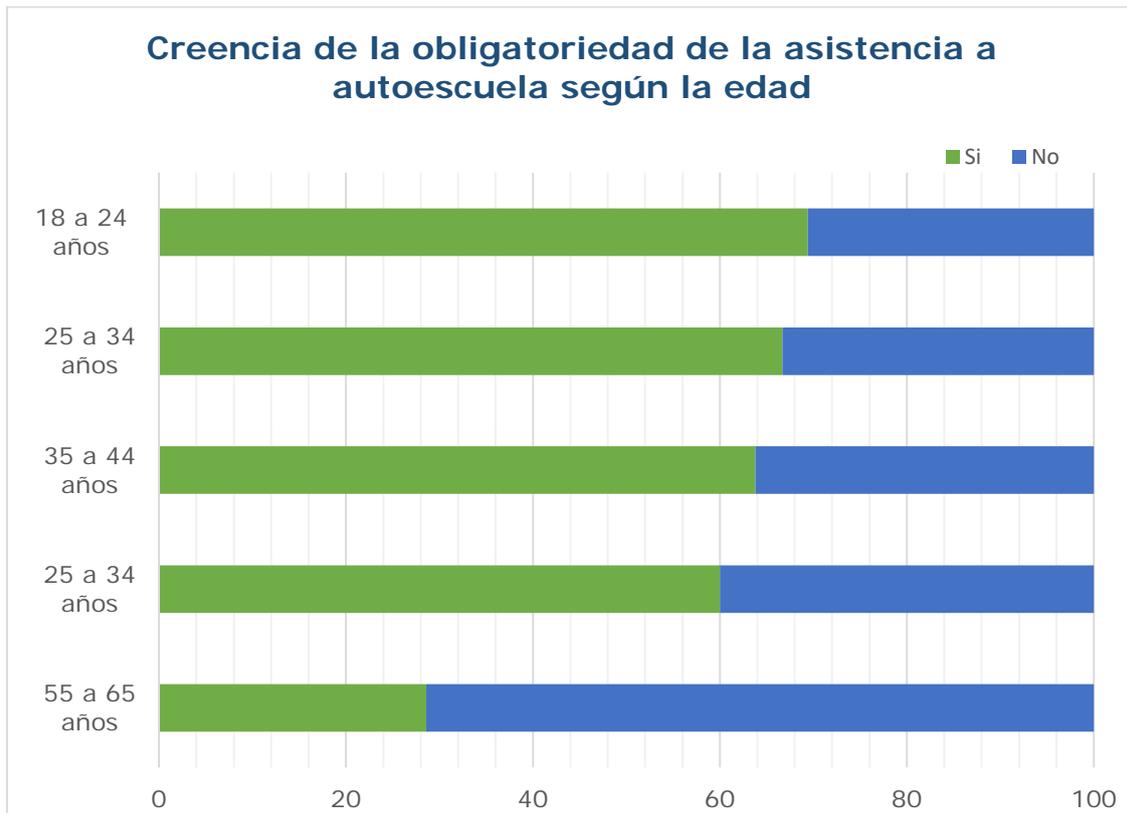
Una pregunta que se consideró importante en el estudio es la referente a la creencia existente entre los aspirantes a la obtención del permiso sobre la necesaria obligatoriedad de asistir a una autoescuela para realizar el examen de conducir. En este sentido, **seis de cada diez alumnos creen erróneamente, que en la actualidad en España es obligatorio asistir a una autoescuela para poder presentarse al examen para la obtención de permiso B** (Tabla 10).

Tabla 10. Creencia sobre la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B

	N	%
Sí	266	66.2
No	136	33.8

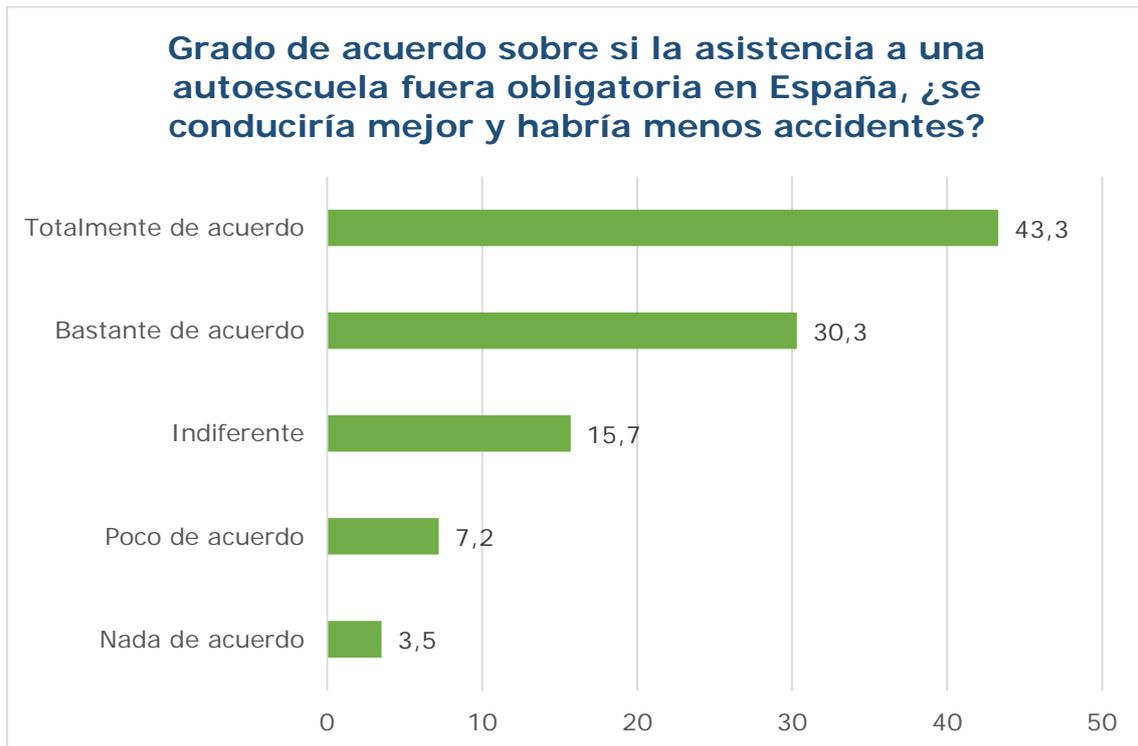
El análisis en profundidad de esta cuestión no mostró diferencias estadísticamente significativas en función de variables como el sexo, el nivel de estudios o la edad. Sin embargo, cabe destacar que los aspirantes a la obtención del permiso B con menor edad tienen un peor conocimiento sobre la obligatoriedad de asistir a una autoescuela. Concretamente, cerca del 70% de los menores de 24 años afirma que actualmente es obligatorio, mientras que este porcentaje disminuye progresivamente a medida que aumenta la edad, llegando a alcanzar un 28.6 el porcentaje de aspirantes de entre 55 y 65 años que cree que en España es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B de conducir (Gráfico 2).

Gràfico 2.



Después de plantear la anterior pregunta a los aspirantes a la obtención del permiso B, se explicó a los entrevistados que actualmente en España **no existe tal obligatoriedad**. Por ello, a continuación, se le preguntó cuál era su **grado de acuerdo con que si fuera obligatorio en España asistir a una autoescuela para obtener el permiso de conducir, se conduciría mejor y habría menos accidentes**. Como se observa en el Gráfico 3, el 43,3% de los alumnos aspirantes a obtener el permiso se muestran totalmente de acuerdo, seguidos por el 30,3% que están bastante de acuerdo con la pregunta planteada lo que da un total de 73,6%. Únicamente 1 de cada 10 aspirantes está poco o nada de acuerdo con dicha cuestión.

Gráfico 3.



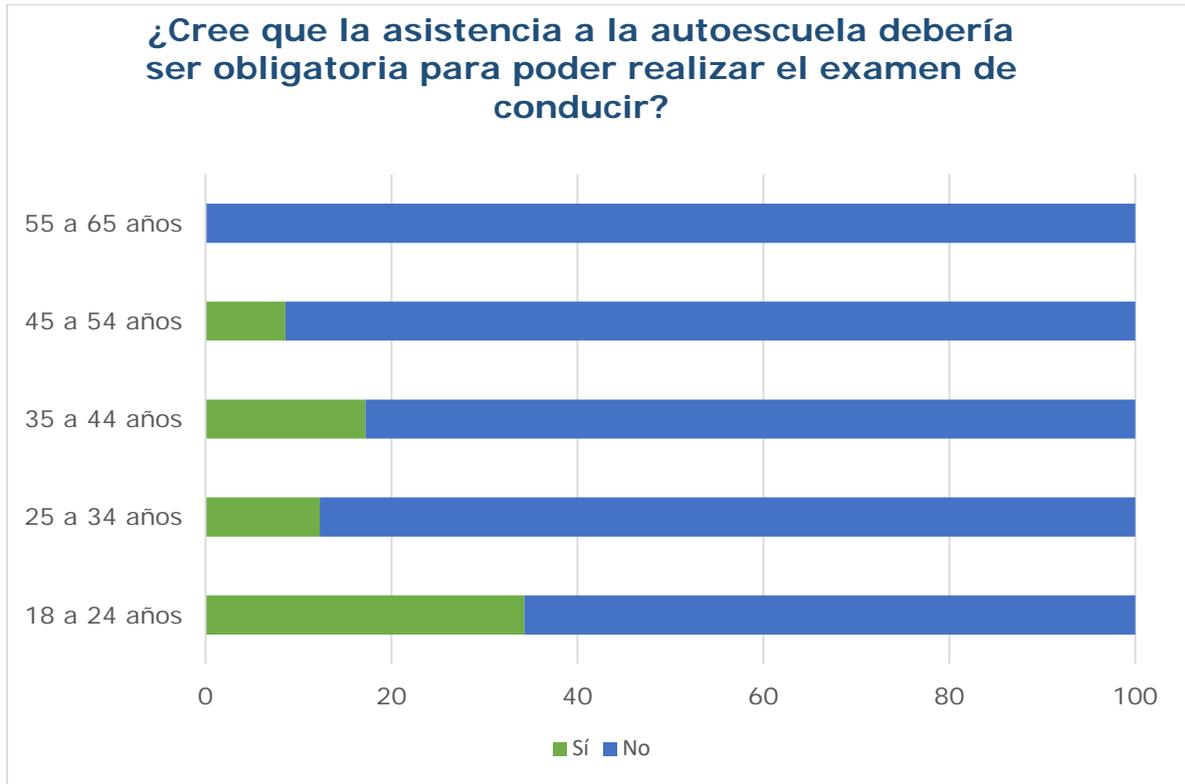
A continuación, se preguntó a los alumnos sobre su posición acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para obtener el permiso de conducir. Ante la pregunta **¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?** el 75,1% respondió de manera afirmativa (Tabla 11).

Tabla 11. ¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?

	N	%
Sí	302	75.1
No	100	24.9

Los análisis realizados mostraron también en este tema la existencia de diferencias estadísticamente en la cuestión planteada, en función de la edad de los encuestados. Concretamente, a medida que aumenta la edad disminuye la creencia sobre la conveniencia de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para presentarse al examen de conducir, como se puede observar en el Gráfico 4.

Gráfico 4. ¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?



En cuanto a los **motivos que argumentan aquellos alumnos no partidarios de establecer esa obligatoriedad**, la mayor parte de ellos consideran que el **sistema de obtención del permiso es correcto tal como lo conocemos actualmente (55%)** y dos de cada 10 conductores **no creen que existan diferencias en el nivel de seguridad en la conducción entre los conductores que preparan el examen por su cuenta y los que acuden a una autoescuela (23%)** (Tabla 12).

Tabla 12. Motivos de los no partidarios de la obligatoriedad de asistencia a una autoescuela

	N	%
El sistema es correcto tal y como está actualmente	55	55
Ahorro de dinero	9	9
No hay diferencias en el nivel de seguridad entre conductores	23	23
Pérdida de tiempo	2	2%
Otros	11	11%

Por último y dentro del tema de las opiniones y creencias de obligatoriedad de la formación, prácticamente la totalidad de encuestados, **el 96,5%, recomendaría a futuros aspirantes a la obtención del permiso B que asistieran a una autoescuela** para recibir formación teórica y práctica (Tabla 13).

Tabla 13. Recomendación de asistir a una autoescuela

	N	%
Sí	388	96.5
No	14	3.5

4.3.2. Duración de la formación: creencias y recomendaciones.

En el presente apartado se describen los resultados de diversas cuestiones planteadas en relación a la formación, como su duración teórica, práctica, etc.

En primer lugar se planteó a los aspirantes a la obtención del permiso de conducir: “*Si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela, ¿se reducirían los accidentes de tráfico?*”. Ante esta pregunta **cerca de siete de cada diez alumnos consideran que, de existir una obligatoriedad de asistencia a una autoescuela con un mínimo de horas, se conseguiría una reducción en la siniestralidad vial** (Tabla 14).

Tabla 14. Si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela, ¿se reducirían los accidentes de tráfico?

	N	%
Sí	266	66,2
No	136	33,8

En cuanto al mínimo de horas de formación que consideran necesarias los alumnos, el 44,8% considera que hasta 15 horas de **formación teórica** serían suficientes, seguido por el 26,6% que cree que deberían ser entre 16 y 25 horas y el 21,9% que establecería el rango de obligatoriedad entre 26 y 50 horas (Tabla 15).

Tabla 15. Mínimo de horas teóricas

	N (N=402)	%
Hasta 15 horas	180	44.8
Entre 16 y 25 horas	107	26.6
Entre 26 y 50 horas	88	21.9
Más de 50 horas	16	4
No sabe/no contesta	11	2.7

Respecto a las **horas prácticas**, el 43% de los alumnos afirma que debería existir una obligatoriedad con duración de hasta 15 horas, seguido por el 29.4% que cree que deberían realizarse entre 16 y 25 horas de clases prácticas y el 22.6% que considera que el margen debería encontrarse entre las 26 y las 50 horas de formación práctica que fuera obligatoria (Tabla 16).

Tabla 16. Mínimo de horas prácticas

	N (N=402)	%
Hasta 15 horas	173	43
Entre 16 y 25 horas	118	29.4
Entre 26 y 50 horas	91	22.6
Más de 50 horas	9	2.2
No sabe/no contesta	11	2.7

4.3.3. Consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.

Estrechamente relacionado con las cuestiones anteriores, se planteó a los alumnos qué consecuencias creen que tendría establecer la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para obtener el permiso de conducir.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados si asistir obligatoriamente a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica supondría que los conductores estuvieran más formados y concienciados. Ante dicha cuestión, el 84.8% de los aspirantes a la obtención del permiso afirma que efectivamente, asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados. Únicamente el 15% de los encuestados cree que sería indiferente o que no supondría una mayor concienciación y formación (Tabla 17).

Los análisis realizados en profundidad respecto de esta cuestión, no mostraron la existencia de diferencias significativas en función de las variables de caracterización sociodemográfica de los conductores (sexo, edad, estudios, etc.).

Tabla 17. Asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica...

	N	%
Haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados	341	84.8
Sería indiferente	19	4.7
No haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados	42	10.4

Por otro lado, se solicitó a los entrevistados que dijeran su grado de acuerdo o desacuerdo, respecto a una serie de consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir (Tabla 18). Los datos obtenidos indican que la gran mayoría de entrevistados muestran elevados porcentajes de acuerdo en todas las afirmaciones, siendo los resultados concretos los siguientes:

- **El conductor que ha acudido a una autoescuela para recibir formación adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial:** el 80.1% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo.
- **Asistir a una autoescuela incrementa la probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir:** el 79.2% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo.
- **Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos en la conducción de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares):** El 76.4% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo.
- **El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura:** el 64.2% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo.

Tabla 18. Consecuencias de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela

Grado acuerdo/desacuerdo Porcentajes Horizontales	1	2	3	4	5
Asistir a una autoescuela incrementa las probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir	2.5	7.2	11.9	15.2	63.2
El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura	7	8.7	20.1	18.9	45.3
Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos en la conducción de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares)	4.7	6.7	12.2	17.9	58.5
El conductor que ha acudido a una autoescuela adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial	2.7	5.5	11.7	19.2	60.9

Escala utilizada (1=Nada de acuerdo-5=Totalmente de acuerdo)

En línea con los análisis realizados para evaluar las consecuencias que, según los encuestados, tendría la obligatoriedad de asistir a una autoescuela, se describen a continuación diversos efectos o resultados que se han obtenido sobre cuestiones como la formación de los conductores, la reducción de la siniestralidad, reciclaje, etc.

En la Tabla 19, se muestran las diferentes preguntas consideradas en este apartado del cuestionario, en el que se solicitaba a los alumnos encuestados que mostraran su grado de acuerdo/desacuerdo con el contenido de una determinada afirmación.

Tabla 19. Efectos/resultados consecuencia de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela

Grado acuerdo/desacuerdo Porcentajes Horizontales	1	2	3	4	5
La formación de los conductores debería ser obligatoria.	2.2	5.7	8,7	12,2	71,1
Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes.	1.7	6.2	13,7	22,4	56
La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad.	4.7	8.5	14,4	23,4	49
Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican, como conducir por la noche, adelantar, etc.	1.7	5.2	10	19,9	63,2

Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela (por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) no es lo más conveniente para formarse adecuadamente.	8.2	10	16,9	18,7	46,3
Sería interesante que los conductores que ya disponen del permiso de conducir, realicen un reciclaje pasados unos años desde su obtención	9.2	12.2	14,9	18,7	45
Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos	4.7	10	16,7	21,6	47
Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela habría menos conductores reincidentes	6.2	10.2	15,7	24,9	43

Escala utilizada (1 Nada de acuerdo-5 Totalmente de acuerdo)

Las afirmaciones con un grado de acuerdo más elevado son:

- **La formación de los conductores debería ser obligatoria** (El **83.3%** se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo).
- **Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican**, como conducir por la noche, adelantar, etc.: El **83.1%** de los entrevistados se muestran bastante de acuerdo o muy de acuerdo.
- **Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes**: El **78.4%** está bastante de acuerdo o muy de acuerdo.
- **La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad**: Los entrevistados se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo suman el **72.4%**.

Por otra parte, los análisis mostraron un segundo grupo de cuestiones que cuentan también con un elevado grado de acuerdo, aunque no tan alto como en el caso anterior:

- **Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos**: El **68.6%** se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo.
- Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela **habría menos conductores reincidentes**: Los entrevistados se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo alcanzan el **67.9%**.
- **Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela** (Por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) **no es lo más conveniente para formarse**: El **65%** se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo.
- Sería **interesante que** los conductores que ya disponen del permiso de conducir, **realicen un reciclaje pasados unos años desde su obtención**: El **63.7%** está bastante de acuerdo o muy de acuerdo.

4.4. La formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.

Por último, se analizaron dos grandes cuestiones:

- Por un lado, qué **importancia** tienen una serie de factores, entre ellos la **formación**, en la en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.
- Por otro, qué **contenidos**, en opinión de los encuestados, serían **prioritarios** en la formación de los futuros conductores en caso de establecerse la obligatoriedad de la asistencia a una autoescuela.

Respecto a la primera cuestión, se solicitó a los entrevistados que indicaran el grado de importancia que asignan a una serie de factores, en su contribución a la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico. Las valoraciones se realizaron sobre una escala de 1 a 10, donde el 1 se corresponde con Nada importante y el 10 con Muy importante (Tabla 20). Para los entrevistados, **la formación y concienciación de los conductores**, con una valoración media de 8.41, se situaría como el factor más importante, seguido por **el estado de las carreteras**, con un 8.01.

Tabla 20. Importancia para la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico

Importancia	Valoración media
La formación y concienciación de los conductores	8,41
El estado de las carreteras	8,01
El estado y conservación de los vehículos	7,97
Las sanciones (multas, pérdida de puntos, etc.)	6,86

Para determinar la segunda cuestión, referente a los **contenidos prioritarios que debería contener la formación** en caso de que se estableciera como obligatoria, se solicitó a los aspirantes a la obtención del permiso que valoraran de 1 a 10 diferentes temas, correspondiendo el 1 con un tema nada prioritario y el 10 con un tema muy prioritario (Tabla 21)

Los temas que cuentan con una mayor prioridad para los alumnos son:

- **Maniobras en movimiento** (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.) (8.44).
- **Seguridad al volante** (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño, etc.) (8.33).

- **Concienciación** sobre la gravedad de los accidentes de tráfico (8.30).

Un segundo grupo de temas, que contarían con **prioridad también alta, aunque ligeramente menor**, estaría formado por los siguientes temas:

- **Primeros auxilios** (8.09)
- **Normativa y señalización** (8.07)
- Formación sobre **usuarios vulnerables** (ciclistas, niños, mayores...)(8.05)

En todo caso, se aprecia que todos los temas propuestos se consideran de alta importancia si tenemos en cuenta las elevadas puntuaciones que se les otorga.

Por último, los contenidos con una menor prioridad en opinión de los encuestados, aunque también con altas puntuaciones son las siguientes:

- **Actitudes y valores** en el tráfico (respeto, tolerancia, etc.) (7.97)
- **Seguridad activa y pasiva** (neumáticos, cinturón, alumbrado, frenos, etc.) (7.65)
- **Maniobras en parado** (aparcamiento, arranque en cuesta, etc.) (7.72)
- **Legislación** (sanciones, pérdida de puntos, delitos penales...) (7.37)

Tabla 21. Prioridad para la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico

Prioridad	Valoración media
Maniobras en movimiento (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.)	8,44
Seguridad al volante (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño...)	8,33
Concienciación sobre la gravedad de los accidentes de tráfico	8,30
Primeros auxilios	8,09
Normativa y señalización	8,07
Formación sobre usuarios vulnerables (ciclistas, niños, mayores...)	8,05
Actitudes y valores en el tráfico (respeto, tolerancia, etc.)	7,97
Seguridad activa y pasiva (neumáticos, cinturón, alumbrado, frenos, etc.)	7,65
Maniobras en parado (aparcamiento, arranque en cuesta, etc.)	7,72
Legislación (sanciones, pérdida de puntos, delitos penales...)	7,37

5. Resumen y conclusiones

Con el objetivo de averiguar la opinión de los aspirantes a la obtención del permiso B de conducir, acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para dicha obtención, y su percepción de distintas dimensiones relacionadas con la formación de seguridad vial, se realizó un estudio sociológico mediante entrevistas online a nivel nacional. La muestra finalmente obtenida en el estudio estuvo formada por 402 encuestados de todo el estado español, que cumplimentaron un cuestionario con ítems sobre datos sociodemográficos, experiencia formativa personal, creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela, duración de la formación, consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela y formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.

Los resultados del análisis realizado se han estructurado en diversos apartados en los que se agrupan los ítems y las variables que explican las distintas opiniones y creencias ante una posible formación obligatoria de los conductores. A continuación se exponen de manera sintética algunos de los principales resultados:

Formación vial recibida y deseada.

- El 77.6% de alumnos que están obteniendo el permiso de conducir B conducir en una autoescuela, **consideran que cuentan con una mejor formación como conductores frente a aquellos que NO han asistido a una autoescuela.**
- El 46% de los alumnos aspirantes al permiso de conducir B, **recibieron algún tipo de formación vial antes de comenzar el proceso de obtención del permiso de conducir en la autoescuela.**
 - Concretamente, **la formación previa recibida se incrementa en los aspirantes más jóvenes:** el 56.8% de los aspirantes de 25 a 34 años manifiestan que han recibido formación vial antes de asistir a la autoescuela, seguido por el 48,1% de los menores de 24 años de edad.
 - En cuanto a la tipología de dicha formación, destaca la formación en el ámbito escolar (74.1%), seguida de cursos de **prevención de la accidentalidad laboral vial** (16.1%) y los **cursos de seguridad sensibilización para jóvenes.**
 - **Más de ocho de cada diez alumnos** (el 84.8%) que no han recibido formación previa a la obtención de permiso de conducir, **desearían haber recibido alguna formación adicional** en seguridad vial.
- En cuanto a la formación que desearían recibir los encuestados, el 95,5% afirma que le gustaría formarse en cuestiones de conducción con **condiciones climatológicas**

adversas: lluvia, niebla, nieve, etc. A continuación se sitúan la **sensibilización e información sobre factores de riesgo** (91.8%), adelantamientos (91%), la **conducción nocturna** (88.8%) y la **gestión de rotondas** (87.1%).

Obligatoriedad de asistir a una autoescuela

- **Seis de cada diez** alumnos creen erróneamente, que en la actualidad en España es **obligatorio asistir a una autoescuela** para presentarse al examen para la obtención de permiso B.
 - Los aspirantes a la obtención del permiso B con **menor edad tienen un peor conocimiento sobre la obligatoriedad** de asistir a una autoescuela. Cerca del 70% de los menores de 24 años afirma que actualmente ya es obligatorio, mientras que este porcentaje es del 28.6% en los aspirantes de entre 55 y 65 años.
- **En cuanto al grado de acuerdo con que si la asistencia a una autoescuela fuera obligatoria en España, se conduciría mejor y habría menos accidentes**, el 73.6% de los alumnos aspirantes a obtener el permiso se muestran bastante o totalmente de acuerdo.
- Especialmente destacable resulta el porcentaje del **75,1 % de alumnos que creen que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria** para poder realizar el examen de conducir.
- En cuanto a los **motivos que argumentan los pocos alumnos no partidarios de establecer esa obligatoriedad**, se destacan los siguientes:
 - El 55% opina que el **sistema de obtención del permiso es correcto tal como lo conocemos actualmente**.
 - El 23% no cree que existan **diferencias en el nivel de seguridad en la conducción** entre los conductores que preparan el examen por su cuenta y los que acuden a una autoescuela.
- El **96,5% de los encuestados recomendaría a futuros aspirantes a la obtención del permiso B, que asistieran a una autoescuela** para recibir formación teórica y práctica.
- El **66,2% de los alumnos participantes en el estudio consideran que, de existir una obligatoriedad de asistencia a una autoescuela con un mínimo de horas, se conseguiría una reducción en la siniestralidad vial**.
 - De forma más específica, y en cuanto a la duración de la formación **teórica**, el **44,8% considera que hasta 15 horas de formación teórica serían suficientes**,

seguido por el 26,6% que cree que deberían ser entre 16 y 25 horas y el 21,9% que establecería el rango de obligatoriedad entre 26 y 50 horas.

- Por otra parte, en lo referente a la formación **práctica**, el **43% de los alumnos afirma que debería existir una obligatoriedad con duración de hasta 15 horas**, seguido por el 29.4% que cree que deberían realizarse entre 16 y 25 horas de clases prácticas y el 22.6% que considera que el margen debería encontrarse entre las 26 y las 50 horas.

Consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.

- El **84.8% de los aspirantes a la obtención del permiso afirma que asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados**. Únicamente el 15% de los encuestados cree que sería indiferente o que no supondría una mayor concienciación y formación.
- Por otra parte, en la investigación realizada se quiso conocer el grado de acuerdo o desacuerdo, respecto a una serie de consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir. Los resultados obtenidos indican que la gran mayoría de entrevistados mostraban elevados porcentajes de acuerdo en todas las cuestiones planteadas:
 - El conductor que ha **acudido a una autoescuela** para recibir formación adquiere **más y mejores conocimientos** en seguridad vial (**80.1%**).
 - **Asistir a una autoescuela incrementa la probabilidades de aprobar** el examen del permiso de conducir (**79.2%**).
 - **Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos** en la conducción de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares) (**76.4%**).
 - El hecho de **acudir a una autoescuela** hace que los conductores **conduzcan de manera más segura** (64.2%).
 - **La formación de los conductores debería ser obligatoria** (**83.3%**).
 - **Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican**, como conducir por la noche, adelantar, etc. (**83.1%**).
 - **Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes** (**78.4%**).
 - **La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad** (**72.4%**).
 - **Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos** (**68.6%**).
 - Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela **habría menos conductores reincidentes** (**67.9%**).

- **Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela** (conducir con un familiar, amigo, etc.) **no es lo más conveniente para formarse (65%).**
- Sería **interesante que** los conductores que ya disponen del permiso de conducir, **realizaran un reciclaje pasados unos años desde su obtención (63.7%).**

La formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.

- En cuanto a la importancia de distintos factores (formación, estado de las carreteras, estado y conservación de los vehículos, sanciones, etc.) y su repercusión en la seguridad vial, para los entrevistados, **la formación y concienciación de los conductores**, con una valoración media de 8.41, se sitúa como el factor más importante, seguido por **el estado de las carreteras**, con un 8.01.
- Respecto de los **contenidos prioritarios que debería contener la formación** en caso de que se estableciera como obligatoria, se solicitó a los aspirantes a la obtención del permiso que valoraran de 1 a 10 diferentes temas, correspondiendo el 1 con un tema nada prioritario y el 10 con un tema muy prioritario. La prioridad otorgada a los distintos temas de mayor a menor son:
 - **Maniobras en movimiento (8.44)**
 - **Seguridad al volante** (factores de riesgo) **(8.33)**
 - **Concienciación** sobre la gravedad de los accidentes de tráfico **(8.30)**
 - **Primeros auxilios (8.09)**
 - **Normativa y señalización (8.07)**
 - Formación sobre **usuarios vulnerables (8.05)**
 - **Actitudes y valores** en el tráfico **(7.97)**
 - **Seguridad activa y pasiva (7.65)**
 - **Maniobras en parado (7.72)**
 - **Legislación (7.3)**

ENCUESTA A LOS ASISTENTES A LOS CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS

1. Objetivos del estudio en los asistentes a los cursos del permiso por puntos

Mediante el presente estudio sociológico se pretendió averiguar la opinión de los infractores y delincuentes asistentes a los cursos de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial del Permiso por Puntos sobre la formación obligatoria para la obtención del permiso de conducir, y sus creencias y actitudes acerca del sistema formativo actual y posibles cambios futuros. Para ello se realizó un estudio mediante entrevistas online a nivel nacional aplicando un cuestionario compuesto por un conjunto de preguntas elaboradas *ad-hoc*. La encuesta estuvo dirigida a un total de 440 alumnos que asistían a una autoescuela para recuperar parte o la totalidad de sus puntos. A continuación se describen los principales resultados obtenidos en el estudio.

Objetivo general:

Conocer la opinión de los asistentes a los cursos de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial dentro del Sistema de Permiso por Puntos sobre el sistema formativo y la conveniencia o no que tendría la obligatoriedad de asistencia a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir.

Objetivos específicos:

- Conocer el itinerario formativo o formación en seguridad vial, previa a la asistencia a la autoescuela, recibida por los asistentes a los cursos de Permiso por Puntos.
- Conocer la autopercepción respecto a la formación de los asistentes a los cursos de recuperación de puntos en función de su asistencia o no asistencia a una autoescuela para obtener el permiso de conducir.
- Analizar las creencias y opiniones acerca de la obligatoriedad de asistir a la autoescuela para obtener el permiso de conducir y sus posibles ventajas e inconvenientes.
- Conocer la opinión de los asistentes a los cursos del Permiso por Puntos sobre la importancia de distintos factores (formación, legislación, vías, etc.) en la en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.
- Conocer la opinión de los asistentes a los cursos de recuperación de puntos a cerca de los contenidos formativos que deberían ser prioritarios en la formación de conductores en caso de establecer la asistencia obligatoria a la autoescuela.

2. Metodología del estudio

El estudio realizado en asistentes a los cursos de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial del Permiso por Puntos se llevó a cabo de forma on-line mediante un cuestionario diseñado ad-hoc (Ver Anexo III). Posteriormente, se realizó la explotación de los datos recogidos, del que se desprende el presente informe, en el que se describen los principales resultados obtenidos en la encuesta realizada.

Para la elaboración del informe de resultados, se han realizado diversos análisis mediante estadísticos univariados, a fin de obtener una valoración global de la incidencia de cada ítem o variable en términos absolutos y relativos, en función del tipo de datos con el que se trabajaba.

Por otra parte, se realizaron una serie de análisis bivariados o multivariados mediante tablas de contingencia, para las variables de especial interés. Mediante estas tablas se evaluó la influencia combinada de varios factores, no sólo en cuanto a su valor absoluto y relativo, sino en cuanto a su significación estadística, en función del estudio de las puntuaciones obtenidas en los residuos ajustados estandarizados.

Las áreas y variables encuestadas y analizadas fueron las siguientes:

- **Datos sociodemográficos:** sexo, edad, comunidad autónoma, nivel de estudios del encuestado, etc.
- **Experiencia personal en la formación en conducción:** autopercepción como conductor, formación vial recibida previamente a la asistencia a la autoescuela, contenidos formativos.
- **Posición ante una posible obligatoriedad de asistir a un centro de formación vial para la obtención del permiso de conducir:** creencias y actitudes por parte de los asistentes a los cursos de recuperación de puntos.

La muestra finalmente obtenida en el estudio estuvo formada por 402 encuestados, que tenían las siguientes características:

- **Universo:** Alumnos asistentes a los cursos de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial del Permiso por Puntos mayores de 18 años.
- **Ámbito:** Nacional.

- **Metodología de encuesta:** Entrevistas on-line.
- **Muestra:** 440 entrevistados.

El trabajo de campo se realizó entre los días 28 de marzo y 21 de julio de 2018. El cuestionario utilizado en el estudio, como se ha indicado, se presenta en el Anexo III.

2.1. Estructura del informe.

Los resultados del análisis realizado se han estructurado en diferentes áreas o apartados, en los que se agrupan los ítems y variables relativas a las distintas opiniones y actitudes ante la formación para la obtención de permiso de conducir. Las áreas en las que se han agrupado los ítems son las siguientes:

- Descripción de la muestra.
- Experiencia personal en la formación recibida.
- Creencias y actitudes acerca de la obligatoriedad de formación para la obtención del permiso de conducir.

3. Descripción de la muestra

La muestra utilizada, como se ha indicado anteriormente, ha sido de 440 sujetos que asistían a una autoescuela para recuperar parte o la totalidad de los puntos de su permiso de conducir por la vía administrativa o penal. Respecto de la distribución de los encuestados en función del **sexo**, el **83.4% fueron hombres, mientras que el 16.6% fueron mujeres** (Tabla 1).

Tabla 22. Sexo de los encuestados

	N	%
Hombre	367	83.4
Mujer	73	16.6

En cuanto a la **edad**, el rango con mayor representación se ubica entre los 25 a 34 años (26%), seguido del rango de 35 a 44 años (24.4%), 45 a 54 años (21%) y 18 a 24 años (15.5%) (Tabla 2).

Tabla 23. Edad de los encuestados

	N	%
18 a 24 años	68	15.5
25 a 34 años	114	26
35 a 44 años	107	24.4
45 a 54 años	92	21
55 a 65 años	49	11.2
Más de 65 años	9	2.1

Respecto al lugar de **residencia** de los encuestados, la muestra utilizada ha posibilitado la **representación nacional en 13 comunidades autónomas** (Tabla 3).

Tabla 24. Comunidad Autónoma de residencia de los encuestados

	N	%
Andalucía	64	14.5
Aragón	59	13.4
Principado de Asturias	4	0.9
Canarias	47	10.7
Cantabria	8	1.8
Castilla y León	37	8.4
Castilla-La Mancha	18	4.1
Comunitat Valenciana	94	21.4
Extremadura	8	1.8
Galicia	68	15.5
Madrid	13	3
Murcia	5	1.1
País Vasco	15	3.4

En cuanto al **nivel de estudios** de los encuestados, como se puede comprobar en la Tabla 4, el grupo más numeroso está formado por los encuestados que disponen de estudios de Graduado Escolar, EGB, ESO (28.2%), estudios primarios (20.2%) y FP o Bachillerato (17.3%).

Tabla 25. Nivel de estudios de los encuestados

	N	%
Sin estudios (estudios primarios sin terminar)	29	6.6
Estudios primarios: certificado escolar, EGB. 1ª etapa, (más o menos hasta 10 años)	89	20.2
Graduado escolar, o EGB. 2ª etapa, o 1º y 2º ESO. (1er ciclo), (hasta 14 años)	124	28.2
FPI y II, Bachiller superior, BUP, 3º y 4º de ESO. (2º ciclo), COU. PREU, 1º y 2º de Bachillerato (hasta 18 años)	76	17.3
Diplomado Universitario, Ingeniero Técnico, (3 años en escuelas universitarias)	63	14.3
Licenciado Universitario, Ingeniero, Doctorado, (más de 3 años en la universidad)	59	13.4

4. Resultados

4.1. Autopercepción como conductor.

Respecto a la autopercepción que tienen los asistentes a los cursos de Permiso por Puntos sobre la calidad de su formación inicial hecha en una autoescuela, en comparación con aquellos que no obtuvieron el permiso de conducir asistiendo a una autoescuela, **el 77.6% considera que cuentan con una mejor formación como conductores frente a aquellos que NO han asistido a una autoescuela**. Por otro lado, el 20.5% de alumnos considera su formación igual o un escaso 1.9% la considera peor (Tabla 5).

Tabla 26. Autopercepción de conductores, en función de su asistencia o no a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir

Considera que su formación es mejor que la de los conductores que no asistieron a una autoescuela Porcentajes Verticales	N	%
Peor	8	1.9
Igual	87	20.5
Mejor	329	77.6

4.2. Formación vial recibida y deseada.

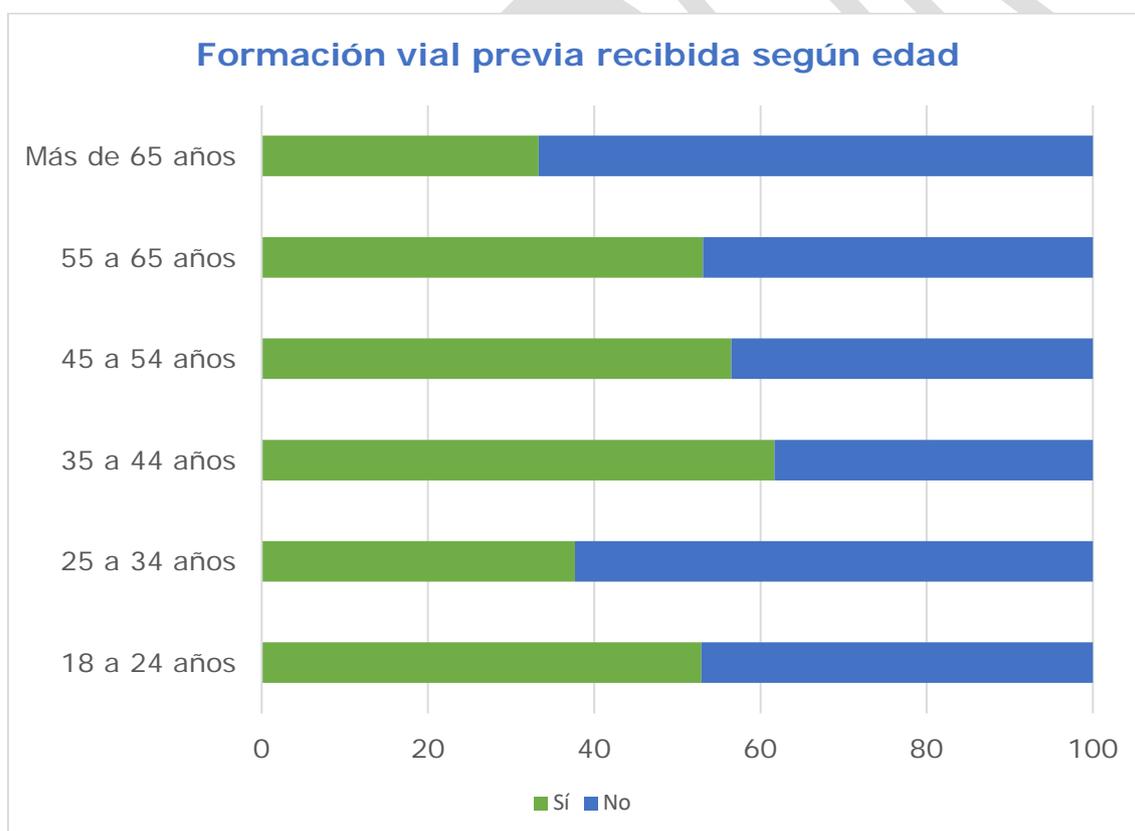
Otro de los objetivos de interés en el presente estudio fue conocer la formación vial que habían recibido los asistentes a los cursos antes de asistir a una autoescuela. Los análisis realizados mostraron que **el 51.6% de los alumnos de los cursos de Recuperación de Puntos manifiesta que recibieron algún tipo de formación vial antes de comenzar el proceso de obtención del permiso de conducir en la autoescuela** (Tabla 6).

Tabla 27. Antes de comenzar el proceso de obtención del permiso de conducir en la autoescuela ¿Ha recibido algún tipo de formación vial?

	N	%
Sí	227	51.6
No	213	48.4

El análisis de la variable sobre formación vial recibida no mostró ninguna relación significativa entre esta variable y el sexo de los alumnos. Sin embargo, se halló una relación estadísticamente significativa con la edad. En concreto, **la formación recibida previa obtención del permiso de conducir, se incrementa en los encuestados de entre 35 y 44 años (61.7%), y es significativamente menor en el grupo de asistentes de entre 25 y 34 años de edad (Gráfico 5).**

Gráfico 5



En cuanto al **tipo de formación previa recibida por parte de los asistentes a los cursos del Permiso por Puntos**, destaca la formación en anteriores cursos de Permiso por Puntos (64.8%), seguida por los cursos de prevención de accidentalidad laboral vial en el ámbito de la empresa (16.8%) y cursos de seguridad vial como el CAP para conductores profesionales (16.8%) (Tabla 7).

Tabla 28. Formación vial recibida

	N	%
Cursos de recuperación de puntos	177	64.8
Cursos de prevención de accidentalidad laboral vial (ámbito de prevención de riesgos laborales en la empresa)	46	16.8
Cursos para la obtención de un nuevo permiso de conducir	32	11.7
Cursos de seguridad vial como el CAP (conductores profesionales)	46	16.8
Otros	53	19.4

En este contexto, los análisis mostraron que algo más de la mitad (**54.3%**) de los encuestados que no han recibido nunca formación vial antes de acudir a la autoescuela para obtener el permiso de conducir, **afirman que les hubiera justado recibir esa formación vial.** (Tabla 8).

Tabla 29. ¿Le hubiera gustado recibir ese tipo de formación?

	N	%
Sí	239	54.3
No	60	13.6
Ns/Nc	141	32

En cuanto a la **formación deseada**, el contenido o la temática que tiene mayor demanda es la formación en conducción en **condiciones climatológicas adversas**: lluvia, niebla, nieve, etc. (87.5%). A continuación, con la misma puntuación se sitúan la **sensibilización e información sobre factores de riesgo** (87%), gestión de rotondas (75.5%), adelantamientos (70.7%) y conducción nocturna (68.9%) (Tabla 9).

Tabla 30. Formación postpermiso deseada

	N	%
Conducción con lluvia, niebla, nieve, etc.	385	87.5
Sensibilización/información sobre factores de riesgo (alcohol, drogas, velocidad, estrés, etc.)	383	87
Gestión de rotondas	332	75.5
Adelantamientos	311	70.7
Conducción nocturna	303	68.9

4.3. Obligatoriedad de asistir a una autoescuela

4.3.1. Creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.

En cuanto a la creencia existente entre los asistentes a los cursos del Permiso por Puntos sobre la necesaria obligatoriedad de asistir a una autoescuela para realizar el examen de conducir, cerca de **ocho de cada diez alumnos creen erróneamente, que en la actualidad en España es obligatorio asistir a una autoescuela para poder presentarse al examen para la obtención de permiso B** (Tabla 10).

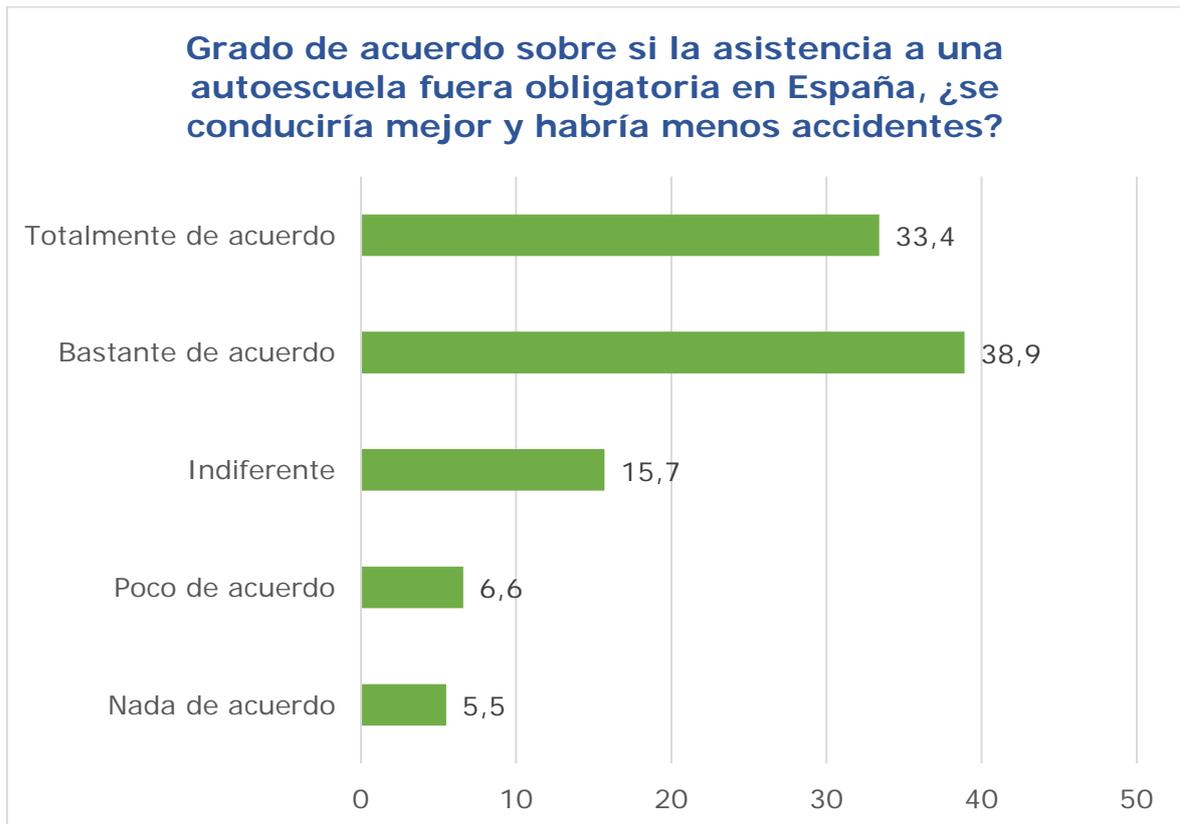
Tabla 31. Creencia sobre la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B

	N	%
Sí	349	20.7
No	91	79.3

El análisis en profundidad de esta cuestión no mostró diferencias estadísticamente significativas en función de variables como el sexo, el nivel de estudios o la edad.

Tras realizar la pregunta anterior a los asistentes a los cursos de recuperación de puntos, se explicó a los entrevistados que actualmente en España **no existe tal obligatoriedad**. Por ello, a continuación, se le preguntó cuál era su **grado de acuerdo con que si fuera obligatorio en España asistir a una autoescuela para obtener el permiso de conducir, se conduciría mejor y habría menos accidentes**. Como se observa en el Gráfico 6, el 38.9% de los alumnos asistentes a los cursos se muestran bastante de acuerdo, seguidos por el 33.4% que están totalmente de acuerdo con la pregunta planteada, lo que da un total del 72.3%. Únicamente el 12.1% de los alumnos está poco o nada de acuerdo con dicha cuestión.

Gráfico 6



A continuación, se preguntó a los alumnos sobre su posición acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para obtener el permiso de conducir. Ante la pregunta **¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?**, el **83.4%** respondió de manera afirmativa (Tabla 11).

Tabla 32. ¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?

	N	%
Sí	367	83.4
No	73	16.6

Los análisis realizados no mostraron diferencias estadísticamente significativas en la cuestión planteada, en función de la edad, sexo o nivel de estudio de los encuestados.

En cuanto a los **motivos que argumentan aquellos asistentes no partidarios de establecer esa obligatoriedad (16.6%)**, la mayor parte de ellos consideran que el sistema de obtención del permiso es correcto tal como lo conocemos actualmente (57%) y dos de cada 10 conductores creen que no asistir a la autoescuela supondría un ahorro de dinero, seguido por los que opinan

que no hay diferencias en el nivel de seguridad en la conducción entre los conductores que preparan el examen por su cuenta y los que acuden a una autoescuela (14.1%) (Tabla 12).

Tabla 33. Motivos de los no partidarios de la obligatoriedad de asistencia a una autoescuela

	N	%
El sistema es correcto tal y como está actualmente	166	57
Ahorro de dinero	62	21.3
No hay diferencias en el nivel de seguridad entre conductores	41	14.1
Pérdida de tiempo	13	4.5
Otros	11	3.8

Por último y dentro del tema de las opiniones y creencias de obligatoriedad de la formación, nueve de cada diez encuestados (**93.6%**) **recomendaría a futuros aspirantes a la obtención del permiso B que asistieran a una autoescuela** para recibir formación teórica y práctica (Tabla 13).

Tabla 34. Recomendación de asistir a una autoescuela

	N	%
Sí	412	93.6
No	28	6.4

4.3.2. Duración de la formación: creencias y recomendaciones.

En el presente apartado se describen los resultados de diversas cuestiones planteadas en relación a la formación, como su duración teórica, práctica, etc. Respecto a la primera pregunta *“Si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela, ¿se reducirían los accidentes de tráfico?”* **cerca de siete de cada diez encuestados consideran que, de existir una obligatoriedad de asistencia a una autoescuela con un mínimo de horas, se conseguiría una reducción en la siniestralidad vial** (Tabla 14).

Tabla 35. Si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela, ¿se reducirían los accidentes de tráfico?

	N	%
Sí	303	68.9
No	137	31.1

Concretamente, en cuanto al mínimo de horas de formación que consideran necesarias los asistentes a los cursos del Permiso por Puntos, el 45.5% considera que hasta 15 horas de **formación teórica** serían suficientes, seguido por el 23.2% que cree que deberían ser entre 16 y 25 horas y el 13.9% que establecería el rango de obligatoriedad entre 26 y 50 horas (Tabla 15).

Tabla 36. Mínimo de horas teóricas

	N (N=440)	%
Hasta 15 horas	200	45.5
Entre 16 y 25 horas	102	23.2
Entre 26 y 50 horas	61	13.9
Más de 50 horas	29	6.6
No sabe/no contesta	48	10.9

Por otra parte, y en cuanto a las **horas prácticas** de formación, el 43.6% de los alumnos afirma que debería existir una obligatoriedad con duración de hasta 15 horas, seguido por el 27.3% que cree que deberían realizarse entre 16 y 25 horas de clases prácticas y el 18% que considera que el margen debería encontrarse entre las 26 y las 50 horas de formación práctica obligatoria (Tabla 16).

Tabla 37. Mínimo de horas prácticas

	N (N=440)	%
Hasta 15 horas	192	43.6
Entre 16 y 25 horas	120	27.3
Entre 26 y 50 horas	79	18
Más de 50 horas	11	2.5
No sabe/no contesta	38	8.6

4.3.3. Consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.

En relación con las cuestiones anteriores, se planteó a los alumnos qué consecuencias creen que tendría establecer la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para obtener el permiso de conducir.

En primer lugar, se preguntó a los encuestados si asistir obligatoriamente a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica supondría que los conductores estuvieran más formados y concienciados. Ante dicha cuestión, **el 85.2% de los asistentes a los cursos de puntos afirma que efectivamente, asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados.** Únicamente el 14.8% de los encuestados cree que sería indiferente o que no supondría una mayor concienciación y formación (Tabla 17).

Los análisis realizados en profundidad respecto de esta cuestión, no mostraron la existencia de diferencias significativas en función de las variables sociodemográficas de los conductores (sexo, edad, nivel de estudios, etc.).

Tabla 38. Asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica...

	N	%
Haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados	375	85.2
Sería indiferente	47	10.7
No haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados	18	4.1

En este bloque de cuestiones también se solicitó a los entrevistados que mostraran su grado de acuerdo o desacuerdo, respecto a una serie de consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir (Tabla 18). Los datos obtenidos indican que la gran mayoría de entrevistados muestran elevados porcentajes de acuerdo en todas las afirmaciones, siendo los resultados concretos los siguientes:

- **Asistir a una autoescuela incrementa la probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir:** el 78.7% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo.
- **El conductor que ha acudido a una autoescuela para recibir formación adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial:** el 76.4% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo.

- **El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura:** el 67.8% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo.
- **Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos en la conducción de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares):** El 66.1% está bastante de acuerdo o totalmente de acuerdo.

Tabla 39. Consecuencias de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela

Grado acuerdo/desacuerdo	1	2	3	4	5
Porcentajes Horizontales					
Asistir a una autoescuela incrementa las probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir	3.4	5.2	12.7	18.2	60.5
El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura	4	9.1	19.2	25	42.8
Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos en la conducción de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares)	6.8	8.4	18.6	23.4	42.7
El conductor que ha acudido a una autoescuela adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial	3.4	6.1	14.1	23.4	53

Escala utilizada (1=Nada de acuerdo-5=Totalmente de acuerdo)

En relación con los análisis realizados para valorar las consecuencias que, según los encuestados, tendría la obligatoriedad de asistir a una autoescuela, se describen a continuación diversos efectos o resultados que se han obtenido sobre cuestiones como la formación de los conductores, la reducción de la siniestralidad, reciclaje, etc.

En la Tabla 19, se muestran las diferentes preguntas realizadas en este apartado del cuestionario, en el que se solicitaba a los alumnos encuestados que mostraran su grado de acuerdo/desacuerdo con el contenido de una determinada afirmación.

Tabla 40. Efectos/resultados consecuencia de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela

Grado acuerdo/desacuerdo Porcentajes Horizontales	1	2	3	4	5
La formación de los conductores debería ser obligatoria.	2.7	5	14.8	17.5	60
Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes.	1.8	6.1	15.5	29.1	47.5
La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad.	3.4	4.3	18.4	29.3	44.5
Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican, como conducir por la noche, adelantar, etc.	2.5	5	17.3	29.8	45.5
Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela (por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) no es lo más conveniente para formarse adecuadamente.	11.4	11.6	19.5	21.4	36.1
Sería interesante que los conductores que ya disponen del permiso de conducir, realicen un reciclaje pasados unos años desde su obtención	7	9.3	23.9	25	34.8
Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos	4.5	8.2	20.2	28.4	38.6
Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela habría menos conductores reincidentes	5.2	7	21.6	27	39.1

Escala utilizada (1 Nada de acuerdo-5 Totalmente de acuerdo)

Las afirmaciones con un grado de acuerdo más elevado son:

- **La formación de los conductores debería ser obligatoria:** El **77.5%** se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo.
- **Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes:** El **76.6%** está bastante de acuerdo o muy de acuerdo.
- **Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican,** como conducir por la noche, adelantar, etc.: El **75.3%** de los entrevistados se muestran bastante de acuerdo o muy de acuerdo.
- **La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad:** Los entrevistados que se muestran bastante de acuerdo o muy de acuerdo suman el **73.8%**.

Por otra parte, los análisis mostraron un segundo grupo de cuestiones que cuentan también con un elevado grado de acuerdo, aunque no tan alto como en el caso anterior:

- **Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos:** El 67% se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo.
- Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela **habría menos conductores reincidentes:** Los entrevistados se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo alcanzan el 66.1%.
- Sería **interesante que** los conductores que ya disponen del permiso de conducir, **realizasen un reciclaje pasados unos años desde su obtención:** El 59.8% está bastante de acuerdo o muy de acuerdo.
- **Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela** (Por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) **no es lo más conveniente para formarse:** El 57.5% se muestra bastante de acuerdo o muy de acuerdo.

4.3. La formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.

Para finalizar, en el presente bloque de preguntas se analizaron dos grandes cuestiones:

- Por un lado, la **importancia** de una serie de factores, entre ellos la **formación**, en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.
- Por otro lado, los **contenidos** que, en opinión de los encuestados, serían **prioritarios** en la formación de los futuros conductores en caso de establecerse la obligatoriedad de la asistencia a una autoescuela.

Respecto a la primera cuestión, se solicitó a los entrevistados que indicaran el grado de importancia que asignaban a una serie de factores, en su contribución a la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico. Las valoraciones se realizaron sobre una escala de 1 a 10, donde el 1 se corresponde con Nada importante y el 10 con Muy importante (Tabla 20). Para los entrevistados, **el estado de las carreteras**, con una valoración media de 7.41, se situaría como el factor más importante, seguido con una puntuación similar por **la formación y concienciación de los conductores**, con un 7.36, **el estado y conservación de los vehículos** (7.08) y las **sanciones** (6.15).

Tabla 41. Importancia para la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico

Importancia	Valoración media
El estado de las carreteras	7.41
La formación y concienciación de los conductores	7.36
El estado y conservación de los vehículos	7.08
Las sanciones (multas, pérdida de puntos, etc.)	6.15

En lo relativo a la segunda cuestión, sobre los **contenidos prioritarios que debería contener la formación** en caso de que se estableciera como obligatoria, se solicitó a los asistentes a los cursos de recuperación de puntos que valoraran de 1 a 10 diferentes temas, correspondiendo el 1 con un tema nada prioritario y el 10 con un tema muy prioritario (Tabla 21).

Los temas que cuentan con una mayor prioridad para los alumnos son:

- **Seguridad al volante** (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño, etc.) (7.47).
- **Concienciación** sobre la gravedad de los accidentes de tráfico (7.35).
- **Normativa y señalización** (7.30).
- **Maniobras en movimiento** (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.) (7.29).

Un segundo grupo de temas, que contarían con **prioridad también alta, aunque ligeramente inferior**, estaría formado por los siguientes temas:

- **Actitudes y valores en el tráfico** (respeto, tolerancia, etc.) (7.22).
- Formación sobre **usuarios vulnerables** (ciclistas, niños, mayores...) (7.21).
- **Seguridad activa y pasiva** (neumáticos, cinturón, alumbrado, frenos, etc.) (7.05).

Por último, los contenidos con una menor prioridad en opinión de los encuestados, aunque también con altas puntuaciones son las siguientes:

- **Legislación** (sanciones, pérdida de puntos, delitos penales...) (6.91).
- **Primeros auxilios** (6.90).
- **Maniobras en parado** (aparcamiento, arranque en cuesta, etc.) (6.48).

Tabla 42. Prioridad para la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico

Prioridad	Valoración media
Seguridad al volante (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño...)	7.47
Concienciación sobre la gravedad de los accidentes de tráfico	7.35
Normativa y señalización	7.30
Maniobras en movimiento (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.)	7.29
Actitudes y valores en el tráfico (respeto, tolerancia, etc.)	7.22
Formación sobre usuarios vulnerables (ciclistas, niños, mayores...)	7.21
Seguridad activa y pasiva (neumáticos, cinturón, alumbrado, frenos, etc.)	7.05
Legislación (sanciones, pérdida de puntos, delitos penales...)	6.91
Primeros auxilios	6.90
Maniobras en parado (aparcamiento, arranque en cuesta, etc.)	6.48

En todo caso, según los resultados obtenidos se puede afirmar que todos los temas propuestos se consideran de alta importancia, si se tiene en cuenta las elevadas puntuaciones que le otorgan los asistentes a los cursos del Permiso por Puntos.

5. Resumen y conclusiones

Con el objetivo de averiguar la opinión de los asistentes a los cursos de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial del Permiso por Puntos, acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para obtener el permiso B de conducir, y su percepción de distintas dimensiones relacionadas con la formación de seguridad vial, se realizó un estudio sociológico mediante entrevistas online a nivel nacional.

La muestra finalmente obtenida en el estudio estuvo formada por 440 encuestados del estado español, que cumplimentaron un cuestionario con ítems sobre datos sociodemográficos, experiencia formativa personal, creencias acerca de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela, duración de la formación, consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela y formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.

Los resultados del análisis realizado se han estructurado en diversos apartados en los que se agrupan los ítems y las variables que explican las distintas opiniones y creencias ante una posible formación obligatoria de los conductores. A continuación se exponen de manera sintética algunos de los principales resultados:

Autopercepción como conductor

- El **77.6% de los encuestados que obtuvo su permiso de conducir en una autoescuela, considera que cuentan con una mejor formación** como conductores frente a aquellos que NO han asistido a una autoescuela.
- Únicamente el 20.5% de alumnos considera su formación igual o un escaso 1.9% la considera peor.

Formación vial recibida y deseada.

- El **51.6% de los alumnos** de los cursos de Recuperación de Puntos **recibieron algún tipo de formación** vial antes de comenzar el proceso de obtención del permiso de conducir en la autoescuela
 - Se halló una relación estadísticamente significativa entre la asistencia a una autoescuela para obtener el permiso de conducir y la edad. En concreto, **la formación recibida previa obtención del permiso de conducir, se incrementa en los encuestados de entre 35 y 44 años (61.7%),** y es significativamente menor en el grupo de asistentes de **entre 25 y 34 años de edad.**
- En cuanto al **tipo de formación previa recibida por parte de los asistentes a los cursos del Permiso por Puntos,** destaca la formación en anteriores cursos de Permiso por Puntos (64.8%), los cursos de prevención de accidentalidad laboral vial en el ámbito de la empresa (16.8%) y cursos de seguridad vial como el CAP para conductores profesionales (16.8%).
- El **54.3% de los encuestados** que no han recibido nunca formación vial antes de acudir a la autoescuela para obtener el permiso de conducir, **afirman que les hubiera justado recibir esa formación vial.**
- En cuanto a la **formación deseada,** el contenido o la temática que tiene mayor demanda es la formación en conducción en **condiciones climatológicas adversas:** lluvia, niebla, nieve, etc. (87.5%) y con una puntuación similar, la **sensibilización e información sobre factores de riesgo** (87%).

Obligatoriedad de asistir a una autoescuela

- **Ocho de cada diez alumnos de los cursos del Permiso por Puntos creen erróneamente, que en la actualidad en España es obligatorio asistir a una autoescuela** para poder presentarse al examen para la obtención de permiso B.
- En cuanto al grado de acuerdo con que **si fuera obligatorio en España asistir a una autoescuela para obtener el permiso de conducir, se conduciría mejor** y habría menos accidentes, el 38.9% de los alumnos asistentes a los cursos se muestran bastante de acuerdo, seguidos por el 33.4% que están totalmente de acuerdo con la pregunta planteada, lo que da un total del **72.3%.**
- Ante la pregunta **¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?** el 83.4% respondió de manera afirmativa.

- En cuanto a los **motivos que argumentan aquellos asistentes no partidarios de establecer esa obligatoriedad (16.6%)**, la mayor parte de ellos consideran que el sistema de obtención del permiso es correcto tal como lo conocemos actualmente (57%) y dos de cada 10 conductores creen que no asistir a la autoescuela supondría un ahorro de dinero.
- El **93.6% de los encuestados recomendaría a futuros aspirantes a la obtención del permiso B que asistieran a una autoescuela** para recibir formación teórica y práctica.
- **Siete de cada diez** encuestados consideran que, **de existir una obligatoriedad** de asistencia a una autoescuela con un mínimo de horas, **se conseguiría una reducción en la siniestralidad vial**.
- En cuanto al mínimo de horas de formación que consideran necesarias los asistentes a los cursos del Permiso por Puntos, el 45.5% considera que hasta 15 horas de **formación teórica** serían suficientes, seguido por el 23.2% que cree que deberían ser entre 16 y 25 horas.
- En cuanto a las **horas prácticas** de formación, el 43.6% de los alumnos afirma que debería existir una obligatoriedad con duración de hasta 15 horas, seguido por el 27.3% que cree que deberían realizarse entre 16 y 25 horas de clases prácticas.

Consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela.

- El **85.2%** de los asistentes a los cursos de recuperación de puntos afirma que **asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados**.

En la investigación realizada se quiso conocer también el grado de acuerdo o desacuerdo, respecto a una serie de consecuencias derivadas de la obligatoriedad de asistir a una autoescuela para la obtención del permiso de conducir. Los resultados obtenidos indican que la gran mayoría de entrevistados mostraban elevados porcentajes de acuerdo en todas las cuestiones planteadas:

- **Asistir a una autoescuela incrementa la probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir (78.7%).**
- **La formación de los conductores debería ser obligatoria (77.5%).**
- **Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes (76.6%).**
- **El conductor que ha acudido a una autoescuela para recibir formación adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial (76.4%).**

- Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican (75.3%).
- La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad (73.8%).
- El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura (67.8%).
- Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos (67%).
- Si no se acude a una autoescuela se puede aprender los malos hábitos en la conducción de quien enseña a conducir (66.1%).
- Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela **habría menos conductores reincidentes (66.1%)**.
- Sería **interesante** que los conductores que ya disponen del permiso de conducir, **realizasen un reciclaje pasados unos años desde su obtención (59.8%)**.
- **Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela** (Por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) **no es lo más conveniente para formarse (57.5%)**.

La formación como factor de seguridad vial y contenidos formativos prioritarios.

- En cuanto a la importancia de distintos factores (formación, estado de las carreteras, estado y conservación de los vehículos, sanciones, etc.) y su repercusión en la seguridad vial, para los entrevistados, **el estado de las carreteras**, con una valoración media de 7.41, se situaría como el factor más importante, seguido casi al mismo nivel por **la formación y concienciación de los conductores**, con un 7.36.
- Respecto de los **contenidos prioritarios que debería contener la formación** en caso de que se estableciera como obligatoria, se solicitó a los asistentes a los cursos de recuperación de puntos que valoraran de 1 a 10 diferentes temas, correspondiendo el 1 con un tema nada prioritario y el 10 con un tema muy prioritario. La prioridad otorgada a los distintos temas de mayor a menor son:
 - **Seguridad al volante** (7.47).
 - **Concienciación** sobre la gravedad de los accidentes de tráfico (7.35).
 - **Normativa y señalización** (7.30).
 - **Maniobras en movimiento** (7.29).
 - **Actitudes y valores en el tráfico** (7.22).
 - Formación sobre **usuarios vulnerables** (7.21).
 - **Seguridad activa y pasiva** (7.05).
 - **Legislación** (6.91).
 - **Primeros auxilios** (6.90).
 - **Maniobras en parado** (6.48).

6. Anexo I: cuestionario utilizado. Población general

Cuestionario sobre la obligatoriedad de formación para la obtención del permiso de conducir B.

(SOLO CONDUCTORES)

A continuación se formulan una serie de preguntas sobre la obligatoriedad de formación para la obtención del permiso de conducir B y nos gustaría conocer su opinión sobre este tema. No existen respuestas buenas ni malas, por lo que puede contestar con plena sinceridad. Sus respuestas son anónimas y serán tratadas confidencialmente.

DATOS DE CLASIFICACIÓN

1. **Edad**
2. **Sexo:** Hombre/Mujer
3. **Comunidad Autónoma**
4. **Nivel de estudios**
 - Sin estudios
 - Estudios primarios
 - E.S.O/ equivalente
 - Bachillerato/equivalente
 - Titulado medio
 - Titulado superior
5. **¿Cuántos años hace que posee su permiso o licencia de conducir?**
6. **¿Qué tipo de vehículo conduce habitualmente?**
 1. Automóvil
 2. Motocicleta/ciclomotor
 3. Furgoneta
 4. Vehículo pesado: camión, autobús, etc.
 5. Bicicleta
7. **En general, ¿con qué frecuencia conduce semanalmente?:**
 1. De 1 vez al mes a 1 vez a la semana
 2. De 1 a 3 días a la semana
 3. De 4 a 6 días a la semana
 4. Todos los días de la semana

8. En los últimos 3 años, ¿En cuántos accidentes se ha visto implicado como conductor? (Por favor indique cuántos, indistintamente de los daños ocasionados o la culpabilidad del accidente)

9. ¿En alguna ocasión le han retirado puntos de su permiso o licencia de conducir?

10. En caso afirmativo, ¿asistió a un curso de recuperación de puntos?

- Sí, a un curso de recuperación de puntos
- Sí, a causa de un delito contra la seguridad vial
- No

11. En España actualmente ¿cree que es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B de conducir?

- Si
- No

PREGUNTAS SOBRE LA EXPERIENCIA PERSONAL

12. ¿Usted acudió a una la autoescuela para obtener el permiso de conducir?

- Sí, pero sólo a clases teóricas (saltar a 3)
- Sí, pero sólo a clases prácticas (saltar a 3)
- Sí, a ambas teórica y práctica (saltar a 3)
- No, me presenté al examen por libre

13. En caso negativo, ¿considera que su formación como conductor es mejor que la de los conductores que acudieron a la autoescuela?

- Mejor
- Igual
- Peor

14. En caso afirmativo, ¿considera que su formación como conductor es mejor que la del conductor que no acudió a la autoescuela?

- Mejor
- Igual
- Peor

15. ¿Ha recibido algún tipo de formación en conducción y seguridad vial desde que obtuvo el permiso de conducir?

16. En caso afirmativo, ¿qué formación ha recibido desde que obtuvo el permiso de conducir?

- Cursos de recuperación de puntos
- Cursos de seguridad vial como el CAP (conductores profesionales)
- Cursos de prevención de accidentalidad laboral vial (ámbito de prevención de riesgos laborales en la empresa)
- Cursos para la obtención de un nuevo permiso de conducir

- Cursos de perfeccionamiento de conducción
- Otros

17. En caso negativo, ¿le hubiera gustado recibir ese tipo de formación? (si/no)

18. ¿Sobre qué contenidos considera necesario recibir formación para ser un conductor más seguro?

	Sí	No
Adelantamientos		
Conducción nocturna		
Conducción con lluvia, niebla, nieve, etc.		
Gestión de rotondas		
Sensibilización e información sobre los factores de riesgo : alcohol, fármacos, drogas, velocidad, estrés, sueño, fatiga, agresividad, etc.		

PREGUNTAS SOBRE LA OBLIGATORIEDAD

19. En muchos países de Europa, para obtener el permiso de conducir es obligatorio asistir a unas clases teóricas y prácticas en las autoescuelas. En España no. ¿Está de acuerdo en que si también fuera obligatorio en España, se conduciría mejor y habría menos accidentes?

- Nada de acuerdo
- Poco de acuerdo
- Indiferente
- Bastante de acuerdo
- Totalmente de acuerdo

20. ¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?

- Si
- No

21. En su opinión ¿cuáles son los motivos por los que NO debería ser obligatoria una formación y asistencia a la autoescuela?

- Supondría una pérdida de tiempo
- No creo que existan diferencias en el nivel de seguridad en la conducción entre los conductores que preparan el examen por su cuenta, y los que asisten a una autoescuela
- Considero que el sistema de obtención del permiso es correcto tal como lo conocemos actualmente (ir por la autoescuela o ir por libre)
- Ahorro de dinero
- Otros_____

22. Como conductor, ¿recomendaría a los aspirantes a la obtención del permiso B que asistieran a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica?

- Si
- No

23. ¿Cree que si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela se reducirían los accidentes de tráfico?

- Si
- No

24. En su opinión, ¿cuál debería ser el mínimo de horas de asistencia a clases en la autoescuela?

- Teóricas: _____
- Prácticas: _____

25. Asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica...

- Haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados
- Sería indiferente
- No haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados

26. Indique su opinión respecto a las siguientes afirmaciones (donde 1=nada de acuerdo y 5=Totalmente de acuerdo)

	1	2	3	4	5
Asistir a una autoescuela incrementa las probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir					
El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura					
Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos en la conducción de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares)					
El conductor que ha acudido a una autoescuela adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial					

27. Puntúe de 1 a 10 (donde 1=nada importante y 10=muy importante) cuánta importancia cree que tienen los siguientes factores en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
El estado de las carreteras										
Las sanciones (multas, pérdida de puntos, etc.)										
El estado y conservación de los vehículos										
La formación y concienciación de los conductores										

28. En su opinión (donde 1=nada de acuerdo y 5=Totalmente de acuerdo), en cuanto a la formación de los conductores:

	1	2	3	4	5
La formación de los conductores debería ser obligatoria.					
Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes.					
La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad.					
Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican, como conducir por la noche, adelantar, etc.					
Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela (por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) no es lo más conveniente para formarse adecuadamente.					
Sería interesante que los conductores que ya disponen del permiso de conducir, realizasen un reciclaje pasados unos años desde su obtención					
Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos					
Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela habría menos conductores reincidentes (conductores que cometen repetidamente las mismas infracciones)					

29. Si se estableciera la asistencia obligatoria a la autoescuela para obtener el permiso de conducir, ¿qué temas consideraría prioritarios en la formación? (1= nada prioritario, 10= muy prioritario)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Normativa y señalización										
Seguridad activa y pasiva (neumáticos, cinturón, alumbrado, frenos, etc.)										
Maniobras en movimiento (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.)										
Maniobras en parado (aparcamiento, arranque en cuesta, etc.)										
Seguridad al volante (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño...)										
Actitudes y valores en el tráfico (respeto, tolerancia, etc.)										
Formación sobre usuarios vulnerables (ciclistas, niños, mayores...)										
Legislación (sanciones, pérdida de puntos, delitos penales...)										
Concienciación sobre la gravedad de los accidentes de tráfico										
Primeros auxilios										

7. Anexo II: cuestionario utilizado. Aspirantes B

Cuestionario sobre la obligatoriedad de formación para la obtención del permiso de conducir B

(ASPIRANTES OBTENCIÓN PERMISO B)

A continuación se formulan una serie de preguntas sobre la obligatoriedad de formación para la obtención del permiso de conducir B y nos gustaría conocer su opinión sobre este tema. No existen respuestas buenas ni malas, por lo que puede contestar con plena sinceridad. Sus respuestas son anónimas y serán tratadas confidencialmente.

DATOS DE CLASIFICACIÓN

1. **Edad**
2. **Sexo:** Hombre/Mujer
3. **Comunidad Autónoma**
4. **Nivel de estudios**
 - Sin estudios
 - Estudios primarios
 - E.S.O/ equivalente
 - Bachillerato/equivalente
 - Titulado medio
 - Titulado superior
5. **En España actualmente ¿cree que es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B de conducir?**
 - Sí
 - No
6. **Comparado con los alumnos que acuden a la autoescuela para obtener su permiso de conducir ¿cómo considera que es la formación de los conductores que NO acudieron a la autoescuela (se prepararon por libre? ***
 - Mejor
 - Igual
 - Peor
7. **Antes de comenzar el proceso de obtención del permiso de conducir en la autoescuela ¿recibió algún tipo de formación en conducción y seguridad vial?**
 - Sí
 - No

8. En caso afirmativo ¿qué formación recibió?

- Formación en el ámbito escolar (colegio, instituto, etc.)
- Cursos de sensibilización para jóvenes
- Cursos de prevención de accidentalidad laboral vial (ámbito de prevención de riesgos laborales en la empresa)
- Otros

9. En caso negativo, ¿le hubiera gustado recibir ese tipo de formación?

- Sí
- No

10. ¿Sobre qué contenidos considera necesario recibir formación para ser un conductor más seguro?

	Sí	No
Adelantamientos		
Conducción nocturna		
Conducción con lluvia, niebla, nieve, etc.		
Gestión de rotondas		
Sensibilización e información sobre los factores de riesgo : alcohol, fármacos, drogas, velocidad, estrés, sueño, fatiga, agresividad, etc.		

PREGUNTAS SOBRE LA OBLIGATORIEDAD**11. En muchos países de Europa, para obtener el permiso de conducir es obligatorio asistir a unas clases teóricas y prácticas en las autoescuelas. En España no. ¿Está de acuerdo en que si también fuera obligatorio en España, se conduciría mejor y habría menos accidentes?**

- Nada de acuerdo
- Poco de acuerdo
- Indiferente
- Bastante de acuerdo
- Totalmente de acuerdo

12. ¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?

- Si
- No

13. En su opinión ¿cuáles son los motivos por los que NO debería ser obligatoria una formación y asistencia a la autoescuela?

- Supondría una pérdida de tiempo
- No creo que existan diferencias en el nivel de seguridad en la conducción entre los conductores que preparan el examen por su cuenta, y los que asisten a una autoescuela
- Considero que el sistema de obtención del permiso es correcto tal como lo conocemos actualmente (ir por la autoescuela o ir por libre)
- Ahorro de dinero
- Otros _____

14. ¿Recomendaría a los aspirantes a la obtención del permiso B que asistieran a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica?

- Si
- No

15. ¿Cree que si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela se reducirían los accidentes de tráfico?

- Si
- No

16. En su opinión, ¿cuál debería ser el mínimo de horas de asistencia a clases en la autoescuela?

- Teóricas: _____
- Prácticas: _____

17. Asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica...

- Haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados
- Sería indiferente
- No haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados

18. Indique su opinión respecto a las siguientes afirmaciones (donde 1=nada de acuerdo y 5=Totalmente de acuerdo)

	1	2	3	4	5
Asistir a una autoescuela incrementa las probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir					
El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura					
Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos en la conducción de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares)					
El conductor que ha acudido a una autoescuela adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial					

19. Puntúe de 1 a 10 (donde 1=nada importante y 10=muy importante) cuánta importancia cree que tienen los siguientes factores en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
El estado de las carreteras										
Las sanciones (multas, pérdida de puntos, etc.)										
El estado y conservación de los vehículos										
La formación y concienciación de los conductores										

20. En su opinión (donde 1=nada de acuerdo y 5=Totalmente de acuerdo), en cuanto a la formación de los conductores:

	1	2	3	4	5
La formación de los conductores debería ser obligatoria.					
Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes.					
La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad.					
Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican, como conducir por la noche, adelantar, etc.					
Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela (por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) no es lo más conveniente para formarse adecuadamente.					
Sería interesante que los conductores que ya disponen del permiso de conducir, realizasen un reciclaje pasados unos años desde su obtención					

Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos					
Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela habría menos conductores reincidentes (conductores que cometen repetidamente las mismas infracciones)					

21. Si se estableciera la asistencia obligatoria a la autoescuela para obtener el permiso de conducir, ¿qué temas consideraría prioritarios en la formación? (1= nada prioritario, 10= muy prioritario)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Normativa y señalización										
Seguridad activa y pasiva (neumáticos, cinturón, alumbrado, frenos, etc.)										
Maniobras en movimiento (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.)										
Maniobras en parado (aparcamiento, arranque en cuesta, etc.)										
Seguridad al volante (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño...)										
Actitudes y valores en el tráfico (respeto, tolerancia, etc.)										
Formación sobre usuarios vulnerables (ciclistas, niños, mayores...)										
Legislación (sanciones, pérdida de puntos, delitos penales...)										
Concienciación sobre la gravedad de los accidentes de tráfico										
Primeros auxilios										

8. Anexo III: cuestionario utilizado. Asistentes cursos puntos

Cuestionario sobre la obligatoriedad de formación para la obtención del permiso de conducir B

(ASISTENTES CURSOS RECUPERACIÓN DE PUNTOS)

A continuación se formulan una serie de preguntas sobre la obligatoriedad de formación para la obtención del permiso de conducir B y nos gustaría conocer su opinión sobre este tema. No existen respuestas buenas ni malas, por lo que puede contestar con plena sinceridad. Sus respuestas son anónimas y serán tratadas confidencialmente.

DATOS DE CLASIFICACIÓN

- 1. Edad**
- 2. Sexo:** Hombre/Mujer
- 3. Comunidad Autónoma**
- 4. Nivel de estudios**
 - Sin estudios
 - Estudios primarios
 - E.S.O/ equivalente
 - Bachillerato/equivalente
 - Titulado medio
 - Titulado superior
- 5. ¿Cuántos años hace que posee su permiso o licencia de conducir?**
- 6. ¿Qué tipo de vehículo conduce habitualmente?**
 - Automóvil
 - Motocicleta/ciclomotor
 - Furgoneta
 - Vehículo pesado: camión, autobús, etc.
 - Bicicleta
- 7. En general, ¿con qué frecuencia conduce semanalmente?**
 - De 1 vez al mes a 1 vez a la semana
 - De 1 a 3 días a la semana
 - De 4 a 6 días a la semana
 - Todos los días de la semana

8. En los últimos 3 años, ¿En cuántos accidentes se ha visto implicado como conductor? (Por favor indique cuántos, indistintamente de los daños ocasionados o la culpabilidad del accidente)
9. ¿En alguna ocasión le han retirado puntos de su permiso o licencia de conducir?
- Sí
 - No
10. En caso afirmativo, ¿asistió a un curso de recuperación de puntos?
- Sí, a un curso de recuperación de puntos
 - Sí, a causa de un delito contra la seguridad vial
 - No
11. En España actualmente ¿cree que es obligatorio asistir a una autoescuela para presentarse al examen de obtención del permiso B de conducir?
- Si
 - No
12. ¿Usted acudió a una autoescuela para obtener el permiso de conducir?
- Sí, pero sólo a clases teóricas
 - Sí, pero sólo a clases prácticas
 - Sí, a ambas teórica y práctica
 - No, me presenté al examen por libre
13. En caso negativo, ¿considera que su formación como conductor es mejor que la de los conductores que acudieron a la autoescuela?
- Mejor
 - Igual
 - Peor
14. En caso afirmativo, ¿considera que su formación como conductor es mejor que la de los conductores que NO acudieron a la autoescuela?
- Mejor
 - Igual
 - Peor
15. Antes de comenzar el proceso de obtención del permiso de conducir en la autoescuela ¿recibió algún tipo de formación en conducción y seguridad vial?
- Sí
 - No

16. En caso afirmativo ¿qué formación recibió?

- Formación en el ámbito escolar (colegio, instituto, etc.)
- Cursos de sensibilización para jóvenes
- Cursos de prevención de accidentalidad laboral vial (ámbito de prevención de riesgos laborales en la empresa)
- Otros

17. En caso negativo, ¿le hubiera gustado recibir ese tipo de formación?

- Sí
- No

18. ¿Sobre qué contenidos considera necesario recibir formación para ser un conductor más seguro?

	Sí	No
Adelantamientos		
Conducción nocturna		
Conducción con lluvia, niebla, nieve, etc.		
Gestión de rotondas		
Sensibilización e información sobre los factores de riesgo : alcohol, fármacos, drogas, velocidad, estrés, sueño, fatiga, agresividad, etc.		

PREGUNTAS SOBRE LA OBLIGATORIEDAD**19. En muchos países de Europa, para obtener el permiso de conducir es obligatorio asistir a unas clases teóricas y prácticas en las autoescuelas. En España no. ¿Está de acuerdo en que si también fuera obligatorio en España, se conduciría mejor y habría menos accidentes?**

- Nada de acuerdo
- Poco de acuerdo
- Indiferente
- Bastante de acuerdo
- Totalmente de acuerdo

20. ¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?

- Si
- No

21. En su opinión ¿cuáles son los motivos por los que NO debería ser obligatoria una formación y asistencia a la autoescuela? (múltiple)

- Supondría una pérdida de tiempo
- No creo que existan diferencias en el nivel de seguridad en la conducción entre los conductores que preparan el examen por su cuenta, y los que asisten a una autoescuela

- Considero que el sistema de obtención del permiso es correcto tal como lo conocemos actualmente (ir por la autoescuela o ir por libre)
- Ahorro de dinero
- Otros _____

22. Como conductor ¿recomendaría a los aspirantes a la obtención del permiso B que asistieran a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica?

- Si
- No

23. ¿Cree que si se impusiera un mínimo de horas de asistencia a la autoescuela se reducirían los accidentes de tráfico?

- Si
- No

24. En su opinión, ¿cuál debería ser el mínimo de horas de asistencia a clases en la autoescuela?

- Teóricas: _____
- Prácticas: _____

25. Asistir de manera obligatoria a una autoescuela para recibir formación teórica y práctica...

- Haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados
- Sería indiferente
- No haría que los conductores estuvieran más formados y concienciados

26. Indique su opinión respecto a las siguientes afirmaciones (donde 1=nada de acuerdo y 5=Totalmente de acuerdo)

	1	2	3	4	5
Asistir a una autoescuela incrementa las probabilidades de aprobar el examen del permiso de conducir					
El hecho de acudir a una autoescuela hace que los conductores conduzcan de manera más segura					
Si no acudo a una autoescuela puedo aprender los malos hábitos en la conducción de quien me enseña a conducir (p. ej. padres o familiares)					
El conductor que ha acudido a una autoescuela adquiere más y mejores conocimientos en seguridad vial					

27. Puntúe de 1 a 10 (donde 1=nada importante y 10=muy importante) cuánta importancia cree que tienen los siguientes factores en la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
El estado de las carreteras										
Las sanciones (multas, pérdida de puntos, etc.)										
El estado y conservación de los vehículos										
La formación y concienciación de los conductores										

28. En su opinión (donde 1=nada de acuerdo y 5=Totalmente de acuerdo), en cuanto a la formación de los conductores:

	1	2	3	4	5
La formación de los conductores debería ser obligatoria.					
Si los conductores tuvieran más formación en seguridad vial habría menos accidentes.					
La obligatoriedad de la formación mejoraría las cifras de accidentalidad.					
Sería necesario formar a los alumnos en cuestiones que, siendo importantes, no se practican, como conducir por la noche, adelantar, etc.					
Realizar prácticas fuera del ámbito de la autoescuela (por ejemplo conducir con un familiar, amigo, etc.) no es lo más conveniente para formarse adecuadamente.					
Sería interesante que los conductores que ya disponen del permiso de conducir, realizasen un reciclaje pasados unos años desde su obtención					
Una formación inicial obligatoria en la autoescuela supondría menos infracciones y menor pérdida de puntos					
Con una formación inicial obligatoria en la autoescuela habría menos conductores reincidentes (conductores que cometen repetidamente las mismas infracciones)					

29. Si se estableciera la asistencia obligatoria a la autoescuela para obtener el permiso de conducir, ¿qué temas consideraría prioritarios en la formación? (1= nada prioritario, 10= muy prioritario)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Normativa y señalización										
Seguridad activa y pasiva (neumáticos, cinturón, alumbrado, frenos, etc.)										

Maniobras en movimiento (adelantamientos, gestión de rotondas, conducción en situaciones adversas, etc.)																				
Maniobras en parado (aparcamiento, arranque en cuesta, etc.)																				
Seguridad al volante (factores de riesgo como alcohol, velocidad, distracciones, sueño...)																				
Actitudes y valores en el tráfico (respeto, tolerancia, etc.)																				
Formación sobre usuarios vulnerables (ciclistas, niños, mayores...)																				
Legislación (sanciones, pérdida de puntos, delitos penales...)																				
Concienciación sobre la gravedad de los accidentes de tráfico																				
Primeros auxilios																				

BORRADOR

BLOQUE IV

La formación y el examen de conducir en los países de Europa

BORRADOR

1. INTRODUCCIÓN

Dentro del diseño global de la investigación, tras la revisión bibliográfica y documental, el análisis del informe “Study on driver training, testing and medical fitness” y los tres estudios sociológicos realizados, relativos a la percepción de los conductores sobre la formación y su posible obligatoriedad para la obtención del permiso de conducir, se consideró de especial interés y utilidad -por la amplia información que podría aportar-, realizar un análisis específico de los distintos sistemas de formación para el permiso de conducir, que se aplican en los diferentes países europeos.

En el conjunto del estudio, este capítulo es especialmente extenso por la cantidad de países analizados (31) y en él, aparte de describirse las distintas normativas que existen relativas a la formación y otras dimensiones relacionadas con la obtención de los permisos de conducir, se hace una descripción de aquellas prácticas originales que pueden ser de utilidad para potenciar la mejora de la preparación de los conductores, en el proceso de obtención de un permiso de conducir.

Los países que se han estudiado y que aparecen descritos en este capítulo, han sido los siguientes: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Islandia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia.

Para realizar el estudio y con el fin de que las distintas informaciones utilizadas tuvieran garantía de ser rigurosas, básicamente se ha trabajado con documentos oficiales, que han sido obtenidos de páginas web gubernamentales o repositorios oficiales de legislación. También, y de forma complementaria, en determinados casos se han utilizado páginas web oficiales de organizaciones profesionales reconocidas y que estuvieran relacionadas de manera directa con la seguridad vial, el tráfico o el transporte. A final de cada país analizado, se han puesto las fuentes originales de donde procede la información utilizada, con el fin de que se pueda consultar o ampliar cualquier tipo de dato.

En todo caso, es necesario destacar, por un parte, la complejidad y extensión de la investigación por la cantidad de países estudiados, los problemas derivados de los distintos idiomas con los que ha sido necesario trabajar, así como la variedad de normativas existentes (pese a las recomendaciones de armonización de la Unión Europea) y las dificultades derivadas de sus “equivalencias” para los distintos países. Es importante señalar también, que los sistemas formativos están sujetos a evolución, por lo que algunas normativas pueden sufrir cambios respecto a lo que se refleja en las páginas siguientes.

En la descripción que se hace de cada uno de los países estudiados, se ha seguido un esquema similar con el fin de facilitar la comprensión, ordenar la información con criterios comunes y

posibilitar una visión completa desde la misma perspectiva. Los apartados globales que se han tratado son los siguientes:

- Cuál es el **modelo de formación** definido en cada país: si es obligatoria o no, si se añade algún contenido a los habituales teóricos y prácticos, si existe la conducción acompañada, etc.
- Cómo es el **modelo de examen**, describiéndose qué contenidos se evalúan especialmente.
- Qué **requisitos psicofísicos** se exigen para acceder al permiso de conducir.
- Con qué **edades** se pueden obtener los diferentes permisos de conducir.
- Y en general, cuáles son los **hechos diferenciales** de cada país sobre los distintos ámbitos indicados.

Finalmente, en el capítulo de resumen, conclusiones y recomendaciones, se hace una breve síntesis de las principales características de la formación y otros elementos relacionados, de cada uno de los países que se han estudiado. También se han elaborado una serie de tablas resumen, que permiten tener de manera rápida una visión comparativa de los distintos sistemas y que, junto con el análisis más extenso realizado, orientan en las posibles estrategias, modelos y cambios a introducir para mejorar el sistema de formación de los aspirantes a la obtención del permiso de conducir.

2. UNIÓN EUROPEA: LA NORMA GENERAL

Aunque cada país tiene su propio plan de formación y sistema de evaluación, existen unos requisitos comunes dentro de la Unión Europea a la hora de obtener un permiso de conducir. Estos requisitos son los siguientes:

- Ser residente habitual de algún país de la UE.
- Tener la edad mínima requerida.
- Disponer de unas mínimas aptitudes psicofísicas.
- Aprobar un examen de conducción.

Ser residente habitual en algún país de la UE

Se debe entender por residente habitual, una persona que permanece en el país en cuestión al menos 185 días por año natural, independientemente de que el motivo de residencia sea personal o laboral.

El ciudadano en cuestión sólo puede solicitar el permiso de conducir en el país donde será residente habitual. Si tuviera vínculos personales o laborales en dos o más países de la UE, el país considerado como de residencia habitual será aquel donde se posean vínculos personales, siempre que sea visitado con frecuencia. En cambio, si se reside en un país de la UE durante un periodo determinado de tiempo por motivos laborales, no es necesario cumplir esta condición.

Si se trata de un ciudadano que se traslada por estudios universitarios o superiores a otro país de la UE, el lugar de residencia habitual no se modifica, pero está permitido obtener en dicho país el permiso de conducir, siempre y cuando se acredite que se ha permanecido estudiando en dicho territorio un mínimo de 6 meses.

Edad mínima para la obtención del permiso de conducir

En función de la categoría, la edad mínima para la obtención del permiso es variable. En la Tabla 43 se puede ver la información relativa a este tema a nivel general en la UE. Sin embargo en algunos países (como veremos más adelante) la edad mínima puede ser diferente o presentar otros requisitos. Lo habitual en la UE es que para obtener un permiso de la categoría A2 sea necesario tener un mínimo de dos años de experiencia en A1, y dos años de experiencia en A2 para obtener el permiso de la categoría A. Además, con una edad mínima (normalmente 24 años) también se puede acceder directamente a la categoría que se elija.

Categoría	Tipo de vehículo	Edad mínima
AM	Ciclomotores	16
A1	Motocicletas ligeras	
B1	Cuatriciclos	
A2	Motocicletas estándar	18
B, BE	Automóviles	
C1, C1E	Vehículos medianos	20
A	Motocicletas pesadas	
C, CE	Vehículos de gran tamaño	21
D1, D1E	Microbuses	
D, DE	Autobuses	24

Tabla 43. Requisitos de edad para la obtención del permiso de conducir en la UE en función de la categoría.
Fuente: Comisión Europea (2017).

Esto en cuanto a edades mínimas. En lo que se refiere a las edades máximas, ya no existen límites máximos de edad para obtener un permiso de conducir. Éste se puede conservar siempre y cuando se posean las aptitudes psicofísicas adecuadas para conducir, tema que se describe en el siguiente apartado.

Aptitudes psicofísicas

Previo expedición del permiso de conducir, la administración del país en cuestión comprueba que el ciudadano posee las aptitudes psicofísicas necesarias para conducir con seguridad. En relación con este tema, existen diferencias entre los países de la UE, aunque hay ciertos aspectos comunes entre las diferentes aptitudes psicofísicas exploradas para los certificados médicos, como son: agudeza visual, audición, movilidad, enfermedades cardíacas, diabetes, trastornos neurológicos, salud mental, abuso o dependencia de alcohol o drogas y problemas renales.

La frecuencia del reconocimiento médico en los distintos países es variable, pues algunos piden un nuevo reconocimiento con cada renovación o a partir de una determinada edad. Colectivos como los conductores de autobuses o camiones, deben hacerse un reconocimiento médico más exhaustivo y con más frecuencia. Otros colectivos como los conductores de ambulancia y taxi que en general tienen que realizarlo más periódicamente.

Formación de conductores y exámenes de conducción

En todos los países de la UE existen una serie de requisitos mínimos en cuanto al examen (teórico y práctico) y los examinadores (cualificación inicial, garantía de calidad y formación continua).

De acuerdo con lo establecido en la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 sobre el permiso de conducción, centrándonos a lo que concierne la obtención de un permiso de conducir de la categoría B, se determina de manera general lo siguiente:

ANEXO II

I. REQUISITOS MÍNIMOS PARA LOS EXÁMENES DE CONDUCCIÓN

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para asegurarse de que los futuros conductores poseen efectivamente los conocimientos, aptitudes y comportamientos

relacionados con la conducción de un vehículo de motor. El examen establecido a este respecto deberá incluir:

- *Una prueba de control de conocimientos;*
- *Y posteriormente, una prueba de control de aptitudes y comportamientos.*

Las condiciones en las que deberá desarrollarse dicho examen se detallan a continuación

A. PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS

1. Forma

La forma se elegirá de modo que garantice que el candidato posee los conocimientos relativos a las materias enunciadas en los puntos 2, 3 y 4.

El candidato al permiso de una categoría que hubiera superado el examen de conocimientos para un permiso de otra categoría podrá quedar dispensado de las disposiciones comunes de los puntos 2, 3 y 4.

2. Contenido de la prueba para todas las categorías de vehículos

2.1. La prueba se referirá obligatoriamente a cada uno de los puntos enumerados en los temas siguientes y el contenido y la forma de las preguntas se dejará a iniciativa de cada Estado miembro:

2.1.1. Disposiciones legales en materia de circulación vial:

Y, en particular, las que se refieren a la señalización, reglas de prioridad y limitaciones de velocidad;

2.1.2. El conductor:

- *La importancia de la vigilancia y de las actitudes con respecto a los demás usuarios,*
- *Las funciones de percepción, de evaluación y de decisión, principalmente el tiempo de reacción y modificaciones de los comportamientos del conductor vinculados a los efectos del alcohol, de las drogas y de los medicamentos, de los estados emocionales y de la fatiga;*

2.1.3. La vía:

- *Los principios más importantes relativos al respeto de las distancias de seguridad entre vehículos, a la distancia de frenado y a la estabilidad en carretera del vehículo en diferentes condiciones meteorológicas y de estado de la calzada,*
- *Los riesgos de conducción vinculados a los diferentes estados de la calzada, y especialmente sus variaciones según las condiciones atmosféricas, la hora del día o de la noche,*
- *Las características de los diferentes tipos de vías y las disposiciones legales derivadas de ello;*

2.1.4. Los demás usuarios de la vía:

- *Los riesgos específicos relacionados con la inexperiencia de otros usuarios de la vía, con las categorías de usuarios más vulnerables, como por ejemplo niños, peatones, ciclistas y personas con problemas de movilidad,*
- *Los riesgos inherentes a la circulación y a la conducción de los diversos tipos de vehículos, y a las diferentes condiciones de visibilidad de sus conductores;*

2.1.5. Normativa general y puntos varios:

- *La normativa relativa a los documentos administrativos necesarios para la utilización del vehículo,*
- *Las normas generales que especifican el comportamiento que debe adoptar el conductor en caso de accidente (balizar, alertar) y medidas que puede adoptar, si procede, para socorrer a las víctimas de accidentes de carretera,*
- *Factores de seguridad relativos a la carga del vehículo y a las personas transportadas;*

2.1.6. Precauciones necesarias al abandonar el vehículo;

2.1.7. los elementos mecánicos relacionados con la seguridad de la conducción y, en particular, poder detectar los defectos más corrientes que puedan afectar al sistema de dirección, de suspensión, de freno, a los neumáticos, faros e intermitentes, a los catadióptricos, retrovisores, parabrisas y limpiaparabrisas, al sistema de escape, a los cinturones de seguridad y las señales acústicas;

2.1.8. Los equipos de seguridad de los vehículos, en particular la utilización de los cinturones de seguridad, reposacabezas y equipos de seguridad destinados a los niños;

2.1.9. Las normas de utilización del vehículo en relación con el medio ambiente (utilización pertinente de las señales acústicas, consumo moderado de carburante, limitación de emisiones contaminantes, etc.).

B. PRUEBA DE CONTROL DE APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS

5. El vehículo y su equipo

5.1. La conducción de un vehículo equipado con un cambio de velocidades manual estará subordinada a la superación de una prueba de control de las aptitudes y comportamientos realizada en un vehículo equipado con un cambio de velocidades manual.

Si el candidato realiza la prueba de control de aptitudes y comportamientos en un vehículo equipado con un cambio de velocidades automático, esto se indicará en todo permiso de conducción expedido sobre la base de un examen de este tipo. Cualquier permiso que contenga esta mención podrá utilizarse únicamente para la conducción de un vehículo equipado con un cambio de velocidades automático.

Se entenderá por «vehículo equipado con un cambio de velocidades automático» aquel vehículo en el que una simple acción sobre el acelerador o los frenos permite que varíe la desmultiplicación entre el motor y las ruedas.

5.2. Los vehículos utilizados para las pruebas de control de las aptitudes y comportamientos deberán responder a los criterios mínimos que se detallan a continuación. Los Estados miembros podrán establecer requisitos más restrictivos para dichos criterios, o bien añadir otros.

Categoría B: Vehículo de la categoría B de 4 ruedas y que pueda alcanzar una velocidad de al menos 100 km/h.

7. *Aptitudes y comportamiento que se examinarán en la prueba de las categorías B, B1 y BE*

7.1. *Preparación y comprobación técnica del vehículo en relación con la seguridad vial*

Los candidatos deberán demostrar que son capaces de prepararse para una conducción segura satisfaciendo obligatoriamente las prescripciones siguientes:

7.1.1. *Regular el asiento para conseguir una posición sentada correcta;*

7.1.2. *Ajustar los retrovisores, el cinturón de seguridad y los reposacabezas, caso de existir;*

7.1.3. *Controlar el cierre de las puertas;*

7.1.4. *Efectuar verificaciones de forma aleatoria del estado de los neumáticos, sistema de dirección, frenos, líquidos (por ejemplo, aceite para motores, líquido refrigerador, líquido de limpieza), faros, catadióptricos, indicadores de dirección y de la señal acústica;*

7.1.5. *Comprobar los factores de seguridad en relación con la carga del vehículo: compartimento de carga, láminas, puertas de carga, cierre de la cabina, colocación de la carga, sujeción de la misma (categoría BE únicamente);*

7.1.6. *Comprobar el mecanismo de acoplamiento, del freno y de las conexiones eléctricas (categoría BE únicamente);*

7.2. *Categorías B y B1: maniobras especiales de la prueba con incidencia en la seguridad vial.*

Se examinarán algunas de las maniobras enunciadas a continuación (al menos dos maniobras de los cuatro puntos, de las que una contendrá una marcha atrás):

7.2.1. *Efectuar un recorrido de marcha atrás en línea recta o girando una esquina, sin dejar de utilizar la vía de circulación correcta;*

7.2.2. *Realizar una media vuelta utilizando las velocidades hacia delante y hacia atrás;*

7.2.3. *Aparcar el vehículo y abandonar el estacionamiento (paralelo, oblicuo o perpendicular) utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano, en pendiente, cuesta arriba o cuesta abajo;*

7.2.4. *Frenar para detenerse con precisión utilizando, si es necesario, la capacidad máxima de frenado del vehículo.*

9. *Evaluación de la prueba de control de aptitudes y comportamientos*

9.1. *En cada una de las situaciones de conducción, la evaluación se referirá a la soltura del candidato en el manejo de los diferentes mandos del vehículo y el dominio que demostrará para introducirse en la circulación con total seguridad. A lo largo de la prueba, el examinador deberá recibir una impresión de seguridad. Los errores de conducción o un comportamiento peligroso que amenace la seguridad inmediata del vehículo de examen, sus pasajeros u otros usuarios de*

la vía, tanto si es necesaria o no la intervención del examinador o acompañante, se sancionarán con un suspenso. No obstante, el examinador será libre de decidir si es conveniente o no llevar el examen práctico a su término.

Los examinadores deberán formarse de manera que valoren correctamente la habilidad de los candidatos para conducir con total seguridad. El trabajo de los examinadores deberá ser controlado y supervisado por un organismo autorizado por el Estado miembro, con el fin de garantizar la aplicación correcta y homogénea de las disposiciones relativas a la valoración de faltas con arreglo a las normas que establece el presente anexo.

9.2. En su apreciación, los examinadores deberán prestar especial atención a si los candidatos muestran un comportamiento prudente y cortés, algo que refleja la forma de conducir considerada en su globalidad y que el examinador debe tener en cuenta para hacerse una idea general del candidato. Se considerará como criterio positivo una conducción flexible y dispuesta (aparte de segura), que tenga en cuenta la situación del tiempo y de la vía pública, los demás vehículos, los intereses de los demás usuarios de aquella, especialmente de los más vulnerables, y la capacidad de anticipación.

9.3. El examinador analizará también si el candidato:

9.3.1. Controla el vehículo, teniendo en cuenta: la correcta utilización de los cinturones de seguridad, los retrovisores, los reposacabezas, el asiento; manejo correcto de las luces y demás equipos; manejo correcto del embrague, caja de cambios, acelerador, sistemas de frenado (incluido el tercer sistema, caso de existir), la dirección; control del vehículo en diversas circunstancias y a velocidades diferentes, estabilidad de la posición sobre la calzada; pesos, dimensiones y características del vehículo; peso y tipo de carga (categorías BE, C, CE, C1, C1E, DE y D1E únicamente); comodidad de los pasajeros (categorías D, DE, D1, D1E únicamente) (sin aceleraciones bruscas, suavidad en la conducción, ausencia de frenazos);

9.3.2. Conducción económica y no perjudicial para el medio ambiente, teniendo en cuenta las revoluciones por minuto, el cambio de marchas, la utilización de frenos y acelerador (categorías BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E únicamente);

9.3.3. Capacidad de observación: observación panorámica; utilización correcta de los espejos; visión a lo lejos, mediana, cercana;

9.3.4. Prioridades/ceda el paso: prioridad en cruces e intersecciones; ceda el paso en otras ocasiones (por ejemplo, al cambiar de dirección, al cambiar de carril, en maniobras especiales);

9.3.5. Posición correcta en la vía pública: posición correcta en la calzada, en los carriles, en las rotondas, en las curvas, posición apropiada teniendo en cuenta el tipo y características del vehículo; preposicionamiento;

9.3.6. Mantenimiento de distancias: mantenimiento de la distancia frontal y lateral; mantenimiento de la distancia adecuada de los demás usuarios de la vía pública;

9.3.7. Velocidad: no superior a la autorizada; adecuación de la velocidad a las condiciones climáticas y del tráfico y, cuando proceda, a los límites nacionales; conducción a una velocidad a la que siempre sea posible parar en el tramo visible y libre; adecuación de la velocidad a la de los demás usuarios del mismo tipo;

9.3.8. Semáforos, señales de tráfico y otros factores: actuación correcta ante los semáforos; observancia de las indicaciones de los controladores del tráfico; comportamiento correcto ante las señales de tráfico (prohibiciones u obligaciones); respeto de las señales en la calzada;

9.3.9. Señalización: dar la señalización oportuna cuando sea necesario, correctamente y en su momento; reaccionar de forma apropiada ante las señales emitidas por otros usuarios de la vía;

9.3.10. Frenado y detención: desaceleración a su momento, frenado y detención acordes con las circunstancias; capacidad de anticipación; utilización de varios sistemas de frenado (únicamente para las categorías C, CE, D, DE); utilización de sistemas de reducción de la velocidad diferentes de los frenos (únicamente para las categorías C, CE, D, DE);

10. Duración del examen

La duración del examen y la distancia que se haya de recorrer deberán ser suficientes para la evaluación de las aptitudes y comportamientos prevista en el apartado B del presente anexo. El tiempo mínimo de conducción consagrado al control de los comportamientos no deberá en ningún caso ser inferior a 25 minutos para las categorías A, A1, A2, B, B1 y BE y 45 minutos para las demás. En este tiempo no se incluye la recepción del candidato, la preparación del vehículo, la comprobación técnica del vehículo, en lo que respecta a la seguridad vial, las maniobras especiales y el anuncio de los resultados de la prueba práctica.

11. Lugar del examen

La parte del examen destinada a evaluar el dominio técnico del vehículo podrá desarrollarse en un terreno especial. La destinada a evaluar los comportamientos en circulación tendrá lugar, si es posible, en carreteras situadas fuera de las aglomeraciones, en vías rápidas y en autopistas (o similares), así como en todo tipo de vías urbanas (zonas residenciales, zonas con limitaciones de 30 y 50 km/h, vías rápidas urbanas), que deberán presentar los diferentes tipos de dificultades que puede encontrar un conductor. Es aconsejable que el examen pueda desarrollarse en diferentes condiciones de densidad de tráfico. El tiempo transcurrido en la carretera debe utilizarse de una forma óptima con el fin de probar al candidato en todas los diferentes tipos de tráfico que se pueden encontrar, haciendo especial hincapié en la transición de uno a otro.

Sin embargo, en la UE no existen normas fijas relacionadas con la formación de conductores, autoescuelas o profesores de autoescuela. Cada país miembro tiene libertad para estructurar y organizar dicha formación. Por ello, en las próximas páginas, se analizará cómo es el sistema de formación de conductores en diferentes países, tanto de la UE, como de otros fuera de ella, y las diferencias que presentan entre ellos.

Enlaces de referencia

https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/get-driving-licence/index_es.htm

Página web de la Unión Europea en la que se puede obtener un resumen de la situación de permiso de conducir en cada país. Está dirigida especialmente a los ciudadanos y a la posible convalidación de los permisos adquiridos en otros países.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006L0126&qid=1445879323506&from=ES#d1e57-38-1>

Lugar donde encontrar la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 sobre el permiso de conducción

BORRADOR

3. INFORMACION POR PAÍSES



ALEMANIA

Formación de conductores

Independientemente del tipo de permiso que se desee obtener, el alumno debe inscribirse en una autoescuela autorizada donde recibirá una formación teórica, común a todos los permisos, de 18 horas de duración, divididas en clases de 90 minutos. Estas 18 horas se reducen a 9 en el supuesto de desear obtener un nuevo permiso proveniente de otro anterior, por ejemplo, la obtención del permiso tipo B pero habiendo obtenido previamente el tipo A. Además de esa formación común, cada categoría de permiso recibe una formación específica, tal y como aparece reflejado en la Tabla 44:

Categoría	Formación Básica
Todas las categorías	12 x 90 minutos para conductores noveles. 6 x 90 minutos para conductores titulares de otro permiso.
Categoría	Formación específica
A, A2, A1	4 x 90 minutos.
B	2 x 90 minutos.
C (C1)	10 x 90 (6 x 90) minutos.
CE	4 x 90 minutos.
D (D1)	18 x 90 (10 x 90) minutos.

Tabla 44: Duración obligatoria de formación teórica por categoría de permisos. Fuente: Confederación Alemana de Autoescuelas (BVF) (2017)

La formación básica que ha de seguir el conductor pasa por el estudio de un temario que trata sobre reglas de comportamiento, aptitudes frente a la conducción, factores de riesgo, tipos de permiso y vehículos de motor.

En la formación específica, se enseñan al alumno materias propias del tipo de vehículo que conducirá. En caso del permiso tipo B, el temario trata temas de seguridad vial y de tráfico como:

cuáles son las técnicas para conducir, cómo realizar una conducción ecológica, qué normas afectan a los automóviles, en qué consisten los sistemas de asistencia al conductor, etc.

Una vez recibida esta formación, en la propia autoescuela el alumno realiza un pre-examen y junto con la certificación expedida por el profesor que se ha tenido, el alumno podrá presentarse al examen teórico oficial.

Respecto al entrenamiento práctico de los conductores aspirantes a un permiso en el sistema alemán, se distinguen tres tipos de formación:

- Una formación básica que se centra en dar las nociones básicas de conducción para cualquier conductor: sentarse a los mandos del vehículo, arrancar, frenar y cambiar de marchas, controlar la velocidad, mantenerse dentro del carril, detectar riesgos, etc.
- Una formación dirigida a realizar maniobras: frenada, de emergencia, aparcar, conducir marcha atrás, arranque en cuesta, etc.
- La circulación con tráfico real, que exige para los permisos A y B un mínimo de 12 horas de práctica, con una distribución de recorridos obligatoria en distintos tipos de vía y situaciones: 5 horas en carretera, 4 horas en autovía y 3 horas de conducción nocturna.

No existe, por tanto, un número mínimo de clases para tomar el control del vehículo, porque el profesor identificará las necesidades específicas de cada aspirante, pero sí que es obligatoria la adquisición de una experiencia mínima de conducción desarrollada en tráfico real.

Categoría	Carreteras	Autovías	Oscuridad
A, B	5	4	3
C	3	2	3
CE	3	2	3
D no procedente de C *	16	8	6
D con categoría B **	22	14	8

* Entrenamiento básico de 14 horas - ** Entrenamiento básico 45 horas

Tabla 45: Horas y condiciones mínimas de entrenamiento práctico. Fuente: Confederación Alemana de Autoescuelas (BVF) (2017)

Una vez superada la formación práctica, el profesor emite un informe en formato electrónico sobre las capacidades y habilidades adquiridas por el alumno, lo que le permitirá acceder a realizar el examen práctico.

Examen

El examen para la obtención un permiso en Alemania se realiza en dos etapas, teórica y práctica, que pueden estar distanciadas en el tiempo y que precisan, para su realización, de una validación previa por parte de los formadores de las autoescuelas.

- El examen teórico se puede realizar una vez completado el proceso formativo obligatorio en la autoescuela. Dicho examen se celebra en centros de homologación técnica (TÜV o DEKRA) similares a la ITV española. Se compone de 30 preguntas tipo test, extraídas del catálogo de unas 1.000 preguntas publicado por la KBA (Kraftfahrt Bundesamt), el equivalente a la DGT en España. Estas preguntas han de cubrir una serie de temas obligatorios, tanto de la formación teórica básica como de la específica (propia del tipo de permiso). Cada pregunta ofrece tres posibles opciones de respuesta entre

las que al menos una es falsa, y tienen valores diferentes (entre 2 y 5 puntos). El número máximo de puntos en cada examen es de 110 y se supera si no se suman más de 10 puntos negativos

- En lo que a examen práctico se refiere, se desarrolla por una ruta en la que el examinador da las indicaciones para su desarrollo: dónde girar, dónde aparcar, por qué calle o carretera se ha de circular, etc. Se han de realizar tres tareas: el estacionamiento, el frenado de emergencia y la conducción por zonas con tráfico real. Si el aspirante conduce durante 45 minutos sin cometer errores graves, supera el examen.

Edad mínima para la obtención del permiso

La edad mínima para obtener un permiso de conducir en Alemania es muy similar a la que existe en general para toda la UE. Como se puede ver en la Tabla 46, la única diferencia se encuentra en la edad de obtención del permiso A, ya que en Alemania aunque se indica que es 24 años, no se condiciona un posible adelanto a otro tipo de permisos.

Categoría	Tipo de vehículo	Edad mínima
A1	Hasta 125 cc	16
A2	Hasta 35 kW cc	18
A	Más de 35 kW cc	24
B	Automóviles de pasajeros	18

Tabla 46. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en Alemania. Fuente: Comisión Europea (2017).

No se ha incluido entre los permisos indicados la autorización B17, que habilita a sus titulares a conducir un automóvil siempre que estén acompañados de un conductor adulto. Aunque el proceso de obtención sea el mismo que para cualquier otro permiso, no autoriza a la conducción del vehículo libremente.

Capacidades psicofísicas

Para poder acceder a los exámenes para obtener el permiso de conducir es preciso superar una prueba de visión. Esta prueba consiste en la medición de la agudeza visual, y es común para todas las categorías de permiso de conducir. A esta prueba en el caso de las categorías profesionales (C, D o T), se les añaden otras pruebas complementarias como la visión de colores, campo visual o la visión espacial.

Para renovar un permiso de conducir de la categoría A y B, no es necesario la realización de un examen médico.

Otros datos de interés

Curso de primeros auxilios

Además de la prueba de visión, previa a la realización de los exámenes, se exige la realización de un curso de primeros auxilios que se desarrolla en una sola jornada y que está compuesto de nueve lecciones sobre distintas cuestiones del tema, que se indican a continuación:

- Autoprotección y protección de accidentes.
- Ayuda en accidentes.
- Cuidado de heridas.
- Tratamiento de lesiones articulares y fracturas óseas.

- Quemaduras, daño de calor / frío.
- Atención de quemaduras.
- Envenenamiento o intoxicación.
- Medidas de emergencia que salvan vidas, como posición lateral estable y ejercicios de reanimación.
- Ejercicios prácticos

Conducción acompañada

En Alemania existe una autorización especial para conducir automóviles denominada “Begleitete Fahren ab 17” (BF17) [*Conducción Acompañada a los 17*]. Esta autorización solamente habilita a conducir al titular, siempre que vaya acompañado por un conductor adulto, que debe cumplir con unas características determinadas.

Para conseguir la autorización BF17, el aspirante deberá de realizar el mismo proceso administrativo y los mismos cursos teóricos y prácticos exigidos a los aspirantes del permiso de categoría B con 18 años. El titular de la autorización no recibe un carné de conducir como prueba de esta habilitación, se le entrega un “certificado de examen” que debe acompañarse de un documento identificativo. En ese certificado aparecen los nombres de los posibles acompañantes que el conductor habrá dado de alta ante la autoridad de transportes.

El titular de la autorización BF17 podrá incluir en su “certificado de examen” tantos acompañantes como desee, siempre que cumplan con los siguientes requisitos: deben de tener (al menos) 30 años de edad, ser titulares del permiso de categoría B durante 5 años de manera ininterrumpida y no tener más de un punto en su permiso (carné por puntos aditivo).

El titular de esta autorización tan solo puede conducir en Alemania y Austria, país que también cuenta con una autorización de similares características y de nombre L17.

Enlaces de referencia

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/LA/driving-licence-categories-overview.html?nn=188334>

En este enlace se muestran las categorías de permisos que recogen las leyes Alemanas. La mayoría de las páginas web relacionadas con la formación de conductores tienen una versión en inglés, como es el caso.

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/LA/validity-foreign-driving-licences-in-germany.html?nn=188334>

Página en la que se explica la forma en la que puede utilizarse o convalidarse un permiso obtenido fuera de Alemania.

<https://www.fahrschule.de/fragenkatalog/>

Listado de las preguntas oficiales publicadas para los exámenes teóricos.

https://www.kba.de/EN/ZentraleRegister_en/ZFER_en/zfer_node_en.html;jsessionid=3D4A4B076298359C06AE4FBFC8EC9D23.live21302

Página de la Kraftfahrt-Bundesamt (Oficina Federal de Vehículos Motorizados) que da acceso al registro central de permisos de conducir.

<https://www.bf17.de/so-funktioniert-bf17/fuehrerschein-mit-17.html>

Página web del Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [*Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital*] dedicada a los jóvenes y al permiso de conducir B17. En esta página aparecen publicados muchos consejos tanto para los conductores como para los acompañantes.

BORRADOR



AUSTRIA

Formación de conductores

En Austria la formación de los conductores aspirantes a un permiso se realiza obligatoriamente en las autoescuelas. El modelo de formación se compone de dos bloques:

- El primero está integrado por 20 lecciones comunes a todas las categorías de permiso de conducir. Estas lecciones, que componen el Conocimiento Básico, tratan temas normativos, de actitudes en la conducción o de seguridad vial.
- El segundo bloque es específico para cada categoría y como tal supone un número diferente de unidades formativas, de 50 minutos cada una. El número de unidades formativas específicas varía en función de los permisos que detente el aspirante.

A continuación en la

Tabla 47 se indican el número de unidades formativas específicas correspondientes a cada categoría y procedencia.

Categoría	Unidades Específicas (50 minutos cada una)
Clases A1, A2 y A (de entrada)	8
Clase B	12
Clase BE	3
Clase C1	8
Clase C	10
Clase CE, C1E, DE, D1E	6

Tabla 47: Unidades formativas teóricas específicas en función de la categoría del permiso. Fuente: Österreichischen Führerschein

La formación práctica sigue criterios similares a la teórica en lo que a obligatoriedad y duración de la formación se refiere, puesto que se realizan más o menos prácticas en función de la

procedencia del alumno. La duración de cada clase práctica, al igual que las teóricas, se establece en 50 minutos. En el caso de Austria, la exigencia de sesiones prácticas a realizar se plantea como “Alcance Mínimo”, puesto que el profesor, además de cumplir con ese requerimiento mínimo, si lo estimara necesario puede añadir más sesiones en función de las necesidades formativas de cada alumno.

Categoría	Alcance Mínimo
Clases A1, A2 y A (para entrada directa)	12 Unidades
Clase B	18 lecciones
Clase BE (además de la clase B)	4 Unidades

Tabla 48: Unidades prácticas exigidas en función de la categoría del permiso. Fuente: Österreichischen Führerschein

Así como en la categoría A se definen solo el monto de unidades formativas, en la categoría B se habla de lecciones, dado que en este caso, está definida no solo la duración sino el contenido de las prácticas a realizar.

Este entrenamiento práctico, que se extiende a lo largo de 18 lecciones, consiste en partes de pre-entrenamiento, entrenamiento básico, entrenamiento principal, entrenamiento de perfección y preparación de exámenes. La distribución y orden exigidos son las siguientes:

- 3 unidades previas, denominadas “preescolar”, permiten al futuro conductor ubicarse en el vehículo, hacerse con los mandos del mismo y conocer maniobras básicas.
- 3 unidades de entrenamiento básico en circulación.
- 6 unidades de entrenamiento principal para añadir experiencia. **Según la capacidad y el progreso del estudiante el profesor puede aumentar el número de unidades.**
- 1 unidad de conducción nocturna.
- 1 unidad de conducción en carretera.
- 1 unidad de viaje por tierra.
- 2 unidades perfeccionamiento de alguna de las anteriores.
- 1 unidad de preparación para el examen.

Conducción acompañada

Existen en Austria dos permisos de categoría B adicionales: el B L y B L17. El primero es para aspirantes con 17 años y medio cumplidos y el segundo para personas a partir de los 17 años. En ambos casos se trata de autorizaciones especiales para realizar prácticas de conducción fuera de la autoescuela, con la participación de un acompañante. Aun así, deben inscribirse en la autoescuela, donde cursarán distintos recorridos formativos:

- En el caso de licencia B L: el alumno recibirá 8 lecciones teóricas y el entrenamiento práctico básico de 6 sesiones y junto con el acompañante (escolta) autorizado, deberá de asistir a una clase teórica especial. Superado este proceso y entregadas las mismas certificaciones que para el examen a través de autoescuela, se podrán iniciar las prácticas acompañadas del tutor.
- En el caso de autorización B L 17: se recibirá la misma formación teórica que para el permiso B estándar (20 + 12 unidades formativas de 50 minutos) y 12 horas de prácticas

de conducción. El alumno presentará la documentación y recibirá autorización de prácticas. En este caso además, deberá de recorrer 3.000 km. con acompañante, divididos en bloques 1.000 km. Después del primer bloque se realizarán 2 unidades de práctica acompañados por un profesor (en el asiento trasero del coche), en la que se mejoran temas de velocidad y percepción. Pasado el segundo bloque, se realizan otras dos unidades prácticas, solo que esta vez se trata el tema de la seguridad vial y los riesgos al volante. Al finalizar los 3.000 km el aspirante recibirá, en el vehículo de la autoescuela, 3 unidades prácticas de mejora y una unidad de preparación del examen.

Una vez superado su entrenamiento privado, los alumnos podrán acceder a realizar el examen en las mismas condiciones que el resto de aspirantes.

Al tratarse de menores de edad, en la tramitación de la solicitud para obtener este tipo de licencias deberán de presentar la autorización del tutor legal. En el momento de presentar la solicitud para obtener la autorización deberán de indicar también el nombre de los dos conductores que realizarán la labor de acompañantes. Los posibles acompañantes han cumplir con una serie de condiciones:

- Ser conductores titulares de un permiso B durante al menos 7 años
- No haber sido sufrido retirada de carné.
- Tener experiencia de conducción en los últimos 3 años.
- No haber sido autorizados para hacer conducción acompañada en dos veces en los últimos 3 años.
- Tener un vínculo cercano con el futuro titular de la licencia
- No podrán cobrar por realizar la labor de acompañamiento.

El vehículo que se utilice para realizar la conducción acompañada deberá de estar identificado con las siglas "L17" o "L" y estará cubierto por un seguro que recoja este tipo de circulación.

El titular de la autorización L17 está habilitado para conducir en Austria, y por un acuerdo bilateral también en Alemania, Inglaterra, Irlanda del Norte y Dinamarca, permitiéndose la circulación en las carreteras austriacas a titulares de licencias similares procedentes de esos países, siempre que cumplan los requisitos exigidos en los países de origen.

Examen

En el caso de Austria para conseguir un permiso de conducir, se necesitan cumplir los requisitos que se describen seguidamente:

- Aprobar un examen teórico, el cual se realiza mediante un ordenador en la propia autoescuela. Para poder presentarse a este examen también es necesario que la persona presente un certificado médico, además de haber completado la formación teórica en la autoescuela.
- Aprobar un examen práctico, al cual solo es posible presentarse tras haber superado la prueba teórica y una vez se tiene la edad mínima para la obtención de la categoría del permiso. En este examen práctico se puede solicitar el servicio de un intérprete.

Examen Teórico

Como se ha indicado este examen se realiza en la propia autoescuela, mediante ordenador conectado al Ministerio de Transportes. En él se presentan, una a una, las preguntas que lo

componen. La duración del examen es de 30 minutos. La adjudicación de las preguntas es aleatoria y en general presentan las siguientes características:

- Todas las preguntas se extraen del catálogo publicado por el propio Ministerio.
- En total se presentan 40 preguntas, 20 de los temas básicos y otras 20 de los específicos. El Conocimiento Básico se verifica solo una vez, como parte de la primera emisión de un permiso. Si ya se está en posesión de un permiso de conducir y se desea extender a otra categoría, se considera que el Conocimiento Básico existe y ya no es necesario examinarse de ello. El número de preguntas que se presenta de cada tema también está definido.
- En cada pregunta se ofrecen cuatro respuestas, y al menos una es correcta, pero pueden ser las cuatro. Si se marcan **todas** las respuestas correctas se suman los puntos de la pregunta y cualquier otra combinación de respuestas supone un fallo.
- Las preguntas tienen diferentes valores en función de su dificultad, y pueden ser simples o dobles, con pregunta principal y complementaria. En este caso, si la pregunta principal no se responde adecuadamente, ya no se presenta la complementaria y se pierden los puntos de ambas. Si el fallo se produce en la complementaria se suman los puntos de la principal.
- Las preguntas que aparecen en el examen implican un valor máximo de 88 puntos y se aprueba el examen si se alcanzan 71 puntos.
- Al tratarse de una prueba Online, el resultado de la misma se conoce de manera inmediata, una vez completado el examen.

En la Tabla 49 se presenta la configuración de las preguntas del examen teórico, en función de su grado de dificultad.

Categoría	Conocimiento Básico			Temas Específicos		
	Nº de preguntas	Puntos/Pregunta	Máximo de puntos	Nº de preguntas	Puntos/Pregunta	Máximo de puntos
Fácil	9	1	9	9	1	9
Medio	6	3	18	6	2	12
Difícil	5	5	25	5	3	15
Total	20		52	20		36

Tabla 49. Distribución y valoración de preguntas en examen teórico. Fuente: Österreichischen Führerschein.

Examen Práctico

Solo se puede acceder al examen práctico si se han cumplido una serie de requisitos, que se van registrando punto por punto en el expediente online del aspirante:

- Entrenamiento completado, tanto de la formación teórica como de la formación práctica, siendo el profesor el que da el visto bueno a este entrenamiento.
- Examen teórico aprobado.
- Curso de primeros auxilios completado.
- Examen médico completado y que se explica de forma extensa más adelante.
- Fiabilidad de tráfico (FSG Verkehrszuverlässigkeit) favorable. Esta figura se incluye dentro de la ley de tráfico austriaca y es similar a un certificado de antecedentes penales circunscrito al entorno vial.

- Edad mínima alcanzada, puesto que todas las acciones previas se pueden haber realizado hasta 6 meses de cumplir esa edad.

Una vez superadas estas condiciones tiene lugar, mediante cita previa, el examen práctico que consta de cuatro apartados:

- Apartado A: Relacionado con los controles del vehículo. El examinador realiza al menos tres preguntas sobre temas de seguridad y señalización del vehículo (intermitentes, cinturones, espejos retrovisores, neumáticos, etc.)
- Apartado B: Maniobras a baja velocidad. Se realizan al menos tres ejercicios (cambio de sentido, aparcamiento, circulación marcha atrás, etc.). El lugar donde se desarrolla esta parte del examen práctico es en una zona de aparcamiento.
- Apartado C: Prueba de circulación. Entre otras cosas, en esta prueba los alumnos deben demostrar que puede controlar el vehículo con suavidad, superar adecuadamente los cruces, realizar cambio de carril correctamente señalado, etc. Se valora el comportamiento cívico con peatones, ciclistas y otros conductores, así como que la conducción sea respetuosa con el medio ambiente. El examinador tan solo habla para dar las instrucciones de dirección.
- Apartado D: No se trata de una prueba más. Es una conversación que mantiene el examinador con el aspirante al permiso en la que contrastan las situaciones experimentadas a lo largo de la prueba.

Edad mínima para la obtención del permiso

La edad mínima en Austria para la obtención de diferentes categorías de permiso aparece en la Tabla 50. En este caso, en general, coincide con la información comentada sobre la UE.

Como se ha comentado, la ley austriaca autoriza a comenzar el entrenamiento de un aspirante al permiso 6 meses antes de cumplir la edad mínima permitida, aunque para realizar el examen práctico se ha de cumplir con la edad reglamentaria.

Categoría	Tipo de vehículo	Edad
AM	Ciclomotores	15
A1	Hasta 125 cc	16
A2	Hasta 35 kW	18
A	Más de 35 kW	<ul style="list-style-type: none">• 20 años, si tiene un permiso A2 durante 2 años (edad mínima de 21 para conducir vehículos de motor de 3 ruedas).• En caso contrario, 24 años para obtener el permiso directamente.
B	Automóviles de pasajeros	18
B L	Automóviles de pasajeros	17 y medio (con limitaciones)
B L17	Automóviles de pasajeros	17 años (con limitaciones)

Tabla 50. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en Austria. Fuente: Comisión Europea (2017).

Capacidades psicofísicas

Los certificados para la obtención del permiso de conducir se otorgan en centros reconocidos.

- En ellos se realiza un examen general del aspirante y en función de lo que se detecte a nivel de comportamiento, se puede solicitar incluso la participación de un psicólogo.
- El aspirante está obligado legalmente a indicar si tiene algún problema que pueda influir en la seguridad vial.
- Como resultado de la prueba médica pueden entregar cuatro niveles de certificación:

Adecuado	Si el aspirante es adecuado para conducir vehículos de motor de una o más categorías sin restricción. Se emitirá un informe de adecuación para cada una de ellas.
Condicionamente adecuado	Se trata de casos en los que, para conducir la categoría de vehículos para la que se desea obtener el permiso, el aspirante precisa de prótesis o ayudas. También se incluyen en este nivel de certificación posibles limitaciones temporales, locales o materiales, bajo las que se puede emitir el permiso de conducir sin poner en riesgo la seguridad vial.
Limitadamente adecuado	Solo se autoriza a conducir un vehículo que, mediante unas características especiales (especificadas por ley), pueda compensar las limitaciones físicas que presente el aspirante.
No adecuado	El certificado indica que el aspirante no reúne las condiciones psicofísicas exigidas para conducir vehículos de motor de una o más clases.

Para poder renovar un permiso de conducir de la UE, no es necesario en Austria la realización de un examen médico.

Enlaces de referencia

<https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/4/Seite.040170.html#Verfahrensablauf>

Sección de portal del ciudadano en la que se resumen los pasos a dar para obtener el permiso de conducir y desde el que se puede acceder a una información más detallada.

<http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012725>

Enlace en el que se puede consultar la Ley Federal sobre los exámenes para obtener el permiso de conducir.

<https://www.jusline.at/gesetz/fsg/paragraf/8>

Normativa sobre las condiciones psicofísicas que ha de cumplir el aspirante a conductor.

<http://www.meinschein.at/index.php>

Página web no oficial sobre el permiso de conducir en Austria, que organiza muy bien el acceso a la información oficial.

<https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/4/Seite.0401101.html>

Enlace perteneciente al Portal del Ciudadano en Austria, denominado HELP, donde se expone los requerimientos y pasos a seguir para obtener la licencia L17, que habilita la conducción acompañada.

BORRADOR



BÉLGICA

Formación de conductores

Según figura en la documentación de la GOCA (Agrupación de Empresas Aprobadas para el Control de Automóviles y Permiso de Conducir, región de Bruselas-Capital) la formación tanto teórica como práctica puede ser libre, a través de una autoescuela o una combinación de ambas. Sin embargo, en determinadas circunstancias, la formación en un centro autorizado es obligatoria. Un ejemplo sería la obtención de un permiso de la categoría B, el esquema básico sería el que muestra la Tabla 51:

Autoescuela	Formación práctica libre
Antes de realizar las prácticas todo alumno debe de asistir a un curso de iniciación en autoescuela que recoge ejercicios en recinto cerrado y una discusión grupal.	
Realización de un mínimo de 12 horas de formación teórica.	La propia persona se encarga de su formación teórica.
Tras dos exámenes teóricos fallidos es obligatorio realizar una formación teórica de 12 horas.	
20 horas de formación práctica a partir de 17 años o antes de superar el examen teórico.	
El permiso de conducir provisional sin guía (de 18 meses), se puede obtener a partir de los 18 años.	El permiso de conducir provisional sin guía (de 36 meses) se puede obtener a partir de los 18 años.
Tras dos exámenes prácticos no superados, es obligatorio asistir a una formación práctica impartida en autoescuela de 6 horas de duración.	

Tabla 51. Formación en autoescuela autorizada y "por libre" en Bélgica Fuente: GOCA.

Como se puede ver, el hecho de suspender el examen teórico dos veces seguidas obliga a asistir a clases teóricas en una autoescuela, con independencia del trayecto de acceso elegido por el aspirante.

Una vez superada la prueba teórica, siguiendo con el permiso B, el alumno tiene varias alternativas para continuar con su formación práctica:

Permiso de conducir provisional (18 meses)

El alumno realiza un mínimo de 20 horas de prácticas en una autoescuela autorizada. Esta formación se puede realizar antes de superar el examen teórico y a partir de los 17 años.

Realizadas estas prácticas, si la autoescuela estima que el alumno es apto para conducir solo, emite un “certificado de aptitud”. A partir de los 18 años, la administración municipal ya puede entregarle el permiso de conducir provisional de 18 meses, una vez superado el examen teórico y presentada la solicitud y el “certificado de aptitud”.

Con 3 meses de práctica, el alumno ya puede presentarse al examen práctico con su propio vehículo (con un acompañante) o con un profesor de formación vial.

Los titulares de este permiso provisional podrán viajar solos o acompañados, por hasta dos personas, de las que al menos una debe cumplir las siguientes condiciones: poseer un documento de identidad belga, ser titular de un permiso de conducir belga o europeo para la categoría B con al menos 8 años de antigüedad, no haber perdido el derecho a conducir en los últimos tres años, habiendo además cumplido con las pruebas impuestas por el juez. Quedarían excluidas las personas que sólo pueden conducir un vehículo adaptado a su discapacidad.

Permiso de conducir provisional (36 meses)

Este tipo de permiso de conducir es el que permite realizar prácticas de forma autónoma, con presencia de guías. Antes de comenzar a conducir se aconseja que el aspirante realice una formación práctica básica de 6 horas en una autoescuela autorizada, aunque no es obligatorio.

La administración municipal puede emitir este permiso de conducir provisional a partir de los 17 años del solicitante, una vez superado el examen teórico. La validez de este permiso es de 36 meses. Transcurridos 3 meses y con 18 años, el alumno puede presentarse al examen práctico. Aunque el aspirante apruebe, no cambiará su condición de provisionalidad y por tanto deberá de seguir con las restricciones propias del permiso B provisional.

El propietario de este permiso provisional deberá ir acompañado de uno o dos guías, mencionados en su permiso. En este caso se da mucha importancia a la figura del guía. El propio GOCA comenta que “*el guía será el arquitecto del conductor*” y que “*el alumno valdrá lo que valga su maestro*”: un aprendizaje serio garantiza al máximo el éxito. La persona sólo puede ir acompañado por uno o ambos guías y/o por un profesor, quedando excluido cualquier otro pasajero. El guía siempre debe situarse en la parte delantera del vehículo y los requisitos que ha de cumplir son los mismos que los comentados para el permiso provisional de 18 meses. A esos requisitos, en este caso, se añade que el guía no puede haber sido designado guía para otro permiso de conducir provisional durante el año anterior, no aplicándose cuando se trata de hijos, nietos, hermanos, sus pupilos o los de su pareja legal. El vehículo del titular de este permiso también debe cumplir ciertos requisitos técnicos, como tener un segundo espejo retrovisor interior.

En cuanto a la vigencia de ambos permisos, después de la expiración del período de validez (18 o 36 meses), solo se puede continuar el aprendizaje y presentarse al examen práctico a través de una autoescuela autorizada, después de haber realizado un mínimo de 6 horas de clases prácticas. El alumno que haya comenzado el aprendizaje de conducción con un tipo de permiso puede cambiar al otro. Con el permiso provisional no se permite conducir en el extranjero. Tampoco está permitido conducir desde las 22:00h a las 06.00h, sábados, domingos, vísperas de festivos y festivos. También está prohibido el transporte de mercancías o llevar un remolque. Teniendo un permiso provisional, se debe llevar siempre visible el letrero L en la parte trasera del vehículo.

A modo de resumen, los detalles de la formación tanto teórica como práctica para diferentes categorías de permiso, se describen en la Tabla 52:

Categoría	Examen teórico	Permiso provisional	Examen práctico	Horas de práctica en autoescuela autorizada	Horas de prácticas obligatorias
AM	15 años y 9 meses	-	16 años	4 horas	4 horas
A1	17 años y 9 meses	18 años	18 años	12 horas	9 horas
A2 (A1+2 años)*	-	20 años	20 años	4 horas	4 horas
A2	19 años y 9 meses ***	20 años	20 años****	12 horas	9 horas
A (A2+2 años)**	-	22 años	22 años	4 horas	4 horas
A	23 años y 9 meses ***	24 años	24 años****	12 horas	9 horas
B (18 meses)	17 años	18 años	18 años	20 horas	20 horas
B (36 meses)	17 años	17 años	18 años	-	-
BE	-	18 años	18 años	8 horas	-
G	15 años y 9 meses	-	16 años	8 horas	-

Tabla 52. Edades y tiempo de formación teórica y práctica para la obtención de permisos de conducir en Bélgica.
Fuente:GOCA.

- * Persona con permiso A1 al menos 2 años y que desea obtener un permiso de conducir A2.
- **Persona con permiso A2 al menos 2 años y que desea obtener un permiso de conducir A.
- *** El contenido del examen teórico A2 y A es el mismo que para el A1, así que se puede superar el examen teórico A2 o A con 17 años y 9 meses.
- **** El examen práctico puede aprobarse antes de la edad mencionada, pero se debe de cumplir la edad mínima exigida para poder conducir esos vehículos en los 3 años siguientes a la superación del examen.

Examen

Es importante destacar que el examen puede presentar algunas diferencias en función de la región del país en la que se realice. Por ello, la GOCA facilita diferentes folletos informativos para cada región.

Examen teórico

En lo referente a los contenidos, los **exámenes teóricos** para la obtención de los permisos A1, A2, AM, A, B y G, principalmente, tratan sobre los siguientes puntos:

- Señales de tráfico, prioridad, adelantamiento, parada y estacionamiento, cambio de dirección, cruces, vías públicas, carreteras, caminos para automóviles, pasos a nivel, velocidad, permiso de conducir, pérdida del derecho a conducir, alcohol, conducción

defensiva, medidas que se tomarán para ayudar víctimas de accidentes de tráfico, los principios más importantes relacionados con el respeto de las distancias, los riesgos de conducción relacionados con diferentes condiciones de la carretera, factores de seguridad relativos a la carga del vehículo y las personas transportadas, uso del vehículos en relación con el respeto del medio ambiente, documentos administrativos.

- Importancia de la vigilancia y las actitudes hacia los demás usuarios.
- Percepción, evaluación y decisión, incluyendo tiempo de reacción y modificación de comportamiento del conductor relacionado con los efectos del alcohol, las drogas y los medicamentos, estados emocionales y fatiga.
- Características de los diferentes tipos de carreteras y legislación relacionada.
- Riesgos relacionados con la inexperiencia de otros usuarios de la carretera, las categorías de usuarios más vulnerables, como niños, peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida.
- Riesgos inherentes al movimiento y conducción de varios tipos de vehículos y las diferentes condiciones de visibilidad de los conductores de estos vehículos.
- Regulaciones respecto de los documentos administrativos relacionados con el uso del vehículo.
- Precauciones necesarias para salir del vehículo.
- Elementos mecánicos relacionados con la seguridad: capacidad para detectar los defectos más comunes que pueden afectar a la dirección, suspensión, sistema de frenado, neumáticos, luces y señales de giro, catadióptricos, espejos, arandelas y parabrisas, limpiaparabrisas, el sistema de escape, cinturones de seguridad y sonido.
- Equipo de seguridad para vehículos, incluido el uso de cinturones de seguridad, reposacabezas y SRI.
- Seguridad en túneles.

Este examen teórico está pensado para reflejar al máximo las condiciones de tráfico reales y se realiza en un ordenador, en el que al alumno se le presentan una serie de preguntas con dos o tres alternativas de respuesta. El alumno elige aquella que considera que es correcta. Tras marcarla, tiene un tiempo de reflexión de 15 segundos hasta pasar a la siguiente. Concretamente, el examen para la obtención del permiso B tiene 50 preguntas. Para superarlo hay que tener 41 puntos sobre estos 50. Si se suspende el examen no es posible realizarlo de nuevo el mismo día, aunque sí se ofrece la posibilidad de revisar los fallos que se ha tenido. El examen teórico tiene una validez de 3 años y es necesario tenerlo aprobado para que se pueda realizar el examen práctico.

Si se supera el examen teórico, se realiza una prueba de lectura, si no posee un permiso de conducir. Si no se supera esta prueba, el alumno debe realizarse un examen oftalmológico en un centro a su elección.

En la **región de Bruselas** se realizan unos **exámenes teóricos especiales**, bajo ciertas condiciones:

- Cuando el aspirante acredita que sus facultades mentales y/o intelectuales, y/o que su nivel de alfabetización es insuficiente para realizar el examen teórico en formato audiovisual en las formas prescritas puede ser admitido en una sesión especial. Estas condiciones se pueden acreditar mediante un certificado expedido por un centro psico-

médico-social, un centro de bienestar público, un instituto de educación especial, un centro de observación y orientación o un centro de orientación vocacional.

- Si el aspirante al permiso ha suspendido cinco veces el examen teórico convencional.
- Las personas sordas y/o mudas, pueden solicitar examen con un intérprete.
- En caso de que los aspirantes al permiso no hablen ninguno de los tres idiomas nacionales (holandés, alemán o francés).

Examen práctico

Como se ha dicho con anterioridad, se puede acceder al examen práctico siendo titular de un permiso provisional (de 18 o 36 meses), siempre que se hayan realizado 3 meses de prácticas previas y que el aspirante a obtener el permiso definitivo haya cumplido los 18 años de edad. Pero superar este examen no libera a los aspirantes de cumplir con las normas y limitaciones definidas para la licencia provisional, hasta que pasen los 18 o 36 meses desde que hicieron entrega del permiso provisional.

En cuanto a la forma de realizar el **examen práctico**, con un permiso provisional de 18 meses, el aspirante se puede presentar al examen práctico, además de con el vehículo de prácticas de la autoescuela, con su propio vehículo con un acompañante o con un profesor de formación vial. Si elige la primera opción, debe tener en cuenta que su acompañante debe ser titular y portador de un documento de identidad expedido en Bélgica. Además, el acompañante debe ser, durante al menos 8 años, titular y portador de un permiso de conducción belga o europeo válido para la conducción del vehículo a bordo del cual se lleva a cabo el examen práctico. Si el acompañante sólo puede conducir un vehículo adaptado, no podría acompañar al alumno en el examen. El acompañante no puede haber sido privado del derecho a conducir en los últimos tres años y debe haber cumplido con lo estipulado por un juez.

El alumno con un permiso provisional de 36 meses, puede presentarse al examen con su propio vehículo, acompañado de su propio guía o un profesor independiente; también con el vehículo de un profesor independiente, acompañado por éste, o con el vehículo de una autoescuela, acompañado de un profesor.

En cuanto a las características técnicas del vehículo, se debe tener en cuenta que el examen práctico debe realizarse en un vehículo de cuatro ruedas y al menos tres plazas. En la parte trasera debe llevar visible la L. Debe poseer una cabina, cinturones de seguridad, reposacabezas en la parte delantera y, si tiene, en la trasera. El vehículo debe poder alcanzar una velocidad de 100 km/h. También se permiten tecnologías de asistencia de aparcamiento y otras maniobras. Si realiza el examen con un vehículo automático, obtendrá un permiso sólo para este tipo de vehículos. Cuando el alumno posee un permiso provisional de 36 meses, a lo anterior se añade la presencia de un segundo espejo retrovisor interior. Para poder realizar el examen, el vehículo debe cumplir con estas condiciones técnicas y también con los requisitos administrativos.

Para ambos tipos de permiso provisional, en caso de dos suspensos, será necesario realizar 6 clases prácticas acreditadas en autoescuela para volver a presentarse.

Durante el examen práctico, el examinador evalúa si el alumno domina el vehículo y si sigue la normativa. A lo largo del examen práctico, el alumno realiza tres maniobras básicas:

1. Controles preliminares, que se divide en: precauciones, ajustes y controles (sistemáticos y aleatorios). Los controles aleatorios no requieren la apertura del capó pero tienen un

tiempo límite. Este tipo de controles son desde el puesto de conducción y pueden estar relacionados con los indicadores del vehículo (alarmas, niveles de combustible, temperatura, etc.) o con la posición y elementos auxiliares (retrovisores, ajuste de asiento, limpiaparabrisas, etc.).

2. Estacionamiento o parada detrás de otros vehículos.
3. Giros en U en calles estrechas.

El examinador dará indicaciones sobre la ruta a seguir, evitando instrucciones confusas. El acompañante no puede intervenir en ningún momento, ni guiando al alumno ni comentando las instrucciones del examinador. Está permitido que el alumno se detenga durante el examen de forma reglamentaria para aumentar su visibilidad, orientando los espejos o limpiando las zonas de visión.

Edad mínima para la obtención del permiso

En Bélgica, como en el resto de países de la UE, la edad mínima para la obtención de un permiso de conducir depende de la categoría, tal y como ha mostrado en la Tabla 52 del apartado *Formación de conductores*. Lo único que hace diferente a la normativa belga es el hecho de combinar con las edades un modelo de permiso de acceso gradual a la conducción o GDL, haciendo algo más compleja la casuística, especialmente para el permiso de categoría B.

Capacidades psicofísicas

Una vez superado el examen teórico, al alumno se le entrega un folleto que contiene los estándares médicos físicos y mentales requeridos para la obtención del permiso de conducir al que se aspira. La persona que opta a conseguir un permiso de conducir para la categoría AM, A1, A2, A, B, B + E o G, firma una "solicitud de permiso de conducir provisional" o "solicitud de permiso de conducir", en función del caso. Se trata de una declaración jurada donde el alumno afirma que, a su entender y conocimiento, no padece ninguno de los defectos físicos o condiciones restrictivas mencionadas en la reglamentación. Si no se siente capacitado o seguro para firmar la solicitud, en relación a sus capacidades físicas, mentales y oftalmológicas, el alumno ha de ser examinado por un médico, a su elección.

Otros datos de interés

En la **región Flamenca** se incluye, dentro del examen práctico, una prueba de percepción de riesgos. Esta prueba consiste en la visualización por parte del aspirante de 7 cortometrajes., que muestran escenas del tráfico diario desde el punto de vista del conductor. Los dos primeros son de prueba, en tanto que los cinco restantes son el núcleo de la prueba. En el video aparece información adicional como el velocímetro, los indicadores de intermitencia y los espejos retrovisores (Ilustración 1), estando el aspirante obligado a supervisar todos esos elementos.

Al final de cada uno de los cortometrajes se realiza una pregunta relacionada con las situaciones de riesgo existentes en el cortometraje, con 4 opciones de respuesta y entre ellas pueden existir varias correctas, entre 1 y 3. Cada respuesta correcta suma un punto, en tanto que las incorrectas lo restan. El máximo número de puntos que se puede obtener en un examen es 10 (una media de dos respuestas correctas por cortometraje). El candidato supera con éxito esta prueba a partir de 6 puntos.



Ilustración 1: Fotograma de prueba de detección de riesgos en Región Flamenca

Enlaces de referencia

<http://www.goca.be/fr/>

Página web de acceso al portal de la Agrupación de Empresas Aprobadas para el Control de Automóviles y Licencia de conducir (GOCA), En ella están las concesionarias de los centros de la inspección técnica de vehículos, como las de los de examen para el permiso de conducir.

http://www.goca.be/upload/documents_rbpc/brochures/Doc_133-XF_B_FR_BXL.pdf

Documento explicativos del modelo de acceso al permiso de conducir de categoría B.

http://www.goca.be/upload/documents_rbpc/brochures/Doc_130-YF_theorie_FR_BXL.PDF

Documento que explica el modelo formativo y de examen para todas las categorías de permiso de conducir.



BULGARIA

Formación de conductores

En modelo formativo de conductores en Bulgaria pasa necesariamente por la contratación de los servicios de las autoescuelas. El modelo establecido es el habitual de formación teórica y práctica, estando definidos por ley los contenidos y el tiempo que se debe dedicar a cada bloque formativo. Dentro del Ministerio de Transporte, Tecnología de la Información y Comunicaciones, se encuentra la *Автомобилна администрация [Administración automovilística]*, que es el organismo encargado de redactar los decretos que ponen en práctica los distintos apartados de la ley de tráfico, así como las sucesivas adaptaciones. Cada aspirante a obtener un permiso de conducir es identificado con un número (PIN) que se utilizará en todo el proceso de formación y examen, siendo este número al que se asociarán en las bases de datos de la Administración automovilística los avances en la formación del aspirante.

Tipo de formación	Número de horas	Duración de clases
Teórica	40 horas	45 minutos
Práctica	31 horas	50 minutos
El curso completo ha de tener una duración superior a 22 días.		

Tabla 53: Horas de formación exigidas en Bulgaria. Fuente: *Автомобилна администрация*.

Formación teórica

Como se puede ver en la Tabla 53, la ley define el número de horas que se deben dedicar a la formación teórica (40 horas) y también establece la forma en la que se debe distribuir ese tiempo. Básicamente el esquema es el siguiente: la duración de las clases teóricas es de 45 minutos, lo que implica que el alumno deberá de asistir a 48 clases para cubrir el número de horas establecido y estudiar los 19 temas que componen el cuerpo de la formación teórica.

Al finalizar las horas de formación establecidas por ley, el alumno debe hacer un examen "interno". Este examen se realiza en la propia autoescuela, siendo una réplica del examen teórico "oficial", puesto que utiliza la misma aplicación y recursos técnicos, debiendo de superarse con los mismos criterios definidos para él. Este examen interno deberá de ser

aprobado para poder presentarse al examen oficial. En caso de que el candidato no lo consiga, deberá de asistir a 4 horas de formación teórica adicional, para presentarse a la siguiente prueba “interna”.

Formación práctica

En la formación práctica, las 31 horas obligatorias se transforman en 37 clases prácticas. En dichas clases el profesor de autoescuela explica como es el funcionamiento del vehículo para el que el alumno desea obtener el permiso, le enseñará a realizar las maniobras que se consideren básicas (según el tipo de permiso al que se opte) y finalmente también el profesor le acompañará en sus prácticas realizadas dentro del tráfico real. La ley no exige un tipo de recorridos o condiciones de tráfico determinado, pero se recomienda que se exponga al alumno a la mayor diversidad de entornos posible. Los vehículos adaptados para uso en las autoescuelas, en el caso de Bulgaria constan de doble freno y doble retrovisor, y de un sistema audiovisual de grabación que se utilizará en el examen.

Examen

Además de los exámenes tanto teóricos como prácticos que se realizan de forma interna en la autoescuela, el ciudadano debe realizar el examen oficial convocado por la Administración de Transporte búlgara. El modelo de examen definido es de dos o tres etapas, en función de si incorporan pruebas en “campo de entrenamiento” (circuito cerrado), además del examen teórico y de recorrido en tráfico real. Bulgaria es uno de los primeros países que han optado por incorporar la grabación audiovisual de todo el proceso de examen de un aspirante, asociando posteriormente esas grabaciones a su expediente.

Los exámenes son excluyentes y por tanto suspender uno de ellos implica no poder pasar a la siguiente fase según el orden establecido: Examen teórico, examen en campo de entrenamiento y recorrido en tráfico real. Los exámenes teórico y práctico se realizan en días diferentes.

Un aspirante a obtener un permiso de conducir debe de superar todas las pruebas en un periodo inferior a 6 meses desde que aprobó el examen teórico “interno” en su autoescuela. En caso de no conseguirlo deberá comenzar de nuevo todo el proceso desde el inicio de la formación.

Examen teórico

En el examen teórico le presentan al candidato, en un ordenador o Tablet, 45 preguntas tipo test con dos o tres opciones de respuesta, de las que al menos una es correcta. Estas preguntas son extraídas de las publicadas por la *Administración automovilística* y cubren todos los temas estudiados en la formación obligatoria.

El candidato dispondrá de 40 minutos para realizar el examen. El valor de las preguntas es variable en función de su dificultad, siendo 97 el máximo número de puntos que se puede obtener en el examen, y considerándose aprobado aquellos candidatos que alcancen un mínimo de 87 puntos. El candidato que suspenda esta prueba, al igual que sucedía con el examen “interno”, deberá de asistir a 4 horas adicionales de formación teórica, centrándose en los bloques donde ha obtenido los peores resultados.

Examen práctico

Solo en el caso de los diferentes permisos de motocicleta se incluyen unas maniobras que se realizan en un circuito cerrado (eslalon, conducción a baja velocidad, frenada de precisión, etc.). Aparte de esto, el resto de las pruebas son las mismas que para los automóviles:

- Con el vehículo parado se debe hacer inspección y ajuste de los elementos de seguridad previamente a la puesta en marcha.
- Hay preguntas y pruebas aleatorias propuestas por el examinador sobre los componentes técnicos y operativos del vehículo (revisión de niveles, supervisión de neumáticos, ubicación de triángulos de señalización, etc.).
- También se hace un recorrido en tráfico real que no deberá de superar los 35 minutos de duración, intentado que en ese tiempo se enfrente al candidato con el mayor número de condiciones reales posible. En el caso del permiso de conducir de categoría B se incorporan en este recorrido algunas de las maniobras practicadas en la formación: cambio de sentido de marcha, aparcamiento, atravesar una intersección, etc.

El examinador utiliza en el examen una Tablet, o un documento en papel, que contiene la "Tarjeta de control" (контролнакарта). En este documento aparecen distintos comportamientos y situaciones. En función de cómo ejecuta el aspirante esos comportamientos o de cómo se enfrenta a esas situaciones, el examinador va apuntando calificaciones parciales junto con los errores que se cometan. En caso de que un aspirante suspenda su examen práctico, deberá de regresar a la autoescuela y realizar 4 nuevas horas de formación práctica.

Un examen práctico se puede suspender de forma inmediata si el aspirante a obtener el permiso de conducir se salta una señal de prohibición (vertical u horizontal), circula en dirección contraria o es responsable de un accidente de tráfico. También se produciría la suspensión inmediata si el profesor acompañante debe intervenir para evitar un accidente o cualquier riesgo para otros usuarios de la vía.

Edad mínima para la obtención del permiso

La edad mínima para la obtención del permiso en Bulgaria en función de la categoría puede verse en la Tabla 54. Estas edades no difieren especialmente de las requeridas en otros países de la Unión Europea.

Categoría	Edad	Observaciones
AM	16	
A1	16	
A2	18	
A	24	20 con un permiso de A2 durante dos años.
B	18	

Tabla 54. Edad mínima para obtener el permiso de conducir en Bulgaria. Fuente: Автомобилна администрация

Capacidades psicofísicas

En la Ordenanza nº 31 de 26 de julio de 1999, modificada en el año 2007, aparecen todos los criterios psicofísicos que afectan a la obtención de un permiso de conducir, que a su vez

coinciden con los publicados por Unión Europea. En la misma Ordenanza se publican los procedimientos para obtener los “Certificados médicos obligatorios” (TOLEC) para poder tener por primera vez un permiso de conducir. En caso de que las condiciones psicofísicas de un aspirante a obtener un permiso de conducir creen dudas diagnosticas en el facultativo que firma el certificado, se deberá de elevar el caso al “Comité de expertos de la Administración automovilística” (TOLEK), que a la vista de las pruebas aportadas emitirán otro certificado denominado TZCEL.

Enlaces de referencia

https://rta.government.bg/index.php?page=scategories&scategory=novini_i_saobshtenia

Página web perteneciente a la Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ [Agencia Estatal de Administración Automovilística], incluida en el Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията [Ministerio de Transporte, Tecnología de la Información y Comunicaciones]

<https://rta.government.bg/index.php?page=testovevodachi>

Página web gubernamental desde la que se puede acceder a los temas y preguntas relacionados con la formación y examen teórico. Desde esta misma página los candidatos a obtener un permiso de conducir pueden comprobar los resultados de sus exámenes.

<https://lex.bg/index.php/bg/laws/ldoc/2134649345>

Página web que contiene la “Ley general de tráfico” búlgara. Aunque el cuerpo de ley se publicó en 1999, desde esta página se accede al contenido completamente actualizado.

<https://pravatami.bg/pravata>

Portal de información para los ciudadanos sobre derechos y obligaciones. Es una página web no gubernamental, aunque desde ella se puede acceder a algunas leyes oficiales entre las que están las de tráfico.



CHIPRE

Formación de conductores

El Τμήμα Οδικών Μεταφορών (TOM) [*Departamento de Transporte por Carretera*] es el responsable en Chipre de la elaboración de las normas y obligaciones que rodean la formación y los exámenes para la obtención de los permisos de conducir en ese país. Es importante indicar que Chipre es un país con muy pocas normas reguladoras de la formación de los conductores, lo que obliga a los centros de enseñanza a crear sus propios productos educativos.

Formación teórica

Para obtener un permiso de conducir en Chipre no es obligatorio recibir una formación teórica en una autoescuela, pero sin embargo sí que existe un temario: el Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (KOK) [*Código de la circulación*] publicado por el organismo indicado anteriormente (TOM). Partiendo del contenido del KOK, las propias autoescuelas crean sus herramientas educativas: libros, páginas web o incluso aplicaciones, con el único objetivo de aprobar el examen teórico, que es la condición imprescindible para obtener el “permiso de prácticas”.

Formación práctica

Para hacer prácticas de conducción es necesario tener superado el examen teórico, además de cumplir con una serie de trámites administrativos entre los que se encuentran el pago de unas tasas. Con esos requisitos cumplidos, el aspirante a obtener un permiso de conducir dispondrá de un año para realizar prácticas y superar el examen práctico.

El inicio de las prácticas se puede realizar seis meses antes de cumplir con la edad mínima exigida para cada uno de los permisos de conducir. Esas prácticas se pueden realizar contratando los servicios de las autoescuelas o bien con un acompañante (familiar o amigo) que no sea profesor profesional. En el caso de este país, no existe una regulación legal específica para cada modelo de prácticas (autoescuela o acompañada) puesto que ambos están al mismo nivel legal. Para ninguno de los dos modelos se exigen ni un número mínimo de clases, ni recorridos especiales de prácticas. En ambos casos se utilizan vehículos sin adaptación, y la diferencia exterior en el vehículo es el indicador de vehículo en prácticas: “L” roja sobre blanco para autoescuelas y “E” roja sobre blanco para prácticas acompañadas.

En las prácticas con acompañante se exige que este tenga 25 años, si el aspirante tiene 18 o más años, y 35 años en caso de que el aspirante a obtener un permiso de conducir tenga entre 17 años y medio y 18 de edad.

En Chipre no se obliga a realizar un número mínimo de horas de práctica, ni existe la obligación de registrar ni certificar las prácticas realizadas, salvo para el caso del permiso de conducir de categoría A para el que es obligatorio realizar 7 horas de entrenamiento en autoescuela. Cuando el aspirante, de acuerdo con el profesor o acompañante, considere que ha adquirido las habilidades suficientes para poder presentarse al examen práctico, así lo hará. Si pasado el periodo de un año, desde la superación del examen teórico, no ha aprobado el examen práctico, el alumno deberá de volver a realizar los trámites iniciales.

En el caso de los permisos de conducir motocicletas de categoría A2 y A, también se obtienen los permisos de prácticas, pero no se autoriza a circular a los poseedores de esos permisos fuera de áreas privadas y creadas al efecto.

Examen

Los alumnos deben superar un examen teórico y otro práctico organizados por el Departamento de Transporte por Carretera de Chipre. El examen de conducir se compone de un parte escrita y otra práctica. Si no se supera alguna de ellas, el aspirante no podrá presentarse de nuevo hasta pasados tres meses.

Para poder presentarse al examen práctico es necesario que el aspirante a obtener el permiso de conducir sea poseedor del permiso de prácticas al menos durante 21 días y acudir con un vehículo (sin ninguna modificación), que pertenezca a la categoría del tipo de permiso para el que se vaya a realizar el examen.

Examen teórico

El examen teórico consta de dos partes. La primera (Parte A) es común para todos los permisos de conducir y es la que corresponde con temas del código de la circulación. La segunda (Parte B) es específica para cada una de las categorías de permiso. Ambas partes tienen sus propias reglas de puntuación y contenidos que se muestran a continuación:

- Parte A: Consta de 30 preguntas de con cuatro opciones de respuesta. Las preguntas se corresponden con imágenes de señales o situaciones de tráfico y solo una de las respuestas ofrecidas es correcta. Esta parte del examen tiene una duración de 25 minutos y se supera la prueba si se responden adecuadamente 27 preguntas.
- Parte B: Está compuesta de 30 preguntas, las primeras 25 son de tipo test con opción múltiple de respuestas y las 5 restantes son de desarrollo. Cada pregunta tipo test acertada suma tres puntos, en tanto que las fallidas restan 1. Las preguntas de desarrollo respondidas correctamente suman 5 puntos, no restando en caso de responder inadecuadamente. Según estos valores, el máximo de puntos en este examen es 100 y se supera la prueba si se suman 70 puntos. Quiere esto decir que, aún sin cometer fallos en las 25 preguntas de tipo test, se ha de responder correctamente al menos a una de las preguntas de desarrollo, para superar esta parte del examen. El tiempo de ejecución de la Parte B es de una hora y cuarto (1:15).

El Departamento de Transporte en Carretera ofrece en su página web algunos ejemplos de examen para que los candidatos puedan practicar. A modo de ejemplo, se indican a continuación

(traducidas) una pregunta de tipo test con sus correspondientes opciones y la primera de desarrollo, extraídas del examen correspondiente a la Parte 2 para automóviles:

¿Cuál es la razón de que salga el humo azul del escape de un automóvil de gasolina?

- a) Que el sistema de enfriamiento del motor no funciona bien.
- b) Fallo del sistema eléctrico.
- c) Fallo en la combustión del aceite lubricante del motor.
- d) Ninguno de los anteriores.

“Indique las condiciones de la licencia de conducir a las que se refieren los artículos 5 y 6 de la Ley de licencias de conducir de 2001, modificada para cada categoría o subcategoría o categoría especial de vehículo de motor, tal como se define en el Apéndice B de esa Ley, indicando el mínimo edad para obtener la licencia de cada categoría”.

Examen práctico

En el caso de los exámenes prácticos de motocicleta, existe una fase inicial que se realiza en un área restringida al tráfico en la que se comprueba el conocimiento que tiene el aspirante del vehículo y de los sistemas de seguridad que rodean a este tipo de conducción. En el mismo lugar se realizarán una serie de maniobras predefinidas: Conducir e inmovilizar una motocicleta con el motor parado, Slalom, aceleración del vehículo con cambios de marcha, etc. Una vez superada esta prueba se realiza un recorrido en tráfico real en el que se evalúan las habilidades y comportamientos del futuro conductor. El examen práctico se suspende en caso de cometer algún error grave o 5 errores leves o bien repetir dos veces el mismo error leve. Los errores graves para los permisos de categoría A1, A2y A, son los mismos que para la obtención del permiso de categoría B:

- Infracción por incumplimiento de señalización horizontal y vertical e incumplimiento de la señal de tráfico.
- Entrada al flujo de tráfico en contra de dirección.
- Invadir la acera o áreas de la vía restringidas al tráfico.
- Causar un accidente.
- Violación de las normas de prioridad.

Los errores leves, aunque son muy similares tanto para motos como para coches (uso de las luces, de los espejos retrovisores, de los indicadores de dirección, que se pare el motor, etc.), incorporan también en el caso de los automóviles criterios de conducción respetuosa con el medio ambiente.

Edad mínima para la obtención del permiso

En la normativa chipriota se definen para las categorías de permiso de conducir A1 y B dos edades diferentes. Los 17,5 años es la edad a partir de la que se puede obtener un permiso provisional de aprendizaje, que pasará a ser de pleno derecho una vez alcanzada la edad oficial de la categoría (18 años) y que el aspirante apruebe el examen práctico. En la Tabla 55 se

muestran las edades mínimas de pleno derecho, así como las observaciones en aquellos permisos que cuentan con ellas.

Categoría	Edad mínima	Observaciones
AM	17	
A1	18	17,5 años para obtener el permiso de prácticas.
A2	20	Si tiene 2 años de A1 previamente.
A	24	22 años con dos años de antigüedad de A2.
B	18	17,5 años para obtener el permiso de prácticas.

Tabla 55. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en Chipre. Fuente: TOM.

Capacidades psicofísicas

En Chipre existe la norma KPD 414-2017 en la que se recogen los “estándares mínimos para la capacidad física y mental para conducir un vehículo de motor”. En ella se referencia la normativa europea publicada al efecto y aglutina los trastornos y enfermedades que inhabilitarían a los ciudadanos a disfrutar de un permiso de conducir.

La confirmación de no estar afectado por ninguno de los supuestos que define la mencionada ley, se realiza mediante la presentación de un certificado de salud firmado por un médico colegiado y una declaración jurada firmada por el conductor o aspirante. Pero esto sucede exclusivamente en el caso de los permisos de conducir profesionales (categorías C y D) o de aquellos ciudadanos que, con 70 años o más de edad o una discapacidad física, deseen obtener o renovar un permiso de las categorías A o B.

Según la normativa chipriota los conductores o aspirantes a conductor para licencias de tipo A y B, con menos de 70 años de edad, es que, aunque no están obligados a presentar un certificado de salud, aunque si estarían obligados por ley a indicar que sufren alguno de los trastornos recogidos en la normativa vigente, bajo pena de prisión en caso de ocultar esta información a la autoridad competente.

Enlaces de referencia

http://www.mcw.gov.cy/mcw/rtd/rtd.nsf/index_en/index_en?OpenDocument

Página web de Τμήμα Οδικών Μεταφορών (TOM) [Departamento de Transporte por Carretera]. Desde ella se ofrece al ciudadano el acceso a las normas que afectan a la obtención del permiso de conducir y los documentos que se han de presentar para cumplir con los procedimientos establecidos.

http://www.cylaw.org/nomoi/enop/non-ind/2001_1_94/full.html

Cylaw es la página web de la asociación de abogados de Chipre. Desde ella se puede acceder a las leyes y normas chipriotas sin necesidad de descargar los textos. En el caso concreto del enlace reflejado, se accede a la Ο Περί Άδειας Οδήγησης Νόμος του 2001 (N. 94(I)/2001) [Ley de la licencia de conducir de 2001] y a todas las modificaciones posteriores hasta el año 2018.



CROACIA

Formación de conductores

En la República de Croacia las leyes y ordenanzas de tráfico, promulgadas y gestionadas por el Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske (MUP) [*Ministerio del interior de la República de Croacia*], obligan a realizar la formación teórica y práctica de los aspirantes a obtener un permiso de conducir en centros autorizados, indicándose además en dichas leyes los contenidos a estudiar, los ejercicios a realizar y el tiempo que debe dedicar el alumno al aprendizaje de cada apartado.

El plan de entrenamiento de los conductores croatas recoge tres tipos de formación obligatoria. Las dos primeras se realizan en autoescuelas, siendo estos centros el punto de entrada para todo el proceso de obtención del permiso de conducir. La tercera es impartida por las Cruza Roja Croata. A continuación, se indican la denominación y acrónimos de los módulos educativos regulados que han de cursarse:

- Prometni propisi i sigurnosna pravila (PPSP) [*Regulaciones de tráfico y normas de seguridad*]. Corresponde con la formación teórica de normas de tráfico y seguridad vial.
- Upravljanje vozilom (UV) [*Gestión de vehículos*]. Es específica para cada categoría de permiso de conducir. Se corresponde con los conocimientos mecánicos y de seguridad del vehículo, maniobras y conducción en tráfico real.
- Pružajući prvu pomoć (PPP) [*Proporcionar primeros auxilios*]. Formación teórica y práctica sobre primeros auxilios.

Cualquier aspirante a obtener el permiso de conducir, lo primero que debe hacer es dirigirse a una autoescuela al objeto de que en ese centro activen su solicitud para obtener el permiso de conducir en la sede electrónica de MUP. Una vez realizado ese proceso de inscripción, el aspirante recibirá un documento denominado “Guía de conductor”, en el que se irán incorporando los avances de su proceso formativo.

Formación teórica

En la Tabla 56 se recoge el número de horas de formación obligatoria que se establece por ley para cada una de las categorías de permisos de conducir. En la formación teórica (PPSP) se imparten los temas relacionados con el código de la circulación y la seguridad vial, dándose un

tratamiento especial al tema de las normas que regulan los cruces e intersecciones, en línea con lo que sucede en el examen teórico.

Categoría	PPSP	UV	PPP	Observaciones
AM	30	15	Una sola vez, con el primer permiso que se obtenga. 9h en 5 días.	UV: 7 horas con permiso B.
A1	30	20		UV: 7 h con B.
A2	30	20		UV: 15h con B y 10h con A1.
A	30	25		UV: 15h con B.
B	30	35		PPPSP: 4h con A1 y A.

Tabla 56. Horas obligatorias de formación de conductores en Croacia. Fuente: MUP

Para realizar la formación en Primeros Auxilios (PPP), aunque se imparte en la sede de la Cruz Roja Croata, es imprescindible ser alumno de una autoescuela. Esta formación exige la presencia en todas las clases y la superación de un examen final para que se pueda obtener el certificado que se anexa a la “Guía de conductor” y que es imprescindible para poder realizar los exámenes teórico y práctico.

Formación práctica

El objetivo básico de la formación práctica dentro del sistema croata, es otorgar al alumno la capacidad para preparar el vehículo antes de la puesta en marcha con total seguridad y el conocimiento de sus mandos y dispositivos (formación de tipo teórica), con el fin de conseguir la habilidad y capacidad para conducir el vehículo en las diferentes situaciones que se presentan en el tráfico. Para ello el aspirante a obtener el permiso de conducir realizará, en compañía de su profesor de autoescuela, una serie de ejercicios y maniobras, en áreas reservadas para prácticas, y recorridos en tráfico real. El número de horas que se ha de dedicar a cada una de esas actividades no está definido en la ley, quedando a criterio del profesor la distribución de las horas obligatorias de práctica, en función del grado de avance del alumno. La autoescuela certificará el cumplimiento de los mínimos en la “Guía del conductor”.

Examen

La realización de los exámenes para la obtención y renovación de los permisos de conducir en Croacia están adjudicados al Hrvatske Automobilski Klub (HAK) [Automóvil Club Croata], que aporta los centros y recursos (técnicos y humanos) precisos para su ejecución. En el examen del permiso de conducir se evalúan las tres materias sobre las que el aspirante ha recibido su formación: PPSP, PPP y UV.

Los exámenes correspondientes a la formación teórica (PPSP) y las practica (UV) son muy similares a los del resto de los países europeos, en tanto que los primeros auxilios (PPP) son evaluados por la Cruz Roja al finalizar la formación establecida. Los aspirantes a obtener un permiso de conducir disponen de 18 meses tras haber aprobado la prueba PPSP, para superar el examen UV y en caso de no conseguirlo deberán iniciar el proceso completo.

Examen teórico

En el examen teórico en Croacia se evalúa el contenido PPSP recibido en la autoescuela. Es un examen que se ejecuta On line en los centros del Hrvatske Automobilski Klub (HAK) [Automóvil Club Croata]. Este examen se compone de 34 preguntas tipo test de respuesta múltiple, de las que al menos una es correcta. El valor de cada pregunta varía entre 2 y 4 puntos, en función de

su complejidad. Además de esas 34 preguntas el candidato ha de responder obligatoriamente a otras 4 preguntas de “cruces e intersecciones”. En ellas se muestra una imagen de un cruce tomada desde la posición del conductor y sobre la que se realiza una pregunta (con dos posibles respuestas), que afecta a las normas que regulan la prioridad en esas situaciones, estando valoradas estas preguntas con 7 puntos cada una. Con esa distribución de preguntas y puntuaciones, el máximo de puntos que se puede obtener en el examen es de 120 puntos, consiguiéndose superar el examen en caso de obtener 108 puntos, el 90% del total. Para realizar este examen el aspirante dispone de 45 minutos.

Los aspirantes a obtener el permiso de conducir disponen de 5 oportunidades para superar esta prueba y pasar a la parte práctica y en caso de no conseguirlo se deberá de iniciar la formación PPSP de nuevo. Cada vez que se suspenda el examen teórico, el aspirante deberá de regresar a la autoescuela y recibir 3 horas más de formación teórica.

Examen práctico

Para poder presentarse al examen práctico el aspirante tiene que haber entregado su certificado de salud y por tanto, deberá de hacer uso en el examen práctico de los elementos correctores que en dicho certificado se aconsejen.

En la parte práctica del examen de conducir para cualquier categoría de permiso, un examinador autorizado deberá evaluar la habilidad y capacidad para conducir un vehículo, con un comportamiento acorde con las normas del tráfico, el respeto a otros usuarios de la vía y el conocimiento (y anticipación) de las situaciones de riesgo.

El examen práctico consta de dos pruebas que se evalúan conjuntamente: en circuito cerrado y en tráfico real. Los aspirantes a obtener el permiso de conducir aprobarán el examen si no tienen más de 20 errores diferentes o, en función del tipo de error que se trate, si se repite dos o tres veces. El examinador autorizado registra en la “Hoja de Prueba” específicamente la repetición de los mismos errores, algunos de los cuales se puede repetir dos veces (por ejemplo que se pare el coche en una maniobra) y otros que solo se pueden ejecutar una vez (por ejemplo realizar un giro sin poner el indicador). En caso de que el error o comportamiento sea tan grave que ponga en peligro a los ocupantes del vehículo de examen o a otros usuarios de la vía, el error no será apuntado en la “Hoja de Prueba”, descalificando directamente al aspirante.

La primera prueba del examen práctico que se realiza es la de preparación del vehículo y maniobras. Se ejecuta en un área restringida al tráfico y se compone de una serie de preguntas o comprobaciones relacionadas con la parte teórica de la formación UV, y de maniobras definidas por ley, que varían en función del tipo de permiso para el que se esté realizando el examen: En motocicletas serían el eslalon, hacer “ochos”, aceleración y frenada de precisión, etc. En los coches se realizan ejercicios como el cambio de sentido de marcha con o sin maniobras, la frenada de precisión, el arranque en pendiente, etc.

La segunda parte del examen corresponde a una prueba de conducción en tráfico real. Esta prueba, en el caso del permiso de categoría B, se realizará con el profesor de autoescuela sentado en el asiento del acompañante y el examinador como pasajero en la parte de atrás. El vehículo que se utilizará será de doble mando, con alarma acústica en caso de que el profesor de autoescuela acompañante haga uso de él.

El candidato debe realizar las tareas que le indique el examinador correctamente, de manera adecuada y segura durante todo el recorrido, adaptando su conducción a las condiciones

meteorológicas y de tráfico en las que se realiza el examen, para no comprometer su seguridad ni la de otros usuarios de la vía. El examinador tendrá en cuenta especialmente que la velocidad de conducción se ajuste a la velocidad del flujo de tráfico, de modo que no se impida o ralentice la circulación.

Al final del examen y basándose en la lectura de los errores, habilidades y comportamientos anotados en la "Hoja de Prueba", el examinador autorizado evalúa al candidato con "pase" o "fracaso" y explicando en este caso los errores cometidos, al objeto de que el alumno los corrija en las 12 horas de formación UV, que obligatoriamente deberá de realizar en la autoescuela antes del volver a presentarse nuevamente al examen práctico.

La duración del examen y la cantidad de kilómetros invertidos durante el examen, debe ser suficiente para evaluar el nivel de las habilidades adquiridas y el comportamiento del candidato, de acuerdo con el contenido del examen prescrito, aunque la duración efectiva (de conducción real) de la prueba debe de ser entre 30 y 60 minutos para las categorías AM, A1, A y B.

Edad mínima para la obtención del permiso

La normativa croata realizó en el año 2008 una armonización con la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo, en lo relativo a categorías y edades para la obtención de los permisos de conducir, estando en vigor las que se muestran en la Tabla 57. La preparación en las autoescuelas para la obtención del permiso se puede iniciar 6 meses antes de cumplir la edad indicada en la tabla.

Categoría	Edad mínima	Observaciones
AM	15	
A1	16	
A2	18	Acceso directo con dos años permiso de A1.
A	24	20 años con dos años de antigüedad de A2.
B	18	

Tabla 57. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en Croacia. Fuente: MUP.

Capacidades psicofísicas

Cualquier aspirante a obtener un permiso de conducir en Croacia, deberá de presentar en la autoescuela en el momento de su inscripción un certificado de salud firmado por un médico autorizado. Para obtener este certificado se realiza a los sujetos un chequeo médico general, una prueba oftalmológica y unas pruebas de habilidades psíquicas. Los certificados de salud tienen una validez de 6 meses.

En caso de que en el chequeo médico general se detecte un problema que pueda ser invalidante para circular con seguridad, el médico prescribirá una prueba de mayor profundidad, dejando en suspenso la certificación hasta obtener el resultado de esta. En caso de duda, sería el Comité de Salud del MUP el que, en última instancia, decidiría sobre la restricción o autorización para conducir del candidato.

Enlaces de referencia

<http://stari.mup.hr/46.aspx>

Página web del Ministerio del Interior de Croacia en la que indican los trámites a seguir para obtener o renovar los permisos de conducir.

<http://www.propisi.hr/print.php?id=7651>

Página web que contiene el texto de la ordenanza que contiene la normativa reguladora del nuevo modelo de carnet del permiso de conducir.

<https://www.zakon.hr/z/78/Zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama>

Texto de la Ley Croata de seguridad vial. Este texto es muy general puesto que todo lo que rodea a la formación y examen de los permisos de conducir se regula a través de normativas y decretos específicos.

https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2005_01_5_66.html

Normativa que regula el programa de ejercicios y criterios de evaluación del examen práctico para los distintos permisos de conducir.

https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_04_43_820.html

Normativa que regula el procedimiento para la emisión, renovación, sustitución, reposición y cancelación de los permisos de conducir.

<https://www.hak.hr/vozacki-ispiti/vozacka-dozvola>

Página web correspondiente a Hrvatske Automobilski Klub (HAK) [*Automóvil Club Croata*]. Es la empresa adjudicataria para realizar las pruebas teóricas del permiso de conducir en Croacia.



DINAMARCA

Formación de conductores

Formación teórica

El número de clases de formación obligatorias para obtención de los permisos de conducir en Dinamarca aparecen en la Tabla 58. La duración de cada clase teórica es de 45 minutos y solo se imparte en las autoescuelas.

Categoría	Teoría	Práctica
AM	22	12
A1, A2 y A	29	22
B	29	24
C1, C, D1 y D	16	18

Tabla 58. Clases teóricas y prácticas obligatorias. Fuente: Færdselsstyrelsen (Dirección General de Tráfico) (2017).

La formación teórica se basa en un temario publicado por Færdselsstyrelsen. En él se incluyen temas relacionados con la técnica de los vehículos y la conducción, normas de tráfico, seguridad vial desde el punto de vista de las actitudes y aptitudes del conductor y de los riesgos del tráfico.

Esa formación, dirigida por un profesor autorizado, es progresiva y en algunas autoescuelas se ofrecen contenidos online. Los temas se suceden uno tras otro, lo que requiere una continuidad en la asistencia a clase. Si se produce una ausencia del alumno por un periodo igual o superior a 3 meses, se ha de iniciar de nuevo el proceso de formación.

Con la inscripción del alumno en una autoescuela se abre una ficha del aspirante en el registro central de la Policía, que es el organismo responsable de la ejecución de los exámenes. Esta ficha recoge el grado de avance en la formación del futuro conductor y el profesor es el responsable de informar de la impartición de cada tema en el ese registro central.

Formación práctica

La formación práctica, con independencia de la categoría del permiso, se inicia obligatoriamente en un recinto cerrado donde se realizan maniobras y circulación a baja velocidad. En este recinto se deberá de practicar al menos durante 4 sesiones. Debido a la existencia del permiso tipo B para 17 años, se puede comenzar las prácticas a los 16 años y 9 meses.

En las prácticas se utilizan “Planes de lección” que incluyen maniobras a practicar y recorridos. Estos planes al final de cada clase son firmados por el alumno y el profesor, responsabilizándose el instructor de informar a la Autoridad de la superación de cada plan.

La formación práctica termina en un “recinto técnico de vehículos”. Este tipo de recintos cerrados difiere del recinto de maniobras en que incorpora tramos especiales de vía: rotondas, firmes mojados y deslizantes, rampa con una determinada inclinación, etc. En estos recintos se desarrollarán 5 sesiones de 45 minutos cada una para los permisos de motocicletas y 4 sesiones para el de automóvil.

Como parte de la formación previa también se exige al alumno realizar un curso de primeros auxilios de cuatro horas de duración para todas las categorías de permisos, si es la primera vez que se accede a la conducción.

Examen

En Dinamarca el modelo de examen, como en otros países europeos, cumple con la norma de dos exámenes en dos etapas: la prueba teórica y una vez aprobada, la práctica.

Examen teórico

En el caso de Dinamarca, según la normativa existente, necesariamente se ha de obtener la autorización del instructor para acceder al examen teórico.

El examen se realiza en la propia autoescuela con una duración de 35 minutos y consta de 25 preguntas, en las que para aprobar se pueden cometer como máximo 5 errores. Normalmente el examen teórico se realiza con “papel y lápiz”, aunque progresivamente se está implantando el modelo online de examen.

Examen práctico

En el examen práctico se busca evaluar el conocimiento que tiene el aspirante sobre el vehículo, y el dominio del mismo en una situación de tráfico real. Para conseguir comprobar esos extremos se realizan dos pruebas:

- En primer lugar, se le hacen al aspirante preguntas sobre la tecnología del automóvil: luces, neumáticos, amortiguadores, escape, motor, claxon, frenos, etc.
- En segundo lugar se desarrolla la prueba de conducción en tráfico real, con una duración aproximada de 30 minutos. En ella el examinador va dando las indicaciones que desee al aspirante. No hay nada preestablecido, salvo el hecho de que en el recorrido se tendrán que realizar al menos dos maniobras de un conjunto de cuatro: avanzar y girar una esquina manteniendo el carril, girar avanzando o retrocediendo, aparcar y una acción de frenado de precisión.

Al final de la prueba se le comunica al aspirante el resultado de la prueba, que el examinador evalúa en su conjunto. Dado que el examinador ocupa la plaza del acompañante en el coche de examen, podrá intervenir por razones de seguridad o para evitar accidentes.

Edad mínima para la obtención del permiso

En la estructura legal danesa en relación con la edad y los diferentes permisos de conducir, datos reflejados en la Tabla 59, se observan dos hechos diferenciales, frente a lo visto hasta ahora, estos son:

- El primero es la exigencia de formación y examen para todos los permisos de conducir, incluido el de ciclomotor.
- El segundo es la especial importancia que se le da a la experiencia de conducir otros modelos de vehículos de menos potencia a la hora de acceder a los permisos de motocicleta de mayor potencia, existiendo un acceso gradual a los permisos, del A1 al A2 y del A2 al A.

Categoría	Tipo de vehículo	Edad
AM	Ciclomotores	<ul style="list-style-type: none"> • 15 años: después de superar examen teórico, práctico y primeros auxilios. • 18 años: prueba práctica en policía. • Si se cumplieron 18 años antes de 19 de enero de 2013 se puede conducir un ciclomotor sin ningún tipo de permiso.
A1	Hasta 125 cc	<ul style="list-style-type: none"> • 18 años con examen teórico práctico y primeros auxilios.
A2	Hasta 35 kW	<ul style="list-style-type: none"> • 18 años con examen teórico práctico y primeros auxilios. • 20 años sin examen previo si se cumplen 2 años de permiso A1.
A	Más de 35 kW	<ul style="list-style-type: none"> • 22 años, si tiene un permiso A2 durante 2 años. • En caso contrario, 24 años para obtener el permiso directamente, previa formación y examen.
B	Automóviles	<ul style="list-style-type: none"> • 18 años con pleno derecho. • 17 con acompañante.

Tabla 59. Edad mínima para obtención del permiso de conducir en Dinamarca. Fuente: Færdselsstyrelsen (2017)

Capacidades psicofísicas

El primer paso para realizar la revisión médica previa a la obtención del permiso de conducir es descargar y responder a un formulario oficial en el que se hacen preguntas sobre el estado psicofísico al candidato. Este documento contiene una declaración jurada y ha de entregarse en el centro donde se le realice la revisión.

Una vez cumplimentado ese documento, se podrá acudir a un centro médico para que le realicen las pruebas médicas. Estas se centrarán en examinar la visión, la audición y el estado físico y mental en general. En función de las observaciones que el médico incorpore en su informe, la policía podrá solicitar pruebas adicionales. Igualmente, la policía podrá solicitar pruebas médicas, si tiene dudas razonables sobre las correctas condiciones de salud de un conductor, no solo en el caso de consumo de sustancias.

Otros datos de interés

Curso de alcohol, drogas y tráfico (curso ANT)

Se trata de una formación adicional obligatoria para obtener el permiso y que consta de 4 lecciones que se imparten con una programación de 3 horas de duración, repartidas en al menos cuatro semanas. Si no se obtiene el certificado emitido por la organización que lo imparte, el alumno no podrá examinarse. Este curso caduca al año de haberse completado.

Permiso de conducir B con 17 años

En enero de 2017 se inició una prueba piloto de tres años de duración, que da la posibilidad de obtener un permiso de conducir de categoría B con 17 años, que es válido para coches, ciclomotores y vehículos agrícolas. Este permiso no tiene validez fuera del país, y se convierte en definitivo cuando se alcanzan los 18 años. Para obtenerlo se han de cumplir los mismos requisitos exigibles a la categoría B de 18 años, y además ha de existir autorización explícita de los dos progenitores para su obtención.

Respecto a la conducción solo puede realizarse en compañía de un adulto con edad mínima de 30 años y con carnet de conducir en vigor en los últimos 10 años de forma continuada. Este acompañante se situará en el asiento del copiloto y tendrá la obligación de aconsejar al conductor las situaciones que se requiera.

Razones especiales para realizar un examen práctico

La prueba de conducción no solo se realiza en la obtención del permiso de conducir. Existen otras causas por las que la policía puede requerir a un conductor a realizar una prueba práctica:

- Una vez que se ha levantado una prohibición de conducir.
- Si se han producido hechos que hacen suponer que ese conductor ha perdido la habilidad para conducir.
- Si el permiso lleva más de tres años sin renovar.
- En caso de que el aspirante sea titular de un tipo de permiso previo, si en el examen de conducir, para una nueva categoría, se detecta que existe una falta de conocimiento importante de las normas de tráfico o una pobre habilidad de conducción, se puede obligar al alumno a realizar una nueva prueba de conducción para decidir sobre el mantenimiento o no del permiso previo.
- Para convalidar el permiso de conducir de algunos países.

Enlaces de referencia

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=192108>

Orden ejecutiva sobre el permiso de conducir.

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=195079>

Ley que recoge el Plan de formación teórica y práctica para el permiso de conducir de categoría B.

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=185599>

Ley que ampara el permiso de conducir de 17 años.

<https://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/koerekort-til-17-aarige#7GkDzduPch4iyZIE.99>

Página web dedicada en exclusiva al permiso de conducir provisional para jóvenes de 17 años.

<http://www.dku.dk/faq/praktisk.html>

Página web de la Dansk Kørelærer-Union (DKU) [Union de Autoescuelas Danesas]. Es un punto de referencia para todos aquellos que aspiran a obtener el permiso de conducir. Además de ofrecer información gratuita, permite enlazar con profesores, autoescuelas y contenidos online de pago por uso.

<https://drive4you.dk/>

Página web relacionada con DKU, a través de la que se comercializan contenidos y aplicaciones relacionados con la formación de los futuros conductores.

BORRADOR



ESLOVAQUIA

Formación de conductores

En la República Eslovaca es el Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja [*Ministerio de Transporte, Construcción y Desarrollo Regional*], en adelante MDVRR SR, el responsable de la publicación de la normativa y los planes de estudio que regulan la formación de los futuros conductores.

En la normativa en vigor se define como ha de ser el proceso de obtención del permiso de conducir y los pasos que en ella se establecen, y que una vez que el candidato cumple con los requisitos de edad y condiciones físicas requeridas, son los siguientes:

1. Darse de alta en una autoescuela.
2. Cubrir el plan de formación requerido para la categoría de permiso a la que se opta.
3. Superar el examen teórico en la autoescuela.
4. Solicitar fecha de examen oficial en la Autoridad Policial
5. Realizar el examen teórico.
6. Realizar el examen práctico.

Por tanto, la autoescuela no solo es el lugar donde se recibe la formación exigida en el plan de formación, también es el punto de entrada en el proceso y es el primer filtro que ha de superar el aspirante para poder acceder con garantía de éxito a la prueba práctica oficial.

La formación de los conductores se realiza sobre la base de tres recorridos educativos: la enseñanza teórica, la conducción práctica y los primeros auxilios.

Formación teórica

En la República Eslovaca el plan de estudios publicado por el MDVRR SR, para formación teórica, contempla cuatro bloques educativos. El primero, identificado con el acrónimo PCP, es en el que el aspirante a obtener el permiso de conducir aprende las normas de tráfico y la legislación relacionada con el mismo. En el segundo bloque se le enseña al futuro conductor principios básicos relacionados con el mantenimiento del vehículo y se identifica con las iniciales NVU. En el tercer bloque el aspirante recibe nociones sobre la teórica de la conducción (TVV). Por último, en el cuarto bloque (ZBJ) se tratan los temas que están relacionados con la seguridad vial y los principios de conducción segura.

El total de horas que se han de impartir en la autoescuela para cada uno de los bloques aparecen en la Tabla 60, que corresponde con la publicada en el plan de estudios. Dentro de las horas previstas aparece un apartado denominado OP, que indica las horas que deben de dedicar obligatoriamente a repasar o repetir alguno de los bloques anteriores, que a juicio del profesor o del aspirante, no hayan quedado lo suficientemente claros.

Categoría	PCP	NVÚ	TVV	ZBJ	OP	Total
AM, A1, A2, A y B.	20	2	3	4	3	32

Leyendas:

PCP: Normas de tráfico y legislación.

NVÚ: Mantenimiento y cuidado del vehículo.

TVV: Teoría de la conducción.

ZBJ: Principios de seguridad vial.

OP: Horas de refuerzo.

Tabla 60. Número de horas de formación teórica obligatorias en República Eslovaca. Fuente: Slovensko.sk.

Formación práctica

Al igual que sucede con la formación teórica, en la República Eslovaca también está definido el número mínimo obligatorio de horas que se han de dedicar a la práctica de la conducción en las autoescuelas. De igual forma, a lo largo de la formación práctica se deberá de alcanzar un número medio de km recorridos por cada hora de conducción realizada. Esta información aparece reflejada en la Tabla 61. Como aclaración de este último requisito, un aspirante a obtener el permiso de conducir de categoría B, habrá debido de recorrer en sus prácticas un total de 585 km (39h x 15km) antes de poder presentarse a los exámenes de conducir.

Categoría	Etapa 1	Etapa 2			PV	Total de horas	Media Km en hora de clase
	AC	AC (Min)	Flexi	CP (Min)			
AM	2	1	1	4	1	9	8
A1, A2, A	2	1	3	11	1	18	12
B	6	2	6	24	1	39	15

Leyendas:

AC: Práctica de maniobras.

Flexi: Horas a utilizar en maniobras o tráfico real.

CP: Práctica en tráfico real.

PV: Mantenimiento y cuidado del vehículo.

Tabla 61. Número de horas de formación práctica obligatorias en República Eslovaca. Fuente: Slovensko.sk.

El cumplimiento las dos condiciones (mínimo de horas y media de kilómetros) se pueden comprobar en el registro diario que se realiza de las prácticas. En la actualidad ese registro es manual y utiliza un soporte físico (papel) o bien informático (Tablet o Smartphone) que utiliza el profesor de autoescuela. Para conseguir una mayor transparencia en el proceso, se están probando sistemas que realizan ese registro de forma automática y que permiten compartir los datos con el alumno a través de su Smartphone.

La formación práctica de conducción de un vehículo de motor se lleva a cabo en dos etapas individuales. La primera etapa está dirigida a entrenar y dominar las habilidades básicas del conductor, que son necesarias para controlar el vehículo del grupo de permiso de conducir al que se aspira. Esta etapa se desarrolla fuera del tráfico rodado, apareciendo reflejada en la Tabla 61 como AC.

En la segunda fase, aunque también se recogen algunas horas de formación del tipo AC, fundamentalmente se centra en aplicar en el tráfico real las habilidades básicas adquiridas, poniendo el énfasis en el cumplimiento de las diversas disposiciones que la legislación de tráfico recoge, junto con los principios de la conducción segura. Esto permitirá al futuro conductor hacer frente a situaciones complejas de tráfico. En esta parte se hacen prácticas de circulación en vías interurbanas a una velocidad de 80 km/h.

En la formación práctica se incluye también un apartado sobre el mantenimiento y cuidado del vehículo, en el que se enseña al futuro conductor a verificar el estado técnico del vehículo para el que desea obtener el permiso de conducir.

Primeros auxilios.

La formación en primeros auxilios se adquiere en un curso que tiene una duración de 8 horas. La ley no obliga a realizar el curso, pero sí a superar un examen final relacionado con esta temática. Este curso se imparte en centros autorizados, algunas autoescuelas y, como sucede en otros países, en las sedes de la Cruz Roja.

Examen

En Eslovaquia la presentación al examen para obtener el permiso de conducir se realiza desde la autoescuela, previo pago de las tasas correspondientes. El examen para obtener el permiso de conducir consta de 4 pruebas divididas en dos bloques. El primer bloque recoge el examen teórico escrito, en tanto que en el segundo se realizan tres pruebas:

- Un examen oral práctico sobre los distintos elementos del vehículo.
- Un examen de maniobras en un área restringida al tráfico.
- Una prueba de circulación en tráfico real.

Examen teórico

Es una prueba escrita tipo test sobre la normativa de tráfico. Este examen se realiza en la autoescuela exclusivamente y solo cuando se supera se puede acceder a realizar la parte práctica del examen que se hace en centros de la policía.

El examen teórico consta de 27 preguntas con tres posibles opciones de respuesta. Tiene una duración de 20 minutos y se supera si se alcanzan 50 de los 55 puntos máximos que valen sus preguntas. Las 27 preguntas se distribuyen de la siguiente forma:

- 12 preguntas sobre la normativa teórica, con un valor de 2 puntos cada una.
- 3 preguntas sobre condiciones de tráfico y seguridad vial. Cada una de estas preguntas vale un punto.
- 8 señales de tráfico, con un valor de 2 puntos por pregunta.

Examen práctico

Examen oral sobre elementos del vehículo.

Pretende evaluar el conocimiento técnico que se tiene del vehículo que corresponde a la categoría del permiso. Para ello el examinador realiza preguntas que se pueden responder oralmente o bien mediante la realización de una actividad. Ejemplos de estas preguntas son:

- ¿Qué debe revisar en el vehículo antes de conducir?
- ¿Cuáles son las características que se controlan en los neumáticos?
- ¿Qué líquidos tiene el coche y como se comprueban?

Ejercicios en circuito cerrado.

En esta parte del examen, que tiene una duración de 10 minutos, se completa un recorrido de habilidades que ponen a prueba la capacidad para controlar el vehículo en determinadas maniobras. Las pruebas que se realizan son:

- Slalom a través de conos.
- Estacionamiento perpendicular.
- Estacionamiento longitudinal.
- Cambio de sentido.

Prueba de conducción en el tráfico

Completadas con éxito las pruebas prácticas anteriores, el profesor de autoescuela ocupará el asiento del acompañante y el examinador una plaza posterior, pudiendo ir sentado como pasajero otro aspirante a obtener el permiso de conducir. El recorrido en tráfico real dura al menos 25 minutos. La ruta está determinada por el examinador, quien da las instrucciones precisas para su desarrollo. Aunque la evaluación de la prueba se hace de común acuerdo entre aspirante y examinador, es la opinión de este último la que tiene valor en caso de discrepancia.

El pago de las tasas de examen da derecho a dos oportunidades para superar el examen práctico. Pasados 6 días hábiles del primer intento, se debe de iniciar el examen en la prueba que se suspendió la primera vez, completando así las tres pruebas. Si no se superan las tres pruebas a lo largo de cuatro intentos (primer pago de derechos más una renovación de tasas), el aspirante deberá de comenzar el ciclo formativo completo nuevamente, salvo el curso de primeros auxilios que tiene una validez de dos años.

Edad mínima para la obtención del permiso

En el caso de la República Eslovaca las edades de acceso a los diferentes permisos que se recogen en la Tabla 62, se han armonizado (en su mayor parte) con las recomendaciones emanadas de la Comisión Europea. Como hecho diferencial aparece la posibilidad de obtener el permiso de conducir de categoría B a los 17 años, siempre que el conductor que lo obtiene conduzca acompañado hasta cumplir 18 años y por un periodo mínimo de tres meses.

El conductor que haga de acompañante debe de estar registrado en la policía para cumplir esta función, ha de ser titular del permiso de conducir de categoría B durante 10 años y tiene que cumplir con la normativa que sobre consumo de alcohol y drogas establecen las leyes de la República Eslovaca.

Categoría	Edad mínima	Observaciones
AM	15	
A1	16	
A2	18	Acceso con dos años de permiso A1.
A	24	O acceso a categoría con dos años de permiso A2.
B	17 (C.A.) /18	17 si conduce acompañado, al menos tres meses, hasta los 18.

Tabla 62. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en Eslovaquia. Fuente: Slovensko.sk.

Capacidades psicofísicas

Los aspirantes a obtener un permiso de conducir se han someter a un reconocimiento que evalúe su condición física. Esta exploración será realizada por un médico de medicina general que preste atención ambulatoria. Este hecho define una peculiaridad en el seguimiento médico posterior del paciente: la obligación médica de comunicar a la Administración Policial cualquier cambio físico que pueda influir en la conducción.

Como resultado de este reconocimiento, el futuro conductor obtendrá un certificado médico que indicará si no presenta ningún problema para conducir, si necesita algún dispositivo mientras conduce (por ejemplo, gafas), si solo puede conducir en un vehículo modificado técnicamente, si se deberá someter a exámenes periódicos (al detectarse una enfermedad que pueda degenerar) o si presenta restricciones respecto a la ley de tráfico. Este tipo de evaluación, salvo en los casos que así se indique, será obligatoria a partir de los 65 años cada vez que se renueve el permiso de conducir (cada 5 años).

Las pruebas que evalúan la capacidad psicológica no se incluyen de forma estándar en el reconocimiento médico obligatorio inicial, salvo que el aspirante desee obtener un permiso de conducir profesional (categorías C y D), o que se encuentra en alguno de los supuestos que recoge la ley de tráfico.

En caso de que un conductor, en el periodo de un año, viole gravemente tres veces las normas de circulación (siendo sancionado con multas de 60€ o más), podrá ser obligado por la Autoridad Policial a realizar una verificación de competencia. En ella, además de la comprobación de la aptitud técnica, se pueden incluir prueba de salud o aptitud psicológica.

Otros datos de interés

Sobre la caducidad de los permisos de conducir

En enero de 2013 la Republica de Eslovaquia recogió en su normativa las Directivas Europeas publicadas hasta ese momento sobre la regulación de la obtención de los permisos de conducir, siendo el cambio más significativo la derogación de la no caducidad para los permisos que se otorgasen a partir de esa fecha. Hasta ese momento los permisos de conducir en Eslovaquia se obtenían por tiempo indefinido, no siendo obligatoria su renovación. De hecho, incluso después de la entrada en vigor de esta normativa, los permisos obtenidos entre el año 1993 y el 2004 serán válidos hasta el año 2023 y los obtenidos entre 2004 y 2013 hasta el año 2032.

Después del cambio de la ley, para todas categorías de permisos de motocicletas y automóviles, se definió una validez de 15 años y para los permisos profesionales de 5 años. Se incluyó también una reducción del periodo de validez de los permisos de 15 años a 5 años, en los casos de

conductores con edades iguales o superiores a 65 años, obligándose en este caso a la superación de unas pruebas de actitud física para obtener la renovación.

Enlaces de referencia

https://www.slovensko.sk/sk/agendy/agenda/_vodicky-preukaz

Portal central de la administración eslovaca. Es el equivalente al portal del ciudadano en otros países europeos. En él se recoge de forma práctica información sobre distintos asuntos que afectan a los ciudadanos. En el caso del enlace indicado se accede al apartado del permiso de conducir [*Vodičský preukaz*].

<http://www.epi.sk/zz/2009-8>

Portal desde el que se pueden obtener las leyes en vigor en la Eslovaquia. El enlace indicado muestra la Ley de tráfico rodado [*Zákon o cestnej premávke*].

<http://www.skvza.sk/>

Página web de la Slovenská komora výcvikových zariadení autoškôl (SKVZA) [*Cámara Eslovaca de Escuelas de Conducción*]. Desde ella se puede acceder a la normativa de las propias autoescuelas, sirviendo de motor de búsqueda de los recursos disponibles en internet relacionados con la formación de conductores.

https://www.autoskolaportal.sk/legislativa/ucebneosnovy_vopr1.pdf

Documento que recoge el número de horas obligatorias de formación para todas las categorías de permiso de conducir, así como la distribución de las mismas en función de los contenidos.



ESLOVENIA

Formación de conductores

En Eslovenia recae en la Agencija za varnost prometa (AVP) [Agencia de la seguridad vial], la responsabilidad de la regulación de la formación de los futuros conductores, así como la definición de los modelos de examen de conducir, no siendo su responsabilidad la vigilancia del tráfico que recae en la policía, y por tanto en el Ministerio del Interior.

La AVP establece la formación teórica y práctica como obligatoria, tanto en número de horas como en el lugar de enseñanza que son las autoescuelas. No se elimina con ello la posibilidad de que se produzca una conducción acompañada, que también se recoge en la normativa eslovena.

Categoría	Teoría		Práctica Mínima	Primeros auxilios	Taller Seguridad Vial
	General	Adicional			
AM	16h para nuevos permisos.	4h	20 sesiones de 50 minutos.	Obligatoria para nuevos permisos.	-
A1		8h			-
A2		8h			14 h Antes de cumplir 2 años de permiso.
A		8h			
B		8h			

Tabla 63. Esquema formativo para permisos de conducir en Eslovenia. Fuente: AVP

El esquema formativo reflejado en la Tabla 63, es el que rige para los aspirantes a obtener un permiso de conducir en Eslovenia. Este esquema recoge hitos formativos que superan el periodo previo a la obtención del permiso de conducir, prolongándose hasta los dos años posteriores a la obtención del permiso, periodo en el que se considera al conductor como novel. Al contrario de lo que sucede en otros países, en los que el registro formativo del aspirante se conserva electrónicamente en la sede central de los organismos responsables de la expedición o regulación de los permisos de conducir, en Eslovenia son las autoescuelas las responsables de la custodia de los registros de formación, conducción y prácticas del aspirante.

Formación teórica

La formación teórica inicial, previa a la obtención del permiso, cubre una parte “General”, común a todas las categorías de permiso de conducir, y otra “Adicional” específica para cada uno de los tipos de vehículo. Además de esta formación teórica, que se imparte en las autoescuelas, existe también una formación obligatoria en Primeros Auxilios que deberá haber sido superada antes de acceder al examen práctico del permiso que se desee obtener, y que es impartida por la Cruz Roja Eslovena. Tanto la formación Teórica General como la de Primeros Auxilios, son obligatorias exclusivamente para aspirantes a obtener un primer permiso de conducir. La formación teórica general incluye:

- Todos los temas relacionados con las normas y reglamentos de tráfico, que implican al conductor y/o al vehículo. También los documentos necesarios para circular y las medidas de seguridad exigidas para la conducción según la normativa en vigor.
- Los usuarios de la carretera. Las relaciones humanas y la convivencia entre los distintos tipos de usuarios de las vías, incidiendo especialmente en los usuarios más expuestos y vulnerables. Las características de los conductores jóvenes y de los conductores principiantes. La condición psicofísica de los usuarios de la carretera y su influencia en la forma de conducir. La importancia de comportamiento humano en la seguridad vial.
- Señales de tráfico utilizadas en la regulación y control del tráfico por carretera: verticales, horizontales, luminosas y las ejecutadas por la policía o los funcionarios autorizados.
- Control del vehículo durante la conducción en carretera: la velocidad y la distancia de seguridad, la influencia de las condiciones medioambientales en la conducción.
- Transporte por carretera: reglas de conducción segura, aproximación a la intersección y reglas de prioridad aplicadas en los cruces e intersecciones. Señales para la comunicación entre los usuarios de la carretera.
- Situaciones especiales de la vía: obras, columnas organizadas de vehículos, vehículos de emergencia y vehículos de escolta, transportes especiales.
- Uso del vehículo en relación con el medio ambiente.

Una vez completada la formación teórica general se realizará la formación adicional. Esta formación adicional recoge todos los temas asociados al equipamiento del vehículo para el que se desee obtener el permiso de conducir: componentes mecánicos que deban ser controlados de forma habitual por el conductor; elementos de seguridad y su utilización; mandos e indicadores; etc.

Formación práctica

La superación del examen teórico, junto con la presentación del certificado médico de salud, permitirá al aspirante a obtener un permiso de conducir recibir un permiso de prácticas.

Ese permiso de prácticas posibilita realizar la formación práctica obligatoria asistiendo a una autoescuela y, complementariamente, a realizar la conducción acompañada. La formación práctica se llevará a cabo por un período de “mínimo” obligatorio de 20 lecciones. Se subraya el concepto “mínimo” puesto que aunque el profesor de autoescuela no podrá impedir al aspirante realizar el examen práctico, una vez concluidas las horas de formación obligatoria, sí que está obligado a indicarle si sus habilidades están o no a la altura de lo exigido en ese examen. La formación práctica debe permitir al aspirante:

- Conocer el vehículo y aprender los elementos básicos (maniobras) de la técnica de conducción en el área de entrenamiento.
- Aprender a conducir en carreteras con poco tráfico, dentro y fuera de los núcleos de población.
- Aprender a conducir cuando hay un denso tráfico dentro de la ciudad y fuera, tanto de día como de noche.
- Aprender los conceptos básicos de técnicas de conducción económicas y ecológicas.

Los cuatro puntos anteriores están recogidos en la “Ley del permiso de conducir” eslovena, convirtiéndose en el guion de los tipos de prácticas que se deben de realizar en las autoescuelas, sin que sea necesario indicar un esquema de horas de formación rígido.

Conducción acompañada

Este tipo de conducción, en la que el aspirante a obtener un permiso de conducir utiliza un coche particular, junto a un conductor experimentado sentado en el asiento del acompañante, se incluye dentro del apartado de formación, puesto que así lo entiende la regulación eslovena.

La Agencia de la seguridad vial, afirma que una gran parte de los accidentes en conductores noveles se produce por la falta de experiencia y considera que el hecho de conducir de forma particular, acompañado de un familiar o amigo, es una buena forma de adquirir esa experiencia. Aunque no se exige por ley unos mínimos de km u horas de practica acompañada, sí que se considera que recorrer acompañados 3.000 km a lo largo de un año, es lo más adecuado.

El conductor acompañante deberá de registrarse en la sede de la AVP, tener un mínimo de 27 años de edad y ser titular de un permiso de conducir que en los últimos 5 años ha estado vigente sin interrupción. Este conductor no podrá acompañar a más de dos personas en un periodo de 5 años. El vehículo que se utilice deberá de estar señalizado con una “L” blanca sobre fondo verde. El incumplimiento de las normas específicas de la conducción acompañada supone sanciones económicas muy elevadas para conductor y acompañante.

Entrenamiento en seguridad vial y relaciones psicosociales

La ley eslovena trata de forma especial a los conductores noveles, que son aquellos que siendo titulares de primer permiso en las categorías A2, A o B, no alcanza los 24 meses de antigüedad. Por ello, estarán obligados a realizar un curso denominado “Entrenamiento en seguridad vial y relaciones psicosociales entre los participantes del tráfico”. Esta formación deberá realizarla entre los 6 y 24 meses posteriores a la obtención del permiso y en caso de no hacerlo se perderá el derecho a conducir, debiendo de iniciarse todo el proceso de obtención del permiso desde el principio.

Este curso se realiza en centros especialmente adaptados para esa labor. El curso se compone de dos tipos de actividades:

- La primera se corresponde con un trabajo grupal (máximo 12 personas), dirigido por un psicólogo, en el que se reflexiona sobre la seguridad vial, los estilos de conducción, la influencia de la conducta en la seguridad vial, etc. Todo ello visto desde el prisma de la experiencia mínima de 6 meses conduciendo que aportan los participantes.
- La segunda parte es la práctica en la que los conductores noveles se enfrentan a situaciones controladas de conducción sobre suelo deslizante, en curvas y rotondas, con suelo irregular, conducción con agua lluvia, frenadas de emergencia, etc. Es por ello que

los centros donde se realizan estas jornadas son lugares que disponen de pistas con esas características, sin acceso al tráfico.

Examen

El examen en Eslovenia se compone de dos partes, teórica y práctica, excluyentes y distanciadas en el tiempo. Quiere esto decir que los candidatos a obtener un permiso de conducir deben de realizar primero el examen teórico y una vez que se supera este, comenzará su periodo de prácticas. Cuando el alumno cumpla con las clases prácticas obligatorias podrá presentarse al examen de conducción. Aunque el examen teórico puede aprobarse 6 meses antes de tener la edad mínima establecida para cada categoría de permiso, para presentarse al examen práctico se ha de cumplir con la edad requerida.

Examen teórico

Para poder hacer el examen teórico, el candidato habrá realizado ya su formación teórica (General y Adicional). El examen lo realizará On line en diversos centros autorizados para ello. Es un examen tipo test con varias opciones de respuesta entre las que al menos una es correcta. Al igual que la AVP ha publicado los contenidos objeto de formación, ha hecho lo mismo con los ítems sobre los que se podrán realizar las preguntas del examen (no el texto de las preguntas):

- De la formación General se han publicado 1.141 ítems distribuidos en 23 apartados.
- La Adicional de la categoría AM se compone de 91 ítems en 2 apartados.
- La categoría A tiene 128 ítems en los mismos 2 apartados.
- Para la categoría B se han publicado 428 ítems en 9 apartados.

En el examen, cada uno de esos ítems, convertidos en pregunta, tiene un valor entre 2 y 5 puntos, en función de su importancia y dificultad, siendo los de mayor valor aquellos que afectan a las normas relacionadas con las preferencias en los cruces y las señales que son ejecutadas por agentes de la autoridad.

Categorías	Preguntas	Puntos	Aprobado (90%)
AM	35	130	117
A1, A2, A	37	138	125
B	40	143	129

Tabla 64. Preguntas y puntos en los exámenes teóricos del permiso de conducir en Eslovenia. Fuente: AVP

El examen se compone de varios apartados acordes con los contenidos de la formación teórica, disponiendo el aspirante de 30 minutos para su realización, variando el número de preguntas de cada examen en función de la categoría del permiso al que se opte. Como se puede ver en la Tabla 64 el número de preguntas del examen es mayor, cuantos más ítems están publicados por la AVP de esa categoría. Un aspirante a conseguir el permiso de conducir dispone, desde su primer intento, de un año y hasta cuatro oportunidades para aprobar el examen teórico. Cada vez que suspenda el examen podrá realizar un nuevo intento cinco días después.

Examen práctico

Desde que se aprueba el examen teórico, cualquier candidato dispone de hasta 3 años y cuatro oportunidades para superar el examen práctico. Este periodo tan largo se justifica, entre otras razones, porque en ese tiempo están incluidas las clases prácticas.

El examen es muy similar en cualquiera de categorías de permiso de conducir en lo que a su contenido se refiere. Consta de un parte que se desarrolla en un recinto cerrado al tráfico, en el que se realizan las pruebas de las maniobras establecidas para cada categoría (eslalon, frenada de emergencia, aparcamiento, cambio de sentido, etc.). También se aprovecha la presencia en ese recinto para que el examinador compruebe el conocimiento del aspirante en relación con aspectos técnicos y de seguridad del vehículo (niveles de líquidos, estado de los neumáticos, comprobación de luces, etc.).

Una vez superadas las pruebas en el recinto cerrado se procede, en la misma jornada, a realizar el recorrido en tráfico real. Este recorrido se hace en un vehículo de la autoescuela con doble mando, ocupando el asiento de copiloto el profesor de autoescuela que presenta al aspirante. El recorrido se desarrollará a lo largo de 40 o 50 minutos y buscando el examinador que el aspirante se exponga al mayor número de situaciones posibles, al objeto de comprobar sus habilidades en la conducción. El examen práctico se superará si el aspirante no comete errores graves (invadir la acera, adelantar a peatones o ciclistas sin guardar distancia de seguridad, no respetar las señales, etc.), o si no se repiten errores pequeños (que se pare el motor del coche, que se haga un cambio de dirección sin señalizarlo, etc.). El hecho de que el profesor de autoescuela haga uso de alguno de los dobles pedales del vehículo de examen, es también una razón para suspender el examen.

Edad mínima para la obtención del permiso

Como se puede ver en la Tabla 65, en el caso de Eslovenia nos encontramos con otro de los países que ha armonizado las categorías del permiso de conducir y las edades para su obtención, con las recomendaciones publicadas por la Unión Europea, tanto para el acceso gradual a las diferentes categorías de motocicletas, como para los automóviles. El hecho más significativo que marca la diferencia de Eslovenia con otros países es la consideración de conductor novel a todos aquellos conductores que tengan menos de 21 años o un permiso de conducir de menos de 2 años de antigüedad.

Categoría	Edad mínima	Observaciones
AM	15	
A1	16	
A2	18	Acceso directo con dos años permiso de A1.
A	24	20 años con dos años de antigüedad de A2.
B	18	Pleno derecho a los 21 años o con dos de antigüedad del permiso.

Tabla 65. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en Eslovenia. Fuente: AVP.

Capacidades psicofísicas

Un candidato a conductor debe realizar un examen médico que determine si está física y mentalmente capacitado para conducir un vehículo de motor. Este reconocimiento deberá de realizarse con médicos y en centros especialmente homologados por la AVP, que emitirán el certificado correspondiente. El aspirante a obtener un permiso de conducir deberá presentar el certificado antes de comenzar la parte práctica de la capacitación. La validez de los certificados es de tres meses. Estos certificados son igualmente exigibles en cada renovación del permiso de conducir, cada 10 años hasta cumplir los 70 de edad y a partir de esa edad cada 5.

Las pruebas psicofísicas generales que se realizan para obtener el certificado podrán complementarse con otras más profundas, bajo requerimiento del médico que vaya a firmar el certificado de salud, del profesor de autoescuela o del examinador. También la AVP o la policía podrá exigir a un conductor que se someta a pruebas médicas adicionales, en caso de que haya sufrido en un periodo de dos años dos accidentes o que existan fundadas sospechas de que un comportamiento al volante está provocado por algún tipo de trastorno psicofísico.

Otros datos de interés

Permiso para conducir bicicletas

En Eslovenia un niño menor de 14 años no puede circular solo en bicicleta por la vía pública salvo que cuente con la kolesarske izkaznice [*tarjeta de ciclista*]. Este es el primer permiso de conducir con formación y examen al que se puede enfrentar un ciudadano esloveno, siendo así mismo, una forma de incluir en edades tempranas los conceptos de la seguridad vial en la formación reglada de los ciudadanos. Esta formación está impartida por profesores de primaria que han superado un curso de capacitación específico y se desarrolla a lo largo de dos años en los colegios: en cuarto curso de primaria (9 años de edad) y en quinto.



Ilustración 2: realización de prácticas para la obtención de la tarjeta de ciclista en Eslovenia. Fuente: AVP

El curso consta de una parte teórica y otra práctica, aplicándose criterios muy similares a los utilizados en las formaciones superiores: normas de tráfico, señales, criterios de seguridad, conocimiento del vehículo (ruedas, pedales, frenos, etc.), maniobras en circuito cerrado y circulación en tráfico real.

La formación teórica, una vez que se ha inscrito el aspirante para obtener su tarjeta, se realiza Online a través de Spletni SIO portal KOLESAR [*Aula web SIO de ciclistas*], siendo esta página web la misma que se utilizará para realizar el examen teórico.

La formación práctica en tráfico real se realiza en grupos de hasta cinco alumnos, seleccionándose las carreteras cercanas a su escuela primaria, transmitiendo el conocimiento de la infraestructura de transporte mediante la integración de diferentes situaciones de tráfico (carril bici, circular por la calzada, semáforos, prioridad de cruce, girando a la izquierda o a la derecha, etc.).

Toda esa formación se evalúa a través de un examen teórico On line, que se realiza desde el mismo colegio, y uno práctico que cubre las mismas zonas que se han utilizado para realizar las

prácticas. Una vez superadas estas pruebas, el profesor hace entrega al alumno de la tarjeta de ciclista, que deberá de ser firmada por los padres.

Enlaces de referencia

<https://infotujci.si/vkljucevanje-v-slovensko-druzbo/motorna-vozila/voznisko-dovoljenje/>

Página web oficial de la Republica de Eslovenia en la que se da información a los extranjeros sobre distintos temas de convivencia e integración, entre los que se encuentra la obtención del permiso de conducir.

<https://www.avp-rs.si/>

Página web de la Agencija za varnost prometa (AVP) [Agencia de la seguridad vial], que sería el equivalente a nuestra Dirección General de Tráfico, aunque sin la responsabilidad de vigilancia, que en el caso de Eslovenia recae en la policía. En la AVP se tratan todos los temas relacionados con el tráfico, incluida la formación y obtención del permiso de conducir.

<http://www.upravneenote.gov.si/fileadmin/pageuploads/ue-zalec/DOC/Zlozenke/UNZ/ZLOZENKA - VD.pdf>

http://www.upravneenote.gov.si/fileadmin/pageuploads/ue-ribnica/pdf/Podaljsanje_vozniskega_dovoljenja.pdf

Enlaces que conectan con documentos divulgativos sobre la normativa y tramitación de los distintos permisos de conducir.

<https://vozniski-izpit.com/ekipa-portala-vozniski-izpit-com/>

Es un portal privado sobre el examen de conducir (vozniski izpit), creado por un profesor de autoescuela. Aporta toda la información necesaria para los aspirantes a obtener el permiso de conducir, realiza venta On-line de contenidos formativos y enlaza con un gran número de autoescuelas asociadas.

<https://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/programi/kolesarski-izpiti/>

Página web de la AVP relacionada con la normativa del carnet de bicicleta esloveno para ciclistas menores de 14 años.

<https://podpora.sio.si/kolesar/>

Portal web de la formación teórica y práctica del carnet de bicicletas. SIO es el acrónimo correspondiente a la Slovensko Izobraževalno Omrežje [Red Educativa Eslovena], dependiente del Ministerio de Educación.



ESPAÑA

Formación de conductores

En España el organismo responsable de todos los temas relacionados con la formación, examen y expedición de los permisos de conducir es la Dirección General de Tráfico (DGT). Para regular esta situación se utiliza básicamente el Reglamento General de Conductores (renovado en el año 2015).

En la ley no se define cómo ha de ser la formación de los futuros conductores ni se exige una duración mínima, aunque la DGT sí que tiene publicadas unas recomendaciones en su página web sobre cómo ha de ser esa formación y la relación entre autoescuela y alumno. Los objetivos generales que se pretenden alcanzar con ese modelo formativo son:

- Concienciación y seguridad vial.
- Conocimiento de las normas y señales de circulación.
- Autoevaluación de aptitudes y comportamientos.
- Manejo del vehículo.
- Circulación por vías abiertas al tráfico general.

Formación teórica.

En las recomendaciones publicadas por la DGT, se deriva la responsabilidad de la correcta formación teórica al aspirante a obtener el permiso de conducir y a su acertada elección de centro formativo. Para que esa decisión sea lo más objetiva posible, están publicadas las estadísticas históricas del resultado obtenido por las autoescuelas (en función de los alumnos que han presentado) y el “Manual de buenas prácticas en autoescuelas”. En todo caso, no es obligatoria la asistencia a una autoescuela para recibir clases teóricas y no existe un programa de formación estructurado y obligatorio como en la mayoría de países de Europa.

La DGT define unos objetivos aspiracionales de la formación de los futuros conductores, y para conseguirlos recomienda que la formación tenga una duración de 20 horas. Deja en manos de las personas y las propias autoescuelas el desarrollo o utilización de las herramientas educativas,

pudiendo ser físicas u on-line. Los apartados que se recomienda que contengan estos materiales formativos son los siguientes.

- La importancia de la seguridad vial y la concienciación.
- Documentación.
- Normas de circulación y alumbrado.
- Señalización.
- Velocidad.
- Conducción preventiva y eficiente.
- Maniobras.
- Mecánica y mantenimiento del vehículo.
- Seguridad activa y pasiva.
- Comportamiento en caso de accidente

Como estos contenidos son objeto de examen, la DGT ofrece en su página web un simulador de examen teórico, para que el futuro conductor pueda comprobar su nivel de conocimientos teóricos. En el simulador se presenta una selección de las mismas preguntas oficiales que aparecen en el examen real.

Formación práctica

En el artículo 41 del Reglamento General de Conductores, se establece la obligatoriedad de que el futuro conductor realice la formación de conducción previa al examen en las autoescuelas, prohibiendo taxativamente el acceso al examen práctico en vías abiertas al tráfico a aquellos aspirantes que no hayan cumplido con ese requisito.

En la componente práctica de la formación, las recomendaciones publicadas por la DGT refuerzan la figura del profesor de autoescuela, indicando que es él quien ha de establecer, junto con el futuro conductor, si se encuentra en un nivel formativo práctico adecuado para superar el examen de circulación en vías abiertas al tráfico. Para esta parte de la formación no se indica ningún número de clases prácticas orientativo, ni tipo de prácticas a realizar. Queda al criterio del profesor y al acuerdo con el alumno, la definición del programa formativo a desarrollar. La única recomendación que realiza la DGT, es que las clases prácticas tengan una duración de 45 minutos.

Examen

El tipo de pruebas que un aspirante debe de realizar para obtener el permiso de conducir varía en función de la clase de permiso a la que se presente. Como se puede ver en la Tabla 66 existen tres tipos de pruebas que se han de superar:

- Aptitud psicofísica: evaluada a través de un reconocimiento psicofísico.
- Control de conocimientos: realizado con un examen tipo test.
- Control de aptitudes y comportamiento: prueba en la que el aspirante ha de conducir el vehículo.

Dentro del control de conocimientos se establece un grupo de preguntas comunes y para los permisos de motocicleta una serie de preguntas específicas.

Respecto al examen de conducción, denominado control de aptitudes y comportamientos, se establecen dos posibles entornos de pruebas: las que se celebran en circuito cerrado y las que implican circulación con tráfico real.

Clase de permiso	Aptitud Psicofísica	Control de conocimientos		Control de aptitudes y comportamiento	
		Común	Específica	Circuito Cerrado	En circulación
AM	X		R	R	
A1	X	X	X	X	X
A2	X	X	X	X	X
A	X				
B	X	X		X	X

R- tipo de prueba que se aplica tan solo para el permiso de clase AM

Tabla 66. Pruebas que componen los exámenes de cada clase de permiso en España. Fuente: DGT.

Examen teórico

Las materias que se evalúan en la prueba común del control de conocimientos son aquellas que afectan a cualquier conductor de un vehículo de motor: Las disposiciones legales y reglamentos; los factores que intervienen en los accidentes; el control y actitudes hacia otros usuarios de la vía; la percepción, evaluación y toma de decisiones; etc. No se definen pruebas específicas exclusivamente para los permisos de clase B (automóviles), el resto (incluidos los permisos profesionales) tienen sus propias normativas y regulaciones siendo objeto de examen.

El número de preguntas que componen la prueba común del examen teórico, en función de la clase de permiso a la que opte el candidato, varía entre un mínimo de 30 y un máximo de 50. Para la prueba específica el mínimo número de preguntas es 16 y el máximo 30. Para completar el examen el aspirante dispondrá de 1 minuto por pregunta.

Para cada pregunta se presentan cuatro posibles opciones de respuesta entre las que puede haber de 1 a 4 opciones correctas. Se considera que una pregunta no está respondida correctamente si no se seleccionan, única y exclusivamente, todas las opciones de respuesta correcta. Para aprobar el examen no se pueden cometer errores en más de un 20% de las preguntas.

Examen práctico

Se compone de dos pruebas separadas y excluyentes. La primera implica la ejecución de maniobras predefinidas en circuito cerrado al tráfico y la segunda la realización de un recorrido con tráfico real.

Ejemplos de las maniobras predefinidas para motocicletas son: Zigzag entre jalones a velocidad reducida; circular sobre una franja de anchura limitada; sortear un obstáculo; frenado de emergencia controlado, etc.

Para el caso de los automóviles se realizarán dos maniobras de las cuatro que establece la ley en el circuito cerrado:

- Marcha atrás en recta y curva efectuando un recorrido en marcha atrás, manteniendo una trayectoria rectilínea y utilizando la vía de circulación adaptada para girar a la derecha o a la izquierda en una esquina.

- Cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás, en espacio limitado.
- Estacionamiento y salida del espacio ocupado al estacionar (en línea, oblicuo o perpendicular), utilizando las marchas hacia delante y hacia atrás, en llano o en pendiente ascendente o descendente.
- Frenado para detener el vehículo con precisión utilizando, si es necesario, la capacidad máxima de frenado de aquél.

Antes de comenzar las maniobras en el circuito cerrado cada uno de los aspirantes a obtener el permiso de conducir habrá ajustado los elementos del puesto de conducción y los elementos de seguridad que marque la ley, según la clase de permiso para el que se esté examinando. Como parte del ejercicio, un examinador podrá requerir al aspirante que realice una comprobación de elementos de vehículo: niveles de líquidos, estado de los neumáticos, pilotos y faros, etc.

El tiempo que se establece para realizar los ejercicios de circuito cerrado varían en función del tipo de vehículo y ejercicios que se hagan. En cambio, en el caso de la prueba de conducción en tráfico real, la duración no será inferior a los 25 minutos, aunque de forma general se indica que la duración de la prueba y la distancia recorrida deben ser los suficientes para evaluar las actitudes y comportamientos del candidato.

Para definir el tipo de fallos que puede cometer un candidato en ambas pruebas se establece una escala de tres niveles: Falta eliminatoria, falta deficiente y falta leve. Como se puede ver en la Tabla 67, el significado de cada tipo de falta varía en función de la prueba que se trate, al igual que su importancia en el resultado final de la misma.

Tipo de fallo	Circuito cerrado	En circulación
Eliminatorio	Insuficiente control del vehículo impide ejecución de la maniobra.	Comportamiento o incumplimiento que suponga un peligro para la seguridad propia y de otros usuarios de la vía.
Deficiente	Aunque completa la maniobra denota fallo en la utilización de los mandos del vehículo.	Comportamiento o incumplimiento que obstaculice notablemente la circulación de otros usuarios, sin que suponga peligro evidente.
Leve	Ligeros errores en el uso de los mandos no llegan a ser deficientes.	Comportamiento o incumplimiento que no sea ni eliminatorio ni deficiente. Fallo en la utilización de los mandos del vehículo que no pueda ser evaluado como de mayor gravedad.
Condiciones de eliminación	Un fallo eliminatorio, o dos deficientes, o un deficiente y dos leves, o cuatro leves.	Un fallo eliminatorio, o dos deficientes, o una deficiente y cinco leves, o diez leves.

Tabla 67. Significado de tipo de fallos y condiciones de eliminación en el examen práctico de España. Fuente: DGT.

Edad mínima para la obtención del permiso

Los categorías y edades mínimas de acceso a obtener un permiso de conducir en España (Tabla 68) están armonizadas con las recomendaciones emanadas de la Unión Europea, en especial en el acceso gradual a la conducción de motocicletas desde el permiso AM hasta el A.

Es en este último permiso (Clase A) en que aparece una diferencia con la mayoría de los países de la Unión Europea. Aunque en muchos de estos países está implantado el acceso gradual a la

conducción de motocicletas, se habilitan normalmente dos vías simultáneas para acceder al permiso A:

- Una vía directa con formación y examen, que se aplica a los aspirantes con 24 años.
- Una vía experiencial, que permite obtener el permiso A si se acumulan unos años (habitualmente 2) con el permiso de conducir de categoría A2, pudiéndose o no incluir algún requerimiento adicional (examen y/o formación).

En el caso de la normativa española no existe la vía directa, y la vía experiencial supone una antigüedad de 2 años del permiso de conducir de categoría A2 junto con una formación obligatoria adicional.

Clase	Edad mínima	Observaciones
AM	15	
A1	16	
A2	18	
A		No hay acceso directo, solo se obtiene con 2 años de permiso A2 y una formación adicional.
B	18	

Tabla 68. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en España. Fuente: DGT.

Capacidades psicofísicas

En la ley española es obligatoria la obtención de un certificado de aptitudes psicofísicas en un centro de reconocimiento de conductores autorizado, que evalúe al aspirante a obtener el permiso de conducir o al conductor que desee renovarlo. Esa renovación en el caso de permisos no profesionales se realizará cada 10 años hasta que el titular tenga 65 años, momento en que el periodo de vigencia del permiso pasará a ser de 5 años. En ambos casos (obtención y renovación), el periodo de vigencia puede cambiar a criterio del facultativo, en el caso de que en el reconocimiento se descubra que el sujeto padece una enfermedad o trastorno que, si bien en ese momento no afecta a la conducción, pueda agravarse con el tiempo, e influir en la seguridad de esta actividad.

Las pruebas de aptitud psicofísicas, que se realizan en España a los aspirantes a obtener el permiso o renovarlo, están recogidas en el Anexo IV del Reglamento General de Conductores. Se llevan a cabo en centros homologados al efecto y son las siguientes:

- a) La capacidad visual.
- b) La capacidad auditiva.
- c) El sistema locomotor.
- d) El sistema cardiovascular.
- e) Trastornos hematológicos.
- f) El sistema renal.
- g) El sistema respiratorio.
- h) Enfermedades metabólicas y endocrinas.
- i) El sistema nervioso y muscular.
- j) Trastornos mentales y de conducta.

- k) Trastornos relacionados con la adicción a drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.
- l) Aptitud perceptivo-motora.
- m) Cualquier otra afección no mencionada en los apartados anteriores que pueda suponer una incapacidad para conducir o comprometer la seguridad vial.

Estas pruebas están en línea con las que se realizan en los países de la Unión Europea que han incorporado la obligatoriedad de los reconocimientos médicos. La diferencia entre unos y otros países reside esencialmente en el protocolo de prueba que se ejecuta. En el caso de España parte de los puntos objeto de reconocimiento, se comprueba mediante un cuestionario de salud que responde el conductor, no llevando asociada una prueba física o analítica.

Otros datos de interés

Permiso de clase A

En la normativa en vigor en España, el permiso de categoría A es el único permiso no profesional para el que se ha definido una formación obligatoria. Tanto en horas lectivas como en temas a impartir. En la "Orden INT/2323/2011, de 29 de julio, por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A" se establece que los titulares de un permiso de conducir de categoría A2 durante 2 años o más, pueden acceder a conducir motocicletas sin limitación de potencia (categoría A). Para obtener ese nuevo permiso deben de cubrir una formación que consta de 9 horas lectivas, distribuidas de la siguiente manera:

- Parte teórica:
 - Teoría general: una hora y media.
 - Concienciación y sensibilización: una hora y media.
- Parte práctica
 - Maniobras en circuito cerrado: cuatro horas.
 - Circulación en vías abiertas al tráfico general: dos horas. Esta parte solo se podrá realizar una vez completada la formación teórica y las practica de maniobras

Recursos formativos

Aunque la DGT tenga delegada en las autoescuelas la creación o utilización del material didáctico elaborado por algunas editoriales para la formación de los futuros conductores, no quiere decir que no produzca materiales para otros muchos ámbitos formativos que están relacionados con el tráfico y la seguridad vial. A través de su página web se pueden localizar productos formativos creados con distintos objetivos. A modo de ejemplo se indican a continuación algunos de estos materiales:

- **Percepción de riesgos:** Donde presenta videos similares a los utilizados en los exámenes de percepción de riesgos que se realizan en Reino Unido o algunas regiones de Bélgica.
- **Educación vial para la ESO (educación Secundaria Obligatoria):** Un completo curso que a lo largo de 9 unidades didácticas recorre una gran parte de los hábitos, conductas y situaciones que influyen en la seguridad vial. Es un curso de educación / concienciación dirigida a adolescentes entre 12 y 16 años de edad. Además del contenido de los temas, se ofrece un manual de formador y contenidos interactivos.

- **Programa educativo para usuarios de bicicleta:** Trata aspectos básicos de uso, manejo, normativa y seguridad de la bicicleta. Es un programa interactivo, accesible desde ordenador.

También dispone de un amplio material para los alumnos que acuden a los cursos de recuperación de puntos (parcial - total), dentro del sistema del permiso por puntos. En este caso y a diferencia de lo que ocurre con los permisos de conducir, se parte de unos contenidos y materiales totalmente estructurados y unas horas de formación obligatorias.

Enlaces de referencia

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/reglamento-traffic/>

Este enlace se corresponde con el área que dedica la Dirección General de Tráfico (DGT) a la recopilación de legislación relacionada con el permiso de conducir.

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/formacion-vial/informacion-obtener-permiso/>

Este enlace se corresponde con la información oficial que la DGT aporta a los ciudadanos que deseen obtener el permiso de conducir. En uno de los apartados incluye recomendaciones sobre cómo afrontar la formación previa.

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/>

Dentro de la página web de la DGT existe un apartado para acceder a recursos educativos y divulgativos, dirigidos a situaciones y personas que no están inmersos en la obtención del permiso de conducir.

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/formacion-vial/percepcion-riesgo/>

Área de la página web de la DGT dedicada a desarrollar el concepto “Percepción de riesgo”, en él se utilizan situaciones y recursos de video similares a los existentes en otros países (Reino Unido y Bélgica)

<https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/permiso-por-puntos/programa-intervencion-sensibilizacion-y-reeducacion-vial/>

Página web de la DGT donde se encuentran los materiales formativos que utilizan tanto los profesores como los conductores que asisten a los cursos de recuperación de puntos (parcial y total).



ESTONIA

Formación de conductores

El modelo de formación de conductores que se aplica en Estonia por el Teede- ja Sideminister [Ministerio de transportes y comunicaciones], es tal vez uno de los modelos más completos y complejos de los analizados en este informe.

La formación se establece como un proceso que se realiza obligatoriamente en autoescuelas. Este proceso intercala formación teórica y clases prácticas. Los planes de estudio y examen para cada categoría de permiso de conducir detallan temas a impartir, horas de formación para cada tema y orden en el que se deben impartir e intercalar las clases teóricas con las prácticas, indicándose también qué tipo de práctica se ha de realizar en ese punto y cuál ha de ser la duración de esta.

El seguimiento del plan de formación está recogido en un documento al que se le ha dado el mismo nombre "Plan de Estudios". Este documento se entrega al alumno y recoge todos y cada uno de los temas a estudiar o practicar, junto con la firma de profesor y alumno como prueba de que esa clase ha sido impartida. El profesor de la autoescuela, a su vez, aportará la información a la base de datos oficial del Eesti Riiklik Autoregistrakeskus (ARK) [Centro de registro de vehículos de motor de Estonia (ARK)], que es el organismo responsable del seguimiento de la formación de los futuros conductores y del examen.

Una de las características más sorprendentes del modelo estonio de formación de conductores, expuesto de manera sintética en la Tabla 69, es que "se prolonga a lo largo de 23 meses" (así expresado en la ley), si bien esto merece una explicación. Hay una fase previa, que se desarrolla a lo largo de 6 semanas, en la que el aspirante adquiere habilidades y conocimientos con la ayuda de los servicios profesionales de la autoescuela, en la que no solo hay profesores de autoescuela (al uso), y también intervienen los psicólogos como parte del equipo de formadores. Al finalizar esta primera fase, se realiza el examen y con su aprobado se consigue un permiso de conducir provisional. A partir de ese momento se inicia la segunda fase formativa que desarrolla el conductor novel de forma autónoma a lo largo de 23 meses, realizándose al final de dicho periodo un nuevo curso de mejora de las habilidades y comportamientos del conductor. Esta

formación es más valiosa cuanto más experimentado sea el conductor que la recibe. Con este curso se completa el proceso formativo y se obtiene el permiso de conducir definitivo.

Fase	Formación teórica		Entrenamiento práctico	
	Temas	Nº de Clases (45')	Situaciones practicadas	Nº de prácticas (25')
Entrenamiento básico inicial.	4	15	3	7
Circulación con tráfico reducido.	6	11	6	21
Conducción Intensiva.	9	15	7	14
Examen de final de formación en la autoescuela. Certificado de fin de formación.				
Examen oficial para obtener permiso de conducir Primario. Valido por 2 años.				
Jornada de Especialización.	2	5	3	7
Obtención del permiso de conducir definitivo.				

Tabla 69. Esquema formativo obligatorio para el permiso de categoría B en Estonia. Fuente: Riigi Teataja.

A diferencia de otros países expuestos en este estudio, en el caso de Estonia no se explicará el modelo bajo los epígrafes “Formación teórica” y “Formación práctica”, sino que se utilizará la misma organización por fases que aparece en la ley y que se aplica en el permiso de conducir de categoría B o B1.

Entrenamiento básico inicial

Esta fase consta de 15 clases teóricas de 45 minutos cada una. En ellas el aspirante a obtener el permiso de conducir será instruido sobre el proceso formativo en el que se encuentra inmerso, se le explica cuáles son las características que influyen en el tráfico y qué deberá de aprender a controlar, así como cuáles son las leyes que regulan el tráfico y los elementos que influyen en la seguridad vial.

Junto con estas 15 clases teóricas, el futuro conductor habrá realizado 7 clases prácticas (de 25 minutos de duración), en un entorno restringido al tráfico real. Estas prácticas pretenden conseguir que el aspirante se familiarice con los mandos y reacciones del vehículo, aprendiendo a realizar maniobras básicas clave.

Entrenamiento de conducción con tráfico reducido

En esta fase, la formación práctica adquiere una mayor relevancia. A lo largo de 21 clases, el futuro conductor deberá aprender a moverse con soltura en el entorno urbano, teniendo muy en cuenta los elementos que conforman este ecosistema vial: peatones, ciclistas, transporte público, señalización y, de forma muy especial, los cruces (aproximación, señalización, preferencias, etc.).

Todos los elementos, que el futuro conductor descubrirá en las situaciones practicadas en esta fase del entrenamiento, le habrán sido explicados en clases teóricas previas a la ejecución de las prácticas. El número de clases teóricas exigidas en esta fase es de 11 en total.

Conducción intensiva

Pasadas las dos fases anteriores, es de suponer que el aspirante a obtener el permiso de conducir ha adquirido la soltura suficiente en el uso del vehículo como para afrontar la circulación en vías interurbanas, siendo este el último paso formativo previo a la realización del

examen y, si todo el proceso de aprendizaje ha sido adecuado, a la obtención del permiso de conducir provisional.

Como no todas las carreteras son iguales, ni las condiciones medioambientales son siempre las mismas, en esta parte de la formación se le explicará (teóricamente) al aspirante las distintas características y dificultades a las que se enfrentará (prácticamente) en cada una de las circunstancias que se incluyen en esta parte del plan de estudios: la velocidad constante, la conducción en carretera, el adelantamiento, la conducción nocturna, el cansancio, qué hacer ante un accidente de tráfico, la conducción en autovía, el respeto medioambiental, etc. El total de clases teóricas que se han de impartir en este bloque formativo es de 15 y el número de clases prácticas que deberá de realizar el aspirante son 14.

Al finalizar estas fases formativas, el aspirante deberá de ser sometido a un examen teórico, similar al oficial, aunque con una estructura de preguntas algo diferente. El examen constará de 35 preguntas: 10 preguntas sobre seguridad vial, otras 10 sobre regulación del tráfico, 5 preguntas sobre psicología del tráfico, 5 preguntas más relativas a las normas que afectan al vehículo para el que se ha realizado la formación y por último 5 preguntas relacionadas con requisitos adicionales (seguros, ITV, impuestos, etc.). Este examen lo realiza el profesor de autoescuela de forma oral, debiendo responder el alumno adecuadamente al 90% de las preguntas. Con la superación de este ejercicio final, la autoescuela emitirá un certificado que permitirá al alumno presentarse a las pruebas oficiales.

Fase final o de especialización

Para obtener el permiso de conducir definitivo, el conductor novel deberá de pasar además por una jornada de especialización que implica otras 5 clases teóricas y 7 clases prácticas. Esta jornada se realizará 23 meses después de la superación del examen. En ella participará en un taller en el que reflexionará sobre cómo conseguir un estilo de conducción sostenible, respetuosa con el medio ambiente y el resto de usuarios, aplicando esas ideas en su correspondiente práctica.

En la misma jornada se incluye una formación sobre riesgos potenciales en la conducción y la forma de anticiparse a ellos o contrarrestarlos. Este parte de la formación se realiza en centros preparados al efecto que cuentan con pistas con diferentes niveles de adherencia, suelo mojado, zonas de curvas, área de obstáculos, etc.

Examen

Dado que el esquema formativo es un hecho diferencial en la normativa existente en Estonia, el examen no podía ser menos, presentando algunas diferencias respecto a lo que se exige en otros países, aunque el modelo de examen conste de la habitual prueba teórica y práctica. Como ya se ha indicado, el organismo responsable del registro de los conductores y de la ejecución de los exámenes es el ARK.

Los requisitos que debe de cumplir cualquier aspirante a obtener un permiso de conducir para presentarse a las pruebas son: cumplir con la edad establecida, poseer una condición psicofísica acorde a la normativa y certificar la superación de todas las fases formativas definidas, aunque no se hayan realizado en la misma autoescuela todas ellas.

Examen teórico

En Estonia el examen teórico para la obtención, por primera vez, de los permisos de conducir de las categorías A, A1 y B tienen la misma estructura. Se trata de exámenes tipo test con 30 preguntas, en las que se ofrecen tres opciones de respuesta, de las que dos o tres pueden ser válidas. El aspirante dispone de 30 minutos para realizar el examen. Se considera fallida una pregunta en la que no se hayan seleccionado todas las respuestas correctas, o bien que no se haya respondido. Las 30 preguntas se plantean a partir de 5 subapartados temáticos:

- Reglamento de tráfico: 10 preguntas.
- Seguridad vial: 8 preguntas.
- Psicología del tráfico: 4 preguntas.
- Conocimientos técnicos: 3 preguntas.
- Otras áreas: 5 preguntas.

El examen teórico se realiza sobre una aplicación informática en los centros de ARK. En estos centros se está implantando un sistema de videograbación y registro de la actividad de los aspirantes, que servirá para atender reclamaciones posteriores o para detectar la existencia de fraudes en la realización del ejercicio. Las grabaciones realizadas se destruyen pasados 30 días de la fecha del examen.

Para aprobar el examen teórico es necesario responder adecuadamente 25 de las 30 preguntas, entre las que se deben encontrar obligatoriamente 17 de las primeras 20 preguntas. En caso de suspender el examen teórico, el alumno se podrá presentar a una nueva convocatoria una semana después. El aprobado del examen teórico tiene una validez de 12 meses, periodo en el que el aspirante se podrá presentar al examen práctico.

Examen práctico

Como es habitual en muchos países de Europa, en Estonia el examen práctico se hace a través de la realización de dos pruebas: ejecución de maniobras en área restringida al tráfico y otra prueba de conducción en tráfico abierto. Los vehículos que se utilizan en el examen son como los usados en las autoescuelas para formación y deben de disponer de un sistema de registro que grabe en video el desarrollo de las pruebas, junto con los datos de actividad del vehículo (similar a un tacógrafo).

Durante el desarrollo de las pruebas el examinador cumplimentará, de forma electrónica o en papel, la “tarjeta de examinador”, que contiene informaciones como las siguientes: datos del aspirante, categoría del permiso al que opta e información sobre el desarrollo de la prueba (día y hora de inicio, hora de finalización, ejercicios evaluados) y otros datos de interés percibidos a lo largo del ejercicio.

En la primera prueba el aspirante ejecuta 3 de los 8 posibles ejercicios definidos para la obtención del permiso de categoría B. Dos de ellos serán siempre la puesta en marcha, circulación en recto y frenada y el aparcamiento en cordón. El tercer ejercicio podrá ser algún cambio de sentido, eslalon, marcha atrás en recto, etc. Se permite repetir un solo ejercicio que se haya realizado mal. El segundo fallo tendría como consecuencia la finalización del examen.

La segunda prueba del examen práctico es la conducción en tráfico real. Para los permisos de categoría B tienen una duración de 45 minutos, salvo para el permiso de categoría B “Restringido” que será de 25 minutos. En el vehículo ocupará la posición de copiloto el profesor

de autoescuela y como pasajero el examinador. El camino por el que discurrirá el ejercicio será definido paso a paso por el examinador, quien podrá pedir al aspirante que realice alguna de las maniobras que aparecen en la relación definida para la prueba en área restringida al tráfico.

Los errores que suspenden la prueba de conducción de forma inmediata son:

- 1) Incumplimiento de una señal de tráfico o aviso reglamentario.
- 2) Poner en peligro a los peatones u otros usuarios de la carretera.
- 3) Girar a la izquierda en calle de doble dirección ocupando el carril izquierdo.
- 4) Hacer maniobras sin revisar el flujo de tráfico.
- 5) La creación de una situación peligrosa.
- 6) La actuación del profesor para evitar un accidente.
- 7) Pasar por un lugar donde no está permitido.

Tampoco se superará el examen si se produce una repetición o acumulación de los siguientes errores:

- 1) No supervisar los espejos retrovisores suficientemente.
- 2) Conducir a una velocidad inadecuada con las condiciones del tráfico.
- 3) No conservar la distancia de seguridad.
- 4) Atravesar un cruce con vacilación y retraso.
- 5) Alineación incorrecta en una calle de sentido único o al realizar un giro a la izquierda.
- 6) Uso incorrecto de intermitentes.
- 7) Errores en la gestión del vehículo (velocidad desigual, frenado brusco, parada del motor, desalineación, etc.).

Edad mínima para la obtención del permiso

Las edades en las que un ciudadano estonio puede obtener las distintas categorías de permiso de conducir aparecen reflejadas en la Tabla 70. Estas edades fueron revisadas en el año 2011, habiéndose armonizado la denominación y alcance de las categorías del permiso de conducir con las directrices emanadas de la Comisión Europea, pero definiendo así mismo dos modelos de acceso a la conducción de automóviles (categoría B). El acceso restringido (acompañado) y el modelo general (denominado primario). Este modelo general es el mismo que el de otros países, aunque tiene la peculiaridad del carácter provisional durante 2 años, consiguiéndose la obtención del permiso definitivo una vez desarrollada la fase final de Plan de Estudios.

Categoría	Edad mínima	Observaciones
AM	14	
A1	16	
A2	20	Acceso con dos años de permiso A1.
A	24	O acceso a categoría con dos años de permiso A2.
B Restringido	16 ó 17	Desde 16 ó 17 años hasta los 18 en conducción acompañada y solo valido en Estonia
B Primario	18	Dos años de validez, pendiente de última fase de formación para hacerlo definitivo.

Tabla 70. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en Estonia. Fuente: Riigi Teataja.

Capacidades psicofísicas

Para realizar el examen de obtención del permiso de conducir, el aspirante deberá de presentar un certificado médico, si es que el ARK no tiene registrado uno en vigor o bien si se han producido cambios significativos en los datos reflejados en este.

Los certificados de salud son emitidos por un médico forense, siendo obligatorios en las siguientes situaciones:

- La obtención de un permiso de conducir por primera vez.
- La renovación de los permisos no profesionales cada 10 años, o cada 5 en caso de conductores con más de 65 años de edad.
- La renovación de los permisos profesionales cada 5 años.

El tipo de certificado que firma el médico no exige de un reconocimiento psicofísico, salvo que surja alguna duda razonable sobre el estado de salud del aspirante o conductor. En ese caso, el facultativo podrá solicitar un examen psicofísico que realizará otro profesional, normalmente los médicos de atención primaria. En el certificado de salud aparecerán reflejadas las posibles limitaciones que presente el conductor y, en su caso, los elementos que deberá de utilizar para compensarlas.

Otros datos de interés

Permiso de conducir restringido.

En Estonia es posible obtener un permiso de conducir de categoría B con 16 ó 17 años de edad. Para obtener este permiso se han de cumplir con los mismos requerimientos de formación y examen que se establecen para el permiso de conducir Primario, salvo la prueba de conducción en tráfico real que tiene una duración de 25 minutos. Para optar a este tipo de permiso de conducir es necesaria la autorización del representante legal del aspirante, que a su vez será quien acompañe al futuro conductor hasta que cumpla los 18 años. Este representante legal también podrá autorizar a otra persona para que ejerza la función de acompañante. El conductor acompañante deberá de tener un permiso de conducir valido durante los dos últimos años y no haber sido sancionado por consumo de alcohol o drogas

Este tipo de permiso solo puede ser utilizado en Estonia, presentando ciertas limitaciones a la hora de circular: se deberá conducir siempre acompañado de un conductor registrado, la velocidad máxima a la que se puede circular será inferior a la establecida para cada tipo de vía y se tendrá la obligatoriedad de identificar el coche como conductor restringido. Este tipo de permiso es válido hasta que el conductor alcance la edad de 18 años, momento en el que obtiene el permiso de conducir Primario.

Enlaces de referencia

<http://www.autokoolideliit.ee/viited>

Página web correspondiente a la Asociación de Autoescuelas de Estonia. En este enlace en concreto se puede acceder a otros links que nos llevan a la normativa oficial relacionada con el tráfico y la formación de conductores.

<https://www.riigiteataja.ee/akt/13229481>

Esta página web es el repositorio de leyes en vigor dependiente del Ministerio de Justicia de Estonia. En este caso concreto el enlace se corresponde con el Plan de estudios para la obtención de los permisos de conducir de categoría A1 y A.

<https://www.riigiteataja.ee/akt/13269561>

Es la misma página web citada anteriormente, aunque en este caso el Plan de estudios es el definido para los permisos de categoría B y B1.

BORRADOR



FINLANDIA

En el momento de escribir este documento (junio de 2018) Finlandia está en fase de modificación de la ley que regula el acceso a los permisos de conducir, lo que producirá cambios importantes en los apartados de formación y tipo de examen definido hasta la fecha. El objetivo declarado por el Gobierno Finlandés para realizar estos cambios es la desregulación del proceso formativo, reduciendo el número mínimo de horas de formación obligatorias e incorporando nuevos operadores de seguridad vial con capacidades didácticas demostradas. Con el fin de que esa reducción de la formación obligatoria no impacte en la seguridad vial, se pretende aumentar la dificultad de los exámenes teóricos y prácticos.

Formación de conductores

Según la normativa finlandesa la formación de conductores se puede realizar a través de dos vías diferentes: el uso de los servicios de las autoescuelas y el modelo del “Permiso de Instrucción de Conductores”. Este último va dirigido a conductores que, cumpliendo con unas características determinadas y previo examen, harán las veces de instructor de un aspirante a obtener un permiso de conducir. El “Permiso de Instrucción de Conductores” caduca en el momento en el que el alumno tutelado obtiene el permiso de conducir para el que opta.

Permiso	Inicio de Formación	Teoría	Práctica Mínima		Modalidad de conducción
			Maniobras	Conducción	
AM	14 años	6 horas	1 hora	2 horas	
A1	15 años y medio	12 horas	9 horas		
A2	17 años y medio	12 horas	9 horas		Si tiene A1 desde hace dos años: 2 horas de teoría y 5 prácticas.
A	24 años	12 horas	9 horas		20 años con dos años de permiso A2 y formación reducida: 2 horas de teoría y 5 prácticas.
B	17 años	19 horas	18 horas		

Tabla 71. Mínimo de horas de formación exigidas por ley en Finlandia. Fuente: TRAFI.

En cualquier caso, con independencia de la vía que el aspirante decida seguir para obtener su permiso, en Finlandia se obliga por ley a cubrir una serie de horas de formación teóricas y

prácticas según las normas que publica Trafi (Agencia finlandesa de seguridad en el transporte), y cuyo resumen se refleja en la Tabla 71

Formación teórica

Trafi publica las leyes y normas que regulan el tráfico en Finlandia, y que por tanto componen la temática de la formación teórica. En cambio, no publica ni los soportes formativos ni los textos de examen. Tanto los libros de texto para el aprendizaje de las normas, como las baterías de test sobre los que se realizan las prácticas, son publicados por empresas privadas que se dedican a la formación de conductores, grandes autoescuelas o agrupaciones de conductores.

Esto implica que la formación teórica y el entrenamiento en responder test similares a los del examen, está en manos privadas y se distribuye básicamente en un modelo online. De esta forma el aspirante a obtener un permiso de conducir puede contratar los servicios de centros de formación virtuales que pueden certificar, al igual que cualquier autoescuela al uso, las horas de formación teórica realizadas.

Formación práctica

Una vez superado el examen teórico, se puede iniciar la formación práctica. Esta formación como se puede realizar por libre a través de conductores expertos que consigan provisionalmente el “Permiso de Instrucción de Conductores” o en una autoescuela. Tanto en un caso como en otro, hay obligación de certificar la realización de las horas mínimas de formación práctica, en un documento oficial que el aspirante presentará en el examen. En el caso de las autoescuelas, los recursos que ofrecen son competitivos respecto al entrenamiento por libre:

- Ofertando unos medios técnicos diferentes, vehículos adaptados para la formación y unos instructores que cumplen con unos requerimientos formativos superiores a los de un conductor autorizado.
- Poniendo a disposición de sus alumnos las pistas de prácticas con sus correspondientes medidas y áreas de maniobras, entre las que se encuentra las áreas deslizantes para conducción que deben de estar disponibles todo el año.
- Simplificando la parte administrativa de la enseñanza práctica: tienen seguros ad-hoc para sus vehículos, presentando al candidato a examen y cediendo sus vehículos para realizar el examen.
- Y en algunos casos se ofrecen un limitado número de horas de práctica en simuladores homologados, hecho este que está recogido en la actual ley de tráfico finlandesa.

Por ley se define exclusivamente el número mínimo de horas de práctica, dejando en manos de las autoescuelas y los formadores los tipos de vía a utilizar, las condiciones climáticas y de iluminación e incluso los ejercicios a realizar. El proyecto formativo de cada autoescuela es aprobado por Trafi.

Formación posterior al examen práctico

En la normativa en vigor en Finlandia, además de las formaciones teórica y práctica previas a los exámenes, se recogen dos procesos de assesment acompañados de su correspondiente formación. Estos procesos buscan la corrección de las conductas inapropiadas y el reforzamiento de los buenos hábitos al volante.

Una vez obtenido el permiso de conducir, se abre un periodo de dos años en los que el conductor novel, además de tener limitada su capacidad de circulación (esencialmente reducción de la velocidad máxima a la que pueden circular), se enfrenta a dos fases denominadas Práctica y Avanzada:

- La fase Práctica obliga a una formación teórica de una hora y una práctica de dos. Con ellas se pretende depurar los pequeños errores detectados en el examen.
- Para la fase Avanzada se obliga a hacer 4 horas de formación teórica y otras 4 de prácticas, dirigidas a la mejora de la seguridad vial, percepción de riesgos y conducción avanzada.

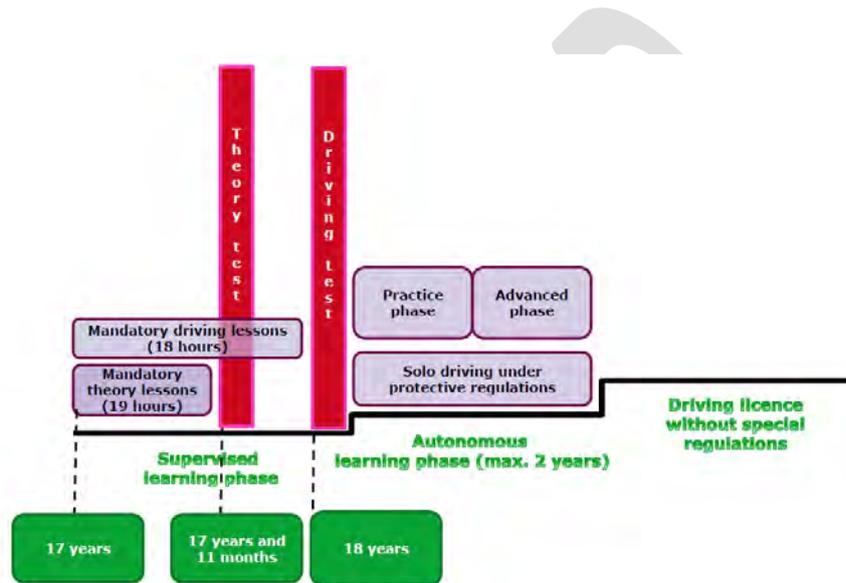


Ilustración 3: Esquema del modelo formativo y de examen en vigor hasta Julio de 2018. Fuente: Trafí

Evolución del modelo formativo en julio de 2018

La formación obligatoria es uno de los puntos que se modifican con la nueva normativa para la obtención del permiso de conducir en Finlandia, aunque en realidad no se puede hablar de modificación puesto que lo que realmente se define es un modelo completamente nuevo:

- Se añade una formación vial teórica de 4 horas obligatoria, que se podrá realizar antes de los 16 años.
- Desaparece el modelo de formación en tres fases en vigor hasta el momento.
- Previo al examen práctico, se reduce la formación práctica obligatoria del mínimo de 18 horas a 10, pudiéndose iniciar esas prácticas a los 16 años, mientras que en el modelo anterior, la edad para iniciar las prácticas era un mes antes de cumplir 18 años.
- La formación teórica obligatoria desaparece.
- La formación sobre seguridad vial de 4 horas teóricas y 4 horas prácticas, que se incluían en la fase Avanzada del actual modelo, se convierte en obligatoria y previa al examen práctico.
- Se añade una formación de 4 horas obligatoria si en el periodo de dos años posteriores a la obtención del permiso de conducir se incumplen determinadas normas relacionadas con la seguridad vial.

- Se le elimina la formación obligatoria para el permiso de categoría AM y se reduce a 5 horas la formación práctica de motocicletas.

El objetivo de este nuevo modelo se dirige básicamente a atender las necesidades formativas particulares de cada aspirante al permiso, enfocando las capacidades de detección, evaluación y afrontamiento de las situaciones de riesgo.

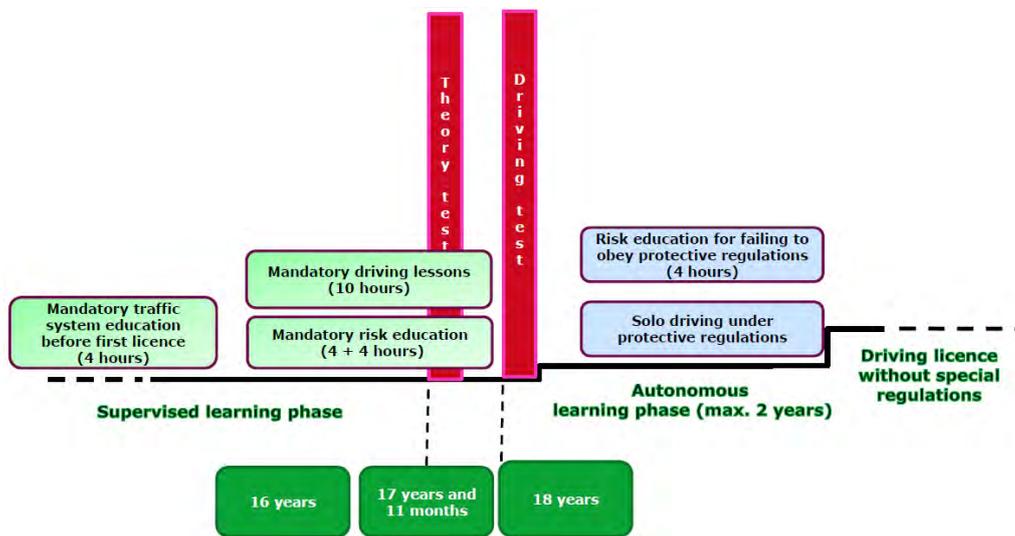


Ilustración 4: Esquema del modelo formativo y de examen en vigor a partir de Julio de 2018. Fuente: Trafí

Examen

En el caso de Finlandia, se establecen para las categorías de ciclomotor (AM) y motocicletas (A1, A2 y A) tres bloques de examen: teórico, tres maniobras en recinto cerrado y un recorrido por zonas de tráfico real. Para el resto de permisos de conducir, las pruebas se reducen al examen teórico y recorrido con tráfico real, momento este en el que se pueden realizar a requerimiento del examinador algún tipo de maniobra.

Examen teórico

El examen teórico se realiza antes de empezar el entrenamiento práctico. El examen se compone de 50 preguntas con imágenes, que presentan situaciones de tráfico y gráficos sobre los que se realiza una afirmación que ha de ser respondida como SI o NO, a lo que se añaden 10 preguntas de texto tipo test, con tres opciones de respuesta. El tiempo definido para la realización del examen es de 30 minutos y se supera si el aspirante no comete más de 8 fallos en las preguntas de imagen y 3 en las de texto.

Examen práctico

Una vez superado el examen teórico el aspirante a conductor recibe un documento denominado formulario E100. En este documento ira recogiendo el avance de su formación práctica y deberá de presentarlo en el momento de su examen.

El examen práctico es un proceso que pretende comprobar las habilidades y el estilo de conducción del aspirante. Para conseguir ese objetivo, el examen se divide en cuatro actividades, para las que se establece un mínimo de tiempo que varía en función de la categoría del permiso que se trate, como puede verse en la Tabla 72.

Categoría	Charla inicial	Maniobras	Conducción en tráfico	Feedback	Total	Observaciones
A1, A2 y A	T1	15'	25'	T2	50'	La suma de T1 y T2 ha de ser 10'.
B	5'	-	30'	10'	45'	

Tabla 72. Actividades y duración del examen práctico en Finlandia. Fuente: Trafi

Con la “Charla inicial” el examinador pone en situación al aspirante, explicándole los objetivos del ejercicio que se realizará, como se le darán las instrucciones. También ofrece al aspirante la posibilidad de hacer preguntas para aclarar posibles dudas y se le indica cómo se irá recogiendo información a lo largo de la prueba, en el sistema informático denominado KULTU o bien en un formulario E101.

La “Conducción en tráfico” se podrá realizar en cualquier recorrido, siempre que permita desarrollar el mayor número de habilidades posible a los mandos del vehículo por parte del aspirante. Las habilidades que se pretenden analizar son las siguientes:

- **Control del vehículo:** preparación del vehículo antes de conducir, uso de marchas, volante, frenos, luces, intermitentes, etc.
- **Respeto a ciclistas y peatones:** respetando los cruces, cediendo el paso, dejando la distancia de seguridad en los adelantamientos, etc.
- **Respeto a otros vehículos:** con criterios similares al punto anterior.
- **Conducción anticipatoria:** reconociendo posibles peligros y realizando acciones anticipadas para evitarlos.
- **Autocontrol:** mantener la calma en situaciones tráfico denso, conducir de forma cuidadosa y sistemática, estar preparado para reaccionar ante situaciones inesperadas, actuar con responsabilidad e independencia, etc.

El aspirante presenta una autoevaluación de estas áreas que se contrasta con la evaluación que realiza el examinador en su aplicación. Para cada área se define un valor entre “Pobre” desempeño (1) y “Excelente” (5). Estas valoraciones son el elemento objetivo de evaluación de las capacidades del futuro conductor.

Pero también se evalúan las conductas que presenta el aspirante durante la prueba. Para ello el examinador utiliza tres posibles valores:

- Buen rendimiento (letra H): cuando no se aprecia ninguna conducta que pueda suponer un riesgo para el conductor, acompañante u otros usuarios de la vía.
- Mayor riesgo de accidente (V): si se comete algún error o infracción que pueda aumentar el riesgo de accidente, sin que en sí mismo suponga la causa de este.
- Conflicto (K): acciones que provocan durante el examen la intervención del examinador, aquellas que para evitar el accidente implican una frenada brusca o un volantazo, y por supuesto, si a lo largo de la prueba una acción del aspirante ha provocado un choque.

Con todas las evaluaciones trascritas a la aplicación o al formulario se produce la “conversación de feedback”. En ellas el examinador toma la decisión de dar por válida la prueba si el aspirante no ha cometido errores de tipo K, o bien si la actitud demostrada por el aspirante a lo largo de la prueba ha suavizado los errores de tipo V, anotados en la hoja de examen. Sea cual sea el

resultado de la prueba, el examinador contrastará con el aspirante cómo se ha sentido y le dará los consejos sobre cómo mejorar su experiencia y evitar esos pequeños errores.

Examen teórico y práctico a partir de Julio de 2018

A partir de Julio de 2018 el examen teórico incluirá preguntas sobre la formación en seguridad vial y detección de riesgos, cuya formación se establece como obligatoria a partir de esa fecha.

En lo que al examen práctico se refiere, se incluirá para los permisos de motocicletas un apartado de pruebas en recinto cerrado que se asemejen más a las condiciones del tráfico real, pasando de las 3 maniobras actuales a 6. Así mismo, en el apartado de circular en tráfico real, y para todas las categorías, se incrementarán los tiempos de circulación en vías más rápidas (de 60 a 120km/h), con diferentes densidades de tráfico y en distintos tipos de vía.

En este nuevo examen se reducen a cuatro las áreas de competencia que se evalúan, aunque realmente las que quedan son muy similares a las anteriores:

- Control del vehículo.
- Consideración por los demás participantes en el tráfico.
- Gestionar situaciones de conducción complejas y anticipación al riesgo.
- Auto-control.

En ellas se evaluará la capacidad del aspirante a circular de forma fluida y acorde a las características del tráfico, el grado de responsabilidad y autonomía que presenta y la forma en la detecta y afronta los riesgos que se le presentan.

Edad mínima para la obtención del permiso

Categoría	Obtención del permiso
AM	15 años
A1,	16 años
A2	18 años
A	24 años
B	18 años

Tabla 73. Edades mínimas para la obtención del permiso de conducir. Fuente: Trafi.

La edad mínima en la que se puede obtener los diferentes permisos de conducir en Finlandia se refleja en la Tabla 73. Ahora bien, un mes antes del cumplir la edad mínima, un aspirante puede realizar el examen teórico en caso de que esté obligado a examinarse de la teoría y de la práctica. Del mismo modo, el aspirante puede empezar su formación hasta 6 meses antes de cumplir esa edad mínima.

Capacidades psicofísicas

Se corresponden con las recogidas en la Directiva 2006/126/EC sobre permisos de conducir, y para certificar el cumplimiento de las mismas el aspirante, cuando se inscriba para realizar el examen, deberá de presentar un certificado médico con una antigüedad inferior a seis meses. Trafi podrá solicitar, a la vista de las observaciones recogidas en ese informe, la realización de un reconocimiento médico complementario más profundo.

Otros datos de interés

Permiso de instrucción de conductores

Como se puede ver en el apartado “Formación de conductores”, cualquier ciudadano que cumpla con unas determinadas características puede optar a ser instructor de “un” aspirante a obtener un permiso de conducir. Se recalca la palabra “un”, puesto que la autorización que recibe el instructor pierde su valor en el momento en que el aspirante al que entrena supera los exámenes para obtener el permiso. La figura del instructor se aplica también a un profesor de autoescuela que forme a un aspirante fuera de ese entorno. En este caso no deberá de realizar el examen exigido a los instructores no profesionales.

Como se ha dicho, cualquier ciudadano puede ser instructor para todas las categorías de permiso de conducir AM, A, B y C, requiriéndose para cada caso una edad, así como un tipo de permiso de conducir y antigüedad del mismo específicas. Como ejemplo se indican a continuación los requerimientos para obtener una autorización como instructor de un permiso de categoría B:

- En primer lugar, el aspirante, que va a ser tutorizado, ha de tener como mínimo 17 años.
- El instructor debe tener 25 años o más.
- Ha de ser titular de un permiso de conducir de categoría B con al menos tres años de antigüedad.
- Deberá de aprobar el examen teórico obligatorio para instructores de Categoría B

Trafi, a la vista del historial como conductor y de las características personales del futuro instructor, evaluará la idoneidad para prestar la autorización. Una vez obtenida la autorización para actuar como instructor, dispondrá de dos años para formar al aspirante a conductor, estando obligado a certificar ante la entidad responsable de los exámenes, Ajovarma Oy, que se ha cumplido las exigencias de formación teórica y práctica.

Un alumno puede tener identificados hasta tres instructores, y un instructor puede tener simultáneamente hasta dos aspirantes tutorizados, siempre que estos sean familia suya. No se puede obtener la autorización de instructor más de tres veces en un periodo de tres años.

Enlaces de referencia

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>

Ley de permiso de conducir en vigor hasta Julio de 2018. En ella aparecen los enlaces a las modificaciones realizadas y que entrarán en vigor en esa fecha. También aparecen los enlaces a los artículos de la ley de tráfico que no han sufrido cambios.

https://www.trafi.fi/en/road/i_want_a_driving_licence/driving_licence_for_a_car

Página de Trafi en la que aparece un resumen en inglés de las obligaciones y normas precisas para obtener el permiso de conducir de clase B. En la misma se publican también los enlaces para el resto de permisos de conducir.

<https://www.ajovarma.fi/driving-licence>

Página web de la empresa Ajovarma Oy, dedicada a los trámites para realizar el examen de conducir. Esta empresa es a la que TRAFI ha adjudicado los servicios de realización de exámenes e ITV en Finlandia.

Ajovarna Oy forma parte del grupo A-Katsastus, que con presencia adicional en Estonia, Letonia, Polonia y Suecia, realiza todas o parte de las actividades que desarrolla en Finlandia. Además de estas, también se dedica al peritaje de siniestros y posee talleres para la reparación de vehículos.

https://www.trafi.fi/en/road/i_want_a_driving_licence/driving_examination_is_reformed

Líneas generales de las modificaciones que sufrirá el examen de conducir próximamente.

https://www.trafi.fi/filebank/a/1517557836/d75b5ec3772a65bd2a00a37669e65482/29337-Kuljettajantutkinnon_ajokoe_1_4_2018_alkaen_EN.pdf

Documento redactado en inglés que recoge los detalles del examen práctico en todas las categorías de permiso de conducir.

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM041:00/2016>

Se incluye este enlace del Gobierno Finlandés al objeto de explicar cómo se pone en marcha un proyecto de ley relacionado con la enseñanza para el permiso de conducir. Partiendo del objetivo que la administración pretende alcanzar con esta nueva ley, que es básicamente reducir el coste de formación de los futuros conductores, se abre un proceso en el que cualquiera que se considere aludido o que considere que tiene algo que aportar, puede enviar las alegaciones que estime oportunas, quedando registradas en esta página web. Esta ley en concreto se empezó a trabajar en el año 2016 y el proceso sigue abierto.



FRANCIA

Formación de conductores

La seguridad vial por delante

Aunque en todos los países de la U.E. existe, en mayor o menor medida, una concienciación sobre la importancia de la seguridad vial, es en Francia donde se alcanza la máxima expresión. En este país se ha creado una estructura formativa y de títulos alrededor de estos contenidos, y obligando por ley a estar en posesión de un Certificado de Seguridad Vial ASR (attestation de sécurité routière), para poder iniciar un proceso de obtención de un permiso de conducir por primera vez. Un certificado equivalente a este se puede obtener hasta los 16 años de edad en la escuela secundaria, donde se denomina ASSR (attestation scolaire de sécurité routière), y por encima de esa edad tan solo se puede obtener el ASR en las autoescuelas. La obtención del certificado ASR es gratuita, no así su formación, y se consigue previo examen tipo test de 20 preguntas, de las que se han de responder adecuadamente 10. Este certificado no autoriza a conducir ningún tipo de vehículo, pero si no se posee, no se puede conducir ningún vehículo.

En el caso de que el primer permiso que se desee obtener sea el de categoría B, es obligatorio haber realizado antes de los 16 años el segundo nivel de ASSR en su escuela o colegio. Si no se ha realizado, el aspirante deberá de seguir el curso ASR, y si se ha realizado el ASSR 2, pero no se encuentra el certificado, entonces deberá de presentar una declaración jurada de que lo realizó en su momento.

Existe otro certificado de seguridad vial específico para el permiso AM (correspondiente a ciclomotores y cuadriciclos) al que se puede acceder desde los 14 años. Este certificado se denomina BSR (brevet de sécurité routière). La formación para obtener este certificado se compone de una parte teórica, que puede convalidarse si se han superado los ASSR (1 ó 2), y de 7 horas de práctica divididas en tres fases:

- 2 horas de enseñanza sin circulación, en un área restringida al tráfico.
- 4 horas de conducción en tráfico abierto.
- 1 hora de formación en conciencia de riesgo.

La formación práctica se debe de realizar en autoescuelas o bien en centros de integración social o profesional aprobados por el municipio, que en cualquier caso supone un desembolso por

parte del aspirante. Al contrario de lo que sucede con el ASR, la obtención del BSR sí que habilita al aspirante a conducir un ciclomotor o cuadriciclo, al presentar una componente formativa práctica, pero tan solo durante 4 meses, tiempo en el que el aspirante tendrá que realizar los trámites para obtención del permiso AM.

Formación teórica

Para poder presentarse al examen del permiso de conducir en Francia, tan solo se obliga a realizar un determinado número de horas de práctica, en función del permiso de conducir que se desee obtener según se puede ver en la Tabla 74, no exigiéndose una formación teórica mínima, aunque sí que existe un temario oficial publicado sobre el que versan las preguntas del examen.

Permiso	Teoría	Recinto Cerrado	Practica abierta	Seguridad vial (en el primer permiso de conducir)
A1-A2	No es obligatoria la formación teórica	8 h	12 h	Haber superado ASSR (antes de los 16 años) u obtener ASR
A (desde A2)		5 h	10 h	
A		8 h	12 h	
B (manuales)		-	20 h	Haber superado ASSR2 u obtener ASR
B (automáticos)	-	13 h		

Tabla 74. Formación obligatoria en Francia. Fuente: Service-Public.fr

Formación práctica

Así como en la formación teórica en Francia no se exige la preparación en ningún centro, excepto en el caso de los certificados de seguridad vial, para la formación práctica (salvo que el aspirante se presente por libre al examen) es obligatoria la utilización de los servicios de las autoescuelas, aunque los aspirantes opten por unas prácticas de conducción en vehículo particular acompañadas por un conductor experimentado.

La formación práctica obligatoria se reduce tan solo a la realización de un número de horas, que en el caso de los permisos de motocicleta se divide entre circuito cerrado y tráfico abierto, y en el caso del permiso de tipo B, se deja a criterio del formador cómo se realizarán el mínimo de 20 horas de práctica obligatorias para vehículos manuales o las 13 horas de los automáticos.

Aprendizaje anticipado

Para los aspirantes a obtener el permiso de conducir de categoría B que tengan una edad comprendida entre los 15 y 17 años y medio, existe un tipo de autorización especial denominada de "aprendizaje anticipado". Para poder acceder a ella, el aspirante deberá de superar en primer lugar el examen teórico y con ello inscribirse en una autoescuela, donde firmará un contrato de aprendizaje. Este contrato de aprendizaje compromete a la autoescuela a impartir las primeras horas de práctica y a supervisar la evolución de las habilidades de conducción, hasta que el aspirante realice el examen para obtener el permiso conducir.

En la autoescuela el alumno realizará un mínimo de 20 horas de práctica con un profesor homologado, 13 si el coche es automático o las que sean precisas si el aspirante ya es titular de un permiso de conducir motocicletas. Al finalizar estas prácticas, la autoescuela emite un certificado de capacitación inicial que permite al aspirante iniciar la fase de conducción

acompañada, que se prolongará hasta los 17 años y medio, fecha en la que podrá realizar el examen práctico para obtener el permiso de conducir definitivo. Además de la edad se definen otros dos requisitos mínimos: haber estado realizando esa conducción acompañada durante un mínimo de 12 meses y haber recorrido al menos 3.000 km. Esto supone que si un futuro conductor opta por este modelo de prácticas, deberá de seguir en él hasta superar esos condicionantes, momento en que recibirá el certificado que le dará acceso al examen.

El futuro conductor hará sus prácticas en un vehículo de categoría B, que debe de poseer un seguro ad hoc, y que como equipamiento extra ha de incorporar un doble retrovisor y un distintivo de vehículo en prácticas en la parte posterior. Los acompañantes que ocupen el asiento del copiloto han de ser conductores en posesión de un permiso de categoría B, con cinco años de antigüedad como mínimo y que no hayan sido suspendidos para conducir durante los 5 años anteriores al inicio de las prácticas. Durante las prácticas acompañadas no se podrá circular por el extranjero y existirá una limitación de velocidad menor a la que corresponde según el tipo de vía por la que se circule.

Durante el proceso de aprendizaje la autoescuela realizará dos citas de evaluación, en las que estarán presentes el aspirante y un acompañante. Estas citas con una duración de tres horas cumplen una función práctica y educativa. El aspirante circulará con el acompañante y el profesor de autoescuela. Al finalizar el recorrido el profesor indicará las posibles mejoras que se deben de realizar en la formación del futuro conductor. El resultado de esta evaluación se recoge en un folleto de aprendizaje. La primera cita de evaluación se produce entre los 4 y 6 meses posteriores a la entrega del certificado de capacitación y la segunda cuando se hayan alcanzado los 3.000 km de capacitación acompañada. Se pueden concertar más citas a requerimiento de cualquiera de los interesados: aspirante, acompañante o autoescuela.

Examen

Examen teórico

En Francia el examen teórico se compone de 40 preguntas elaboradas a partir del banco oficial de 1000 preguntas, distribuidas en torno a los 9 temas establecidos oficialmente:

- L: Las disposiciones legales para el tráfico por carretera (obligaciones, prohibiciones y señalización en general).
- C: El conductor (su conducción y sus límites).
- A: El camino (las condiciones climáticas y el estado de la carretera).
- U: Los demás usuarios (aprender a prestar atención a los usuarios más vulnerables).
- D: Regulaciones generales (infracciones de tráfico, seguros del automóvil y procedimientos administrativos).
- P: Precauciones necesarias al comenzar a conducir y al abandonar el vehículo.
- M: Componentes mecánicos relacionados con la seguridad de conducción (mantenimiento y solución de problemas del automóvil).
- S: Equipo de seguridad del vehículo (cómo instalar a los pasajeros según su edad y nuevas tecnologías de ayuda a la conducción a bordo).
- E: Reglas para el uso del vehículo en relación con el respeto por el medio ambiente (para la eco-movilidad y la conducción ecológica).

Como se puede ver no existen contenidos relacionados con la seguridad vial puesto que estos se aprenden y evalúan en la obtención del certificado ASR. Para superar este examen teórico hay que responder adecuadamente a un mínimo de 35 preguntas.

El examen teórico es previo y obligatorio al examen práctico en cualquiera de las modalidades de obtención del permiso de conducir. Una vez aprobado se inicia el plazo de 5 años de validez que tiene el examen teórico, tiempo en el que el aspirante tendrá hasta 5 oportunidades para aprobar el examen práctico.

Examen práctico

Este examen tiene una duración de 32 minutos, dedicándose los primeros minutos a comprobar que el aspirante ha entregado toda la documentación requerida, incluyendo el Certificado de Aprendizaje Anticipado firmado por la autoescuela.

Se realiza también una prueba de visión, que en caso de no superarse obligaría al aspirante a presentar en su siguiente convocatoria un certificado médico, indicando la resolución de la carencia detectada.

La prueba de conducción dura al menos 25 minutos. En ese tiempo, además de analizar las habilidades propias de la conducción y el conocimiento y respeto a las normas de tráfico, se realizan dos pruebas específicas:

- Se pide al aspirante la verificación de un elemento técnico relacionado con la seguridad vial, dentro y fuera del vehículo.
- Se realizan dos maniobras diferentes: un frenado para detener el vehículo con precisión y una maniobra marcha atrás.

Cada una de las pruebas y conductas observadas a lo largo del recorrido suman puntos, superándose la prueba en caso de alcanzar los 20 puntos y si no se ha cometido ningún error grave, como pueden ser: circular por la izquierda, no respetar una indicación de parada (stop o semáforo), cruzar una línea continua, etc.

Edad mínima para la obtención del permiso

Como se ha expuesto previamente, las vías para acceder al examen para obtener el permiso de conducir son diversas y el tipo de permiso que se obtiene en cada caso, aporta igualmente diferentes derechos y obligaciones al aspirante. Pero sea cual sea el camino de llegada, sí que existe una edad en la que el permiso es de pleno derecho: los 18 años. Las edades mínimas para obtener el permiso de conducir en Francia se pueden ver en la Tabla 75.

Categoría	Inicio de prácticas	Examen	Pleno derecho
A1	16 años.	16 años.	16 años.
A2	18 años.	18 años.	18 años.
A	Solo se obtiene si se tiene un permiso A2 con 2 años de antigüedad y si se realiza una formación práctica de 7 horas.		
B (Anticipado)	15 años.	17 años y medio.	18 años.
B (Prácticas privadas)	18 años.	18 años.	18 años.
B (por libre)	16 años.	17 años.	18 años.
B (autoescuela)	17 años.	17 años.	18 años.

Tabla 75. Edades para la obtención de los permisos de conducir en Francia. Fuente: Service-Public.fr

Capacidades psicofísicas

Para obtener el permiso de conducir en Francia, solo es necesaria la realización de un reconocimiento médico en caso de que el aspirante reconozca algún problema médico que pueda suponer un inconveniente para la conducción o la seguridad vial. Sin embargo, sí que se ha de superar un reconocimiento psicofísico en caso de pérdida del permiso por consumo de alcohol o drogas, y se ha de realizar un reconocimiento solo médico, si la pérdida ha estado relacionada con otras razones.

Otros datos de interés

Más prácticas acompañadas

La utilización en Francia del vehículo particular para hacer prácticas de conducción, acompañados de un conductor experimentado es muy común. Tanto es así, que además del Aprendizaje anticipado existen otros dos escenarios de entrenamiento práctico acompañado:

- La Conducción supervisada entre los 16 y 18 años, que está dirigida a futuros profesionales de la conducción en carretera, que ya han superado los exámenes de conducir (teórico y práctico), convirtiéndose estas prácticas en una parte de su formación profesional hasta que le hagan entrega del permiso de conducir a los 18 años.
- La Conducción supervisada para mayores de 18 años, que está pensada para aquellos futuros conductores que habiéndose inscrito en una autoescuela y realizado la formación básica obligatoria de 20 horas, quieran realizar prácticas fuera de la autoescuela o bien que hayan suspendido el examen práctico y deseen hacer prácticas de esta manera.

Las características del vehículo, las obligaciones del acompañante y las limitaciones de circulación son muy similares a las del Aprendizaje anticipado, variando el número de reuniones de evaluación con la autoescuela y no recogiendo mínimos de tiempo o kilometraje.

Presentación "por libre" al examen de conducir

Los ciudadanos franceses tienen el derecho a presentarse como candidatos libres al examen del permiso de conducir. El proceso administrativo de examen es el mismo que para un aspirante que provenga de autoescuela, solo que iniciado por un camino diferente. Para ello, deben de inscribirse como candidatos a examinarse por libre con 16 años cumplidos, aunque no podrán realizar el examen hasta cumplir los 17.

El vehículo que se utilizará para realizar el examen práctico es un coche adaptado para autoescuela con doble mando y en lugar del profesor de autoescuela, estará presente un acompañante que deberá de asumir ese rol mediante la firma del Estatuto del acompañante.

Previamente al examen, este aspirante a obtener el permiso de conducir por libre ha debido de realizar prácticas y estas han tenido que hacerse, obligatoriamente, en un vehículo adaptado, igual que los de las autoescuelas. Los candidatos a examinarse por libre no pueden realizar prácticas acompañadas sobre un vehículo normal. Esta limitación normativa no impide el derecho a presentarse por libre, pero obviamente dificulta su uso.

Enlaces de referencia

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/N530>

Sección del portal francés del ciudadano en el que se trata el tema del permiso de conducir en sus diferentes categorías.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000027506891&categorieLien=id>

Texto legal de carácter general que recoge los enlaces a otras normas relacionadas con la formación de conductores.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028964244>

Es el texto legal correspondiente a la normativa que se aplica para la obtención de los permisos de las categorías tipo A1 y A2.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000027899735>

Es el texto legal correspondiente a la normativa que se aplica para la categoría tipo B.



GRECIA

Formación de conductores

La formación de conductores en Grecia, según la normativa publicada por el Υπουργείου Μεταφορών [Ministerio de Transportes], es obligatorio realizarla en una autoescuela, tanto en su parte teórica como práctica. En la Tabla 76 se recogen el número de horas y tipo de formación establecido por ley para los permisos de conducir de motocicletas y automóvil.

Permiso	Horas de Formación Teórica			Práctica
	Específica	Genérica (KOK)	M.Σ.ΘΕ.Υ.Ο	
AM	10	20 (B: 0)	1	14 (B: 12)
A1		20 (B y AM: 0)	1	14 (B: 12; AM: 7)
A2		20 (B, AM y A1: 0)	1	14 (B: 12; AM y A1: 7)
A		20 (Cualquiera: 0)	1	14 (B: 12; AM, A1 y A2: 7)
B	-	20 (Cualquiera: 0)	1 (0)	25 (Cualquiera: 18)

- Entre paréntesis se indica el número de horas en caso de poseer otro permiso de conducir.
- M.Σ.ΘΕ.Υ.Ο: Acrónimo que corresponde a Εξέταση με ηλεκτρονικό υπολογιστή [Examen por ordenador].
- KOK: Acrónimo correspondiente al libro Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Αυτοκινήτων [Formación teórica para candidatos a conductor de coches].

Tabla 76. Horas de formación obligatoria en Grecia. Fuente: Υπουργείου Μεταφορών

Formación teórica

En la formación teórica se utiliza como soporte **común para todos** los permisos de conducir el libro K.O.K. (Formación teórica para candidatos a conductor de coches). En este libro contiene los temas que se deben conocer del código de la circulación, asuntos relacionados con la seguridad vial (uso del alcohol y drogas, la somnolencia, la velocidad, etc.), temas relacionados con mecánica y equipamiento auxiliar de los vehículos, etc. Los contenidos recogidos en este libro se agrupan en 21 temas, que se explican y estudian obligatoriamente en las autoescuelas, a lo largo de 20 clases de una hora de duración.

Esta formación teórica troncal se complementa con un temario específico para todos aquellos permisos de conducir que no sean el de categoría B. Así, en el caso de los permisos de conducir

motocicletas, se utiliza el libro “Formación teórica para conductores de motocicleta”, existiendo otro para camiones o vehículos de transporte de viajeros. A esta formación específica se le dedica 10 clases de una hora. En el caso de las motocicletas, el contenido específico a estudiar revisa en profundidad todos los elementos de seguridad de este tipo de vehículos.

Tanto en el libro de la formación genérica como en el de la específica, se incluye un anexo que contiene las preguntas de tipo test que pueden aparecer en el examen. En el caso de libro K.O.K. son 1.109 preguntas y en el específico de motocicletas el número de preguntas objeto de examen es de 172.

Formación Práctica

Se realiza también obligatoriamente en autoescuela y con vehículos adaptados con doble mando. El número de horas es el reflejado en la Tabla 76, aunque queda a criterio del profesor la forma en la que se distribuye ese tiempo, incluyendo las prácticas de las maniobras que serán objeto de examen en el área restringida al tráfico. Se establece como criterio general que el aspirante a obtener el permiso de conducir utilice el vehículo por el máximo tipo de vías, condiciones de tráfico y de visibilidad posibles.

Conducción acompañada

A lo largo del presente año 2018, se introducirán una serie de cambios en la normativa griega de formación y examen de conductores y entre ellas se incluye la posibilidad de obtener un permiso especial de conducir para realizar prácticas acompañadas por un tutor en un vehículo diferente al de las autoescuelas. Estas prácticas no eliminan la obligatoriedad de las prácticas exigidas por ley. Este permiso especial, que no tiene validez fuera de Grecia, se otorgará a los candidatos a obtener el permiso de conducir que hayan cumplido los 17 años de edad, que presenten las mismas condiciones administrativas que un candidato de 18 años, aportando la documentación y certificados médicos necesarios, y que además superen el examen teórico y la prueba práctica en recinto cerrado (conocimiento del vehículo y maniobras).

En esta situación, el candidato a obtener el permiso podrá empezar a utilizar un vehículo privado, señalizado con un cartel blanco que contiene la letra “E” en rojo, en compañía de un adulto de 30 años de edad (25 si el candidato tiene cumplidos los 18 años) y que en los últimos 5 años de carnet no haya tenido inhabilitaciones.

En esta conducción acompañada se exigirá que se cumplan una serie de objetivos prácticos antes de asistir a la prueba definitiva para obtener el permiso de conducir sin restricciones: la duración del periodo de conducción acompañada deberá de ser de 6 meses como mínimo y se deberán de realizar 100 horas de conducción acompañada, de las que 10 serán nocturnas (una hora después de la puesta del sol). Existirá un modelo oficial de certificación del cumplimiento de estas condiciones.

Examen

El formato de examen que actualmente está en vigor en Grecia se compone de las tres pruebas habituales: teórica, práctica de circuito cerrado y práctica de circulación en tráfico real. Estas pruebas se pueden realizar en dos bloques: teórica por un lado y circuito cerrado y tráfico en el otro. Suspender una de las pruebas implica no poder pasar a la siguiente y se pueden realizar las tres pruebas en el mismo día.

Con el cambio de normativa que se producirá en el presente año 2018, aunque las pruebas son las mismas, se agrupan de distinta forma. Teoría y circuito cerrado se realizan en un primer momento y una vez aprobadas otorgan al aspirante la posibilidad de practicar hasta presentarse al examen en tráfico real.

En la misma revisión normativa se incluye la incorporación de la grabación audiovisual (On line) del proceso integro de examen para todos los aspirantes: desde el examen teórico hasta el recorrido en tráfico real. La grabación en el examen práctico se realizará tanto del interior como del exterior del vehículo de examen, que deberá de estar dotados de un sistema de grabación y conexión con el sistema central de exámenes fiables. La grabación pretende resolver posibles reclamaciones de los aspirantes, detectar el uso de materiales ilegales en el examen teórico (audífonos, chuletas, etc.) o bien comprobar comportamientos que no han sido detectados claramente por los examinadores, y permitir que estos puedan supervisar el desarrollo del examen sin que tengan que estar presentes en el interior del vehículo.

Examen teórico

El examen teórico en Grecia es uno de los más exigentes de la Unión Europea. Se realiza en ordenador, presentado aleatoriamente 30 preguntas de las publicadas en el K.O.K. y otras 10 de los contenidos teóricos específicos en caso de que sean necesarios. Para superar el examen no se puede cometer más de un error en cada uno de los bloques, KOK o Específico. Las preguntas pueden presentar dos o tres opciones de respuesta.

Examen práctico

Este examen está compuesto de dos tipos de pruebas: las que se realizan en un área cerrada al tráfico y las que implican un recorrido por distintas vías con tráfico real. En las áreas cerradas se evalúan, en un primer momento, los conocimientos de los componentes técnicos del vehículo y la supervisión y uso de los elementos de seguridad, siendo ambas pruebas con el vehículo parado. Una vez se pone el vehículo en marcha se pide al candidato que realice las maniobras predefinidas y practicadas por el aspirante. En el caso del permiso para conducir automóviles estas pruebas son: cambio de dirección (con o sin maniobras), aparcamiento y salida del mismo y arranque en pendiente del 10%.

Superadas estas dos pruebas en circuito cerrado, se procede a la prueba con tráfico real, que se desarrolla a lo largo de 25 minutos para los permisos de motocicletas y 30 minutos para el permiso de automóvil. Esta prueba implica un recorrido en el que se buscará por parte de los examinadores que el aspirante circule por el mayor número de vías y variedad de densidad de tráfico posible. La prueba será suspendida inmediatamente si el aspirante comete alguno de los siguientes errores denominados serios (graves):

1. Violación de señales: marcado horizontal y vertical e incumplimiento de una señal de tráfico.
2. Entrada al flujo de tráfico en contra dirección.
3. Invadir la acera o terraplén o circular en una parte marcada como prohibida para el uso de vehículos en la carretera.
4. Si el aspirante se ve involucrando en un accidente.
5. Si se violan las reglas de prioridad.

También se suspende el examen si se comenten a lo largo del recorrido dos errores simples: no utilizar intermitentes, no inmovilizar el coche una vez parado, no conservar la distancia de seguridad, etc. Suspender el examen práctico obliga a repetir todos los exámenes de nuevo.

Edad mínima para la obtención del permiso

En Grecia no existen grandes diferencias respecto a otros países de la Unión Europea, en lo que a edades para obtener los permisos de conducir se refiere, si hablamos de la actual ley en vigor. Con la aparición del concepto de conducción acompañada sí que aparecerán diferencias al permitir conducir un vehículo a los 17 años, aunque no esté solo el conductor, alineándose en este sentido con los países anglosajones.

Categoría	Edad mínima	Observaciones
AM	16 años.	
A1	18 años.	
A2	20 años.	
A	24 años.	24 acceso directo, 22 si tiene permiso A2 durante dos años.
B	18 años.	
B (rev código 2018)	17 años.	Según nueva ley para comenzar conducción acompañada.

Tabla 77. Edades para la obtención de los permisos de conducir en Grecia. Fuente: Υπουργείου Μεταφορών

Capacidades psicofísicas

Para obtener un permiso de conducir por primera vez se precisa de dos certificados médicos, uno emitido por un oftalmólogo y el segundo por un patólogo, junto con la “cartilla médica” o en su defecto los resultados de un análisis de sangre reciente. Estos médicos están contratados por el Ministerio para realizar esa labor. Los permisos de conducir se renuevan cada 15 años, cuando el conductor es menor de 65 años, y cada 3 años en el periodo que cubre desde los 65 a los 80 años de edad, sin necesidad de realizar de nuevo esos reconocimientos psicofísicos. A partir de los 80 años de edad los candidatos a obtener la renovación de su permiso de conducir deberán de realizar cada dos años un examen psicofísico compuesto de pruebas patológicas, oftalmológicas, otorrinolaringológicas y neurológicas o, como mínimo, psiquiátricas.

Enlaces de referencia

<http://www.yme.gr/?aid=0&tid=282>

Página web del Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών [Ministerio de Turismo y Transporte] en el que como responsables de los exámenes y formación de los conductores explican los procedimientos para obtener los permisos.

<http://drivingschool.gr/index.htm>

Página web de las autoescuelas griegas en la que se ofrece toda la información actualizada, relacionada la normativa que rodea a los permisos de conducir y en general con los vehículos (ITV, transferencias, seguros, etc.)



HUNGRÍA

Formación de conductores

En Hungría recae en la Közlekedési Hatóság [Autoridad del Transporte] la responsabilidad de regular la formación de los futuros conductores, publicar los contenidos que componen el plan de estudios para la obtención del permiso de conducir y definir las pruebas necesarias su expedición. La formación previa se realiza obligatoriamente en las autoescuelas, y son estos centros, en la figura de su director, los responsables del cumplimiento del plan de estudios para con los alumnos y de la custodia de los documentos relacionados con la formación de cada alumno durante 5 años. Para certificar ese cumplimiento, una vez matriculado en la autoescuela, el alumno recibe la “Licencia de Entrenamiento”. En ella se recoge la siguiente información:

- Los datos administrativos del alumno y del centro de formación.
- La categoría de permiso al que opta.
- El tipo de formación que recibirá el alumno: teoría en aula, teoría vía telemática (e-learning) o práctica.
- El cumplimiento del plan formativo obligatorio.

Categoría	Horas de formación obligatoria		Horas de Formación Práctica (F.P.)		Distribución de Formación Práctica General			Km a recorrer
	Teórica	Práctica	F.P. Básica	F.P. General	Ciudad	Carretera	Nocturno	
AM	16	10	4	6				100
A1 – A2	22	16	6	10	8	2		240
A (24 años)	22	26	10	16	11	5		390
B	28	29	9	20	14	4	2	580

Tabla 78. Formación obligatoria para acceso directo a categoría en Hungría. Fuente: Közlekedési Hatóság.

El modelo de formación tanto teórica como práctica (reflejado en la Tabla 78) es relativamente complejo, en comparación con lo contemplado en otros países, en la medida que se definen muchos entornos formativos. Pero es todavía más complejo, cuando regulan las diferentes casuísticas que se producen para acceder a las distintas categorías de conducción de

motocicletas en función del permiso de conducir previo del candidato, como se puede comprobar en la Tabla 79.

En la Tabla 78 se recoge la formación obligatoria para el acceso directo a los permisos de conducir AM, A1, A2, A y B. En dicha tabla se refleja en la columna “Practica” la suma de los dos modelos de formación para este tipo de permiso: F.P. Básica y F.P. General. En la misma tabla, en la columna de la derecha se indican los kilómetros que obligatoriamente se deben de recorrer durante la formación práctica con independencia de los tipos de vía o condiciones en la que se desarrolle (Ciudad, Carretera y Nocturno).

Categoría	Horas de formación obligatoria		Horas de Formación Práctica (F.P.)		Distribución de Formación Práctica General			Km a recorrer
	Teórica	Práctica	F.P. Básica	F.P. General	Ciudad	Carretera	Nocturno	
A1 (B)	3	2	1	1	1			30
A2 (A1<2)		12	4	8	6	2		180
A2 (A1>2)	3	8	2	6	4	2		120
A (A2<2)		12	4	8	4	4		180
A (A2 >2)	3	8	2	6	4	2		120
A (A1<2)		16	6	10	8	2		240
A (A1 >2)	3	10	4	6	4	2		150

Tabla 79. Formación obligatoria en permisos de motocicleta desde otros permisos. Fuente: Közlekedési Hatóság.

En el caso de la formación para los permisos de conducir motocicletas, cuando se desea obtener un permiso siendo titular previamente de otro, en Hungría se ha buscado de manera muy especial proteger a uno de los grupos de alto riesgo como son los motoristas. Para ello **siempre** que se acceda a un permiso de conducir motocicletas (de cualquier categoría) se deberá de pasar por la autoescuela para realizar algún tipo de formación. En Hungría no existe, como sucede en una gran parte de los países europeos, el acceso directo e inmediato de una categoría a otra superior de motocicleta, ni el permiso de conducir de categoría B habilita automáticamente para conducir motocicletas de categoría A1. Además de ello, si el permiso desde el que proviene el candidato es muy nuevo (menos de dos años), se harán más prácticas que en los casos en que el permiso de procedencia sea más antiguo (más de años), aunque en este caso se tendrá que asistir a clases teóricas para actualizar los conocimientos teóricos.

Formación teórica

Como se ha indicado existe una regulación en el número de horas de formación, que obligatoriamente se han de cursar en una de las 950 autoescuelas homologadas que hay en Hungría. Igualmente se define el contenido de esa formación, distribuyéndose los temas alrededor de tres grandes grupos de conocimientos:

- A. Formación básica sobre tráfico.
- B. Formación básica sobre conducción.
- C. Conocimiento técnico y operativo.

En función de la categoría de permiso de conducir al que se opte, se producirán variaciones en el apartado C, pero en cualquier caso la suma de horas de los tres apartados no superará el número de horas obligatoria para cada categoría. La duración de las clases teóricas de Formación Básica (bloques A y B) se establece en 45 minutos de duración, pudiéndose recibir hasta 4 clases por día. En el caso del Bloque C las clases son de 50 minutos y el máximo número de clases diarias se establece también en 4, pudiéndose complementar las 4 clases de enseñanza básica con las 4 clases del Conocimiento técnico y operativo. Aunque no se incluye dentro de las horas obligatorias de formación, un alumno puede practicar en la autoescuela el tipo de examen teórico al que se presentará. Estas prácticas se deberán registrar en la “Licencia de Entrenamiento”, en el apartado dedicado especialmente para ellas.

Dentro de las formaciones teóricas impartidas en las autoescuelas, se ofrece como optativa la formación en primeros auxilios para los permisos de categorías A y B, siendo obligatoria para los permisos de conducir profesionales.

Formación práctica

Como se ha podido ver en las dos tablas anteriores, la formación práctica se compone de una parte que se denomina básica, que permite al futuro conductor poder tener el control del vehículo (arrancar, frenar, hacer maniobras, usar elementos de seguridad, etc.) y también de la parte denominada general. Esta última es la que aporta horas de práctica al aspirante y por eso se exige la conducción durante un mínimo de horas por distintos tipos de vía y recorrer, durante ese tiempo, un mínimo de km. En Hungría, al igual que en la mayoría de los países europeos, el tipo de vehículos que se utilizan en la formación y exámenes prácticos, son los dotados de doble mando de freno y espejos retrovisores para conductor (alumno) y acompañante (profesor).

En este país se tiene en cuenta la influencia que produce en la seguridad vial la variación de las condiciones de luz ambiental. Por esto se establece, en la preparación para el examen del permiso de conducir de categoría B, la obligación de realizar 2 horas de conducción nocturna. Para ello se definen, en el Decreto sobre Formación y Exámenes, los bloques horarios que cumplen con la condición de conducción nocturna durante todo el año, detallándose por quincena y mes, el horario que supone el inicio y final del periodo en el que se pueden realizar ese tipo de prácticas. A modo de ejemplo: en el mes de enero el periodo de conducción nocturna se inicia a las 16:00 y finaliza 8 horas más tarde, a las 00:00. En cambio en el mes de julio, el periodo se inicia a las 21:00 y finaliza 5 horas más tarde, a las 01:00.

Examen

Examen teórico

Categoría	Preguntas	Puntuación máxima.	Mínimo para aprobar.	Tiempo de examen
AM	25	35	30	25
A1, A2 y A	55	75	65	55
B	55	75	65	55

Tabla 80. Características de examen teórico en función de categoría del permiso. Fuente: Közlekedési Hatóság.

El examen teórico que se realiza en Hungría se compone de un número variable de preguntas tipo test en función de la categoría del permiso que se quiere obtener. Las preguntas tienen diferentes niveles de complejidad y puntuación, por eso la puntuación máxima que se puede

obtener en los exámenes es superior al número de preguntas que se plantean, como se puede ver en la Tabla 80.

Los contenidos de las preguntas del examen están relacionados con los grupos temáticos definidos para la formación teórica.

Examen práctico

La realización del examen práctico solo es posible si se ha superado el examen teórico y se ha cubierto la formación práctica obligatoria. El examen práctico pretende evaluar las habilidades y comportamientos del aspirante a obtener el permiso de conducir. Para ello, en el caso concreto de los permisos de conducir motocicletas, se realizan las pruebas del examen en dos entornos diferentes:

- En un área restringida al tráfico donde el aspirante demuestra su capacidad de uso de los elementos de seguridad y técnicos, además de realizar tres tipos de maniobras: a baja velocidad (p.ej. slalom), maniobra a velocidad alta (máximo 50 km/h) en la que se deberá de alcanzar hasta la tercera marcha y finalmente una prueba de frenado de precisión desde la velocidad alcanzada en el ejercicio anterior.
- En tráfico abierto: puesta en marcha, conducción en recto, paso por curva, atravesar cruces, etc.

El primer tipo de examen se denomina en la legislación húngara “Examen de vehículo” y el segundo “Examen de tráfico”. Estos mismos tipos de examen se aplican para los permisos de categoría B, en los que también se realiza en un recinto cerrado una serie de ejercicios previos a la puesta en marcha del vehículo: comprobación de elementos de seguridad, conocimiento y verificación aleatoria de los elementos técnicos del mismo. Y con el vehículo en marcha se deben de realizar dos maniobras de un conjunto de cuatro: invertir el sentido de marcha sin utilizar la marcha atrás, invertir el sentido de marcha haciendo maniobras, aparcar y salir del aparcamiento y por ultimo realizar un frenado de emergencia.

Finalmente se realizará el “Examen de tráfico”, en el que se evaluarán los mismos comportamientos que en las motocicletas: puesta en marcha desde parado, circulación en línea recta y en curva, atravesar cruces, etc.

Categoría	Examen de vehículo		Examen de tráfico	
	T. Total	T. Prueba	T. Total	T. Prueba
AM	15	10	30	20
A1 – A2	20	15	50	40
A (*)	20	17	50	40
B	20	15	50	40

(*)En el caso de aspirantes a partir de 24 años sin tener permiso A2

Tabla 81. Tiempos de examen práctico en función de categoría del permiso. Fuente: Közlekedési Hatóság.

Con independencia del tipo de permiso para el que se realicen las pruebas, aunque existen unos tiempos mínimos establecidos recogidos en la Tabla 81, el examinador podrá prolongar el recorrido en el examen de tráfico, para obtener la información suficiente que permita una evaluación objetiva del aspirante a obtener el permiso de conducir. Tanto las habilidades como las actitudes que muestre el candidato deben ser acordes con la seguridad vial, el respeto al

resto de usuarios de la vía y la conducción eficiente y respetuosa con el medio ambiente. El examen práctico se suspende en caso de cometer faltas graves (incumplir las normas de tráfico, poner en peligro a otros usuarios o a sí mismo, no cumplir con las instrucciones del examinador, etc.) o bien por perder el control del vehículo (subirse al bordillo de la calzada, bloquear el tráfico, hacer mal uso de los intermitentes, etc.).

En caso de que un aspirante no obtuviese su permiso de conducir en los doce meses siguientes al inicio de su formación teórica, se verá obligado a repetir el proceso de nuevo, incluyendo la realización del total de la formación establecida.

Edad mínima para la obtención del permiso

La edad mínima para obtener el permiso de conducir en Hungría es similar a la que se define en otros países de la Unión Europea, como se puede ver en la Tabla 82. La normativa en Hungría permite que se pueda iniciar la formación obligatoria de cada tipo de permiso de conducir seis meses antes de cumplir con la edad mínima establecida.

Categoría	Vehículo (1)	Obtención del permiso
AM	50 cc , <4kW	14 años
A1	Hasta 395 cc, 11 kW	16 años
A2	Hasta 595 cc, < 40kW	18 años
A	Más de 595 cc, >40 kW	24 años (2)
B	Automóvil	18 años

(1) En motocicletas se indica cilindrada y potencia

(2) 24 años para acceso directo a permiso A o 2 años de permiso A2

Tabla 82. Edades mínimas para la obtención del permiso de conducir. Fuente: Közlekedési Hatóság.

Capacidades psicofísicas

Entre los requisitos para obtener o renovar un permiso de conducir en Hungría, está la obligatoriedad de superar una prueba de aptitud médica. Dicha prueba no difiere de las habituales en los países de la Unión Europea, tratándose de pruebas psicofísicas básicas en la que predomina el análisis de las capacidades perceptivas de los aspirantes: vista y oído. Como hecho diferencial en este país está la existencia de un área de psicología aplicada a la seguridad vial, integrada en el Képzési és vizsgáztatási hatósági főosztály (KVF) [Departamento de Entrenamiento y Examen]. Este área tiene establecida, en el ámbito de las capacidades psicofísicas, la obligatoriedad de incluir una prueba psicológica especial para aquellos aspirantes que hayan suspendido 5 veces consecutivas las pruebas del permiso de conducir.

Frecuencia de la prueba de aptitud médica (año 2018)	
Menores de 50 años.	Cada 10 años.
Edades comprendidas entre 50 y 60.	Cada 5 años.
Edades comprendidas entre 60 y 70.	Cada 3 años.
Mayores de 70 años.	Cada 2 años.

Tabla 83. Frecuencia de las pruebas de aptitud médica en renovaciones. Fuente: Közlekedési Hatóság.

Otros datos de interés

Habilitación especializada para formadores

En Hungría el KVF también es el responsable de definir las características de los formadores de aspirantes a obtener un permiso de conducir. En muchos países el profesor de autoescuela es una figura polivalente que cubre la formación teórica y la práctica, esta última en función del tipo de permiso de conducir que posea. En cambio en Hungría no tiene por qué producirse esa polivalencia, puesto que existen autorizaciones parciales para profesores. Estas autorizaciones no solo diferencian entre clases de teoría y/o de prácticas, si no que para las clases teóricas incluso se dan las autorizaciones por contenidos.

En la Tabla 84 se muestran los tres niveles de cualificación profesional reconocidos: Tráfico, Técnico y Práctico, junto con las áreas formativas para las que están autorizados y los estudios que han de cursar para obtener esas autorizaciones. Para el caso de la cualificación de “Conocimiento Técnico” se reconocen determinadas formaciones universitarias que podrían convalidarse con los “Estudios Técnicos”. Los aspirantes a obtener el permiso de conducir, que estén en posesión de esas formaciones universitarias, estarían exentos también de realizar esa parte de formación teórica obligatoria.

Cualificación Profesional	Áreas formativas habilitadas.	Nivel de estudios.
Conocimiento del Tráfico.	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento del Tráfico. • Teoría de la conducción. 	<ul style="list-style-type: none"> • Curso “Driving Theory”, homologado por Unión Europea.
Conocimiento Técnico.	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento técnico y operativo. • (P) Verificación y operación de seguridad. • (P) Seguridad laboral, seguridad contra incendios, transporte. • Teoría de la conducción. 	<ul style="list-style-type: none"> • Curso “Estudios Técnicos”. • Convalida a titulaciones universitarias de Ingeniería o diplomatura en mecánica o transporte.
Práctica de conducción.	En función del permiso de conducir para el que se examine.	Curso “Driving Practice”, homologado por Unión Europea.

(P) indica formaciones asociadas a permisos de conducir profesionales

Tabla 84. Áreas formativas autorizadas para profesores de autoescuela. Fuente: KVF.

Enlaces de referencia

http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=93579.291618

Este enlace se corresponde con el decreto “24/2005. (IV.21.) Decreto GKM sobre las normas detalladas para la formación y el examen de los conductores y los profesionales del transporte por carretera”.

<http://www.nkh.gov.hu/web/kozuti-gepjarmun-kozlekedesi-hivatal/kozuti-jarmuvezeto-kepzes>.

Página web del Innovációs és Technológiai Minisztérium -Közlekedési Hatóság [Ministerio de Innovación y Tecnología - Autoridad de Transporte].

<https://konnyuvezetoiengedely.com/>

<https://vezetoiengedelyszerezni.com/hogyan-vasarolhatok-meg-egy-jogositvanyt-online/>

Páginas web en las que curiosamente se ofrece la posibilidad de adquirir un permiso de conducir húngaro sin exámenes escritos o pruebas prácticas.

BORRADOR



IRLANDA

Formación de conductores

En Irlanda el organismo responsable de la gestión y normativa del permiso de conducir es la Road Safety Authority (RSA). Este organismo define la formación de conductores, desde abril de 2009, como “industria regulada”, y como tal es el Estado el que establece los contenidos, dicta los procedimientos y da autorización a los formadores - Approved Driver Instructor (ADI) - de los que mantiene un registro para facilitar la búsqueda y contratación por parte de los futuros conductores. En el apartado “Otros datos de interés” se puede ver de forma más detallada el proceso para obtener la licencia ADI, así como el modelo de Conducción Acompañada y desarrollado en este país, en el que aparece la figura del Sponsor, o conductor acompañante experimentado.

Los ADI pueden ejercer de forma independiente o bien a través de una autoescuela. En la página web de la RSA se publica un listado de los ADI disponibles (unos 1.500 en todo el país), pudiendo ser el punto de contacto una autoescuela o una persona física (el instructor). En ese listado aparece, junto a alguno de ellos, el sello “Quality Approved”, que implica que ese centro, o instructor, acepta y aplica el código de conducta desarrollado por el ADI Stakeholder Forum, grupo de trabajo promovido por la RSA y compuesto por asociaciones de autoescuelas y grandes operadores implicados en la formación de conductores.

Formación teórica

No existe un modelo de formación teórica obligatoria, tan solo un temario “Rules of the Road” y un gran número de test oficiales publicados, de los que se extraen las 40 preguntas que componen el examen teórico al que se enfrenta el aspirante al permiso.

Por tanto, el modelo de negocio en las autoescuelas irlandesas en lo relativo a la formación teórica consiste en facilitar la comprensión de los temas teóricos y la práctica On line de los test. Esta última facilidad también es ofrecida desde la propia RSA a través de la página web de Driver Theory Test o de las APP diseñadas al efecto.

Formación práctica

Para iniciar la formación práctica se debe de obtener un permiso de aprendizaje, y este se consigue a partir de superar el examen teórico.

Si en algo se caracteriza la formación práctica irlandesa es que está absolutamente reglada: se define el número de lecciones; el plazo en el que se han de impartir, a lo largo de seis meses; el contenido de cada una de las horas de práctica reflejado en el plan de prácticas (Syllabus) y los documentos que utilizan los ADI para impartir y registrar el contenido de cada práctica (Booklet y Logbook). Como se ve en la Tabla 85, la formación práctica para conducir motocicletas o automóviles, además de significar diferente número de horas, define los contenidos con un modelo también específico.

Categoría	Horas	Contenido
AM – A1	16 h	Módulos 1, 2, 3 y 4.
A2 – A	18 h	Módulos 1, 3 y 5.
B	12 h (mínimo)	12 lecciones.

Tabla 85. Contenidos y horas obligatorias de formación práctica en Irlanda. Fuente: RSA

En el caso de las motocicletas, el modelo de formación se denomina Inicial Basic Training (IBT). El IBT se compone de 5 módulos diferentes: los 4 primeros están dirigidos a la formación básica necesaria para circular con fluidez y seguridad con una motocicleta de baja cilindrada, en cambio el quinto módulo recoge un tipo de maniobras que implican una mayor experiencia, estando dirigido a los permisos tipo A2 y A. En el supuesto de que el titular de un permiso A1 deseara acceder al permiso A2, debería de realizar el módulo 5 de la formación a lo largo de 11 horas de práctica.

Para el caso de los automóviles, el modelo que se define es el Essential Driver Training (EDT), que agrupa 12 lecciones y de ellas, las lecciones 1 a 8 se han de realizar en el orden establecido, puesto que implican unas normas básicas de habilidades y comportamientos al volante. En cambio, las lecciones 9 a 12 se pueden realizar en cualquier momento. En estos casos lo que se pide al aspirante a conductor es que se enfrente a cuatro situaciones especiales concretas: conducción nocturna, conducir de forma relajada, realizar cambios de dirección en situaciones complicadas y controlar la velocidad en situaciones en las que esta varía constantemente.

Las doce lecciones prácticas obligatorias (clases) de una hora duración, no son las únicas prácticas que el futuro conductor realizará. Entre clase y clase, el aspirante a conducir un automóvil está obligado a dejar pasar un periodo de dos semanas (según indica la RSA en el manual de formación del alumno), periodo en el que **ha de intentar circular lo más posible**. Para ello, en el mencionado manual (EDT) se ofrecen tres opciones:

- Conducir en un coche particular o del ADI, llevando como acompañante al ADI que ha contratado.
- Utilizar un coche particular siendo acompañado de un Sponsor. En este caso la misma norma anima a los padres, amigos y familiares a comprometerse en la adecuada formación de los futuros conductores.
- Y por último una combinación de ambas.

Para este tipo de prácticas, la RSA no define número de horas, ya que se recomienda que cuantas más mejor. En cualquier caso, con participación o no de los Sponsor, o incluso sin realizar prácticas intermedias, lo que es obligatorio antes del examen práctico es cubrir el programa definido en el EDT. Esto lo demostrará el alumno presentando su Certificado de Finalización de

Prácticas sellado por el ADI, dando fe de que se ha cumplido el programa completo y de que se han realizado al menos esas doce horas de práctica.

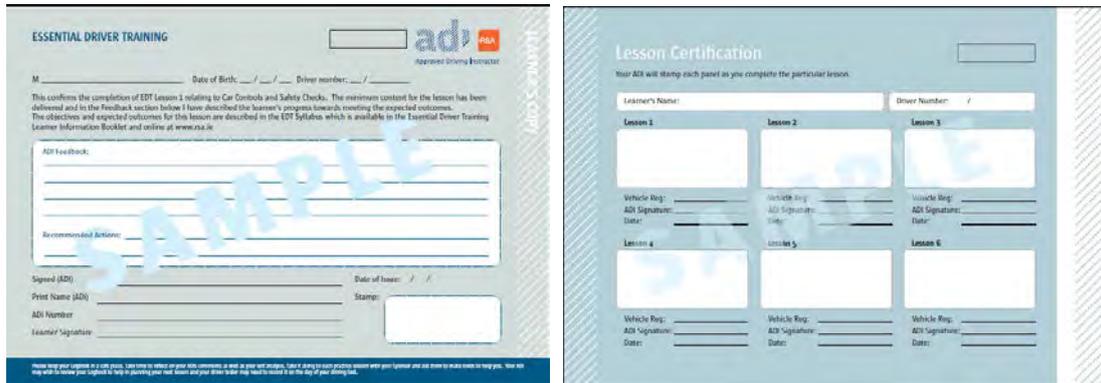


Ilustración 5: Ejemplo de hojas del Logbook asociado a EDT. Fuente: RSA

En la Ilustración 5 se muestran dos hojas de un libro de registro de prácticas (Logbook) del programa EDT. En la imagen de la izquierda corresponde a la página de la práctica 1. En ella, además de los datos identificativos que corresponde a un documento oficial, el ADI realiza los comentarios que considera sobre el desarrollo de la práctica y propone acciones de mejora. La página de la derecha corresponde al Certificado de Finalización que recoge el sello de las seis primeras clases. El del programa IBT de motocicletas es prácticamente igual, aunque con menos sellos, puesto que en este caso lo que se certifica es la realización de los módulos, junto con las horas dedicadas a ello.

Examen

El examen de conducir en Irlanda se define como un modelo de examen en dos fases, separadas en el tiempo. El primero es un examen teórico, que una vez aprobado permite comenzar las prácticas que darán acceso al examen práctico.

Examen teórico

El examen teórico está compuesto por 40 preguntas tipo test con varias opciones, siendo 35 el número mínimo de aciertos para superar la prueba. La superación del examen teórico implica la consecución del Learner Permit, que habilita a su poseedor, durante dos años, a realizar la formación práctica obligatoria (IBT o EDT), que se debe de hacer durante los seis primeros meses como mínimo, y a presentarse al examen práctico una vez que han sido superadas todas las clases obligatorias.

Examen práctico

En el caso de Irlanda para realizar el examen práctico, al igual que en las prácticas, no es obligatorio utilizar un vehículo dotado de doble mando; puede ser un vehículo sin modificar y no solo eso, puede tener ayudas activas a la conducción, como por ejemplo el freno eléctrico que aporta unos segundos adicionales de retención del vehículo en el arranque en cuesta. Es obligatorio que el aspirante muestre un contrato (de propiedad o alquiler) del vehículo con el que se examina. Las autoescuelas tienen una tarifa específica para el alquiler de sus coches en los exámenes.

El examen práctico se desarrolla en un periodo 30 a 40 minutos, a lo largo de un recorrido en el que el examinador puede: realizar preguntas sobre temas relacionados con la seguridad vial y el código de la circulación, indicar la ejecución de determinadas maniobras, recorrer unos 8 km por distintos tipos de vía y condiciones de tráfico, etc.

La evaluación de este examen es de carácter global, valorándose comportamientos y actitudes con el resto de usuarios de la vía, uso de los mandos principales y secundarios del vehículo y control del mismo en diferentes situaciones del tráfico. El resultado de la prueba se conoce de forma inmediata y en caso de no superarse, el examinador hará entrega al aspirante de un documento en el que se indican las áreas que ha de mejorar para el próximo intento.

Edad mínima para la obtención del permiso

La diferencia más significativa que se aprecia en la Tabla 86, comparando la normativa irlandesa respecto a la de otros países, es el hecho de tener una categoría B única a partir de 17 años, edad esta que en otros países se asocia con un permiso especial. Este hecho también afecta a las condiciones del permiso: en Irlanda no tendría ninguna limitación, salvo por el hecho de que el umbral de puntos para la retirada del permiso por sanciones baja de 12 a 7 puntos. En cambio, ese permiso no tendría validez en cualquier otro país hasta cumplir los 18 años.

Categoría	Tipo	Edad
AM	Ciclomotor.	16 años.
A1	Motocicleta hasta 125cc.	16 años.
A2	Motocicleta hasta 35kW.	18 años.
A	Motocicleta de más de 35 kW.	24 años directamente. 20 años si posee A2 con más de 2 años de antigüedad.
B	Automóvil	17 años.

Tabla 86. Edades para la obtención de los permisos de conducir en Irlanda. Fuente: RSA

Un conductor novato es cualquier conductor que posee un primer permiso de conducir, sea de la categoría que sea, con menos de dos años de antigüedad. No sería, por tanto, novato un conductor de un coche que haya sido titular de un permiso A1 por más de dos años. Se tendría que identificar como novato (Letra N roja sobre fondo blanco) aquel conductor que obtiene su primer permiso, con independencia de la categoría y de la edad a la que obtiene ese primer permiso de conducir.

Capacidades psicofísicas

En el caso de Irlanda, la justificación de las capacidades psicofísicas se realiza desde la fase de obtención del permiso de aprendizaje, es decir, antes de empezar con las clases prácticas. En principio no se requiere un informe firmado por un médico para obtener un permiso de aprendizaje o el de conducir en las categorías A y B, lo que la normativa indica como Grupo 1.

Tan solo en el caso de que el aspirante a obtener ese permiso se encuentre en alguna de las excepciones médicas (enfermedades o tratamientos) recogidas en la normativa o que tenga más de 70 años, estaría obligado a comunicar este hecho al National Driver Licence Service (NDLS) [Servicio Nacional de Permisos de Conducir]. Para ello presentaría el correspondiente documento oficial firmado por un facultativo, que certifique que el problema que presenta el aspirante no afecta a su capacidad de conducir. Así mismo, el conductor está obligado a

comunicar las posibles variaciones en las capacidades psicofísicas. Existen determinados problemas médicos que bloquean la obtención de cualquier tipo de permiso.

Para el caso de los aspirantes a obtener un permiso de prácticas, o de conducir de tipo profesional, que componen el denominado Grupo 2, categorías C o D, existe siempre la obligación de presentar el certificado médico oficial definido por el NDLS, tanto para la obtención como para la renovación del permiso de conducir.

Otros datos de interés

Obtención de la licencia ADI

Hasta el año 2009 no existía en Irlanda una regulación del aprendizaje de la conducción. Sí que existían leyes que obligaban a los futuros conductores a recibir clases teóricas y prácticas, pero no se definía ni un proyecto curricular para esa formación ni un modelo de calidad docente. Con el cambio de normativa del año 2009 aparecen tres acciones clave en el entorno de la formación de los conductores noveles:

- La primera está relacionada con el aspirante y la creación de Learner Permit (licencia de prácticas). Mediante este cambio normativo, un futuro conductor puede realizar prácticas con un coche no preparado, siempre que vaya acompañado de un Sponsor. Esta figura del acompañante o Sponsor es de vital importancia a la hora de poner en marcha el modelo de Acceso Gradual a la Conducción (GDL). Este modelo obliga al conductor novato a conducir siempre acompañado de un conductor experimentado durante el primer año, una vez obtenido el permiso de conducir.
- La definición de un modelo de enseñanza teórica y práctica absolutamente pautado, con las estructuras formativas IBT y EDT, que precisan de la implicación de un formador que se responsabilice “oficialmente” del cumplimiento del programa.
- Y por tanto la redefinición de la figura del profesor de autoescuela en un experto en la temática, con unas capacidades didácticas avanzadas y sometido a un control de calidad por parte del órgano regulador, la RSA

Los ADI son las personas que, además de ser conocedores en profundidad de las normas de tráfico y unos expertos conductores del tipo de vehículo para el que obtienen su licencia, aportan unas habilidades didácticas demostrables para transmitir estos conocimientos a los futuros conductores. Para ser reconocido como ADI es preciso ser titular del permiso para el que desea obtener la licencia, con una antigüedad mínima de dos años; pagar su impuesto como autónomo; y ser una persona de “buena reputación”, presentando un formulario específico (Garda Vetting Form) que recoge si se ha visto implicado en algún tipo de delito. Hay tres delitos por los que RSA rechazaría al candidato: económicos, violencia sexual y drogas.

Cubierta la fase administrativa, el proceso para obtener la licencia ADI implica tres exámenes sucesivos, que cubren los ámbitos de enseñanza a los futuros conductores y las capacidades didácticas del aspirante, tal y como se describe abajo. Estos tres exámenes se han de superar en un periodo de dos años como máximo, contando desde la fecha de la inscripción al examen:

1. Un examen teórico donde no solo se tratan los temas propios de la conducción, sino que también se incluyen temas sobre el hecho de la formación y la relación con los alumnos.
2. Un examen práctico en el que se demuestran las capacidades de conducción y de maniobrar el vehículo a lo largo de un recorrido de 25 a 30 km. Incluye también

ejercicios de preparación del vehículo para la marcha y de revisión de elementos mecánicos y de seguridad del vehículo y/o conductor.

3. Un examen práctico de capacidad didáctica, donde se comprueba las habilidades del aspirante para explicar tanto los contenidos teóricos de la formación, como los detalles del vehículo y la forma de manejarlo.

En caso de ser ADI para una categoría de permiso y desear ampliar a otra categoría su licencia, tan solo ha de realizar el segundo examen. Una vez superados los dos primeros exámenes, los aspirantes que deseen preparar mejor la tercera prueba pueden solicitar una “licencia de aprendiz”. Esta licencia permite acompañar a un ADI registrado, que cumplirá con la función de mentor, durante el desarrollo de su actividad profesional y de esta forma adquirir las habilidades que se comprueban en el tercer examen.

Conducción acompañada: el Sponsor

En Irlanda también se ha desarrollado la figura del conductor acompañante, al que denominan Sponsor. La principal diferencia de esta figura, respecto a la definida en otros países, es que las condiciones que ha de cumplir este conductor son menos exigentes: puede ser un conductor que tiene un permiso de categoría B de dos años de antigüedad y una gran experiencia acumulada, “preferiblemente más de 100.000 km” y que no debe de recibir una formación especial. Tampoco obliga la norma a que el vehículo utilizado en la formación cumpla con ninguna característica especial, tan solo que sea un vehículo que esté autorizado para circular (impuestos, ITV, seguro, etc.) y que esté identificado con la letra L roja sobre fondo blanco.

En el periodo de descanso que se define entre clases oficiales, el Sponsor acompaña al aspirante cada vez que conduzca su vehículo particular, siendo estos recorridos parte de la prácticas que ejecuta el aspirante. Para sacar el máximo rendimiento de estas prácticas, la RSA realiza algunas recomendaciones al Sponsor y entre ellas está la de mantener reuniones periódicas con el ADI responsable de la formación del futuro conductor. En esas reuniones se tratan posibles ejercicios y recorridos a realizar en fase acompañada y se contrastan las competencias del aspirante que el ADI debe de reforzar en las clases “oficiales”.

Enlaces de referencia

<http://www.rsa.ie/en/RSA/Learner-Drivers/Driver-Training/>

<http://www.rsa.ie/en/RSA/Learner-Drivers/Motorcyclists/Initial-basic-training-IBT-for-motorcyclists/>

<http://www.rsa.ie/en/RSA/Learner-Drivers/Driver-Training/Car-Training-EDT/>

Estás paginas son desde las que la RSA informa, bajo el punto de vista del usuario, sobre los diferentes programas formativos prácticos regulados.

<http://www.theorytest.ie/driver-theory-test/>

<http://www.theorytest.ie/revision-material/>

Theorytest es la página creada por la RSA para que los ciudadanos tengan acceso a todos los

contenidos oficiales publicados sobre el examen teórico. Desde este punto también se puede acceder a la descarga de las aplicaciones y/o suscripciones que permiten preparar dicho examen.

<http://www.rsa.ie/en/RSA/Learner-Drivers/The-Driving-Test/>

Esta es otra parte de la página de la RSA en la que se dan normas, directrices y consejos para afrontar con éxito el examen práctico. Desde esta página se pueden descargar contenidos, normalmente documentos PDF, que aportan una información más extensa que la publicada en la web.

<https://www.ndls.ie/how-to-apply.html>

<https://www.ndls.ie/how-to-apply/learner-permit.html>

La NDLS son las siglas que corresponden con la National Driver Licence Service [*Servicio Nacional de Permisos de Conducir*]. Esta organización es la responsable del registro, examen, concesión y renovación de los permisos de conducir. Desde su página web se puede acceder a toda la información que el ciudadano pueda precisar sobre los trámites a seguir.



ISLANDIA

Formación de conductores

Es Islandia el organismo responsable de la regulación de la formación de los futuros conductores y los exámenes para obtener los permisos de conducir en la Samgöngustofa [Agencia de Transporte] dependiente del Ministerio de Transporte y Gobierno Local. Este organismo establece que la formación de los conductores, tanto teórica como práctica, debe ser impartida por profesionales certificados al efecto, los cuales podrá realizar su labor profesional de forma individual o integrados en autoescuelas homologadas. Los profesores certificados se dividen en tres categorías en función de las autorizaciones que reciban:

1. Para las categorías B y T (Tractor).
2. Para las categorías de permiso AM, A1, A2 y A.
3. Para las categorías de permisos profesionales.

La certificación de un profesor de autoescuela es válida por cinco años, y para su renovación el profesor deberá de realizar obligatoriamente un curso de reciclaje de 35 horas y 7 días de duración, que se imparte en autoescuelas autorizadas para este tipo cursos.

Categoría	Teoría	Práctica	Tiempos con otros permisos
AM	12	8	
A1	12	5	<ul style="list-style-type: none">• Teoría: 0h con AM y B.
A2	24	11	<ul style="list-style-type: none">• Teoría: 12h con AM, A1 y B.• Práctica: 6h con A1.
A	24	11	<ul style="list-style-type: none">• Teoría: 12h con AM, A1 y B. 0h con A2.• Práctica: 6h con A1, 0h con A2.
B	25	17	<ul style="list-style-type: none">• Teoría: 13h con AM, A1, A2 y A.• Práctica: 12h con AM, A1, A2 y A.

Tabla 87. Horas obligatorias de formación de conductores en Islandia. Fuente: Samgöngustofa

Como se puede ver en la Tabla 87 el esquema formativo en Islandia para la obtención del permiso de conducir obliga al cumplimiento de una serie de horas, tanto en la parte teórica de la formación como en la parte práctica. Este esquema formativo se desarrolla de forma integral, de manera que tanto la formación teórica como la práctica se realizan en paralelo. Estas

horas de formación se reducen en caso de que el aspirante sea titular de un permiso de otra categoría obtenido con anterioridad. El cumplimiento de estas horas se certifica en el “Cuaderno de aprendizaje”, que es un documento personal del aspirante a conductor y refleja todo el recorrido formativo, desde su inscripción para iniciar las clases teóricas, hasta la finalización de los exámenes. El “Cuaderno de aprendizaje” tiene una vigencia de 12 meses, pasados los cuales, si el aspirante no ha conseguido obtener el permiso de conducir, se verá obligado a reiniciar el proceso formativo.

Formación teórica

Aunque tanto la formación teórica como la práctica se realizan de forma conjunta, para comenzar a realizar la formación teórica es necesario que el aspirante a obtener un permiso de conducir haya realizado al menos el primer módulo de entrenamiento práctico. La composición de la formación teórica está dirigida a cinco grandes bloques temáticos:

- Introducción: normativa, señales, etc.
- El vehículo, la carretera y el tráfico.
- Comportamiento del tráfico.
- Factores humanos.
- Responsabilidades del conductor.

Este esquema general se sustantiva en tres bloques formativos (de Ö1 a Ö3) que se pueden ver en la Tabla 88. Los bloques Ö1 y Ö2 son genéricos y aplicables también a los permisos de categorías A para motocicletas. El bloque Ö3 es específico para cada tipo de vehículo, mostrándose en la tabla indicada el correspondiente para automóviles.

Bloque	Lugar	Lecciones	Contenido
Ö1	Autoescuela	1 a 3	<ul style="list-style-type: none"> • Permiso de conducir: el vehículo. • División del tráfico. • Leyes de tráfico. • Señales de tráfico. • Comportamiento de tráfico. • Actitud general en el tráfico.
Ö2		1 a 5	<ul style="list-style-type: none"> • Psicología del tráfico. • Factores de riesgo para el tráfico. • Actitud y responsabilidad del conductor. • Sanciones públicas por violación de normas. • Primeros auxilios.
Ö3	Recinto de prácticas	3,4 y 5	<ul style="list-style-type: none"> • Velocidad y agarre. • Equipos de seguridad y protección. • Evaluación de riesgos. • Actitud hacia la seguridad del tráfico. • Responsabilidad del conductor por la seguridad de los ocupantes.

Tabla 88. Esquema formativo teórico para permiso B en Islandia. Fuente: Samgöngustofa

Formación práctica

Como se ha podido ver en la Tabla 87, en el esquema formativo definido para cada categoría se han de realizar un número mínimo de prácticas en compañía de un instructor homologado. Estas prácticas se hacen en vehículos correspondientes a la categoría del permiso de conducir que se desee obtener, estando especialmente preparados para formación con doble mando de freno y embrague, que además deben de cumplir una serie de características de estado de conservación y antigüedad y estar registrados como tales. Se identifican con una "L" negra sobre fondo blanco. En caso de que el vehículo esté equipado con ayudas a la conducción, deberán de poderse anular cuando se esté utilizando en el examen.

En el caso de la formación práctica para el permiso de categoría B, se definen cinco pasos en el Plan de Estudios publicado por la Agencia de Transporte, aunque no se establece un número mínimo de horas para cada uno de ellos. Los cinco pasos indicados son los siguientes:

- Entrenamiento básico: incluyendo maniobras imprescindibles (marcha atrás, cambio de sentido, aparcar, etc.).
- Conducir en el tráfico: haciendo uso de distintos tipos de vía, buscando que el aspirante mantenga la posición y realice un uso adecuado de los mandos del vehículo.
- Conducir en áreas urbanas: prestando esta vez especial atención a los cruces, los peatones y ciclistas o la señalización vertical.
- Conducir en áreas rurales: especial atención a las carreteras de tierra y la presencia de animales.
- Conducir en condiciones difíciles: oscuridad, nieve, firme helado, etc. Esta formación, por seguridad, se imparte en recintos cerrados al tráfico y especialmente preparados para ello. No se puede realizar si previamente el aspirante no ha cubierto los tramos formativos Ö1 y Ö2 de teoría.

Es muy importante indicar la relevancia que se da al instructor homologado en Islandia. Tanto en las normas como en los Planes de Estudio, derivan a este profesional la responsabilidad de evaluar el grado de evolución del aspirante y por tanto la posible necesidad de ampliar el número de horas de formación.

Examen

El examen en Islandia está formado por dos pruebas, una teórica y otra práctica, dividiéndose esta última en dos ejercicios: un examen oral y una prueba de conducción. Los exámenes están externalizados con la empresa Frumherji hf, recayendo en ella la responsabilidad de los centros en los que se realizan, la gestión de las infraestructuras precisas y la convocatoria de los aspirantes. Coincide también que esta empresa es responsable de los centros oficiales de inspección técnica de vehículos.

Examen teórico.

Una vez comprobada la documentación presentada por el aspirante, y superada la formación teórica obligatoria, el alumno recibe la autorización para realizar el examen teórico en alguno de los centros de Frumherji. El examen se hace on-line, teniendo un tiempo de 45 minutos para su ejecución. Consta de 30 preguntas tipo test con tres opciones de respuesta, entre las que puede haber varias correctas. Estas preguntas cubren el recorrido formativo definido para la categoría de permiso a la que se presenta el aspirante. No existe una publicación oficial de test

de examen, aunque los centros formativos sí que ofrecen recursos, físicos e informáticos, para que los aspirantes practiquen el examen.

Para aprobar esta prueba se permite cometer hasta 7 fallos. Es necesario aclarar que en una pregunta se puede cometer más de un fallo, puesto que tanto la omisión de una de las opciones como elegir la incorrecta, es considerado fallo. Este hecho hace especialmente complejo este ejercicio. Cada vez que se suspende el examen se ha de dejar pasar al menos una semana para poder volver a presentarse.

Examen práctico

Una vez aprobado el examen teórico, el aspirante a obtener el permiso de conducir dispone de dos meses para superar el examen práctico. En caso de no lograrlo, deberá de reiniciar el proceso de examen. El vehículo que se utilice en el examen deberá de ser aportado por el aspirante y no deberá de llevar ningún indicador, en contra de la obligación de hacerlo en el caso de las prácticas y como equipamiento extra precisará de una serie de espejos que permitan al examinador supervisar las reacciones del aspirante.

Como se ha indicado al hablar del examen, la parte práctica está compuesta de dos pruebas: el examen oral y la prueba de conducción. El propósito del examen oral es determinar si el candidato tiene un conocimiento del tipo de vehículo para el que desea obtener el permiso de conducir, siendo capaz de mantener el vehículo de forma que no se produzcan riesgos o averías mayores por un incorrecto cuidado. Debe de poder comprobar las principales características de seguridad del vehículo. Esta prueba ha de realizarse con el vehículo parado antes de iniciar la prueba de conducción.

En la prueba de conducción el examinador ocupa normalmente la posición del copiloto, dándole al candidato las instrucciones precisas para realizar el recorrido previsto. A lo largo de ese recorrido evaluará la preparación del candidato en aspectos como la utilización de los mandos, respeto de las normas de tráfico, uso de los elementos de seguridad y capacidad para conducir con tráfico real, adaptándose con seguridad a las condiciones del mismo. El examinador no intervendrá en ningún momento, salvo que la seguridad del tráfico así lo requiera.

La prueba de conducción se supera si no se comete ningún error grave (caso omiso a señales, incumplimiento de instrucción del examinador, invasión de zonas restringidas a tráfico de vehículos, etc.), o bien ante la reiteración de faltas leves (no utilización de los intermitentes o retrovisores, parada de motor no justificada, conducción brusca, etc.).

Edad mínima para la obtención del permiso

Aunque las categorías de los permisos de conducir estén armonizadas con las definidas en el seno de la unión Europea, no sucede lo mismo con las edades para obtenerlos. Como se muestra en la Tabla 89, en Islandia se endurece el acceso a los permisos de conducir motocicletas, exigiendo una edad superior a una gran parte de los países de la Unión Europea, pero se reduce la edad para acceder a la categoría de automóvil. No obstante a este hecho hay que introducirle una matización, puesto que los permisos de conducir son provisionales hasta pasados tres años de haberlos obtenido.

Esa provisionalidad se puede superar anticipadamente mediante la realización de un examen de conducción pasado el primer año, o bien si en el primer año el conductor novel no ha recibido ningún punto por sanción (en Islandia el sistema de permiso por puntos es aditivo y no

sustractivo como en España). Es importante destacar que el titular de un permiso provisional no podrá conducir fuera de Islandia hasta que cumpla los 18 años.

Categoría	Tipo	Edad
AM	Ciclomotor.	15 años.
A1	Motocicleta hasta 125cc.	17 años.
A2	Motocicleta hasta 35kW.	19 años.
A	Motocicleta de más de 35 kW.	24 años directamente. 21 años si posee A2 desde hace 2 años.
B	Automóvil	17 años.

Tabla 89. Edades para la obtención de los permisos de conducir en Islandia. Fuente: Samgöngustofa.

Capacidades psicofísicas

Las capacidades psicofísicas exigidas en Islandia para la obtención del permiso de conducir están en la misma línea que las definidas en otros países de la Unión Europea, aunque el procedimiento de certificación del estado de salud es algo diferente.

Para la obtención de un permiso de conducir (no profesional) así como para las sucesivas renovaciones (que se producen cada 15 años hasta la edad de 65 años), es suficiente con que el interesado presente un "Certificado de Salud". Este documento es una declaración jurada, firmada por el propio aspirante o conductor, en la que indica cuál es su estado de salud reconociendo la existencia de alguno de los trastornos que aparecen listados en el certificado. En función de los datos que aporte, la administración podrá pedir al conductor que se realice pruebas específicas, para garantizar que esos trastornos no interfieren en la seguridad vial.

Este procedimiento del Certificado de Salud se soporta sobre once preguntas, que se responden con SI o NO. Cualquier "SI" en las respuestas implica una actuación médica de mayor o menor importancia en función del tipo de trastorno que se reconozca. A continuación se indican las 11 preguntas de la Declaración de salud física y mental:

1. ¿Usa gafas o lentes de contacto?
2. ¿Tiene alterada la visión en un ojo o en ambos?
3. ¿Se ha reducido el campo de visión en uno o ambos lados?
4. ¿Alguna vez ha tenido un ataque de epilepsia o ha sufrido un trastorno grave de la conciencia y el control del movimiento?
5. ¿Ahora tiene o ha tenido una enfermedad cardíaca grave?
6. ¿Tiene o ha tenido una enfermedad mental grave?
7. ¿Utiliza habitualmente medicamentos o fármacos que pueden afectar su estado de conciencia?
8. ¿Es alcohólico y / o adicto a drogas o abusa de drogas psiquiátricas?
9. ¿Utiliza insulina y / o pastillas para la diabetes?
10. ¿Tiene o ha tenido alguna restricción física de su cuerpo?
11. ¿Sufre de cualquier otra enfermedad que crea que pueda afectar tu seguridad en el futuro manejo del vehículo?

En el caso de una respuesta afirmativa en las preguntas 1 a 3, se debe anexar un certificado médico que indique el alcance de la lesión. En el caso de las preguntas 4 a 11 el médico de cabecera debe de explicar la respuesta, indicando si es un estado incipiente del trastorno o si

por el contrario es crónico. En estos casos el inspector médico decidirá si el aspirante a obtener el permiso de conducir es o no apto.

Por tanto el “Certificado de salud”, o declaración jurada, se considera suficiente en aquellos casos en los que el aspirante a obtener el permiso de conducir, o conductor que desea renovarlo, no presentan ningún trastorno.

En la Tabla 90 se muestra el modelo de certificación de salud que se define por ley en Islandia a partir de los 65 años. El documento que deben de presentar los conductores es el “Certificado Médico”, siendo el responsable de la firma el médico de familia o de cabecera al que está asignado el conductor, según el Sistema de Salud Público islandés. Este certificado también lo puede firmar otro facultativo, pero el conductor deberá de justificar el motivo por el que se ha producido ese cambio. La validez del “Certificado Médico” es de tres meses a partir de la firma por el facultativo. Este modelo de certificación permite investigar el historial psicofísico del conductor hasta ese momento de la renovación del permiso de conducir, sin incurrir en problemas de protección de datos sensibles y sin necesidad de hacer pruebas adicionales, salvo aquellas que específicamente sean prescritas por el facultativo, al objeto de comprobar el grado de afectación que presenta un determinado trastorno.

Edad	Periodo de validez	Tipo de documento
Hasta 65 años	15 años	Declaración Jurada
De 65 hasta 70 años	5 años	Certificado Médico (Firmado por el médico de cabecera)
De 70 a 71 años	4 años	
De 71 a 72 Años	3 años	
De 72 a 80 años	2 años	
A partir de 80 años	1 año	

Tabla 90. Plazos de validez y documentos de salud para permisos de conducir en Islandia. Fuente: Samgöngustofa

La realización del certificado médico dentro de la sanidad pública contrasta con el hecho, extendido en muchos países de la Unión Europea, de la realización de pruebas psicofísicas en centros autorizados. En Islandia se parte del hecho de que por muy buenas que sean esas pruebas, no alcanzarán la amplitud diagnóstica que refleja un historial médico completo, y en caso de que lo alcancen es posible que tuvieran un coste muy elevado para el conductor. Otra cosa es el estado psíquico, sobre el que se deberán de realizar pruebas que siempre son de carácter diagnóstico.

Otros datos de interés

Conducción acompañada

En Islandia también se ha incorporado la conducción acompañada como complemento formativo práctico, buscándose con ello que los aspirantes al permiso consigan una mayor experiencia en la conducción. El acompañante deberá de cumplir con unos requisitos mínimos: tener al menos 24 años de edad, ser titular desde al menos 5 años de un permiso de conducir para el tipo de vehículo que va a tutorizar, y por último, no deberá de haber sufrido en el último año una inhabilitación por sanción de sus permiso de conducir.

Cumpliendo estas condiciones se registrará en la Autoridad de Tráfico, quien la dará una autorización como tutor de un conductor para 15 meses. No podrá cobrar por la labor de tutoría y deberá de asistir al menos a una de las clases prácticas que el tutorizado realice con un profesor

homologado. La Autoridad de Tráfico no exige la realización de un número determinado de horas de práctica acompañada, aunque ha publicado unas directrices que ayudan a que se puedan hacer unas tutorías con aprovechamiento.

Enlaces de referencia

<https://www.samgongustofa.is/umferd/nam-og-rettindi/nam/namskrar/>

Página web correspondiente a la Agencia de Transporte de Islandia y en la que aparecen publicados los planes de estudio para todas las categorías de permiso de conducir.

<https://www.reglugerd.is/reglugerdir/allar/nr/501-1997>

Reglamento 501-1997 sobre el permiso de conducir.

<https://www.reglugerd.is/reglugerdir/allar/nr/830-2011>

Página web del Reglugerðasafn [*Archivo de Normas*] que muestra el reglamento 83-2011. Este reglamento establece las condiciones para la formación y examen requeridos para obtener los permisos de conducir de todas las categorías.

<http://www.frumherji.is/thjonusta/okuprof/oekunam-og-prof>

Esta es la página web de la empresa adjudicataria de la realización de los exámenes de conducir, en la que se describen también distintos temas administrativos relacionados con la circulación y los vehículos.



ITALIA

Formación de conductores

Formación teórica.

En Italia no se definen por ley ningún mínimo de clases teóricas, ni tan siquiera la obligatoriedad de acudir a las autoescuelas para preparar los temas publicados por el Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) y que serán objeto de evaluación en el examen teórico.

Formación práctica

Respecto a la formación práctica, y salvo que el aspirante a obtener el permiso de conducir haya optado por el modelo de Conducción Acompañada, existe la obligación de realizar en autoescuela un mínimo de 6 horas de prácticas en unas determinadas condiciones de tráfico, tal y como se indica en la Tabla 91.

Sección	Duración	Ejercicios
A	2 horas	<ul style="list-style-type: none"> Conducir en condiciones de visión nocturna. Circular en calles urbanas angostas y anchas, con vehículos estacionados a los lados y no, frente a intersecciones reguladas por señales verticales y sistemas de semáforos.
B	2 horas	<ul style="list-style-type: none"> Conducir en caminos urbanos rayados o en carreteras secundarias y carreteras extraurbana. Circulación en vías de resbalón urbanas, o en carreteras suburbanas secundarias, utilizando el vehículo y el motor al par máximo, consumiendo y contaminando el mínimo posible.
C	2 horas	<ul style="list-style-type: none"> Conducción en autopistas o carreteras extraurbanas. Circula en autopistas o en carreteras principales extraurbanas o en carreteras suburbanas secundarias, a mayor velocidad de 50 Km/h, utilizando la 5ª marcha y ajustando los engranajes a la velocidad.

Tabla 91. Contenidos formativos obligatorios para Conducción Acompañada. Fuente: MIT

Examen

En Italia el proceso de examen es secuencial y espaciado en el tiempo. Una vez que el aspirante a conductor presenta su solicitud para examinarse, dispone de un periodo de 6 meses y un máximo de dos convocatorias para aprobar el examen teórico. Una vez superado el examen teórico, el aspirante recibe el “foglio rosa” [hoja rosa], un documento que habilita al futuro conductor a iniciar el periodo de prácticas y a realizar el examen práctico.

La hoja rosa tiene una vigencia de 6 meses, plazo en el que el aspirante deberá de realizar sus prácticas y conseguir superar el examen práctico, aunque no se podrá presentar a este examen hasta que pase el primer mes de vigencia del documento. Durante esos seis meses el aspirante dispondrá de dos convocatorias para conseguir superar la prueba. Pasados los 6 meses de plazo o las dos convocatorias sin éxito, el aspirante deberá de iniciar el proceso de nuevo.

Examen teórico

La realización del examen teórico es obligatoria para todos los aspirantes que no sean titulares de un permiso de conducir previo de otra categoría para la que ya se examinaron. El examen teórico se compone de 40 preguntas tipo test, con dos opciones: Verdadero o Falso. El aspirante dispone de 30 minutos para responder a las preguntas y se aprueba si no se cometen más de 5 fallos. Con las preguntas del examen se cubren los 10 temas definidos para del aprendizaje teórico y se extraen de los cuestionarios oficiales publicados por el MIT. Una vez aprobado este examen se solicita “Hoja rosa” para poder iniciar prácticas.



Ilustración 6: Simulación de una pantalla del examen teórico en Italia.

Examen práctico

El examen práctico en Italia se realiza con un vehículo de doble mando homologado para el aprendizaje. Este examen pretende evaluar al conductor atendiendo a tres áreas de actuación:

- Verificación de la capacidad del conductor para prepararse a realizar una conducción segura, revisando los elementos internos del vehículo (espejos retrovisores, posición de los asientos, cierre de puertas, etc.) o los externos (neumáticos, limpiaparabrisas, iluminación, etc.).
- Habilidad para realizar las maniobras básicas, circular marcha atrás en recto o con giro; cambiar de dirección haciendo maniobras marcha adelante y atrás; aparcamiento y frenada de precisión.

- C. Circulación en tráfico real, siendo el examinador el que da las instrucciones al aspirante a lo largo del recorrido (cambiar de dirección, avanzar, aparcar, etc.). Se evalúa la seguridad y precaución del aspirante en la ejecución de los ejercicios propios de un tráfico normal: incorporación a la circulación estando parado, superar cruces y pasos de peatones, circular en curva, utilizar carriles de aceleración, etc.

Las pruebas A y B se ejecutan en un recinto cerrado. A su vez, la prueba C se realiza con la presencia del instructor de la autoescuela ocupando el asiento del acompañante y el examinador como pasajero y según la ley el examinador ha de intentar que esta prueba se desarrolle a lo largo de distintos tipos de vía y condiciones tráfico. La duración de la prueba C no puede ser inferior a 25 minutos.

Dado que las pruebas son eliminatorias, - puesto que no se puede pasar a la prueba B si no se ha superado la prueba A y no se puede acceder a la prueba C si no se ha superado la B-, el examinador tan solo ha de evaluar las habilidades y comportamientos del futuro conductor en la prueba C. Por tanto, no existe una guía objetiva para superar la prueba, salvo el hecho de que el aspirante cometa errores manifiestos que vayan en contra de los principios generales de seguridad, precaución y respeto a las normas y al resto de ciudadanos.

Edad mínima para la obtención del permiso

Como se puede comprobar en la Tabla 92, en el caso de Italia no existe una normativa que contenga grandes variaciones o peculiaridades frente a la directiva europea, en lo que a edad de acceso a los permisos de conducir se refiere.

Categoría	Edad (años)	Observaciones
AM	14	
A1	16	Hasta los 18 años no puede transportar pasajeros.
A2	18	
A	24	20 años si se posee un permiso A2 con dos años de antigüedad.
B	18	Conductores noveles tiene limitaciones durante los 3 años siguientes a la obtención del permiso.

Tabla 92. Edad de acceso al permiso de conducir en Italia. Fuente: MIT

Capacidades psicofísicas

Tanto para obtener el permiso de conducir por primera vez, así como para las sucesivas renovaciones o ampliaciones, es obligatorio que el interesado se someta a una evaluación psicofísica, que le permitirá obtener, en su caso, un certificado médico, con fotografía, que deberá presentar para que le sea expedido el permiso. Estos certificados son emitidos por los centros territoriales homologados a efectos médico-legales, o bien por otros centros homologados, entre los que se encuentran los servicios locales de salud. Estos certificados tienen un periodo de validez de tres meses.

Existe una comisión médica, dependiente del MIT, que certifica los casos en los que el aspirante (o conductor) presente unas características médicas que generen dudas sobre su capacidad para conducir, o que precise de un permiso especial (mutilación e invalidez) o bien que supere el límite de 65 años de edad definido para los permisos profesionales C o D.

En caso de que el aspirante a obtener (o renovar) el permiso de conducir sea diabético, será el especialista en endocrinología el responsable de realizar el certificado, indicando si el conductor tiene alguna limitación a la hora de conducir, en función de su particular estado de salud.

Otros datos de interés

Conducción acompañada

Es un modelo de prácticas accesible por aquellos aspirantes a obtener un permiso de categoría B, que teniendo entre 17 y 18 años de edad, son titulares de un permiso previo válido tipo A1 o B1, y están autorizados por sus padres o tutores para realizar estas prácticas.

La Conducción acompañada se sustenta en una autorización especial para circular con un vehículo particular, identificado con las siglas "GA" en negro sobre fondo amarillo, acompañado de cualquiera de los tres conductores que el aspirante haya presentado en su solicitud previa. Estos acompañantes han de tener menos de 60 años en el momento de la propuesta, ser titulares de un permiso tipo B o superior, con una antigüedad mínima de 10 años y que no haya sido suspendido en los últimos 5 años.

Antes de empezar las prácticas el futuro conductor deberá de matricularse en una autoescuela, o en un centro de entrenamiento para Conducción acompañada, para realizar el curso de preparación. Este curso tiene una formación básica de 10 horas, que se realiza en un vehículo de autoescuela con doble mando, distribuida en 5 bloques de duración variable, tal y como se describe en la Tabla 93.

Bloque	Duración	Título	Contenido
A	1 hora	Uso del vehículo.	Arranque, uso del embrague, uso del volante, frenado, cambio de marchas, marcha atrás.
B	3 horas	Comportamiento en el tráfico.	Posición del vehículo en la vía, giro a la derecha e izquierda, circular en calles estrechas, arranque en cuesta, etc.
C	2 horas	Conducción nocturna.	Recorrido en entorno urbano, con las condiciones que se presenten de las vías: diferentes anchos de calle, vehículos estacionados, cruces regulados por señales verticales o semáforos, etc.
D	2 horas	Conducción en carretera.	Circular en carretera, superando la velocidad de 50 km/h, manejando el cambio de marchas de manera eficiente.
E	2 horas	Conducción en autovía o circunvalaciones.	Uso de los carriles de aceleración y desaceleración en maniobras de incorporación o salida de la carretera, maniobra de adelantamiento o un cambio de sentido por un paso elevado.

Tabla 93. Contenido del curso de preparación para la conducción.

Fuente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)

Estas horas de formación se han de dividir en lecciones prácticas. Una lección práctica no puede superar las dos horas de duración. Al final de cada lección tanto el aspirante como el profesor

firman en el libro de clases de conducir, indicando el módulo practicado, el número de horas realizadas y la fecha en la que se ha realizado esa práctica. Cuando se ha finalizado el programa, la autoescuela emite un certificado de asistencia al curso, que servirá para obtener la autorización para practicar la Conducción acompañada.

Enlaces de referencia

<http://www.mit.gov.it/temi/patenti-mezzi-abilitazioni/patenti-mezzi-stradali>

Página web del ministerio de infraestructuras y transportes desde la que se puede obtener información legal sobre el permiso de conducir.

<http://www.mit.gov.it/come-fare-per/patenti-mezzi-e-abilitazioni/patenti-mezzi-stradali>

Sección de la misma página web dirigida a los ciudadanos y que concreta la información legal bajo el epígrafe “Come fare per” [cómo hacer para...].

<https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/home>

“El portal del automovilista” es un punto de referencia para todos los trámites online disponibles en el entorno del tráfico.

<http://www.patente.it/normativa/circolare-22-03-2017-n-6935-conseguimento-patente-b?idc=3498>

<http://www.scuolaguida.it/it/>

Estas dos páginas corresponden a portales web privados relacionados con autoescuelas y centros de servicio online para conductores. La primera (patente.it) ofrece un buen repositorio legal, en tanto que la segunda (scuolaguida.it) está más dirigida al aprendizaje.



LETONIA

Formación de conductores

En Letonia la organización responsable de todos los servicios relacionados con la matriculación de vehículos, realización de exámenes y expedición de los permisos de conducir, inspección técnica de vehículos y homologaciones, auditorias de seguridad vial, y otra serie de temas de menor importancia relacionados con el mundo del tráfico y la automoción, es la Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) [*Dirección de Seguridad Vial (CSDD)*]. Esta organización se define con el modelo de sociedad anónima estatal y entre sus funciones no está la sancionadora, aunque sí que es la responsable de la publicación de las normas que operativizan las directrices emanadas de las leyes de tráfico.

Para que un ciudadano letón pueda realizar la formación práctica previa a la obtención del permiso de conducir, deberá de obtener un “permiso de aprendizaje” o “licencia de formación”. Este documento tiene una validez de 3 años y es sustituido por el permiso definitivo una vez superados los exámenes. En este documento oficial se queda registrado el aprendizaje de los sujetos con el fin de:

- Construir un registro de aspirantes a obtener los correspondientes permisos de conducir.
- Que en ese registro se incorpore el grado de avance del plan formativo de cada aspirante.
- Que dichos aspirantes cumplan con una serie de requisitos legales, entre los que se encuentran: el adecuado estado de salud (que se demuestra a través de un certificado médico) y que tengan la edad mínima para iniciar la formación, 2 años menos que la edad mínima exigida para la obtención del permiso definitivo.

La formación de los futuros conductores se realiza obligatoriamente en las autoescuelas, y solo es posible presentarse a los exámenes si previamente se ha cumplido con el programa definido para la categoría del permiso de conducir que se trate. En el caso del permiso de categoría B, el plan formativo consta de 11 módulos de formación teórica y 6 de formación práctica, que se imparten a lo largo de 4 semanas. El detalle de ambos escenarios formativos, junto con el número de horas de formación obligatoria establecidos para ellos, se recogen en la Tabla 94.

Tipo de formación	Bloques formativos	Nº de Temas	Nº de horas
Teórica	3	11	55
Práctica	6		20

Tabla 94. Estructura de formación obligatoria para permiso de categoría B en Letonia. Fuente: CSDD

Formación teórica

La formación teórica obligatoria de los conductores en Letonia, se vertebra sobre tres bloques formativos. El primer bloque, denominado CSN, es el que recoge todas las normas de la circulación, requerimientos que se han de cumplir para que un vehículo pueda circular y las obligaciones que han de cumplir los conductores. Este primer bloque se divide en 8 lecciones y se realizan en él 45 horas de formación. Es con mucha diferencia el contenido al que más horas de formación se le dedican.

El segundo bloque formativo es el denominado SD. El contenido del mismo es la seguridad vial y para que se puedan impartir los 2 temas de los que consta, se dedican 5 horas del programa.

El último bloque de formación teórica, que se conoce como TI, es en el que se dan a los alumnos unas nociones básicas del funcionamiento del vehículo, cómo está construido y cuáles son los controles más habituales. Este bloque consta de un solo tema, que se ha de impartir durante 5 horas de clases.

A lo largo del desarrollo del plan formativo el aspirante habrá superado exámenes de control realizados por la propia autoescuela, que tienen por objeto comprobar el grado de avance en los conocimientos que adquiere el alumno. Una vez completada la formación teórica, el aspirante puede optar por realizar el examen teórico oficial en los centros del CSDD.

Formación práctica

La formación práctica solo es posible iniciarla si previamente se ha superado la formación teórica. A lo largo de las 20 horas de formación práctica obligatoria que debe realizar el aspirante a obtener el permiso de conducir, se enfrentará de forma paulatina a situaciones de tráfico cada vez más complejas:

- Las primeras 4 horas de formación se desarrollarán en un recinto cerrado al tráfico. En ellas se practicarán las labores de inspección y preparación del vehículo previa a su puesta en marcha, se familiarizará con los mandos que debe de utilizar durante la conducción y realizará las maniobras básicas a baja velocidad.
- Una vez superada la primera fase, dedicará 8 horas a conducir en poblaciones. La primeras 4 horas en zonas de poco tráfico, cambiando a situaciones más complejas en las 4 horas siguientes.
- A la conducción en vías interurbanas se le dedicarán otras 4 horas.
- Deberá de incluirse en el programa de formación 2 horas de circulación en situaciones de baja visibilidad u oscuridad.
- Las últimas 2 horas se centraran en la conducción en situaciones adversas (p.e. suelo resbaladizo o irregular), superación de obstáculos y en general situaciones medioambientales adversas. El desarrollo de esta formación se realizará en un circuito especialmente diseñado para ese fin.

Cada vez que el futuro conductor finaliza una de las clases prácticas, se anota en su tarjeta de prácticas, que deberá de estar completa para poder realizar el examen práctico.

Examen

En Letonia el examen para obtener el permiso de conducir consta de una parte teórica y una práctica. Cada uno de esos ejercicios se pueden realizar una vez completada la formación específica de cada bloque: al final de la formación teórica, el examen teórico y al final de la formación práctica, el examen de conducción.

Examen teórico

El examen teórico consiste en una prueba tipo test que se realiza informáticamente en los centros del CSDD. Esta prueba consta de 30 preguntas tipo test, que pueden presentar hasta 4 opciones de respuesta. Estas preguntas pueden ser sobre normativa, señales o situaciones de tráfico (esencialmente cruces). A lo largo del año 2018 se incorporarán también videos con situaciones reales, en las que se examinarán las habilidades en detección de riesgos. Estas pruebas sustituirán a tres preguntas de las que actualmente se realizan.

Para responder a las 30 preguntas del examen, el aspirante dispone de 30 minutos, y superará la prueba si ha respondido correctamente a 27 o más preguntas. En caso de suspender, podrá examinarse de nuevo pasadas 48 horas. Una vez superado el examen teórico el aspirante dispondrá de un año para superar el examen práctico.

Examen práctico

Esta parte de la prueba pretende comprobar las habilidades adquiridas por el futuro conductor en su formación práctica. Por ello en el examen de conducción se realizan pruebas que recogen ejercicios en circuito cerrado (preparación del vehículo y maniobras básicas) y conducción en tráfico real, buscando que el candidato circule en población (con poca y alta densidad de tráfico) y en vías interurbanas. Este recorrido se realiza a lo largo de 25 minutos, ejecutándose a continuación de la prueba en circuito cerrado, con independencia que en esta prueba se haya cometido algún error. Al final de ambas pruebas, el examinador indica al sujeto si se ha superado el examen y en caso contrario, cuáles han sido los errores cometidos por el aspirante a lo largo del recorrido.

Edad mínima para la obtención del permiso

Las edades de acceso a los diferentes permisos de conducir que se definen en la ley de Letonia se encuentran en línea con lo establecido en otros países de la Unión Europea, que a su vez proviene de las recomendaciones publicadas en la Directiva 2006/126/CE. En la Tabla 95 se muestra un resumen de las edades publicadas por el CSDD.

Es un hecho muy significativo la existencia del permiso de conducir para Bicicleta, que es obligatorio para aquellos conductores de más de 10 años que no cuenten con otro permiso de conducir. La obtención de este permiso supone el aprendizaje de un temario y la realización de un examen, junto con la expedición de un carné específico. La existencia de este permiso produce una inclusión en la dinámica del tráfico y la seguridad vial, que influirá en la obtención de los siguientes permisos a los que opte el poseedor de este carné, tal vez por ello la adquisición del permiso AM se adelanta en Letonia a los 14 años, frente a los 15 o 16 años que es habitual.

Categoría	Edad (años)	Observaciones
Bicicleta	10	Si se desea circular con ese vehículo.
AM	14	
A1	16	
A2	18	
A	24	20 años si se posee un permiso A2 con dos años de antigüedad.
B	18	

Tabla 95. Edad de acceso al permiso de conducir en Letonia. Fuente: CSDD

Capacidades psicofísicas

En Letonia existe la obligación de someterse a distintas pruebas de salud, en función del momento y uso que se vaya a dar al certificado médico. Según la ley de tráfico, existen tres tipos de pruebas:

- Verificación inicial: corresponde a la que se realiza a los aspirantes a obtener un permiso de conducir. Certifica que el futuro conductor no sufre ningún trastorno inhabilitante.
- Inspecciones regulares: las que se realizan en las renovaciones de los permisos de conducir que se realizan cada 10 años si el conductor cuenta con menos de 60 años; cada 5 años si la edad del conductor se haya entre 60 y 65 años; y finalmente cada 3 años para los casos de conductores con más de 65 años.
- Controles tempranos: que están previstos para aquellos conductores que han sido condenados por conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas.

Las dos primeras pruebas se sustentan en exploraciones psicofísicas básicas y son certificadas por médicos autorizados para ello. En caso de que el examinador de la prueba de conducción o bien un agente de la autoridad tengan sospechas razonables sobre el estado de salud de un aspirante o conductor, podrán exigir la realización de un examen médico más profundo.

Otros datos de interés

Permiso de conducir bicicletas

En este caso no estamos ante una simple autorización administrativa. Se trata de un permiso de conducir respaldado por un carné específico (Ilustración 7), que se consigue a partir de los 10 años de edad, previa superación de un examen oficial. El examen se realiza por ordenador y consta de 10 preguntas, de las que se han de responder bien 8 para aprobar, y se dispone de 10 minutos para realizarlo. Para preparar ese examen el CSDD publica en su página web todos los enlaces que permiten aprender las Normas de Tráfico (Ley) y las directrices que se establecen para mejorar Seguridad Vial.

Entre los recursos formativos que se publican en la página del CSDD merece una mención especial la página <http://www.berniem.csdd.lv/>. Esta es una página web específica “para los niños” [berniem]. Los contenidos que aparecen, con independencia de su interés didáctico e introductorio en el mundo de la seguridad vial, se han realizado de forma atractiva para los muy jóvenes, utilizando soportes como los videojuegos, los escenarios virtuales o las animaciones.



Ilustración 7: Imagen del permiso de conducir bicicletas de Letonia. Fuente: CSDD.



Ilustración 8: Pantalla inicial de la página para niños de la Dirección de Seguridad Vial (CSDD). Fuente: CSDD.

Enlaces de referencia

<https://www.csdd.lv/transportlidzekla-vaditajs/izvelne/>

Página web de la CSDD desde la que se puede desplegar el menú sobre conductores y los distintos aspectos que les atañen. Tipos de permiso, formación, examen, renovaciones, etc.

<https://likumi.lv/doc.php?id=45467>

Página web correspondiente al repositorio legal de la República de Letonia. Este enlace en concreto se corresponde con la Ceļu satiksmes likums [Ley de Tráfico].

<https://likumi.lv/ta/en/en/id/274865>

Es la misma página que la anterior, aunque en este caso el enlace corresponde a la Ley de Regulación del Tráfico, traducida al inglés.

<https://likumi.lv/doc.php?id=208534>

Página web que publica un reglamento que define la formación de los conductores.

<http://www.berniem.csdd.lv/>

Página Web de la Dirección de Seguridad Vial dedicada a los niños. En ella se ofrecen materiales formativos, exámenes tipo y contenidos audiovisuales para introducir en la seguridad vial a los más jóvenes.



LIECHTENSTEIN

Formación de conductores

En Liechtenstein el organismo responsable de todos los temas relacionados con el tráfico de vehículos por carretera, salvo las funciones de la policía, es el Motorfahrzeugkontrolle (MFK) [*Inspección Técnica de Vehículos (MFK)*]. Este organismo es dependiente de la Administración General del Estado y entre sus funciones está la publicación de las normas sobre permisos de conducir. Como país independiente que es, dispone de su propia legislación, aunque tiene un claro paralelismo con la vecina Suiza, hasta tal punto que las normas que regulan la obtención del permiso de conducir son prácticamente las mismas. Este hecho produce un efecto secundario y es que una gran parte de las autoescuelas autorizadas en el Principado, tienen su sede central en Suiza.

Aunque existen autoescuelas en Liechtenstein, delegaciones en su mayoría de centros suizos, la norma no exige (en principio) la asistencia a ellas para realizar formación teórica o práctica. Esto cambia en el caso en que el aspirante a obtener un permiso de conducir suspenda dos veces el examen práctico, ya que para poder realizar un nuevo examen deberá de ser presentado al mismo por un profesor de autoescuela, que a su vez certifique que el aspirante a obtener el permiso ha adquirido las habilidades necesarias para conducir un vehículo.

Formación teórica

En las autoescuelas se ofrece una formación teórica que se centra en la superación del examen teórico oficial, no estableciéndose ninguna obligación legal de cubrir un número mínimo de horas de formación, ni definiéndose un plan formativo detallado.

Formación práctica

Una vez superada la prueba teórica adecuada para el permiso de conducir deseado, el aspirante a obtener el permiso solicitará un “Certificado de aprendizaje” para poder realizar prácticas de conducción. Estas prácticas, en el caso del permiso de categoría B, pueden realizarse por medios propios o haciendo uso de los servicios de una autoescuela. En el caso de los permisos de categoría A1 o A, sí que es obligatorio por ley haber realizado 8 o 12 horas de práctica respectivamente en autoescuela.

El Certificado de aprendizaje tiene una validez de dos años, limitada a la obtención del permiso de conducir definitivo mediante la superación del examen práctico. Si un aspirante no consigue superar el examen práctico en dos intentos consecutivos, deberá de presentarse a la siguiente convocatoria de examen a través de una autoescuela, que certificará que el aspirante ha realizado suficientes prácticas para estar al nivel exigido en el examen.

Formación en educación vial

El Verkehrskundekurs (VKU) [*Curso de Educación Vial (VKU)*] es un tipo de formación teórica obligatoria para los conductores noveles, aunque no es objeto de examen. El contenido de la formación es la seguridad vial, desde el punto de vista del conductor: reconocimiento y detección de riesgos y conductas a desarrollar. Este contenido formativo se imparte en las autoescuelas a lo largo de 4 clases de 2 horas de duración cada una.

Primeros auxilios

Esta formación es obligatoria para la obtención de los permisos de categoría A y B, y consiste en un programa teórico / práctico que se imparte a lo largo de 4 sesiones de 2,5 horas, debiendo completarse antes de realizar el examen teórico básico. El curso de primeros auxilios es impartido por Liechtensteiner Samaritervereine [*Asociación Samaritana de Liechtenstein*], que es una organización del Principado de Liechtenstein asociada a la Cruz Roja Suiza.

Examen

Examen Teórico

El Computerunterstützte Theorieprüfung (CUT) [*Examen teórico asistido por ordenador (CUT)*], se compone de tres tipos de pruebas en función del permiso de conducir que se desea obtener. La que corresponde a los permisos de categoría A y B es la denominada “Teoría Básica” y su aprobado, habilita al aspirante a obtener el “Certificado de aprendizaje”. La validez del aprobado de CUT es de dos años. Si pasado ese plazo el aspirante aún no ha conseguido superar la parte práctica del examen de conducir, deberá de volver a realizar la prueba teórica.

El CUT consta de 50 preguntas y se aprueba si no superar los 15 puntos de error. El tiempo para realizar la prueba es de 45 minutos.

Examen práctico

En el caso del Principado de Liechtenstein, el examen práctico se realiza en un solo ejercicio, el de circulación en tráfico real, pudiéndose hacer a lo largo del recorrido maniobras que en otros países se examinan en áreas restringidas al tráfico (aparcamiento, cambio de sentido, frenada de emergencia, etc.). Como ya se ha expuesto, suspender la prueba práctica dos veces implica que el aspirante deberá de realizar prácticas en una autoescuela y esta lo tiene que certificar para poder presentarse a la tercera convocatoria. Si finalmente el aspirante no aprueba el examen práctico en tres intentos, el aspirante deberá de superar un “Examen de idoneidad” de carácter psicofísico para poder de ser admitido en la cuarta convocatoria.

Edad mínima para la obtención del permiso

Puesto que Liechtenstein no es un país integrado en la Unión Europea, no está obligado a armonizar sus categorías de permisos de conducir con las denominaciones y tipos de vehículo autorizados, publicados por esta organización. Aun así, como se puede ver en la Tabla 96, el

tipo de vehículos autorizados a conducir con las diferentes categorías de permisos no difieren excesivamente de los definidos en este país, aunque hay que destacar dos hechos diferenciales:

- La edad mínima para obtener el permiso de conducir motocicletas de más de 35Kw es de 25 años, siendo en la UE 24 años la norma más generalizada.
- Se hace distinción entre el permiso M (para conducir ciclomotores) y el permiso A1 para motos de hasta 50 cm³, mientras que en la UE ambos casos están unificados bajo el permiso AM.

Categoría	Edad (años)	Observaciones
M	14	Permiso para ciclomotores
A1 (50 cm ³)	16	
A1 (125 cm ³)	18	
A 35 Kw	18	
A (>35 Kw)	25	O con A 35Kw de dos años de antigüedad.
B	18	

Tabla 96. Edad de acceso al permiso de conducir en Liechtenstein. Fuente: MFK

Capacidades psicofísicas

Antes de que el aspirante a conseguir el permiso de conducir obtenga el permiso de aprendizaje, que le habilita para realizar su formación práctica, deberá de haber superado un examen de agudeza visual realizado por un óptico o medico autorizado. Igualmente, en la solicitud para obtener el permiso de conducir es necesario que rellene un cuestionario con distintas preguntas de respuesta cerrada (si/no) sobre su estado de salud.

Este mismo procedimiento para la obtención del permiso de conducir se aplica en las renovaciones de este, salvo que el conductor haya alcanzado la edad de 70 años o que se trate de un sujeto que haya sufrido un accidente o enfermedad grave, cuyas secuelas puedan influir en su capacidad de conducir. En estos casos se tendrá que realizar un reconocimiento psicofísico en alguno de los médicos autorizados al efecto. Los conductores de más de 70 años deberán de realizar el reconocimiento médico cada 2 años. Como ejemplo de la normativa que afecta a los conductores diagnosticados de enfermedad que puede influir en su capacidad de conducción, está el de los conductores diabéticos que deberán de realizar el reconocimiento médico cada 5 años.

Otros datos de interés

Conducción acompañada

Una vez recibido el certificado de aprendizaje, el aspirante adquiere el derecho a realizar viajes de práctica con un profesor de autoescuela o acompañante. En el primer caso los condicionantes son los exigidos por la ley para estos profesionales, en cambio en el segundo caso se definen una serie de características de obligado cumplimiento por parte del acompañante:

- Debe de ser una persona de al menos 23 años de edad y estar en posesión del permiso de conducir de la categoría correspondiente al vehículo de prácticas, desde al menos 3 años antes.
- Este acompañante debe poder alcanzar bien el freno de mano.

- No está autorizada la conducción acompañada en la carretera salvo que se haya aprobado el examen práctico de conducción. Esta es una importante diferencia con respecto a las prácticas que se realizan en autoescuelas, en las que sí se permite este tipo de circulación.
- En las prácticas acompañadas se pueden transportar otros pasajeros, pero no se recomienda hacerlo.

Enlaces de referencia

<https://www.llv.li/#/12486/fuhrerschein>

Página web perteneciente a la Liechtensteinische Landesverwaltung [*Administración del Estado de Liechtenstein*]. Desde ella cualquier ciudadano puede estar al corriente, si entrar en detalle, de sus derechos u obligaciones a nivel normativo. El enlace presentado es el relacionado con el tráfico, los vehículos y los conductores.

https://www.gesetze.li/konso/1978020000?search_text=Verkehrsrechts&search_loc=text&lnr=&lgblid_von=&observe_date=11.09.2018

Página web correspondiente al repositorio de textos legales del Principado de Liechtenstein. El enlace mostrado corresponde a la Verkehrszulassungsverordnung (VZV) [*Ordenanza sobre el permiso de circulación*].



LITUANIA

Formación de conductores

En Lituania la definición de las normas que se aplican en la obtención de los permisos de conducir la hace la Valstybinės Kelių Transporto Inspekcijos (VKTI) [*Inspección estatal de transporte por carretera (VKTI)*], siendo responsable también este organismo de las regulaciones que afectan a la inspección técnica de vehículos y el transporte de pasajeros y mercancías. La ejecución de la normas de examen y del registro de vehículos y conductores recae en la empresa pública Regitra.

En la “Orden de capacitación de conductores”, publicada en el año 2014 y revisada en el 2017, se establece que la realización de la formación de los conductores se hará en las autoescuelas y se determina también el número mínimo de horas de formación necesarias para cada categoría de permiso de conducir, tal y como se reflejan en la Tabla 97.

Categoría de permiso	Formación Teórica	Formación Práctica
A1, A2, A	40	10
B	40	30

Tabla 97. Mínimo de horas de formación necesarias por categoría de permiso en Lituania. Fuente: VKTI

En las horas que se establecen para cada tipo de permiso se incluye una hora de la “prueba de calificación final”: 30 minutos de examen teórico y otros 30 de práctico. Esta “calificación final” es una validación del nivel formativo en el que se encuentra el alumno, que le permite analizar los errores que ha cometido y corregirlos de cara a la prueba oficial, que se realizará en las dependencias de Regitra.

La autoescuela deberá de transmitir telemáticamente a Regitra la información del alumno en los distintos momentos de la formación: cuando se firma el contrato de entrenamiento, cuando se han superado las horas de formación y cuando se ha realizado la “prueba de calificación final”.

En la misma “Orden de capacitación de conductores”, se establece la posibilidad de realizar el aprendizaje teórico en un modelo de autoestudio, y en el aprendizaje práctico se incluye la conducción acompañada, paralelamente al modelo definido de autoescuela. El hecho diferenciador de que el aspirante opte por preparar de forma autónoma el examen teórico, es

que no podrá iniciar su formación práctica hasta haber superado el examen teórico oficial en Regitra, y posteriormente estará obligado, al igual que el resto de aspirantes, a realizar en la autoescuela las horas prácticas exigidas en la norma, incluida la prueba de calificación final.

Formación teórica

En la mencionada norma de capacitación de conductores no se establece ningún recorrido formativo específico, siendo responsables las autoescuelas de la definición en detalle de un plan formativo para los alumnos, que recoja los contenidos generales que se establecen en la norma.

Dentro de ese plan deberán de incluir los recursos didácticos que se exigen en la ley: "...durante la formación teórica se deberán de utilizar contenidos audiovisuales que muestren accidentes o situaciones peligrosas en carreteras, cruces, puentes, viaductos, túneles, en zonas de peatones, animales o vehículos de dos ruedas, permitiéndose el análisis de las posibles causas de los accidentes y las medidas preventivas."

Formación práctica

La formación práctica de los futuros conductores se refleja en un libro de prácticas, en el que se registran las horas, ejercicios realizados y fecha de cada sesión de prácticas realizada en la autoescuela. No existe un plan específico de formación, aunque sí que se definen en la ley los objetivos generales de esta formación, que son los siguientes:

- Que el futuro conductor adquiera los conocimientos necesarios, habilidades y capacidades para comprender los peligros del tráfico y evaluar su gravedad.
- Que conduzca de forma segura y económica, no creando situaciones peligrosas y aprendiendo a reaccionar de forma apropiada cuando éstas se presenten.
- Que se comporte de acuerdo con el Código de la circulación.
- Que identifique los fallos de funcionamiento más importantes del vehículo, en particular los que ponen en peligro el tráfico seguro, aprendiendo a subsanarlos de la manera más adecuada, si ello fuera posible.
- Que evalúe los factores que influyen en la conducción (alcohol, drogas y efectos de la medicación, fatiga, problemas de visión, emociones, etc.).
- Que garantice la seguridad de todos los usuarios de la carretera, especialmente la de los más débiles y vulnerables (niños, peatones, ciclistas, personas con discapacidad, etc.), al tiempo que muestre el debido respeto a todos los usuarios de la carretera.

Formación en primeros auxilios

Se trata de un curso impartido por las autoescuelas y otros centros autorizados. El curso es teórico-práctico y cuando se finaliza se entrega al aspirante al permiso de conducir un certificado que deberá de presentar al solicitar cita para realizar el examen teórico.

Examen

El modelo de examen en Lituania está basado en dos pruebas. La primera evalúa el conocimiento teórico del aspirante a obtener un permiso de conducir. En caso de superar ese primer examen, se accedería a la segunda prueba, en la que se verifica que las habilidades de conducción del candidato son acordes con las características y requisitos que define la ley.

Examen teórico

Antes de poder realizar este primer examen, el candidato habrá presentado varios documentos entre los que están el certificado médico obligatorio, el certificado de haber superado el curso de primeros auxilios y el certificado de la autoescuela de haber asistido a las clases de formación exigidas en la ley. En caso de haber optado por la vía de la autoformación teórica, se deberá de pedir una autorización al VKTI para poder presentarse al examen.

El examen teórico consta de 30 preguntas, 25 generales y 5 específicas del tipo de vehículo para el que se desea obtener el permiso. En el supuesto de que desease optar a varios permisos, se añaden 5 preguntas específicas por cada permiso adicional al que se opte, aumentado 5 minutos adicionales a los 30 establecidos como duración de la prueba básica.

El examen se realiza por ordenador y las preguntas de tipo test que se presentan en el examen son seleccionadas aleatoriamente desde la base de datos publicada por el VKTI. Por cada pregunta se ofrecen 4 posibles opciones de respuesta, entre las que al menos una es correcta. Una pregunta se considera bien respondida cuando se seleccionan exclusivamente todas las respuestas correctas posibles. Para aprobar el examen teórico es necesario contestar bien al menos 24 preguntas.

Examen práctico

El examen práctico se realiza con la única presencia en el vehículo de examinador y el aspirante. Consta de tres ejercicios: un examen oral sobre conocimiento de mandos y elementos técnicos del vehículo, realización de alguna de las maniobras predefinidas y ejecución de un recorrido.

En la norma que establece los criterios de evaluación del examen práctico del permiso de conducir, se recogen tres tipos de errores posibles a lo largo de la prueba:

- Errores críticos, cuyo acrónimo en lituano es KK: Se incluyen en esta categoría aquellas acciones que suponen un bajo nivel de habilidades de conducción, que implican conductas negligentes, que pueden poner en peligro a otros usuarios de la carretera. También se incluye aquí el hecho de provocar un accidente o bien la intervención (oral o física) del examinador para evitar un problema mayor. Dentro de los errores críticos se incluye también el desconocimiento y mal uso de los elementos del vehículo sobre los que se preguntan en el examen oral de la prueba práctica.
- Errores no críticos (NK): Este tipo de conductas no suponen un peligro evidente para el tráfico rodado y usuarios de las vías, pero en su conjunto, indican que el aspirante tiene un nivel inadecuado de habilidades de conducción. Las conductas están asociados a la fluidez de la conducción y se trata de hechos como el manejo del cambio de marchas, el uso de los intermitentes, el correcto posicionamiento y alineación en la vía, que el vehículo se pare, la no utilización de los retrovisores, etc.
- Errores repetitivos específicos (SPC): Se produce cuando se da la acumulación de 6 errores del tipo NK.

El examen práctico se suspende si a lo largo del recorrido se produce un error crítico o un error SPC, repitiendo 6 veces la misma conducta no crítica, o bien cuando se cometen nueve o más errores no críticos diferentes.

Edad mínima para la obtención del permiso

Categoría	Edad (años)	Observaciones
AM	15	
A1	16	
A	21	18 años si es titular de A1 con dos años en vigor..
B	18	

Tabla 98. Edad de acceso al permiso de conducir en Lituania. Fuente: VKTI

Las edades y categorías de permiso de conducir definidos en Lituania, reflejados en la Tabla 98, indican que no tienen normalizadas las subcategorías de permiso A. En sus leyes no existe la categoría A2 y la categoría A se alcanza con 21 años directamente, o bien con 18 si se es titular del permiso A1 durante 2 años. Este hecho va en contra del criterio de acceso gradual al permiso de conducir de motos de gran cilindrada, para la que, en la mayoría de los países europeos, se establece la edad de 24 años sin experiencia previa o bien la posesión durante dos años del permiso A2, que al conseguirse con 18, permite con 20 años acceder a la máxima categoría.

Capacidades psicofísicas

En caso de la Republica de Lituania, cualquier trámite relacionado con la consecución o renovación de los permisos de conducir lleva consigo la presentación de un certificado médico, que recoge los resultados del reconocimiento obligatorio. Lo único que varía (para los permisos de categorías A y B), es la frecuencia con la que deben de realizarse las renovaciones, tal y como se refleja en la Tabla 99.

Edad	Periodicidad	Primario	Experto
Menos de 55 años.	Cada 10 años	Médico de familia o psiquiatra.	Oftalmólogo para verificar diagnostico
De 56 a 59 años.	Cada 5 años	Médico de familia, geriatra, psiquiatra o médico internista.	Oftalmólogo, otorrinolaringólogo, neurólogo
De 70 a 79 años.	Cada 2 años		
Más de 80	Anualmente		

Tabla 99. Reconocimientos médicos obligatorios para renovación de permiso de conducir en Lituania. Fuente: Ministerio de salud de la República de Lituania

Los médicos que han de firmar los certificados de salud varían en función de la edad de los conductores, pasando de médicos de familia en los casos de personas de menos de 56 años, a la incorporación de otros especialistas para edades superiores. En caso de que en el reconocimiento básico obligatorio se detecte algún problema, el facultativo responsable del certificado podrá solicitar la participación de un experto. Las pruebas que se incluyen en el reconocimiento psicofísico para la obtención del certificado médico son las siguientes:

- Agudeza visual.
- Campo de visión.
- Adaptación de visión a la oscuridad.
- Medición de la presión arterial (a partir de la edad de 40 años).
- Test de daltonismo (para obtener por primera vez un permiso de conducir).

- Audición.
- Pruebas de función vestibular (mareos y equilibrio).

Adicionalmente se pueden requerir dos tipos de prueba más:

- Determinación del grupo sanguíneo y factor Rh y electrocardiograma (ECG).
- Exploración psicológica, reacciones y otras pruebas que serían seleccionadas en cada caso.

Otros datos de interés

Conducción acompañada

En Lituania se considera un método más de formación práctica, al que se puede adscribir el futuro conductor. La conducción acompañada se puede realizar siempre que el acompañante sea un miembro de la familia, registrado para este fin en la base de datos de Regitra, que tenga un carnet de conducir de categoría B con un mínimo de cinco años de antigüedad y que no se le haya suspendido el permiso por infracciones.

El vehículo que se utilice para este tipo de conducción deberá de tener el freno de mano entre el conductor y el acompañante, contar con un seguro específico para ese uso y estar identificado por delante y por detrás con un cartel con la letra "M".

Enlaces de referencia

<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/fbab3c40d26511e39bf688e133d06adf/KYlZtRyPrr>

Esta página web se corresponde con el repositorio legal de la administración lituana, siendo el enlace concreto que remite a la "Orden de capacitación de conductores" en su última revisión de 2017.

<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.463453>

Enlace que muestra la normativa publicada en el 2013 por Regitra, en la que se definen los criterios de evaluación del examen práctico.

<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.D5693EEE35C8>

Este enlace se corresponde con la ley publicada por el Ministerio de Salud lituano, en la que se definen los criterios psicofísicos que han de cumplir los conductores de todas las categorías de permiso de conducir.



LUXEMBURGO

Formación de conductores

En Luxemburgo la formación de los futuros conductores se realiza obligatoriamente en autoescuelas, siendo la selección del centro en el que cursarán su formación, el primer pasó que han de dar los aspirantes a obtener un permiso de conducir. Estos centros son los que entregarán a los aspirantes el Certificado de Aprendizaje, documento en el que se registrará la superación de la formación oficial teórica y práctica, así como otros hechos significativos en el entrenamiento del futuro conductor.

Para ambas formaciones se obliga a cursar un número mínimo de clases, que varían en función del tipo de permiso que se desee obtener y de si el aspirante es titular o no de un permiso de otra categoría. Estos requerimientos mínimos se recogen en la Tabla 100.

Categoría	Mínimo de horas obligatorias		Observaciones
	Teoría	Práctica	
AM	12	-	No se exige práctica.
A1	12	16	
A2	12 (6)	16 (10)	Entre paréntesis, para titular de otro permiso.
A	(6)	-	Entre paréntesis, para titular de otro permiso. No se exige práctica, solo 2 años de permiso A2.
B	12 (6)	16	Entre paréntesis, para titular de otro permiso.

Tabla 100. Horas de formación en autoescuelas obligatorias. Fuente: Département des transports

Formación teórica

La formación teórica que se ha de realizar se centra en el contenido recogido en el Código de la Circulación editado por el Département des Transports.

Formación práctica

Como se ha indicado, la formación práctica oficial se realiza en las autoescuelas obligatoriamente, con el número mínimo de horas, previo al examen práctico, que aparece reflejado en la Tabla 100. Además de esas horas, el aspirante a obtener el permiso de conducir podrá optar por realizar Conducción Acompañada de un conductor experimentado, lo que

obligará a realizar 4 horas adicionales de formación en la autoescuela. Serán igualmente obligatorias 5 horas de formación prácticas cada vez que se suspenda el examen práctico.

Entrenamiento en seguridad.

La superación de los exámenes para obtener un permiso de conducir para las categorías A2 y B no suponen la obtención del permiso de forma definitiva; lo que se obtiene es la autorización a conducir de forma autónoma con el Certificado de Aprendizaje durante los 24 meses siguientes a la superación del examen práctico. Por tanto, a lo largo de esos 24 meses el conductor novel sigue estando en formación, lo que supone que ha de seguir registrando su actividad como conductor. Pasados 3 meses desde su examen práctico, en caso del permiso B y 6 meses para el tipo A2, y habiendo recorrido 3.000 km, el conductor novel deberá de asistir a una nueva formación obligatoria denominada "Curso de entrenamiento de seguridad".

Este curso se realiza en una jordana de 7 horas de duración, desarrollándose en un recinto en la localidad de Colmar Berg preparado de manera específica para este curso, con aulas, carreteras con firmes de rugosidad y agarre variable, zonas mojadas para frenadas de emergencia, etc. En la Ilustración 9 se muestra la foto aérea que publica en su página web el centro donde se realiza esta formación.



Ilustración 9: Centro de formación de Colmar Berg perteneciente a Centre de Formation pour Conducteurs S.A

Este curso se compone de una parte teórica, otra práctica y de actividades demostrativas, siendo el objetivo del mismo que el conductor se autoevalúe respecto a su capacidad para percibir las situaciones de riesgo y actuar en consecuencia. La parte teórica incluye un taller de capacitación que abarca dos unidades. La primera consiste en examinar los problemas de conducción y ver las soluciones que ofrecen las nuevas tecnologías de los vehículos. La segunda parte consiste en una dinámica grupal en la que se analizan las experiencias de los conductores noveles desde la obtención de su permiso de conducir. La parte práctica consiste en enfrentarse a situaciones de conducción extremas en las distintas pistas que posee el recinto. Finalmente las demostraciones buscan la inmersión del conductor en situaciones de alto riesgo (vuelcos, conducción bajo los

efectos de sustancias, derrapes, etc.), gracias a la utilización de simuladores o gafas de visión deformada. Si un conductor no realiza este curso antes de cumplirse los 24 meses desde que completó su examen práctico, o bien no ha solicitado una prórroga de manera oficial y plenamente justificada, perderá automáticamente la validez para conducir del Certificado de Aprendizaje, debiendo comenzar de nuevo el proceso de formación y examen.

Examen

La obtención del permiso de conducir en Luxemburgo se realiza por el procedimiento de doble examen, teórico y práctico, separado en el tiempo y excluyente. Es decir, hasta que no se aprueba el examen teórico, no se pueden empezar las prácticas obligatorias que, a su vez, permitirán acceder al examen práctico.

Examen teórico

El examen teórico para un primer permiso se desarrolla durante 30 minutos y está compuesto por 54 preguntas de tipo test, estructuradas según se expone en la Tabla 101. Para cada pregunta se ofrecen dos o tres opciones de respuesta, de las que solo una es correcta.

Bloque	Grupo	Preguntas	Máximo nº. de fallos
Tronco Común	Código	8	3
	Señales	8	3
	Prioridades	8	2
Parte Específica	Código específico	15	6
	Señales específicas	15	6
Conjunto del examen		54	11

Tabla 101. Preguntas y fallos permitidos en examen teórico. Fuente: Département des transports

El Tronco Común contiene preguntas relacionadas con el código de la circulación que afectan a todos los tipos de vehículos, en tanto que la Parte Específica es propia de cada tipo de vehículo o categoría de permiso al que se opta. En caso de superar el número de fallos definido en alguno de los Grupos o bien si el total de fallos acumulado entre todos los grupos es mayor de 11, el examen queda suspendido.

En el supuesto de que un aspirante a obtener un permiso de conducir fuese titular de un permiso anterior, tan solo deberá de examinarse de la Parte Específica del nuevo permiso, con el mismo número de preguntas y fallos permitidos por grupo, pero variando la duración del examen, que pasa a 20 minutos y el número máximo total de fallos que serán 6.

En caso de suspender el examen, el aspirante ha de regresar a la autoescuela para realizar de nuevo la mitad de las horas de formación teórica obligatorias. Por ejemplo, para volver a presentarse a un nuevo examen teórico para el permiso de categoría B, el aspirante deberá de presentar el certificado de su autoescuela de haber realizado 6 horas adicionales de formación teórica.

Examen practico

El examen práctico para las categorías A1, A2 y B se compone de una parte en la que los aspirantes a obtener esos permisos realizan una serie de maniobras en un circuito cerrado y un recorrido en tráfico abierto, que se desarrolla a lo largo de 40 minutos.

La primera prueba es eliminatoria, debiéndose de realizar las maniobras sin error. En esta parte de la prueba el candidato deberá en primer lugar ajustar los elementos del vehículo (asiento, espejos, volante, cinturón, etc.) para realizar una correcta conducción, y aleatoriamente se le puede pedir que compruebe algún elemento técnico del vehículo (Neumáticos, nivel de aceite, líquido de frenos, etc.).

Respeto a la segunda prueba de conducción en tráfico real, el examinador comprueba que el aspirante controla el vehículo haciendo uso de los recursos técnicos del mismo, cumple con las normas de tráfico y el respeto a los demás usuarios de la carretera, adapta su forma de conducir a las características de la vía y del tráfico, etc. Se trata por tanto de un examen que evalúa al futuro conductor en su conjunto, salvo que se hayan cometido errores en los que el profesor de autoescuela que acompaña al candidato haya hecho uso del doble mando del coche de examen.

En caso de no superar el examen práctico, el aspirante recibirá la información de las causas que han producido ese resultado, regresando a la autoescuela donde tendrá que hacer una nueva formación de 5 clases prácticas adicionales. Ya no podrá realizar conducción acompañada si se adhirió a este método de formación práctica complementaria.

Edad mínima para la obtención del permiso

Según la normativa de Luxemburgo las edades a las que se puede acceder para obtener los permisos de conducir son las reflejadas en la Tabla 102. El hecho más significativo en el caso de Luxemburgo, respecto a otros países, es que la obtención de un permiso de categoría A no se puede realizar de forma directa. Normalmente se suele establecer una edad de 24 años para acceder directamente a esa categoría, pero en el caso de este país solo se puede acceder si han transcurrido dos años desde que el aspirante obtuvo su permiso A2.

Categoría	Edad	Observaciones
AM	16 años	
A1	16 años	
A2	18 años	
A	20 años	No hay acceso directo, obligatorio A2 con dos años de antigüedad.
A (triciclos)	21 años	Obligatorio A2 con dos años de antigüedad.
B	18 años	

Tabla 102. Edades mínimas para obtener el permiso de conducir por categorías en Luxemburgo.

Fuente: Département des transports

Capacidades psicofísicas

Para obtener un permiso de conducir en Luxemburgo es obligatorio que el aspirante se someta a un examen médico que certifique que no sufre trastornos o patologías que incumplan con las normas definidas al efecto. De forma explícita se impide la expedición del permiso de conducir si el candidato:

- Tiene trastornos graves del ritmo cardíaco.
- Tiene angina de pecho en situación de reposo o emoción.
- Es dependiente del alcohol o no puede dissociar la conducta del consumo de alcohol.

- Es dependiente de sustancias psicotrópicas o si abusa de su consumo regularmente sin ser dependiente.
- Consume regularmente sustancias psicotrópicas, cualquiera que sea su forma, lo que puede comprometer su capacidad para conducir con seguridad, si la cantidad absorbida es tal que ejerce una influencia perjudicial sobre la conducción. Lo mismo se aplica a cualquier otro medicamento o combinación de medicamentos que influya en la capacidad para conducir.

Otros datos de interés

Conducción acompañada

En Luxemburgo la conducción acompañada se contempla como un aprendizaje complementario al realizado en las autoescuelas y de hecho no se puede iniciar la conducción acompañada sin haber completado la formación práctica obligatoria de 12 horas, en las que 2 deberán ser con la asistencia del acompañante. Igualmente, el aspirante a obtener el permiso de conducir debe de haber superado el examen teórico y la revisión médica obligatoria, antes de solicitar la conducción acompañada.

El acompañante debe ser un familiar o alguien cercano al futuro conductor, y tan solo podrá tener un tutelado, salvo que sea el padre, abuelo o hermano de los aspirantes que tutela. Además, deberá de cumplir con dos requisitos adicionales:

- Ser titular de un permiso B por más de 6 años.
- No haber sido condenado por infracciones de tráfico, o haber perdido los derechos de conducir en los últimos 5 años.

Si cumple con esas condiciones, el acompañante deberá de aportar y llevar consigo una serie de documentos: un documento de identidad, un certificado de penales reciente y una póliza de seguro que reconozca el uso para prácticas del vehículo, y obviamente, la autorización del Ministerio de Transportes para poder actuar como escolta o acompañante.

Este tipo de prácticas solo se puede realizar en el territorio del Gran Ducado de Luxemburgo, no se podrá circular entre las 23h y las 6h del día siguiente, tan solo se podrá realizar con coches de categoría B identificados con una "L" roja sobre fondo blanco y el acompañante deberá de ir en el asiento del copiloto.

Como la conducción acompañada es un modelo de prácticas complementarias, se termina en el momento en que el aspirante decide presentarse al examen práctico. En ese punto el acompañante redactará un informe del desarrollo de la Conducción Acompañada realizada, que entregará en la autoescuela para que se adjunte al Certificado de Aprendizaje. Antes del examen práctico el candidato deberá de asistir a otras 4 clases prácticas obligatorias en la autoescuela.

Si aprueba el examen práctico, el aspirante deberá de realizar en autoescuela 5 horas de práctica antes de comenzar a conducir, y en caso de suspender deberá de tomar otras 3 horas prácticas antes de volverse a presentar.

Enlaces de referencia

http://www.mt.public.lu/transports/circulation/permis_conduire/index.html

<http://www.mt.public.lu/transports/circulation/code/index.html>

http://www.mt.public.lu/formulaires/circulation_routiere/perrmis_conduire/index.html

http://www.mt.public.lu/formulaires/circulation_routiere/perrmis_conduire/categorie_b/index.html

Diferentes secciones de la página web perteneciente al Departamento de Transportes en la que se recoge la información oficial sobre el permiso de conducir. Esta web se diferencia del Portal de Ciudadano (guichet.lu) en que aporta la información administrativa, en tanto que en “guichet.lu” lo que se pretende es responder a las preguntas de cómo hacer un determinado trámite.

<https://guichet.public.lu/citoyens/fr/transports-mobilite/transports-individuels/permis-conduire/permis-conduire/index.html>

Portal del ciudadano. Es la página web a la que los usuarios pueden acceder para aclarar dudas administrativas sobre determinados hechos vitales, y precisamente uno de ellos es la obtención del permiso de conducir.

<http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/code/route/20180603>

Estos dos enlaces identifican dos formas de acceder a la última versión del Código de la Circulación publicado por el Gran Ducado de Luxemburgo. El primero explica las últimas modificaciones sufridas por los artículos, en tanto que el segundo es la versión completa del Código en formato PDF.

http://www.snca.lu/component/option,com_easyfaq/task,view/id,13/Itemid,237/lang,french/

Página de la SNCA (Societe Nationale de Circulation Automobile) que es la organización concesionaria de la realización de los exámenes.

<http://www.cfc.lu/pages/english/obligatory-courses.php>

A modo de ejemplo, página web del recinto perteneciente al Centre de Formation pour Conducteurs S.A., en el que se desarrolla el Entrenamiento en Seguridad obligatorio para los conductores noveles.



MALTA

Formación de conductores

Se podría decir que la normativa publicada por el organismo Transport Malta (TM), que es el que regula la formación y examen de los futuros conductores en ese país, es una de las más libres y menos reguladas de la Unión Europea.

Aunque en Malta se establece un completo plan formativo para los aspirantes a obtener un permiso de conducir, no se define ningún número mínimo de clases teóricas o prácticas obligatorias. El plan formativo se plasma en un documento denominado “Hoja de Registro de Estudiante” (Ilustración 10), en el que aparecen temas de todo tipo:

- Los estrictamente teóricos, por ejemplo “Señales de tráfico, normas y regulación”.
- Aquellos que tiene parte teórica y parte práctica. Un ejemplo de esta categoría sería el tema denominado “Controles, instrumentos y equipamiento” (de los vehículos), en el que se enumeran los distintos controles que tienen los vehículos (frenos, acelerador, cambio de marchas, intermitentes, etc.) explicando su funcionamiento y completando la formación con el uso de los mismos.
- Los eminentemente prácticos: “Conducción nocturna” o “Arrancar y parar” serían algunas de las prácticas que se han de ejecutar.

Este documento es de uso obligado en las autoescuelas, siendo entregado a los aspirantes a obtener el permiso de conducir, como parte del trámite administrativo inicial para solicitar el “permiso de aprendizaje”, debiendo ser cumplimentado en su totalidad para que el titular del mismo pueda presentarse al correspondiente examen. Los titulares del “permiso de aprendizaje” no podrán realizar prácticas durante los domingos o los días festivos oficiales.

Como se puede ver en la Ilustración 10, la cumplimentación de la “Hoja de Registro de Estudiante” se ha de realizar en una autoescuela con un instructor profesional. Este instructor puede explicar un ejercicio, demostrar su ejecución e incluso evaluar la forma en la que el alumno lo ejecuta (casillas 1 a 3 de cada ejercicio), pero también puede suceder que el alumno opte por realizar de forma autónoma (en conducción acompañada) esa parte de la formación. En este caso el profesor de autoescuela se limitará a firmar en las casillas del apartado 5 del formulario, confirmado con ello la decisión del alumno. Por tanto, a nivel legal, tiene el mismo

valor la formación práctica en autoescuela con un instructor profesional, que la realización de los ejercicios en el modelo de conducción acompañada.

La elección de un modelo u otro de formación se realiza en el primer momento. Si el alumno decide optar por la auto-instrucción, podrá incorporarse cuando desee al modelo de autoescuela, avisando previamente a la oficina TM. En caso de optar por el modelo de autoescuela, deberá de terminar en él, aunque durante el proceso podrá cambiar de autoescuela cuando desee, realizando la correspondiente comunicación a TM.

5 Drive independently		5 Drive independently		5 Drive independently							
Date	Signature	Date	Signature	Date	Signature						
D/M	Candidate/Instructor	D/M	Candidate/Instructor	D/M	Candidate/Instructor						
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Introduction				Progress and use of tD/M				Reversing Straight			
Vehicle Safety Checks				Other road users				Reversing right/left			
Controls, Instruments and Equipment				Junctions				Emergency Stop			
Traffic Signs, rules and regulations				Roundabouts				Normal Stop			
Moving off and stopping				Observation				Turning around			
Mirrors - Vision and their use and Signals				Multiple carriageway				Pedestrian crossings			
Position on the road				Judgement				Driving at Night			
Awareness and Anticipation				Parking				Road and Weather conditions			

Note: The instructor and candidate need to sign only when the candidate can perform the task independently

<p>Main Learning points:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Verbal explanation by instructor 2 Demonstration by instructor 3 Practical training by student and fault correction by instructor 4 Co-ordination of lesson being taught with past and future lessons 5 Independent driving and revision 	<p>Student details:</p> <p>Name: _____</p> <p>Address: _____</p> <p>ID Card Number: _____</p> <p>Telephone Number: _____</p> <p>Signature: _____</p> <p>Motoring School: _____</p>	 <p>Transport Malta Homeworks Ditch Floriana, Malta FRN 1221 Tel: (+356)25560000 Fax: (+356)21246970</p>
<p>Notes</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	<p>Instructor Details:</p> <p>Name: _____</p> <p>Registration (Permit number): _____</p> <p>Telephone Number: _____</p> <p>Signature: _____</p>	<p>Learner Driver Record Sheet</p> <p>Category B</p> <p>Date of first lesson: _____</p>
<p>Eye test</p> <p>Passed <input type="checkbox"/> Failed <input type="checkbox"/></p> <p>With Spectacles/Without spectacles Lenses <input type="checkbox"/> without lenses <input type="checkbox"/></p>	<p>Theory test ready</p> <p><input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO</p>	

Ilustración 10: Anverso y reverso de la Hoja de Registro de Estudiante para el permiso de categoría B. Fuente: TM

Examen

En los exámenes para obtener el permiso de conducir en Malta se establecen los dos tipos de pruebas que son habituales en la mayoría de los países: el examen teórico y la prueba práctica de conducción.

Examen teórico

El examen teórico consta de 35 preguntas tipo test, para las que se ofrecen hasta 6 opciones de respuesta, entre las que pueden existir entre 1 y 3 respuestas correctas. Estas preguntas son extraídas del banco de cuestiones publicadas por TM para cada una de las categorías de permiso de conducir y que son aproximadamente unas 400 en cada caso.

Para realizar el examen, el aspirante dispone de 45 minutos, debiendo de responder adecuadamente a un mínimo de 30 preguntas. Se considera fallo aquella pregunta en la que no se han seleccionado las opciones correctas: opciones correctas sin marcar u opciones incorrectas seleccionadas.

Examen práctico

Para realizar este examen se utilizarán vehículos sin ningún tipo de equipamiento especial. El examinador ocupará el puesto del acompañante y se desarrollará por un recorrido que permita al aspirante demostrar sus capacidades y habilidades de conducción. Aunque el examen práctico puede durar 45 minutos, el tiempo mínimo que el aspirante estará conduciendo será de 25 minutos. El aspirante tiene el derecho a que una persona mayor de 18 años le acompañe en el recorrido, pudiendo ser cualquier persona, no necesariamente el instructor con el que ha realizado sus prácticas. La evaluación de la prueba práctica se realiza en base a los siguientes tipos de fallos:

- Faltas peligrosas: Aquellas conductas o acciones que ponen en riesgo al conductor, examinador u otros usuarios de la vía (por ejemplo, saltarse una señal de STOP obligando a frenar bruscamente a los otros usuarios).
- Faltas graves: Aquellas que son potencialmente peligrosas (por ejemplo, saltarse un STOP sin que se vean implicados otros vehículos).
- Fallos de conducción: Corresponden a las conductas que sin suponer un peligro en sí mismas son repetidas habitualmente por el conductor, mostrando que existe una falta de control o escasas habilidades para la conducción.

El examinador tomará nota en un acta de examen de todos los fallos que detecte a lo largo de la prueba. Un aspirante no superará el examen práctico en caso de que cometa una falta peligrosa o grave o 16 fallos de conducción.

Previamente a la puesta en marcha del vehículo, el examinador pedirá al aspirante que lea una matrícula de otro vehículo situado a 20,5 metros y si no se realiza una lectura correcta se produce la eliminación inmediata del aspirante. El examinador podrá realizar preguntas sobre algunos elementos del vehículo como por ejemplo: la comprobación de los niveles de líquidos, el estado de los neumáticos, la situación de los elementos de iluminación y señalización, etc.

Dentro del vehículo el examinador observará la correcta posición de conductor y los ajustes de los elementos técnicos y de seguridad precisos para el correcto desarrollo de la conducción,

dando paso al inicio de la práctica. A lo largo del recorrido el examinador, además de darle las indicaciones oportunas para avanzar en el trayecto, podrá pedirle al aspirante que ejecute al menos dos maniobras, del conjunto de 6 maniobras establecidas en la ley. Algunos ejemplos de estas maniobras son: aparcar, realizar un cambio de sentido o una parada de emergencia. De las dos maniobras que solicitará el examinador al menos una de ellas deberá de realizarse marcha atrás.

Edad mínima para la obtención del permiso

En la norma que regula la obtención del permiso de conducir en Malta, aparece un aumento de las edades de acceso a las categorías que permiten conducir motocicletas, en comparación con lo establecido en la mayoría de los países de la Unión Europea.

Como se puede ver en la Tabla 103, el punto de entrada en la categoría de motocicletas es el permiso AM, aplicable a los ciclomotores, pudiéndose acceder a él con 18 años, cuando lo habitual es una edad de acceso a esta categoría inferior a 16 años. Para la categoría A1 se exige (también) tener 18 años, cuando la edad más extendida son los 16 años. Se cierre la categoría con el permiso A para el que se exige la edad habitual de 24 años sin experiencia, y en caso de conductores experimentados dos años con el permiso A2 a la edad de 22 años. Este hecho tampoco es habitual, puesto que, en otros países, al poder obtenerse el permiso A2 con 18 años (frente a los 20 años de Malta), los dos años de experiencia se alcanzan con 20.

Categoría	Edad	Observaciones
AM	18 años	
A1	18 años	
A2	20 años	
A	24 años	22 años para titulares de permiso A2 con dos años de antigüedad.
B	18 años	

Tabla 103. Edades mínimas para obtener el permiso de conducir en Malta. Fuente: Transport Malta

Capacidades psicofísicas

El cumplimiento de las condiciones físicas que exige el reglamento a los conductores malteses se obtiene con un certificado médico que consta de: una declaración jurada sobre su estado de salud, firmada por el aspirante, y los resultados del reconocimiento médico oficial realizado y firmado por un médico colegiado, que declarará al aspirante apto o no apto para conducir. Las capacidades que se certifican a través de este reconocimiento son las siguientes:

- Agudeza visual, si está o no auxiliado por lentillas o gafas.
- Capacidad auditiva, si se utiliza o no audífono.
- Sistema locomotor, si precisa algún tipo de prótesis.
- El estado del sistema cardiovascular.
- Si el aspirante esta diagnosticado de "Diabetes Mellitus", si se administra insulina y si ha sufrido alguna crisis hipoglucémica en los últimos 12 meses.
- Estado neurológico, que debe ser certificado por un especialista.
- Si sufre algún desorden mental.
- Si abusa de drogas o alcohol o si es adicto a alguna de esas sustancias.

- Si ha sido trasplantado o tiene insuficiencia renal.

La obligatoriedad de realizar el reconocimiento psicofísico se extiende también al momento de la renovación de la validez administrativa de los permisos de conducir, lo que se produce cada 10 años, salvo que el conductor haya cumplido los 70 años de edad, momento a partir del cual las renovaciones se realizarán cada 5 años.

Otros datos de interés

Conducción acompañada

En la normativa maltesa los futuros conductores pueden optar por realizar los capítulos prácticos exigidos en la “Hoja de Registro de Estudiante”, acompañados de un instructor no profesional. Este instructor, se deberá de registrar como tal en las bases de datos de TM, debiendo de cumplir con una serie de requisitos para obtener la autorización administrativa correspondiente: ser mayor de 25 años, ser titular de un permiso de conducir con 5 años de antigüedad, que no haya sido privado del permiso a lo largo de ese tiempo, y estar cubierto con un seguro personal, específico para la conducción acompañada, que cubra al aspirante cuando conduzca acompañado por él. El vehículo que se utilice para las prácticas privadas será un vehículo particular para el que se deberá de contar con un seguro específico (distinto al seguro personal) que cubra esa actividad, debiendo de estar el vehículo identificado delante y detrás con un indicativo que contenga “L” roja sobre fondo blanco.

Enlaces de referencia

<http://www.justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lom&itemid=9203&l=1>

La página web a la que pertenece este enlace es el repositorio legal dependiente del Ministerio de Justicia de Malta, y el enlace, concretamente, muestra la norma que regula la obtención de los permisos de conducir (Legislación Subsidiaria 65.18).

<http://www.transport.gov.mt/land-transport/driving/obtaining-your-driving-licence>

Página web de Transport Malta (TM). En ella, dentro de la sección dedicada al transporte terrestre, aparece esta subsección que informa sobre las normas que existen para la obtención del permiso de conducir.



NORUEGA

Formación de conductores

El modelo noruego de capacitación de conductores aspirantes a un permiso se define por ley, como un proceso de integración y aprendizaje gradual que consta de cuatro niveles, propios del tráfico y la conducción, más un quinto nivel que está relacionado con el entorno social del conductor. Los cinco niveles se detallan a continuación:

- 1) **Maniobras del vehículo:** en las que el futuro conductor adquirirá las habilidades técnicas de conducción (realizar maniobras básicas, controlar la velocidad y la frenada con precisión, etc.)
- 2) **Actuar en función de las situaciones de tráfico:** Conocer cuáles son las normas y leyes que regulan la circulación, qué márgenes de seguridad se deben de respetar, ser capaz de adaptarse a las condiciones cambiantes del tráfico, etc.
- 3) **Opciones y condiciones relacionadas con el viaje:** planificar el trayecto, el tiempo y los recursos que serán necesarios para llegar al destino, etc.
- 4) **Las tendencias personales a la hora de evaluar situaciones y ejecutar conductas (“las formas de mirar el mundo”):** aquí se incluyen temas que influyen en el modo de conducción a nivel individual. Se trata de cuestiones como: el estilo de vida, la motivación y valores para ejecutar acciones, el autocontrol, los hábitos y la salud.
- 5) **Entorno social:** Este nivel, al igual que el anterior, presenta un marcado carácter psicosocial. Se incorporó en el modelo de aprendizaje gradual en el año 2010. En él se reflexiona sobre temas como la cultura, la legislación, la gestión de las reglas, la subcultura, los valores de grupo y las normas que rigen su interacción, etc.

A la vista de esta concepción teórica se puede afirmar que en Noruega no se realiza una formación de conductores al uso; sería más correcto denominarla “educación de conductores” puesto que se trata de un modelo holístico de educación vial, en la que en una pequeña parte, se enseña a los futuros conductores a hacer uso del vehículo, dedicando la mayor parte del tiempo a circular en situaciones reales, persiguiendo que la persona que se está formando para conducir .construya una visión de la seguridad vial, de las relaciones con el resto de usuarios y de sí mismos (auto-reflexión y control).

La puesta en práctica de este modelo puede empezar a edades muy tempranas, concretamente a los 15 años, edad en la que un joven noruego ya puede realizar gran parte del denominado

Grunnkurs [*Curso básico*] de tráfico, puesto que se trata de una asignatura optativa del plan de estudios que se cursa en el décimo grado de la escuela secundaria (que sería el equivalente al 4º curso de la ESO en España).

El modelo educativo, finalmente, se plasma en cuatro etapas de formación teórica y práctica, que obligatoriamente se deben de realizar en centros formativos homologados, salvo que la primera parte se haya realizado en la escuela secundaria o bien que el aspirante a obtener el permiso de conducir tenga más de 25 años. Las etapas del modelo serían las siguientes:

1. El sistema de tráfico y la comprensión básica del riesgo (Curso Básico de Tráfico).
2. El conocimiento sobre el vehículo y las habilidades técnicas para conducir.
3. La conducción en tráfico variado y el conocimiento de la legislación de tráfico.
4. La elaboración de los temas de comprensión del riesgo y el sistema de tráfico.

Al final de cada etapa de formación, el profesor ha de realizar una reunión de contraste con el alumno, de una duración de 45 minutos, para analizar si se ha cumplido con el objetivo que se pretendía conseguir en dicha etapa.

La información de esta entrevista se incorporará al expediente que la Statens Vegvesen [*Administración Estatal de Carreteras*] tiene para cada aspirante a obtener el permiso de conducir. El centro formativo deberá entregar la información de los hitos que supere el aspirante, etapa a etapa o bien todo a la vez, pero siempre antes de presentarse al examen oficial del permiso de conducir.

Contenido	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Etapa 4
Autopercepción	■	■	■	■
Evaluación y anticipación	■	■	■	■
Planificación y preparación			■	■
Conducción económica y ecológica		■	■	■
Habilidades de tráfico (circulación)		■	■	■
Habilidades técnicas de conducción		■	■	■
Normas y leyes del tráfico	■	■	■	■

Ilustración 11: Importancia relativa de cada contenido formativo en las diferentes etapas del modelo formativo para conductores establecido en Noruega. Fuente: Statens Vegvesen.

Formación teórica

En la Ilustración 11 se muestra el esquema formativo que se aplica en Noruega, y la relación e importancia relativa que presentan los contenidos formativos en las diferentes etapas. La primera etapa es la que corresponde con el Curso Básico de Tráfico.

Este curso es una formación teórica que se ha de superar antes de poder empezar a realizar prácticas. Si el aspirante no ha superado este curso en la escuela secundaria y tiene una edad comprendida entre 15 y 25 años, deberá de realizar la formación en la autoescuela. Si tiene una edad superior a 25 años quedará exento de algunos temas de ese curso y se autoriza a realizar prácticas directamente. El único tema que no se puede superar en la escuela secundaria es el de "Conducción en la oscuridad", que por sus especiales características debe de realizarse exclusivamente en un centro homologado.

El Curso básico de tráfico (Etapa 1) se compone de 17 lecciones (equivalente a horas), agrupadas al menos en 5 clases (equivalentes a una jornada diaria), que recogen las siguientes materias:

1. Educación vial.
2. El tráfico y el papel de conducción.
3. La interacción humana en el tráfico.
4. La experiencia de la conducción y la realización de las prácticas.
5. Obligaciones con tráfico denso y primeros auxilios.
6. Medidas en caso de un accidente de tráfico.
7. Conducción en la oscuridad, tema este muy importante en el caso de Noruega al tratarse de un país próximo a la región ártica. Esta parte de la formación no se incluye en el curso que se imparte en la escuela secundaria.

Las 17 horas de formación se agrupan en 3 bloques, en función de los contenidos:

- 4 horas de instrucción se dedican a los temas 5 y 6, sobre accidentes de tráfico y primeros auxilios, de las que una de ellas es una práctica simulando un accidente.
- 3 horas de enseñanza sobre el tráfico en la oscuridad. Una de ellas será una demostración en un área de poco tráfico o sin tráfico, donde se experimenta tanto la perspectiva de caminar como la de conducir en esas condiciones de visión reducida. Otra hora se dedicará a realizar una demostración en un automóvil, en situaciones reales de tráfico, participando los estudiantes como pasajeros.
- Las 10 horas restantes se distribuyen entre el resto de los temas, de manera uniforme y definiendo al menos 3 clases.

En Noruega este proceso formativo y administrativo previo es obligatorio para todos los tipos de permiso, incluido el de ciclomotores (AM).

Una vez superada esta formación, el centro formativo comunica de este hecho a la Administración Estatal de Carreteras, emitiendo este organismo un carnet provisional, con fotografía, que habilita al alumno para realizar prácticas exclusivamente en el territorio noruego.

Formación práctica (Etapas 2 y 3)

El periodo de entrenamiento práctico de la conducción se puede prolongar durante los dos años siguientes a la emisión de carnet provisional. Como se ha expuesto en la Ilustración 11, la formación práctica no es exclusivamente práctica, sino que combina la conducción con temas

que están relacionados con las conductas y los hábitos de los aspirantes, que son evaluados por un profesor de autoescuela. La ley noruega no exige un número mínimo de clases prácticas, aunque los organismos públicos relacionados con el tráfico entienden que cuanto más se circule, mayor experiencia se adquirirá. Por eso animan a recibir las primeras clases en autoescuela, en las que se utilizan vehículos especiales, y a seguir practicando en privado, con la supervisión de un conductor experimentado, que cumpla las condiciones concretas que se reflejan en la Tabla 105. En todo caso no se puede acceder al examen de conducir hasta pasados dos años de empezadas las prácticas.

En el caso de los ciclomotores, permiso AM, se pueden empezar las prácticas con 15 años, aunque no existe un examen práctico posterior para ellos.

Curso de seguridad en la carretera (Etapa 4)

Al final de las etapas de prácticas se supone que el aspirante a obtener el permiso de conducir posee un nivel formativo, perceptivo, conductual y de habilidades de conducción lo suficientemente alto para aprobar la prueba práctica de conducción, y esta es la razón por la que se supone que aprovechará al máximo los contenidos de este curso.

El Curso de seguridad en carretera es una formación obligatoria de alto nivel, que se realiza a lo largo de 13 horas en centros con áreas restringidas al tráfico y equipadas especialmente para dar la formación teórica y permitir las clases prácticas. Este curso consta de 4 partes:

- 1) Los riesgos de conducir: de carácter teórico con una duración de 2 horas.
- 2) Conduciendo en caminos rurales y adelantamientos: son 5 horas de conducción.
- 3) Conducción final en el tráfico: 4 horas de conducción en tráfico variado, en las que la menos 3 deben de realizarse de forma autónoma.
- 4) Reflexión y resumen: reunión de 2 horas de duración.

Las partes prácticas (2 y 3) se pueden realizar con dos alumnos en el mismo vehículo, además del profesor, pero no se pueden realizar en el mismo día.

En este curso se debe desarrollar en el alumno la capacidad de entender a los otros usuarios de la vía, realizar una conducción reflexiva y elegir modos de conducción que eviten los riesgos.

Es muy importante comprender en esta situación las figuras del profesor y de las autoescuelas. Al final de cada una de las etapas formativas, el profesor con el que el aspirante ha realizado toda o parte de la formación teórica, y posiblemente parte de la formación práctica, mantendrá con su alumno una reunión. En ella se contrastarán la autoevaluación del aspirante y la opinión profesional del profesor respecto a si se están cumpliendo los objetivos formativos definidos en el modelo. En esas reuniones, a la vista de los resultados obtenidos, el profesor podrá impedir que el aspirante pase a la siguiente fase, o incluso vetar que el alumno se presente al examen, en caso de que considere que no está a la altura de lo exigido.

Examen

Para poder acceder a los exámenes del permiso de conducir es preciso que el candidato cumpla con los requisitos exigidos de edad, educación obligatoria, salud y visión.

Examen teórico

El examen teórico que se realiza en Noruega varía en función del permiso que se desee obtener. En la prueba teórica se le hacen preguntas al alumno sobre un amplio temario compuesto por los siguientes apartados:

- Circulación con tráfico: control de la velocidad, adelantamiento, visibilidad, comportamientos preventivos, etc.
- Responsabilidades legales: como conductor y como propietario de vehículo.
- La conducción en situaciones complejas: túneles, escasa visibilidad, carreteras mojadas o con firme deslizante, etc.
- El comportamiento humano: toma de decisiones, percepción y comprensión, personas mayores, etc.
- Ubicando el vehículo: zonas de seguridad, distancia de frenado, indicadores, rotondas, etc.
- Regulación del tráfico: policía, señales verticales y horizontales, autopistas, etc.
- Requerimientos técnicos del vehículo y carga: frenos, neumáticos, luces, etc.
- Accidentes, incidentes y medio ambiente: causas de accidentes, primeros auxilios, cuidado medioambiental, etc.
- Normas relacionadas con los cruces y ceda el paso.

Permiso	Vehículo	Duración del examen (minutos)	Nº de preguntas	Máximo nº de fallos
A1, A2 y A	Motocicletas	90	40	6
B	Coche de pasajeros	90	45	7

Tabla 104. Características de examen teórico en función de permiso deseado. Fuente: Statens Vegvesen.

Examen práctico

Se realiza con un coche adaptado para autoescuela, con embrague, freno, retrovisores y velocímetro duplicados. Es responsabilidad del aspirante la aportación del vehículo adaptado, bien porque lo aporta la autoescuela o porque sea de alquiler. En este caso se deberá presentar un contrato oficial de alquiler.

De forma habitual tan solo ocuparan el vehículo el examinador y el aspirante, aunque puede estar también el instructor de tráfico, si así lo requiere el aspirante.

El recorrido del examen se programa de forma que el candidato tenga la oportunidad de mostrar sus habilidades en condiciones cambiantes de la carretera y el tráfico y, en general, de acuerdo con un plan de ruta estandarizado. Este recorrido puede ser suspendido si se detectan acciones o actitudes que supongan un riesgo para la seguridad vial, dándose por completada la prueba.

Terminado el recorrido, el examinador mantiene una conversación en la que da el feedback de la experiencia al aspirante e indica el resultado del examen. En caso de no superar la prueba, el candidato recibe la explicación por escrito.

Si se suspende el examen, pasaran entre dos y cuatro semanas hasta poder examinarse de nuevo, momento en que se podrá solicitar un nuevo examen e incluso, si así lo desea el

aspirante, un examinador distinto al que le acompañó la primera vez. En caso de suspender dos veces, el candidato podrá requerir la presencia de dos examinadores en el tercer intento.

Si el aspirante no domina el noruego, es factible realizar la prueba en un idioma que tanto el examinador como el candidato acuerden. En caso de no alcanzarse acuerdo, el candidato podrá utilizar, asumiendo el coste, un traductor específico y autorizado.

Edad mínima para la obtención del permiso

En la Tabla 105 se incluyen las edades requeridas para empezar las prácticas de conducir, que se prolongan por dos años, desde que se consigue la licencia de prácticas hasta la fecha en la que se solicita el examen. En dicha tabla también se pueden ver las edades mínimas para realizar el examen, que una vez superado autoriza el uso libre del vehículo.

Categoría	Edad requerida		Características acompañantes	Requerimientos técnicos
	Prácticas	Examen		
AM	15	NE	Conductor de motocicleta.	<ul style="list-style-type: none">• Comunicación bidireccional por radio con el tutor.• Visión directa entre aspirante y acompañante.• chaleco con "L" roja sobre blanco.
A1	15	16	Conductor de motocicleta con permiso A2 o superior.	
A2	16	18		
A	22 (*)	24		
B	16	18	<ul style="list-style-type: none">• Edad mínima de 25 años.• No haber perdido el derecho a conducir en los últimos 5 años.	<ul style="list-style-type: none">• Vehículo incluido en permiso B.• Placa "L" roja sobre blanco.• Doble espejo retrovisor.

(*) Si el aspirante es titular de un permiso A2 desde hace más de 2 años, no precisa realizar prácticas y se puede examinar con 22 años. Si no posee ese permiso deberá de realizar los dos años de práctica con una motocicleta A2 para examinarse a los 24 años del permiso A.

Tabla 105. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en Noruega. Fuente: Statens Vegvesen.

No hay que olvidar que en el sistema legal noruego la autorización para realizar prácticas es "de facto" un permiso de conducir, aunque con las dos limitaciones que se indican a continuación:

- No es válido fuera de Noruega.
- El poseedor no puede conducir si no está acompañado por un conductor que cumpla con las características indicadas en la Tabla 105, con independencia de que pueda transportar más pasajeros además del acompañante tutor.

Capacidades psicofísicas

La evaluación que se realiza para determinar si se cumplen los requisitos de salud para la obtención de un permiso de conducir un vehículo de motor, además de un examen general de salud, debe incluir lo siguiente:

- a) Examen de las funciones sensoriales (visión, audición).
- b) Evaluación de la función cognitiva, trastornos mentales y trastornos del comportamiento.
- c) Examen de movilidad.
- d) Evaluación del consumo o uso de drogas.
- e) Se puede requerir análisis de sangre, orina u otras pruebas y exámenes relevantes, en la medida que sean necesarias para evaluar la aptitud física de los solicitantes.

Este examen médico solo se requiere para la obtención de los permisos de conducir, pero no es obligatorio para las renovaciones que se realizan cada 15 años. Sin embargo, cuando el conductor alcanza la edad de 75 años deberá realizar un nuevo reconocimiento médico para renovar el permiso por 3 años.

Otros datos de interés

Enseñanza práctica en la oscuridad

En Noruega la parte de enseñanza de conducción en la oscuridad está considerada como uno de los puntos más importantes. Tanto es así, que la Administración recomienda que se circule en la oscuridad lo antes posible durante el entrenamiento. Como se ha expuesto anteriormente, este tipo de formación está incluida en el Curso Básico. Si este curso se realiza en el período comprendido entre el 16 de marzo y el 31 de octubre, periodo del año en el que no existe oscuridad, habilitará al aspirante a conductor para realizar prácticas del 16 de marzo al 31 de octubre, exclusivamente. En cambio, si se desea realizar práctica durante todo el año, incluyendo el período comprendido entre el 1 de noviembre y el 15 de marzo, primero se debe conducir en la oscuridad y recibir formación sobre los temas que se relacionan a continuación:

- Causas de accidentes en la oscuridad.
- Evaluación de riesgos asociado a esas condiciones.
- Deslumbramientos y comportamiento en la conducción, estacionamiento y paradas de emergencia en la oscuridad.

Enlaces de referencia

<https://www.vegvesen.no/forerkort/ta-forerkort/veien-til-f%C3%B8rerkortet/personbil- b/trafikalt-grunnkurs>

Página web de la Administración Estatal de Carreteras (*Statens Vegvesen*) en la que los ciudadanos pueden encontrar la información más importante sobre la obtención de los diferentes permisos de conducir.

https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4/KAPITTEL_4#%C2%A721

Lugar donde se puede consultar la versión más actualizada de la Ley general de tráfico rodado. Para que se puedan consultar las versiones anteriores de la ley, que contienen los artículos y secciones no modificadas por esta última versión, aparecen publicados enlaces que permiten el acceso a esas versiones previas.

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-10-01-1339>

Ley que recoge la regulación sobre la formación de conductores y la obtención de los permisos de conducir. En ella se puede consultar los requisitos que han de cumplir las autoescuelas, los profesores de autoescuela y los acompañantes de prácticas privadas.

<https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2016-06-13-655>

Ley en la que se recogen los requisitos psicofísicos obligatorios para la obtención de los permisos de conducir.

BORRADOR



PAISES BAJOS

Formación de conductores

Formación teórica

“La formación teórica en autoescuela no es obligatoria, aunque si aconsejable”. Así es como se explica y se concibe esta importante formación de los futuros conductores por parte del CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) [Oficina Central de permisos de conducir].

Todos los temas de los que se extraerán las preguntas para el examen teórico están publicados y son accesibles a través de libros o CD-ROM, existiendo empresas que ofrecen la formación en formato online, permitiendo a su vez practicar el modelo de examen. Estas últimas pueden ser las propias autoescuelas que ofertan este servicio como complementario, o autoescuelas virtuales, que solo participan en la formación teórica.

Formación Práctica

Cualquier aspirante a obtener un permiso tipo B, mayor de 18 años de edad, según la normativa de los Países Bajos, debe de pasar necesariamente por una autoescuela o bien contratar los servicios de un profesor homologado para realizar sus prácticas.

El método habitual de entrenamiento de los aspirantes al permiso de conducir es el de autoescuela estándar. En ella se practican maniobras a baja velocidad en circuito o se realizan recorridos en tráfico real. Las prácticas se pueden iniciar para la categoría B a los 16,5 años, si previamente a los 16 años ha aprobado el examen teórico. Como no hay nada oficialmente definido: ni un mínimo de clases, ni de maniobras o rutas que practicar, el alumno pacta con la autoescuela la formación que desea desarrollar.

Existe un tipo de autoescuelas, Rijopleiding in Stappen (RIS) [Entrenamiento de conducción paso a paso] en el que se han estructurado cuatro módulos para realizar un aprendizaje metódico. Los cuatro módulos RIS se pueden ver en la Tabla 106. El paso de un módulo al siguiente solo se produce cuando los responsables de la prueba dan el visto bueno. La última prueba es el examen práctico de conducir.

Módulo	Contenido	Finalización de módulo
1	Operación y control del automóvil.	Valora el propio instructor de la autoescuela.
2	Maniobras simples y situaciones de tráfico (por ejemplo: conducir a diferentes velocidades).	Evalúa el CBR.
3	Operación difícil, control, maniobras y situaciones.	Prueba provisional CBR.
4	Conducción segura y responsable.	Examen de conducir CBR.

Tabla 106. Módulos aprendizaje RIS. Fuente: CBR

Adicionalmente a estos dos métodos de prácticas, para los jóvenes entre 16,5 y 18 años (y exclusivamente para ellos), se ha creado la iniciativa 2toDrive que se explica posteriormente de manera más detallada en el apartado “Otros datos de interés”.

Examen

Examen teórico

El examen teórico se realiza mediante cita previa en centros de CBR. Es un proceso 100% online, desde la inscripción, la petición de cita y el propio examen. Desde el 21 de marzo de 2018 se ha ampliado el horario de examen hasta las 21:00, facilitando a los ciudadanos la realización de las pruebas y reduciendo los plazos de obtención de las citas.

El examen teórico consta de dos extensas secciones:

- La prueba correspondiente a Reconocimiento de riesgos, en vigor desde Enero de 2018, que está compuesta por 25 preguntas y que precisa de 13 o más respuestas acertadas para poder superarse.
- El apartado de normas, regulación e información del tráfico. En este caso el número de preguntas que se presentan es 40, y para superar la prueba se han de responder adecuadamente a 35 o más.

La duración del examen teórico es de 30 minutos. Una vez finalizado el examen el aspirante a conductor sabe si ha superado o no la prueba. Aun así, si el futuro conductor ha indicado una dirección de correo electrónico, recibirá un mensaje en las 24 horas siguientes a su realización. En el mismo correo, en caso de no haber superado el examen, se informa al candidato de los contenidos que deberá de trabajar para el próximo examen. El aprobado es válido durante un año y medio.

Examen práctico

Antes de hacer el examen definitivo se le ofrece al candidato a conductor la posibilidad de realizar una prueba provisional, con un examinador real. En esta prueba el examinador dará consejos sobre qué temas mejorar antes de ejecutar el examen definitivo.

Para realizar la prueba se ha solicitar cita previa, siendo obligatorio que la autoescuela haga la solicitud. Se ha de tener un mínimo de 17 años si se está incluido en el programa para jóvenes conductores 2toDrive. El examen práctico dura 55 minutos, de los que 35 son de circulación.

En caso de suspender 4 veces el examen práctico, el CBR ofrece un tipo de prueba especial en el que un examinador, especialmente entrenado para ello, realiza un examen más profundo en el que se incluye detección de posibles situaciones de ansiedad al volante u otras pruebas que

permitan aconsejar al aspirante sobre cómo realizar un buen examen práctico. Estas pruebas tienen una duración superior a los exámenes previos, entre 70 y 80 minutos, aunque la prueba de circulación es de 35 minutos como en el examen estándar.

Permiso	Inicio prácticas	Examen	Modalidad de conducción
A1,	17	18	• El inicio de las prácticas está condicionado a la superación del examen teórico de motocicleta.
A2	20	20	
A	21	21	• Hasta los 24 años o antes de transcurrir dos años de la obtención del permiso A solo se podrán conducir vehículos A1 o A2.
B	17	18	• Entre 17 y 18 conducción acompañada • Conducción libre a partir de 18 años.
B 2toDrive	16,5	17	• Las practicas hasta el examen se pueden hacen con entrenador. • Si se aprueba el examen con 17 se debe conducir hasta los 18 años con acompañante.

Tabla 107. Edades mínimas para la obtención del permiso de conducir. Fuente: CBR.

Edad mínima para la obtención del permiso

En el caso de los Países Bajos las edades mínimas que contempla la normativa para el inicio de las prácticas y la obtención de los permisos de conducir se reflejan en la Tabla 107.

Capacidades psicofísicas

En la legislación holandesa se describe una relación de trastornos y problemas psicofísicos que impiden la obtención de un permiso de conducir, como sucede en el resto de la Unión Europea.

El examen médico previo no es obligatorio, siendo el candidato el que debe de cumplimentar un formulario (declaración jurada) en el que responde con SI o NO a preguntas sobre su estado de salud. A la vista de lo que se diga en ese formulario, la CBR puede solicitar al candidato que le realice un examen médico alguno de los médicos especialista homologados por CBR.

El examinador pregunta al candidato sobre la existencia de algún trastorno o problema que pueda afectar a la conducción. Hasta ese momento el candidato tan solo ha presentado una declaración jurada de su estado de salud.

Ante la observación de comportamientos que provoquen en el examinador una duda razonable de la existencia de algún problema psicofísico que pueda afectar a la conducción, el examinador comunicará esa situación al CBR.

El CBR tras analizar la información, decide si hay que pedir un certificado médico expofeso, sin el cual no se obtendrá el permiso de conducir. Las razones más comunes para solicitar una evaluación médica adicional son:

- Una posible existencia de un problema de visión.
- Una limitación física visible.
- Una evidente limitación para concentrarse o prestar atención.

- Un comportamiento en la conducción muy extraño.
- Un informe del propio aspirante sobre la existencia de una condición o restricción.

Otros datos de interés

Programa 2toDrive



Este programa nace con la intención de reducir el número de accidentes y víctimas en las que se encuentran implicados los conductores jóvenes, considerando que una de las vías para conseguirlo es el aumento de las horas de práctica al volante.

El programa 2toDrive va dirigido a la conducción de automóviles de categoría B por parte de menores de 18 años, contemplando dos acciones:

- Permite realizar prácticas de conducción a jóvenes, a partir de 16 años y medio.
- Permite examinarse con 17 años y conducir un automóvil entre esta edad y los 18 años.

Para acogerse a este programa un joven mayor de 16,5 años y menor de 18, con las correspondientes autorizaciones paternas, debe solicitar el *pase de acompañamiento*. Junto con esa solicitud debe incluir el nombre de, al menos, un *entrenador* autorizado, pudiendo presentar hasta 5. En la actualidad hay más de 250.000 jóvenes incluidos en el programa.

El entrenamiento (2toDrive) se realiza sobre vehículos no modificados, en tanto que en la instrucción que se desarrolla en las autoescuelas es obligatorio el uso de vehículos modificados con doble embrague, freno y retrovisores, propio de los coches de prácticas.

Cualquier conductor que cumpla con las condiciones exigidas por la administración puede solicitar ser “entrenador”. Estas condiciones son las siguientes:

- Ha de tener una edad mínima de 27 años.
- Ha de ser titular de un permiso de conducir categoría B de más de 5 años de antigüedad.
- Debe poseer un expediente limpio de faltas graves contra la seguridad vial en los 4 años previos a la solicitud.
- No haber sido anulado en los últimos 4 años como entrenador.

Un instructor (profesor de autoescuela) puede ser contratado por un conductor novel como entrenador. En este caso no es preciso que cumpla con la edad mínima de 27 años ni con la antigüedad del permiso de conducir de 5 años.

Enlaces de referencia

<https://www.cbr.nl>

Sede electrónica de la CBR [*Oficina Central de permisos de conducir*]. En ella se presenta la información básica relacionada con la obtención del permiso de conducir, ofreciendo también enlaces para aumentar información de los contenidos mostrados o bien para acceder a los formularios de cita previa o de salud.

<http://www.2todrive.nl/>

Página en la que los interesados en realizar prácticas supervisadas en vehículos de categoría B pueden encontrar información completa de las condiciones que es necesario cumplir, así como los enlaces de los formularios necesarios.

<https://www.leren.nl/dossier/rijbewijs/rijles/ris.html>

Página web en la que se explica en qué consiste la formación práctica paso a paso. Método RIS.

<https://www.swov.nl/en>

Página en inglés de la organización SWOV, organización multidisciplinar y participativa responsable de la investigación en el ámbito de la seguridad vial. En esta organización, dirigida por un profesional independiente, están presentes todos los agentes relacionados con el ámbito del tráfico: administración, fabricantes de vehículos, asociaciones de autoescuelas, adjudicatarios de autopistas, etc. La investigación está respaldada y ejecutada por distintas universidades holandesas que componen su órgano consultivo científico.

<https://teamalert.nl/over-teamalert/wat-is-teamalert/>

TeamAlert es una organización independiente, aunque promovida por la Administración holandesa, que trabaja en la mejora de la calidad de vida de los jóvenes. Entre sus líneas de actuación se encuentra la seguridad los conductores noveles o el uso seguro de las bicicletas.



POLONIA

Formación de conductores

El Reglamento que define la formación para obtener el permiso de conducir en Polonia (Dz.U. 2016 poz. 280), recoge la obligatoriedad de la realización en autoescuelas de la formación teórica y práctica para los futuros conductores. La normativa identifica a las autoescuelas como punto de referencia principal para la obtención del permiso de conducir e incluso a través de ellas se puede acceder a los médicos que están autorizados para realizar el examen psicofísico necesario previo a iniciar la formación.

Con el certificado médico favorable, el aspirante deberá de solicitar el Profil kandydata na kierowcę (PKK) [*Perfil de candidato a conducir*] en los centros municipales de atención al ciudadano o bien a un Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego (WORD) [*Centro de Tráfico Provincial*]. El PKK contiene un conjunto de datos que identifica a la persona que quiere obtener un permiso de conducir y es el único documento válido para reconocer al candidato en las oficinas municipales, la policía, las autoescuelas, los WORD y otras instituciones que participan en el proceso administrativo relacionado con la obtención del permiso de conducir. La autoescuela con la que el aspirante ha contratado su entrenamiento para la obtención del permiso irá comunicando el grado de avance en el programa formativo, añadiéndose al PKK toda esta información. El seguimiento del plan formativo también se puede hacer sobre papel, en cuyo caso deberá de presentarse en su momento en el centro de examen.

Formación teórica

En el ámbito de la formación teórica, el mencionado reglamento de Polonia establece un programa formativo que el candidato habrá de seguir escrupulosamente, estando obligada la autoescuela a realizar una prueba que verifique el conocimiento adquirido después de completar cada tema. Si el aspirante no supera esa prueba de control, deberá repetir la formación del tema no superado.

Junto con el programa formativo, aparece publicado también el número mínimo de horas regladas de formación teórica, en las que se habrá de impartir el programa. El programa y el número de horas de formación exigidas varían en función del tipo de permiso de conducir que se desee obtener. Para los permisos de carácter particular, el número mínimo de horas exigido es el siguiente:

- 5 horas para el permiso de categoría AM.
- 26 horas para los permisos A1, A2, A y B.
- 4 horas para completar un curso teórico - práctico de primeros auxilios, aplicable a los aspirantes que desean obtener su primer permiso de conducir.

El número de horas indicado es para aquellos casos en los que el candidato desea obtener el permiso tan solo de una de las categorías. En caso de desear obtener simultáneamente el permiso de más de una categoría, se contempla una reducción de horas de formación que se corresponde con el temario común a todas las categorías. Aunque para cada uno de los permisos de conducir se define un programa de formación específico, todos los programas se dividen en los mismos cuatro bloques:

1. Reglas y regulaciones relacionadas con la seguridad vial: En este bloque se incluyen el aprendizaje de las normas que regulan el tráfico (señales, preferencias, cruces, velocidades autorizadas, etc.) y sobre los elementos del vehículo que son de uso obligatorio (cinturones de seguridad, casco, intermitentes, iluminación, etc.). Este bloque contiene en total 18 lecciones.
2. Amenazas relacionadas con el tráfico rodado: En este bloque el futuro conductor recibe la información relacionada con aquellas situaciones y elementos que influyen en la seguridad vial como puede ser las condiciones medioambientales o las conductas de otros usuarios de la vía. Se trata también en la formación el modelo de conducción respetuoso con los grupos más vulnerables, como peatones y ciclistas. Son 7 las lecciones que están incluidas en este bloque.
3. Situaciones de riesgo: Revisa los comportamientos que el conductor debe de adquirir en relación con las situaciones complejas de tráfico (accidentes o atascos) y las conductas y estados que pueden influir en la seguridad (consumo de alcohol y sustancias, el sueño, el cansancio, etc.). Para este bloque se dedican 3 lecciones.
4. Deberes del conductor y el dueño del vehículo: Se tratan temas relacionados con las normas administrativas que han de cumplir vehículo y conductor (ITV, seguro obligatorio, impuestos, etc.), y la responsabilidades del conductor respecto al su vehículo (estado de conservación, supervisión de niveles de líquidos y elementos mecánicos, etc.). Todo el tema se explica a lo largo de 4 lecciones.

Formación teórica para conductores de bicicletas

Aquellas personas que, sin ser titulares de un permiso de conducir, deseen conducir bicicletas por la vía pública en Polonia, deberán de solicitar un permiso específico para utilizar este tipo de vehículos. Esa solicitud vendrá acompañada de la superación previa de un curso de formación sobre normativa de tráfico y seguridad vial, que podrá realizar mediante dos posibles vías:

- Si es menor de 14 años, se podrá realizar el curso como formación optativa, en aquellos centros educativos de enseñanza primaria que cuenten con profesores habilitados para impartir ese tipo de curso.
- Si es mayor de 14 años la formación se podrá recibir en un Centro Provincial de Tráfico o en una autoescuela homologada para este tipo de formación.

Formación práctica

Para la formación práctica de los aspirantes a un permiso también se definen un número mínimo de horas, tanto para realizar ejercicios en recinto cerrado al tráfico, como para la conducción en

entornos con tráfico real. El detalle de esa obligatoriedad, en función de los permisos de conducir a los que se aspire, es el siguiente:

- Permiso AM: 5 horas de práctica.
- Permisos A1, A2 y A: 20 horas de práctica, de las que 3 han de ser en un área restringida al tráfico
- Permiso B: 30 horas, realizando al menos 4 horas de practica en el recinto cerrado de la autoescuela.

Para la formación práctica también está publicado un programa que consta de dos bloques: zona restringida al tráfico (8 lecciones) y circulación en tráfico real (24 lecciones). La parte relativa a los ejercicios a realizar en la zona restringida al tráfico trata de maniobras predefinidas (arrancar y parar, circular marcha adelante y atrás, aparcar en distintas posiciones, arrancar en pendiente, etc.) y los ejercicios que están relacionados con el conocimiento práctico del vehículo (ajuste de los elementos para la conducción, control de los elementos de seguridad, comprobación de niveles y neumáticos, etc.).

Respecto de la parte del programa que regula las prácticas en tráfico real, más que ejercicios se debería de hablar de situaciones, puesto que se identifican tipos de vía por los que se ha de circular, se incluyen las maniobras practicadas en circuito cerrado, aunque en este caso se realizan con tráfico real, se ha de circular por cruces y pasos de peatones, etc.

Examen

Examen teórico

La prueba que evalúa los conocimientos teóricos del candidato a obtener el permiso de conducir se realiza informáticamente en las oficinas del WORD. Consta de 32 preguntas tipo test, valoradas individualmente entre 1 y 3 puntos, pudiéndose alcanzar 74 puntos en caso de responder adecuadamente a todas las preguntas. Las preguntas pueden presentar texto, fotografías o videos con situaciones reales y se pueden responder SI o NO en el caso de las preguntas Genéricas, o seleccionar una de la tres posibles opciones (A, B o C) en el caso de las preguntas Específicas.

Puntos por pregunta	Preguntas Genéricas	Preguntas Específicas
3	10	6
2	6	4
1	4	2
Total de puntos	46	28

Tabla 108. Estructura de preguntas del examen teórico en Polonia. Fuente: Info-car.

Como se puede ver en la Tabla 108, en el examen se realizan 20 preguntas sobre conocimientos Genéricos y 12 de los conocimientos específicos establecidos cada categoría de permiso. El valor en puntos de las diferentes preguntas se determina en función de la importancia que implique esa cuestión para la seguridad vial. Se consigue aprobar el examen teórico si la suma de las respuestas respondidas correctamente alcanza los 68 puntos.

En el caso de la prueba que se realiza en Polonia en lugar de limitar el tiempo total del examen, se limita el tiempo que el programa informático dedica a cada pregunta:

- Para las preguntas Genéricas, se le dan al candidato 20 segundos para leer la pregunta y 15 segundos para responderla o corregirla. Pasado ese tiempo la respuesta queda grabada en el sistema.
- Para el caso de las preguntas Específicas, el tiempo del que se dispone es de 50 segundos sin distinguir entre lectura y respuesta.

Examen práctico

Esta parte del examen para obtener un permiso de conducir evalúa los mismos ejercicios y situaciones que se definen en el programa de formación práctica. Por tanto, consta de dos actividades. La primera se desarrolla en un circuito cerrado al tráfico real y en ella el examinador pregunta sobre los elementos técnicos del vehículo (niveles de líquidos, iluminación, señalización, etc.) y solicita que se realicen dos ejercicios de los incluidos en el programa formativo (aparcar, cambiar de sentido, hacer una frenada de emergencia, etc.). Esta parte del examen práctico se suspende si el vehículo se sube a un bordillo, si da un golpe a alguna valla o bolardo que limite la zona de la prueba y bien si en dos intentos el aspirante no completa uno de los ejercicios indicados por el examinador, incluyendo la prueba de conocimiento de elementos técnicos.

La segunda parte del examen práctico se trata de un recorrido que se realiza con tráfico real. Los vehículos que se utilizan en el examen disponen de elementos que registran el desarrollo de la prueba, suspendiéndose la ejecución de la misma en caso de detectarse un mal funcionamiento de los sistemas de registro. A lo largo del recorrido indicado, el examinador evaluará la prueba en función de la forma en la que el aspirante realiza maniobras en la vía, el comportamiento que presenta hacia otros usuarios, su capacidad de evaluar los peligros potenciales o reales en la carretera, la efectividad de responder en caso de amenaza y el método con el que utiliza los controles del vehículo.

Edad mínima para la obtención del permiso

Permiso	Examen	Observaciones
AM	14	
A1	16	
A2	18	
A	24	20 años en caso de ser titular 2 años de permiso A2
B	18	

Tabla 109. Edades mínimas para la obtención del permiso de conducir en Polonia. Fuente: OBYWATEL.go.pl.

En la Tabla 109 se pueden ver las edades de acceso a los distintos permisos definidas en Polonia. Estos criterios de edad no difieren especialmente a los de una gran parte de los países europeos. Se mantiene el criterio de acceso gradual a la conducción de motocicletas empezando a los 14 años con los ciclomotores (permiso AM), dejando pasar dos años entre una categoría y la siguiente. El único hecho diferencial que aparece en la ley polaca está relacionado con la

autorización para llevar remolques en todas las categorías de motocicleta, indicándose que esa autorización es válida exclusivamente en territorio polaco.

Capacidades psicofísicas

La evaluación de las capacidades psicofísicas de los futuros conductores en Polonia se compone de un certificado médico que indica la falta de contraindicaciones de salud para conducir un vehículo y en caso de que se considere necesario, una evaluación psicológica, que sí que es obligatoria para los permisos de conducir profesionales (C y D). Los criterios que marcan la idoneidad psicofísica de los futuros conductores no aparecen publicadas dentro de Ley de Tráfico. En esta norma, que regula el permiso de conducir, tan solo se hace referencia a la obligatoriedad de presentar el certificado médico correspondientes. Las patologías contrarias a la conducción y los criterios de evaluación están publicadas por el Ministerio de Sanidad de Polonia, siendo este organismo el responsable de la actualización de la información; de hecho, la norma actualmente en vigor corresponde al año 2017.

El certificado médico se puede obtener en múltiples centros sanitarios públicos, relacionados con la atención primaria no hospitalaria, pero también en centros especialmente autorizados. Tanto en un caso como en otro, el médico que firme el certificado deberá de haber superado una formación específica de 60 horas. En este curso se revisan contenidos legales relacionados con el tráfico y los conductores; la responsabilidad del médico a la hora de validar a un conductor; la influencia de determinados comportamientos en la seguridad vial; la importancia del correcto funcionamiento de la visión, la audición y el equilibrio en los conductores; etc.

Los criterios de validación de los conductores sobre los que se realiza el reconocimiento están relacionados con la ausencia o control de trastornos de visión, audición, equilibrio, circulatorios o renales, así como la diabetes. En caso de que los conductores hayan sido consumidores habituales de alcohol o drogas, se precisará de la intervención de un especialista o terapeuta que certifique que se ha superado esa situación. La certificación de un terapeuta también será necesaria en los casos de trastornos psíquicos.

Otros datos de interés

La importancia del certificado médico

Hasta la publicación de la Ley de Tráfico de 2017, en Polonia los permisos de conducir no tenían caducidad, pero a partir de ese momento el periodo de validez de un permiso es de 15 años. No obstante, ese plazo puede variar en función del resultado del reconocimiento médico obligatorio que se realiza para la obtención o renovación del permiso.

El resultado del reconocimiento no se limita a certificar la validez de una persona para conducir, sino que, a la vista de este el facultativo define si se deberá de realizar una evaluación preventiva y por tanto una renovación del permiso. Los plazos que se establecen para esas evaluaciones preventivas no son arbitrarios, estando definidos en el Reglamento de conductores de 2012: hasta los 60 años de edad del conductor las revisiones preventivas se realizarán cada 5 años y por encima de esa edad cada 30 meses.

Al igual que la prescripción de los reconocimientos preventivos es una decisión médica, también se puede dar el caso de que el médico que firma el certificado vete la renovación del permiso de conducir a un conductor que no cumpla los requisitos mínimos establecidos, permitiéndose

por ley que el conductor afectado apele la decisión, aunque siempre se priorizará la seguridad vial frente a los intereses particulares del conductor.

Nueva revisión de la ley de tráfico

En la nueva revisión de Ley de Tráfico se incluirán obligaciones que afectan a los conductores de vehículos de categoría B con menos de dos años de antigüedad. En esta nueva regulación se limitará la velocidad máxima en autopista a 100Km/h (120 km/h es la velocidad genérica permitida para el resto de los conductores) y a 80km/h en vías interurbanas (90 km/h para el resto de conductores); deberá de estar señalizado el vehículo que se conduzca de una forma concreta y no se podrán cometer dos infracciones, porque en ese caso se iniciaría de nuevo el periodo de prueba de 24 meses.

El conductor novel también deberá de asistir antes de cumplir los 2 años de vigencia del permiso de conducir a un nuevo curso teórico de formación en seguridad vial de 2 horas de duración y 1 hora de formación práctica de conducción, en el que se enfrentará a situaciones controladas de riesgo (frenadas de emergencia, conducción sobre mojado, esquivas de obstáculos, etc.).

Enlaces de referencia

<https://obywatel.gov.pl/kierowcy-i-pojazdy/prawo-jazdy-jak-zdac>

Página web perteneciente al Ministerstwo Cyfryzacji [Ministerio de Digitalización]. Este ministerio tiene como objetivo la modernización de la administración y entre sus proyectos se encuentran el acercamiento de las leyes y normas a la vida de los ciudadanos. El enlace que se recoge arriba es el que informa sobre la obtención del permiso de conducir.

<http://info-car.pl/infocar/prawo-jazdy/nowy-egzamin-teoretyczny.html>

Info-car es la página de la empresa Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych SA, el equivalente a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre en España, que informa sobre los detalles de los diferentes carnets y documentos legales que se expiden en el entorno de la automoción y el transporte por carretera.

<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20160000280&min=1>

Esta es la página web que contiene el repositorio de leyes y normas dictadas por el Parlamento Polaco, siendo este enlace el que corresponde con el Reglamento de formación de conductores.

<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20160000232/O/D20160232-1.pdf>

En la misma página a la que corresponde el enlace anterior se puede acceder a la ley que regula el examen para obtener el permiso de conducir (Dz.U. 2016 poz. 232).

<https://www.badania-kierowcow.warszawa.pl/wp-content/uploads/2017/09/Rozporzadzenie-Ministra-zdrowia-z-dnia-14-07-2014-roku.pdf>

Documento del Ministerio de Sanidad de Polonia en el que se establece la normativa para la realización de los reconocimientos médicos, tanto a nivel de requisitos psicofísicos que han de superar los sujetos, como de los centros y facultativos que realizan esta labor.

<http://www.dziennikustaw.gov.pl/du/2017/978/D2017000097801.pdf>

Este enlace corresponde al punto de descarga de la Ley de conductores en vigor, publicada el 17 de mayo de 2017. Esta Ley contiene muchos puntos que aún no se han desarrollado con un reglamento específico.

BORRADOR



PORTUGAL

Formación de conductores

En Portugal la formación de los futuros conductores se realiza exclusivamente a través de las autoescuelas registradas.

Formación teórica

En el caso de la enseñanza teórica se definen varios módulos obligatorios en función de las categorías de las licencias a las que se aspiren. Se agrupan los permisos A y B, por un lado, y los C y D, por otro.

En el caso de los permisos de las categorías A1, A2, A, B1 y B la formación se inicia con la impartición del Módulo Común de Seguridad Vial. El objetivo de este módulo es el desarrollo de comportamientos y actitudes adecuados para una conducción segura y responsable. El módulo está compuesto por cuatro temas y se imparte en un mínimo de siete horas. Los temas recogidos en este primer módulo son:

- Perfil del conductor.
- Comportamiento cívico y seguridad vial.
- La conducción.
- Movilidad sostenible.

Para el grupo compuesto por las categorías C1, C, D1 y D, se añaden dos módulos adicionales:

- a) La conducción de automóviles pesados y la seguridad vial.
- b) Equipos de seguridad.

Categorías	Seguridad Vial (N)	Teoría de la conducción (N)	Formación específica	Módulos teórico – prácticos
A1, A2 y A	7 horas	16 horas	4 horas	5 horas
B			-	
C1, C, D1 y D	7 + 4 horas		12 horas	

Tabla 110. Formación teórica en función de cada categoría de permiso. Fuente: IMT

El siguiente módulo es el de Teoría de la Conducción. Este módulo engloba 16 horas de formación común a todas las categorías, y se puede añadir una formación específica adicional

en función de la categoría del permiso. En la Tabla 110 se puede ver el detalle para cada caso publicado por el *Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)*.

En la misma Tabla 110 se refleja la formación teórica – práctica. Esta formación, dirigida a conductores que no poseen ningún permiso de conducir previo, solo puede iniciarse si el aspirante ha superado la mitad de la formación práctica obligatoria. La formación teórico - práctica representa 5 horas de formación adicional obligatoria, y recoge los siguientes apartados y temáticas:

- a) Percepción del riesgo I: una hora de duración.
- b) Percepción del riesgo II: dos horas de duración y solo se puede cursar si se ha pasado por el módulo “Percepción del riesgo I”.
- c) Distracción en la conducción: una hora.
- d) Eco-conducción: una hora.

Formación práctica

El entrenamiento práctico solo se puede iniciar una vez que el aspirante al permiso haya concluido la formación en Seguridad Vial exigida para su caso. La ley define unos mínimos de práctica en tiempo y en kilómetros recorridos, en función del tipo de permiso que se desee obtener. Esta información se refleja en la Tabla 111.

Categorías	Horas	Km	Especiales (incluidos en horas globales)
A1, A2	12	120	<ul style="list-style-type: none"> • 1 hora de conducción nocturna.
A	12	200	<ul style="list-style-type: none"> • De 1 a 6 horas con el instructor como pasajero.
B1	12	120	1 hora de conducción nocturna.
B	32	500	2 horas de conducción nocturna.

Tabla 111. Requerimientos para la formación práctica en Portugal. Fuente: IMT

Por ley se permite que hasta un 25% de las horas prácticas obligatorias se realice en simuladores homologados por el IMT (Decreto-Ley nº 86/98, de 3 de abril), contabilizándose por cada hora de simulador 15 km de recorrido.

Diariamente se autoriza a realizar un máximo de 4 horas de práctica. Las horas y kilómetros recorridos en prácticas por un alumno, se certifican a través de dispositivos de registro homologados por el IMT, que evitan la manipulación de los datos tanto en su recogida como en la carga al expediente del alumno.

Todo el recorrido formativo de los aspirantes ya sea teórico o práctico queda registrado en su expediente electrónico conservado en el IMT, siendo la autoescuela la responsable de registrar en un plazo máximo de dos días, todos los hitos que se vayan alcanzando en la formación del aspirante. Este hecho posibilita que los aspirantes al permiso puedan cambiar de autoescuela, si así lo desean, para seguir con su formación.

Examen

Según la normativa portuguesa, para obtener el permiso de conducir no existe un plazo mínimo, pero sí que presenta dos limitaciones. Los candidatos han de iniciar el proceso de examen en los

dos años siguientes a la inscripción en la autoescuela y han de superar el examen práctico en el año siguiente a la superación del examen teórico.

Examen Teórico

El examen teórico para el permiso tipo B se compone de 30 preguntas relativas a los temas comunes obligatorios estudiados en la autoescuela. El examen para la categoría B dura 30 minutos y se aprueba si se responde correctamente 27 preguntas. Para los casos en que el permiso que se desee obtener reciba una formación teórica específica, permisos A (en todos sus subgrupos), el examen constará de 20 preguntas de temas comunes y 10 de los específicos. Para los subgrupos C y D, la composición es de 20 preguntas comunes y otras 20 específicas.

El método de ejecución del examen es telemático, utilizando una pantalla táctil, recibándose en pantalla las preguntas con sus correspondientes opciones de respuesta. Los turnos de examen se establecen por aulas, no pudiendo examinarse en cada aula menos de 5 aspirantes ni más de 15.

Terminado el examen se recibe la calificación. En el caso de haber suspendido la prueba, el IMT envía la información de los temas no superados a la autoescuela donde está inscrito el aspirante, al objeto de que preparen al alumno esos temas de forma más exhaustiva en nuevas clases.

Examen Práctico.

El examen práctico se denomina en la normativa portuguesa “Prueba de actitudes y comportamientos”, reflejando el interés que ha puesto la administración de este país en examinar algo más que las habilidades de conducción de los aspirantes. Esta prueba se compone de dos partes que se ejecutan de forma secuencial.

La primera parte de la prueba se realiza en un recinto cerrado de maniobras y tiene una duración mínima de diez y máxima de veinte minutos. En ella se supervisa el conocimiento que muestra el alumno sobre el vehículo y su preparación para una conducción segura. Esta prueba la realiza el aspirante en solitario. Las pruebas que se pueden realizar son las siguientes:

- Regular asiento, reposacabezas, cinturón de seguridad y confirmar puertas cerradas
- Realizar una serie de maniobras y circulación a baja velocidad: Iniciar la marcha; invertir el sentido de marcha, con marcha atrás; arrancar en rampa con al menos un 8% de inclinación; proceder al frenado en mojado a 50km/h o de emergencia; estacionar y salir de un espacio de estacionamiento paralelo, oblicuo o perpendicular, tanto en terreno plano, en subidas o bajadas, etc.

La segunda parte de la prueba se realiza en condiciones normales de tránsito urbano y no urbano y tiene una duración mínima de veinticinco y máxima de cuarenta minutos para los candidatos a las categorías A, B, B + E y subcategorías A1 y B1 y mínima de cuarenta y cinco y máximo de sesenta minutos para los candidatos a las demás categorías o subcategorías. En esta prueba, para el permiso B, el examinador ocupa el asiento del acompañante y el instructor irá como pasajero, así como el segundo aspirante, en caso de que este exista.

Para realizar esta prueba se definen anualmente 5 trayectos, que son aceptados y publicados por la IMT. Estos trayectos han de cumplir con las siguientes características:

- Han de disponer de tres puntos de paso (una determinada vía, un cruce con stop o semáforo, una incorporación, una rotonda, etc.) y de un punto de intercambio de conductor, por si se da el caso de que con el mismo vehículo se examinen dos aspirantes.
- Si el centro de examen está a menos de 20 km de una vía reservada a automóviles o motocicletas, tres de los 5 trayectos de examen publicados han de permitir al candidato hacer uso de estas vías.
- En caso de que el centro esté más lejos de 20 km de ese tipo de vías, al menos un trayecto ha de cumplir con esa condición.

Tanto el recorrido, como el examinador que acompañará en la prueba, como el orden de inicio y de paso por los puntos de control, se sortean informáticamente antes del inicio de la prueba.

Las únicas razones por las que se puede suspender el examen práctico son por cometer lo que la normativa define como error intolerable o bien por realizar el ejercicio con error.

- Se consideran **errores intolerables**, de forma general, aquellas acciones que ponen en riesgo la seguridad vial, así como no realizar las comprobaciones exigidas en las pruebas en recinto cerrado, o, en la prueba abierta, no cumplir con una orden del examinador o chocar de forma incontrolada contra un obstáculo.
- El **error** se produce cuando se acumulan 15 faltas leves en las pruebas o bien que el coche se pare tres veces, por falta de pericia del conductor. Las faltas leves son imperfecciones en una maniobra que no implique la actuación del examinador, un ejemplo de falta leve sería realizar un giro sin señalizarlo previamente.

En el sistema de examen portugués está contemplado que el resultado de la prueba sea conocido de inmediato por el aspirante.

Edad mínima para la obtención del permiso

Las edades mínimas previstas por la normativa portuguesa para la obtención del permiso se recogen seguidamente en la Tabla 112

Categoría	Edad (en años)	Observaciones
AM (con restricciones)	Entre 14 y 16	
AM	16	
A1	16	
A2	18	
A	24 20 ó 21	20 si es titular de A2 desde hace 2 años 21 Para triciclos a motor con potencia > a 15 kW
B1	16	
B	18	

Tabla 112. Edades mínimas para la obtención del permiso. Fuente: IMT

Capacidades psicofísicas

Como en el resto de los países, en Portugal existen una serie de trastornos psicofísicos y adicciones a sustancias que no permiten el acceso al ningún permiso de conducir. En caso de no existir esos impedimentos, para la expedición o renovación del permiso, se realiza una prueba para garantizar que los candidatos poseen una agudeza visual compatible con la conducción de los vehículos de motor.

La renovación del permiso de conducir se realiza cada 15 años hasta cumplir 60 años sin que sea necesario un certificado médico. De 60 a 75 años de edad, el permiso se renueva cada 5 años siendo preciso un certificado médico. A partir de 75 años el periodo de vigencia del permiso es de 2 años, precisándose la presentación de un certificado médico para la renovación.

Otros datos de interés

La ley que regula en este país la obtención del permiso de conducir, "Lei n.º 14/2014, de 18 de março" y su correspondiente ordenanza "Portaria nº 185/2015", se redactó de forma íntegra acorde a las normas y reglamentos existentes en la Unión Europea y atendiendo a algunas de las recomendaciones europeas publicadas en ese momento.

Enlaces de referencia

<https://www.portaldocidadao.pt/web/instituto-da-mobilidade-e-dos-transportes/carta-de-conducao>

Apartado que se dedica en el "Portal del Ciudadano" del Gobierno de Portugal a explicar cómo se obtiene el permiso de conducir.

https://dre.pt/home/-/dre/67541743/details/maximized?p_auth=xN74S0Tt

Ley que regula la enseñanza y los requerimientos de acceso a los diferentes permisos de conducir vigentes en Portugal. Esta ley incluye las normativas que afectan a las autoescuelas, los profesores, los sistemas de registro de prácticas, las homologaciones de los simuladores, etc.

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/EnsinoConducao/ManuaisEnsinoConducao/Paginas/ManuaisdeEnsinoConducao.aspx>

Página web del Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) desde la que se pueden acceder a los manuales metodológicos y fichas temáticas que se utilizan en la enseñanza de los permisos de conducir. También contiene enlaces a documentos auxiliares relacionados con el aprendizaje de la conducción y la seguridad vial.



REINO UNIDO

Formación de conductores

El modelo definido por la DVLA (Driver and Vehicle Licensing Agency) para la formación de conductores en el Reino Unido se dirige esencialmente al entrenamiento al volante, por lo que se le da un tratamiento especial al contenido práctico de la formación, dejando la formación teórica al criterio del aspirante.

Formación teórica

Se realiza de forma privada, haciendo uso del material publicado por la DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency): Libros de texto, CD-ROM interactivos, páginas web o APPs para Smartphone o Tablet de pago por uso mediante suscripción.

La formación teórica se sustenta en un complejo programa formativo dividido en tres grandes bloques: normas, señales y conducción, incluyéndose en este último temas unidos a las actitudes y comportamientos: seguridad vial, la conducción respetuosa con el medio ambiente, situaciones de emergencia, etc. Se contempla un modelo de preparación del examen a través de la respuesta de baterías de test similares a los que se presentarán en el examen, que no son siempre los mismos.

A esta formación teórica clásica, se añade la formación específica en percepción de riesgos, que básicamente se concreta en la visión de videos tomados desde la perspectiva del conductor y en los que aparecen una o dos situaciones realmente peligrosas, que el aspirante ha de detectar lo antes posible. Esta parte de la formación teórica es totalmente interactiva, pudiendo realizarse con modelo *stand-alone* (sin estar conectado) u online.

En esta formación, las autoescuelas aportan el valor añadido de la facilitación del aprendizaje de los contenidos oficiales, mediante las explicaciones que puedan realizar los profesores o la disponibilidad de los recursos técnicos para realizar los ejercicios de prueba.

Formación práctica

A partir de los 17 años, en el caso del permiso categoría B, se puede solicitar una licencia provisional, que permite realizar prácticas de conducción, bien sea con un profesor homologado o en compañía de un tutor que cumpla los siguientes requisitos:

- Tener más de 21 años.

- Disponer de un permiso acorde con el vehículo con el que se practicará.
- Que dicho permiso tenga, como mínimo, tres años de antigüedad.

El conductor en prácticas es el responsable de que estas normas se cumplan, enfrentándose a importantes sanciones en caso de no ser así: multa de 1000 libras y la suma de 6 puntos a su permiso de conducir (el permiso se retira con 12 puntos).

El conductor en prácticas también es responsable de identificar su coche con el indicativo “L roja sobre fondo blanco” y disponer de un seguro especial específico para prácticas. No disponer de ese seguro especial implica una sanción de 8 puntos más.

Muchas compañías de seguros comercializan este tipo de seguros, ofreciendo diferentes precios en función del vehículo a utilizar o bien lo limitan a unos meses de duración, aunque en cualquier caso las mejores ofertas suponen un coste económico de más del doble que un seguro normal. Hay algunas aseguradoras que endurecen las condiciones que han de cumplir los acompañantes para realizar un seguro de estas características, como tener más edad o más antigüedad del permiso de conducir que la exigida legalmente.

Las prácticas realizadas con profesor homologado no precisan de estos requerimientos, puesto que el profesor es el responsable de vehículo que se utiliza. La CVLA se preocupa de controlar la calidad de formación que prestan estos profesores, hasta el punto de que para informar a los alumnos de la misma han creado dos categorías: la categoría amarilla que corresponde con los más experimentados, en tanto que en la de color rosa se encuentran los nuevos.

El método que plantean para garantizar la calidad de la enseñanza de los profesores homologados es animar a que los alumnos denuncien los incumplimientos o abusos de los instructores a través de la web del Gobierno.

Los alumnos en prácticas pueden circular por cualquier tipo de vía, menos autopistas, y a cualquier hora y condiciones de luz. Las limitaciones de velocidad son las que tengan las propias vías, salvo en Irlanda del Norte que se limita a 45 mph la velocidad en carretera.

Examen

Los complejos y rigurosos exámenes en el Reino Unido están gestionados por la DVSA. Existe un examen teórico y uno de percepción de riesgos, que se realizan online, y el examen práctico que se desarrolla en tráfico abierto.

Examen teórico

El examen teórico está compuesto por 50 preguntas tipo test, relacionadas con el temario exigido para la categoría a la que se aspira. Este temario está recogido en tres libros: Código de la circulación, Señales de tráfico y la Guía oficial de conductores, en su versión coche y motocicleta.

El examen teórico tiene una duración de 57 minutos y para superarlo, el aspirante al permiso, ha de responder un mínimo de 43 preguntas bien. Una vez superado este examen se puede acceder al de percepción de riesgos.

En el examen de percepción de riesgos se presentan al candidato 14 cortometrajes (clips de video). En 13 de ellos existe una sola situación de riesgo y en tanto que en uno existen dos situaciones, por lo que (en total) se deberán de identificar 15 riesgos. Para identificar el riesgo

se ha de pulsar una tecla del ordenador al detectarlo. Cada riesgo, si se detecta, se evalúa de 5 a 1 puntos, en función de la velocidad de identificación, estando establecido que cuanto más pronto se detecte un riesgo, más puntos recibe el aspirante a conductor.

Un aspirante puede pulsar la tecla ante una situación que considere peligrosa y ese no es un fallo en la prueba. En cambio, sí que se anula un clip si se producen un número elevado de pulsaciones. Para superar esta prueba se han de conseguir como mínimo 44 puntos.

La dificultad de esta prueba no consiste en detectar el riesgo, sino en detectarlo a tiempo, como ocurre en las situaciones de tráfico. Detectar los 15 riesgos en el último momento supondría tan solo 15 puntos, significando el suspenso en el examen.

A continuación, a manera de ejemplo, se muestran dos fotogramas del mismo clip en dos momentos diferentes del examen:

- El Fotograma 1 corresponde a lo que ve el aspirante en el examen. La bandera roja indica el momento en que ha identificado el riesgo.
- En el Fotograma 2 se muestra la corrección del mismo clip. El aspirante no lo ha detectado inmediatamente y obtendría un 3. El círculo rojo aparece en el momento en que se puede detectar el riesgo (valor 5) y desaparece cuando desaparece la situación de riesgo. Esta forma de indicación de los riesgos es la dinámica que siguen las herramientas de formación en este tipo de contenidos.

Fotograma 1



Fotograma 2



Ilustración 12: Fotograma de la prueba de percepción de riesgos en Reino Unido

Cuando se han superado el examen teórico y el de percepción de riesgos, se abre un periodo de dos años para superar el examen práctico. En caso de no conseguirlo se deberán de realizar de nuevo las dos pruebas.

Examen práctico

El examen práctico tiene una duración de 40 minutos. El examinador toma asiento en la posición del acompañante y empieza explicando al aspirante al permiso la metodología que se seguirá en la prueba.

Una de las primeras pruebas a las que se enfrenta el aspirante es la confirmación de su agudeza visual. El examinador le pide que lea la matrícula de un vehículo situado a 20 metros y si no puede verla correctamente se suspende el examen. La próxima vez que se presente el aspirante a la prueba deberá de haber corregido ese problema, generalmente con gafas.

Como parte de la prueba, el examinador realiza preguntas al aspirante del tipo “cómo harías...”, cómo pondrías los intermitentes, cómo limpiarías el parabrisas, etc.

A continuación, se inicia el recorrido práctico, con una duración de 20 minutos aproximadamente. Durante esa prueba el examinador dará las instrucciones pertinentes para avanzar en el recorrido. En algún momento podrá indicar la realización de maniobras básicas: frenado de emergencia, maniobra marcha atrás, aparcamiento, arranque en rampa, etc.

El examen práctico no se supera si se cometen más de 15 errores básicos (no poner el intermitente, no mirar los retrovisores de forma habitual, que se cale el coche, etc.) o uno que suponga un grave riesgo para la seguridad (saltarse un stop o un semáforo en rojo).

Edad mínima para la obtención del permiso

En la Tabla 113 se muestran las edades vigentes en el Reino Unido para ser titulares de las licencias de motocicleta (A1, A2 y A) y automóvil (B)

Categoría	Acceso a practicas	Examen	Observaciones
A1	17	17	Las practicas se realizan de forma individual y el conductor debe de ir identificado con L roja sobre fondo blanco.
A2		19	
A		24	La edad puede ser menos de 24 si se tiene más de dos años permiso A2.
B (provisional)	17		Es una licencia especial para realizar prácticas de forma privada.
B	17	18	

Tabla 113. Edades mínimas para la obtención del permiso en Reino Unido. Fuente: CVSA

Para acceder al permiso A1 es preciso realizar un entrenamiento básico obligatorio (CBT) en alguno de los centros de prácticas autorizados (ATB). En los exámenes de motocicleta también se incluyen ejercicios en recinto cerrado.

Capacidades psicofísicas

La única condición psicofísica que se exige a los aspirantes como necesaria, a la hora de acceder al permiso de conducir, es “*poder leer una matrícula del nuevo modelo (2) a 20 metros de distancia*”, como se ha indicado anteriormente. Si esto requiere el uso de lentillas o gafas, el conductor tendrá que utilizarlas para conducir.

En el Reino Unido, por tanto, no se precisa de un informe médico para acceder al permiso de conducir, aunque el aspirante sí que está obligado a firmar una declaración jurada sobre su estado de salud. En el caso que oculte problemas psicofísicos que le inhabiliten para conducir, el aspirante se enfrenta a importantes sanciones, o incluso a un delito penal en caso de verse implicado en un accidente por causa de ese trastorno.

Todos los problemas de salud que tienen influencia en la conducción aparecen listados en web del Gobierno del Reino Unido, y los profesionales sanitarios pueden darse de alta en una lista de distribución para recibir información sobre las actualizaciones que se incorporan.

Otros datos de interés

Promoviendo la contratación de instructores

Aunque la CVLA no obliga a realizar prácticas con profesores y autoescuelas homologadas, sí que aconseja, a los aspirantes a obtener el permiso de conducir, en distintos puntos de sus web la utilización de los servicios profesionales, justificándolos por calidad y por costes.

- La calidad se justifica aportando el dato estadístico de que un 90% de los aspirantes que aprobaron en el primer intento fueron entrenados por un instructor profesional.
- En lo que a coste se refiere, la CVLA considera que se precisan unas **40 horas prácticas para superar el examen**. Eso representa un coste superior a las 1.400 libras si se realizan de forma privada, incluyendo gastos de combustible y seguros. En cambio con un instructor oficial el coste se reduce a 960 libras.

Registro de conductor

Con el fin de que los futuros conductores realicen unas prácticas formativas lo más completas posible, la DVLA ha creado el *Driver's Record*. Este documento está compuesto por varias páginas en las que el aspirante y/o el instructor registran los test que han practicado (teoría), si se han hecho las comprobaciones del puesto de conductor (intermitentes, luces, presión de neumáticos, etc.), los tipos de vía por los que han pasado o las maniobras que han realizado. Además de todo ello, se debe registrar la forma en la que se ha realizado ese tipo de acciones, si de forma autónoma o bien por indicaciones del instructor o acompañante, en caso de hacer prácticas independientes.

Aunque no es obligatorio seguir esta guía, sí que representa un documento de gran ayuda para el futuro conductor, pudiéndose afirmar que supone uno de los esquemas formativos más completos de la Unión Europea.

² Se consideran matrículas de nuevo modelo aquellas que son posteriores al 1 de Septiembre de 2001



Ilustración 13: Reproducción de parte del contenido del Driver's Record. Fuente: DVLA

Enlaces de referencia

<https://www.gov.uk/browse/driving>

Apartado de la página web gubernamental en la que se explican todos los extremos relacionados con el aprendizaje y examen de los distintos permisos de conducir, junto con otras normas relacionadas con el tráfico.

<http://www.safedrivingforlife.info/>

Es una página oficial de la DVSA en la que además de mostrar la información sobre los permisos de conducir para las categorías del grupo A y B, se pueden practicar el examen teórico y la prueba de percepción de riesgos. También aporta consejos relacionados con la seguridad vial, la conducción responsable con el medio ambiente o incluso la elección del vehículo adecuado en función del uso que se le dará.

<https://www.youtube.com/user/dvsagovuk>

Canal de youtube responsabilidad de la CVSA en el que, mediante videos, se explica temas relacionados con los exámenes o la formación de conductores.

<http://assets.dft.gov.uk/dsa-bl/dsa-drivers-record.pdf>

Lugar desde el que se puede descargar el registro de conductor en prácticas.



REPUBLICA CHECA

Formación de conductores

Para obtener un permiso de conducir en la República Checa, el alumno debe estar inscrito en una autoescuela autorizada. La duración de la formación a recibir en dicho centro está en función de la categoría de permiso que se desea obtener. Como la formación es de obligado cumplimiento, tanto a nivel de horas lectivas como de ejercicios o temas, la autoescuela y el aspirante están obligados a registrar todas las acciones formativas que se desarrollen. Este registro puede realizarse en una tarjeta de formación firmada clase a clase, o bien de forma electrónica en una aplicación específica.

Aunque se establezcan un número mínimo de horas de formación teóricas y prácticas, la formación debe de finalizar solo cuando, a juicio del profesor de autoescuela, el aspirante a obtener el permiso de conducir ha adquirido el nivel mínimo para superar los exámenes. En caso de que el profesor no considere que un alumno ha alcanzado ese nivel y este no desee realizar más formación que la estrictamente exigida, deberá de indicarlo por escrito en la autoescuela para que así quede constancia en su expediente.

Formación teórica

Para esta parte de la formación de los futuros conductores se establece un número mínimo obligatorio de horas de clase que oscila entre 23 y 32, tal y como muestra la Tabla 114. Dicho número de horas es el resultado de sumar las establecidas para cada uno de los temas que componen el programa formativo definido para cada categoría. En la tabla indicada aparece también una columna que muestra el número de horas de formación que deberá cubrir un aspirante al permiso de conducir para practicar el examen teórico y repetir aquellos temas sobre los que haya fallado en esas pruebas.

Toda la formación se imparte en las autoescuelas, incluida la correspondiente a los Primeros Auxilios, aunque en este caso el responsable de impartir los temas deberá de ser un profesional de la medicina (ATS, médico, etc.) o bien aquellos que, ejerciendo otra profesión, certifiquen haber superado un curso específico de 80 horas de formación en primeros auxilios (instructores de la Cruz Roja o miembros oficiales de cuerpos de emergencia).

Categoría	Contenidos				Total	Repetir Examen
	Normativa	Mnto y control de vehículo	Seguridad Vial	Primeros auxilios		
AM	14	1	6	2	23	3
A1	14	1	6	2	23	3
A	14	1	6	2	23	3
B	18	2	10	2	32	4

Tabla 114. Número de horas de formación teórica en República Checa. Fuente. Ley No. 247/2000 Coll. (2017).

Formación práctica

En cuanto a la formación práctica, el programa se divide en tres etapas con diferentes entornos de conducción, según se puede ver en la Tabla 115. A estas etapas, se añaden otros tipos de formación práctica, diferentes a las de manejo del vehículo y que están relacionadas con los primeros auxilios y el mantenimiento del vehículo.

Antes del final de la formación práctica de la conducción de un vehículo, se deberá de dedicar al menos una lección a la práctica de conductas frente a riesgos, como pueden ser: el frenado intenso, la esquivada de obstáculos o el cambio brusco de dirección. Esta parte de la capacitación debe llevarse a cabo de tal manera que la seguridad y la fluidez del tráfico vial no puedan verse comprometidas, no siendo obligatorio realizarla en circuitos cerrados.

Categoría	Formación práctica				Formación práctica en mantenimiento de vehículos	Formación práctica de primeros auxilios	Total
	1ª etapa		2ª etapa	3ª etapa			
	Circuito	Tráfico mínimo	Tráfico medio	Tráfico medio			
AM	1	2	5	5	1	4	18
A1	1	2	5	5	1	4	18
A	1	2	5	5	1	4	18
B	2	5	12	9	2	4	34

Tabla 115. Número de horas de formación práctica en República Checa. Fuente. Ley No. 247/2000 Coll. (2017).

Examen

Una vez completada la formación establecida en el programa especificado para cada categoría del permiso de conducir, el aspirante tendrá que realizar dos exámenes. El primero es teórico y contempla los mismos temas que los reflejados en la formación: normas, vehículos, seguridad vial y primeros auxilios. El segundo es el denominado examen práctico.

Suspender el primer examen teórico impide presentarse a la segunda parte práctica y no podrá presentarse de nuevo a realizar el examen hasta pasados 5 días. Si un aspirante a obtener el permiso de conducir no consigue superar los dos exámenes, pasados 6 meses desde el primer intento, deberá de reiniciar la formación en su totalidad (teórica y práctica).

Examen teórico

El examen teórico para obtener el permiso de conducir que se aplica en la República Checa consta de 25 preguntas, que se deberá responder en un máximo de 25 minutos. De ellas 10

tratan sobre normas de tráfico, 4 están relacionada con la seguridad vial, 3 verifican el conocimiento de las señales de tráfico, otras 3 presentan situaciones de tráfico que el aspirante ha de resolver (normalmente cruces), 2 se refieren a situaciones de tráfico en carretera, 2 preguntas tratan sobre las obligaciones legales del conductor para circular y por último, una sola pregunta trata sobre el tema de primeros auxilios.

Las preguntas son de tipo test, pero con diferentes modalidades de respuesta: las que ofrecen tres opciones y solo una es correcta, las que se pueden responder con SI o NO y por último están las preguntas que muestran tres imágenes, de las que solo una se corresponde con el texto de la pregunta (suele aplicarse en señales).

Cada una de las preguntas del examen tienen un valor de 1, 2 o 4 puntos, adjudicándose este valor en función de la importancia que tiene la pregunta en la seguridad vial. El número máximo de puntos que se puede alcanzar en el examen, respondiendo bien a todas las preguntas, es 50, consiguiéndose el aprobado a partir de 43 puntos. Las preguntas que están valoradas con la máxima puntuación (4 puntos) son aquellas que están incluidas en el apartado de situaciones de tráfico, por tanto, no responder correctamente a dos de estas preguntas supone nos sumar 8 puntos y consecuentemente suspender la prueba.

Examen práctico

El segundo examen que realizan los aspirantes a obtener un permiso de conducir consta, a su vez, de dos pruebas. La primera consiste en un examen oral sobre conocimientos del mantenimiento y control de vehículos (niveles de líquidos, revisión de elementos de seguridad, utilización de controles, etc.). La segunda prueba es la práctica de conducción en la que se realizan maniobras y un recorrido en tráfico real.

Las maniobras que se pueden ejecutar en la parte práctica son las habituales de este tipo de exámenes (cambio de sentido, aparcamiento, conducción a baja velocidad, arranque en pendiente, etc.). Esta parte del examen, junto con la prueba oral de conocimientos sobre el mantenimiento y controles del vehículo, tendrá una duración de 10 minutos.

Superada la prueba anterior, se realizará la prueba de conducción con tráfico real. Esta se desarrollará a lo largo de 20 minutos, y durante la misma se intentará que el recorrido a realizar cumpla con varias características: que se circule por distintos tipos de vía (incluso aquellas en las que la velocidad máxima permitida sea superior a 50km/h), que se atravesase un cruce regulado por señalización luminosa, que en algún tramo circulen vehículos de transporte de pasajeros y que exista tráfico de peatones, etc. El objetivo de todo ello es que el futuro conductor pueda demostrar que posee unas habilidades de gestión del tráfico y de conducción del vehículo, con seguridad y respeto al resto de usuarios de las vías, acorde con los mínimos exigidos por la normativa.

En caso de no ejecutar correctamente alguna maniobra o realizar una infracción de tráfico leve que no suponga peligro inmediato, se marcará el examen como fallido, aunque completándose el recorrido. Si ese fallo supone un riesgo para el conductor, el acompañante u otros usuarios de la vía, el examen se suspende de forma inmediata. Aunque en ambos casos el resultado es que el candidato suspende el examen, al permitir en la primera situación que se complete el recorrido, el examinador puede reflexionar con el futuro conductor sobre los puntos a mejorar cuando realice el próximo examen.

Edad mínima para la obtención del permiso

La normativa aplicada en la República Checa no tiene peculiaridades especiales ni en lo que a tipos de vehículos se refiere, ni en las edades de acceso a las diferentes categorías. En lo relativo a la tramitación del permiso de conducir, se ha delegado el proceso administrativo y de examen en las corporaciones municipales.

Categoría	Edad mínima	Observaciones
AM	15	
A1	16	
A2	18	
A	24	20 años si posee dos años el permiso A2.
B	18	

Tabla 116. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en la República Checa. Fuente: Decreto 167/2002

Capacidades psicofísicas

Para obtener un permiso de conducir por primera vez en República Checa, es necesario que el aspirante presente una declaración jurada de su estado de salud y un certificado médico, firmado por un médico autorizado (sanidad privada) o por el médico del área de atención primaria (sanidad pública) a la que pertenece el aspirante a obtener el permiso de conducir.

Para otorgar el certificado, el médico analizará el cuestionario de salud incluido en la declaración jurada del futuro conductor, por si indica algún problema de salud incompatible con la conducción, y realizará un reconocimiento básico: visión, audición y reflejos. En caso de que la declaración jurada discrepe con lo observado en el reconocimiento o bien exista una duda razonable sobre el estado de salud del aspirante, se podrán solicitar pruebas más completas realizadas por especialistas (psiquiatras o psicólogos en el caso de trastornos psíquicos).

Cuando se trata de renovaciones del carné de conducir no profesionales (cada 10 años), no es preciso realizar nuevos reconocimientos. Es suficiente con que el conductor presente la declaración jurada, siendo responsabilidad del propio conductor requerir un nuevo certificado médico en caso de que se hayan producido cambios en el estado de salud inicial.

En todo caso, este formato de validación de las capacidades psicofísicas varía en función de la edad del conductor, exigiéndose a partir de los 65 años nuevamente la intervención de un facultativo. Seis meses antes de cumplir 65 y 68 años el conductor deberá de someterse voluntariamente a un reconocimiento psicofísico específico, y a partir de los 68 años deberá de hacerlo cada 2 años.

Otros datos de interés

Sobre el uso de simuladores

En la normativa publicada en la Republica Checa sobre la formación práctica, se contempla la posibilidad de realizar parte de las clases obligatorias haciendo uso de simuladores. El porcentaje de formación que se puede realizar con este tipo equipamiento estará condicionado por la etapa de formación práctica en la que utilice (Tabla 115) y las características tecnológicas de los simuladores, para los que se definen 4 niveles:

- El primer nivel posee una pantalla que solo recoge la visión delantera del vehículo, permitiendo unas características de conducción básicas: acelerador, freno, volante y marcha adelante y atrás. Este tipo de simulador posibilita sustituir un 30% de las clases prácticas de la Primera Etapa.
- El segundo nivel de simuladores añade a las características de los anteriores la conducción a lo largo de un carril, señales de tráfico (horizontales y verticales) y la conducción bajo condiciones de luz reducidas. Puede sustituir un 40% de la Primera Etapa, un 10% de la segunda y un 5% de la tercera.
- En el tercer nivel se incluyen los simuladores que cumplan las condiciones del segundo grupo, permitiendo además la conducción hacia adelante y hacia atrás en las carreteras con varios carriles sin tráfico o con tráfico moderado, posibilitando interacciones simples en condiciones de luz diferente y permitiendo la práctica de situaciones de riesgo de conducir. Puede sustituir los mismos porcentajes que el nivel anterior en las etapas primera y segunda y un 10% en la tercera.
- Los simuladores del cuarto grupo son equivalentes a los del grupo tercero, en lo que a maniobrabilidad se refiere, añadiendo una vista panorámica delantera y trasera, estando además soportados en plataformas con movimiento para dar un máximo de realismo a la simulación e incluyendo diversas condiciones climáticas. Estos simuladores pueden reemplazar un 50% de las horas de formación práctica en la Primera Etapa, el 30% de la segunda y hasta el 15% de la tercera. Este tipo de simuladores pueden también ser utilizados en la formación de conductas frente a riesgos.

Enlaces de referencia

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#cast3-hlava1>

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-167#cast3-hlava2>

Zakony pro lidi [*Leyes para las personas*] se corresponde con un repositorio legal de la República Checa, en él se pueden encontrar en formato web todas las leyes en vigor. Entre ellas se encuentra la relacionada con el tráfico rodado (Ley 361/2000); los conductores, la formación y examen para obtener los permisos de conducir (Ley 247/2000) y el decreto 167/2002 (revisado en marzo de 2016), que regula la formación y obtención del permiso de conducir.

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-277>

Decreto que regula el estado psicofísico requerido para conducir los vehículos a motor.



RUMANIA

Formación de conductores

En Rumanía la Autoritateă Rutieră Română (ARR) [*Autoridad Rumana de Carreteras*] es el organismo dependiente del Ministerio de Transporte que gestiona los diferentes procesos administrativos relacionados con el tráfico, los vehículos y los conductores. Precisamente uno de esos procesos es la formación de conductores, que se sigue a través de la aplicación Registrului National al Cursantilor [*Registro Nacional del Curriculum*].

Este programa, al que están conectadas todas las autoescuelas, contiene un registro de cada una de ellas en el que aparecen los profesores (divididos en formación teórica y práctica), los responsables administrativos de la autoescuela, los horarios en los que se imparte cada tema, las salas en las que se realiza esa formación y otro gran número de detalles. Todos ellos servirán para seguir de forma exhaustiva y controlada el proceso formativo de los aspirantes a obtener un permiso de conducir.

Una vez realizada la obligada inscripción en la autoescuela, los alumnos son dados de alta en la mencionada aplicación. A partir de ese momento cada una de las clases a las que se asista será registrada, construyendo paso a paso el currículo formativo del alumno. La formación teórica y práctica en Rumania no solo es obligatoria en número de horas y temario a desarrollar, sino que esta supervisada en todo momento por la ARR a través de su aplicación. El desarrollo del proceso de formación para la obtención de un permiso de conducir ha de realizarse en un mínimo de 4 semanas.

Formación teórica

El apartado de formación teórica se sustenta en un mínimo de 24 horas de clase, impartidas por profesores adscritos específicamente a este tipo de contenidos. Como se puede ver en la Tabla 117, las horas de formación teórica obligatoria se distribuyen entre 5 bloques temáticos. Los tres primeros bloques están relacionados con el código de la circulación y seguridad. El de “Primeros auxilios” tiene una parte práctica, aunque se evalúa en el examen teórico. Y el último bloque, “Conocimiento técnico y mantenimiento del vehículo”, es teórico y práctico y por tanto se evalúa oralmente en la parte práctica del examen.

Bloques temáticos	Horas	Observaciones
Legislación de tráfico.	14	
Legislación específica de la categoría.	2	
Conducción segura y ecológica.	4	
Primeros auxilios.	2	Teoría y práctica. Se evalúa en examen teórico.
Conocimiento técnico y mantenimiento del vehículo	2	Teoría y práctica. Se evalúa en examen práctico.

Tabla 117. Distribución de horas de formación teórica obligatoria en Rumanía. Fuente: GEO 195/2002

Formación práctica

En la formación práctica también se establece un mínimo obligatorio de 30 horas de conducción, en las que se han de recorrer un mínimo de 300 kilómetros. Todo ello es posible registrarlo en los sistemas que puede tener instalados el vehículo utilizado, o bien manualmente por parte del profesor, con la firma del alumno. Esta información será trasladada a la aplicación de la ARR hasta completar la formación práctica.

Aunque en la normativa no existe una programación obligatoria para el desarrollo de la formación práctica, sí que se define como será el examen práctico y su evaluación. A la vista de ello, las autoescuelas son las que deberán de establecer una programación que posibilite la práctica de todas las situaciones objeto de examen, cumpliendo con el mandato de horas y kilómetros recorridos. A modo de ejemplo se indican algunos ejercicios y conductas que son objeto de examen: ponerse en una correcta posición en el asiento antes de conducir, realizar arranque en rampa, hacer un cambio de sentido con maniobras hacia adelante y hacia atrás, superar cruces con o sin señalización semafórica, adelantar a vehículos, posicionarse adecuadamente en vías de diferentes carriles, etc.

Examen

El examen que se realiza en Rumanía a los aspirantes a ser titulares de un permiso de conducir se ejecuta una vez obtienen el certificado de la autoescuela de haber completado la formación, no siendo necesario presentar documentación adicional (aparte del pago de tasas), puesto que tanto certificado médico, el certificado de penales y la fotografía ya fueron entregados al realizar la inscripción en la autoescuela.

En el examen se establecen dos pruebas diferentes: la teórica, realizada por ordenador en los centros habilitados para ello, y la prueba práctica que se realiza en tráfico real. El candidato dispone de un año de plazo, desde la finalización de la formación en la autoescuela, para superar ambas pruebas y obtener el permiso de conducir. En caso de no conseguirlo en ese plazo, deberá de repetir el programa formativo íntegramente.

El organismo responsable en Rumanía de la realización de los exámenes y emisión de los permisos de conducir es la Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor (DRPCIV) [Dirección de permiso de conducir y matriculación de vehículos], perteneciente al Ministerio del Interior.

Examen Teórico

El examen teórico para la obtención del permiso de categoría B consta de 26 preguntas tipo test (20 para las categorías A), para las que se presentan tres posibles respuestas. Entre esas respuestas puede haber una, dos o tres respuestas correctas. El tiempo para cumplimentar el examen es de 30 minutos (20 en categorías A), y se consigue aprobar el examen a partir de 22 preguntas correctas. El examen se desarrolla en los centros del DRPCIV sobre una aplicación informática que selecciona las preguntas de forma aleatoria, a partir de las publicadas oficialmente por el organismo indicado. Para evitar fraudes, el sistema informático sobre el que se realiza la prueba ejecuta una primera acción antes de empezar a presentar las preguntas, consistente en la grabación de tres imágenes de la cara del candidato.

Examen práctico

En el examen práctico que se desarrolla en Rumanía para la obtención del permiso de categoría B, se ha eliminado la parte en la que se evalúan los ejercicios en circuito cerrado (aparcamiento, cambio de sentido, arranque en rampa, etc.) tal y como se realiza en otros países. En el examen rumano esos ejercicios se realizan, a requerimiento del examinador, como una parte más del recorrido en tráfico real. Esta situación no se aplica en el caso de los permisos de motocicleta, para los que se definen ejercicios que se han de realizar obligatoriamente en un área que está restringida al tráfico.

Antes de poner en marcha el vehículo, el examinador le pedirá al aspirante a obtener el permiso de conducir que realice algunas comprobaciones de los elementos técnicos del vehículo (ejercicios estos realizados en la formación teórica). Estas comprobaciones pueden ser realizadas en el exterior del vehículo o desde el puesto de conducción. Una vez que el conductor ha ajustado el asiento y comprobado los elementos de seguridad, se inicia el recorrido que irá indicando el examinador paso a paso. El objetivo de ese recorrido es conseguir que el futuro conductor pase por el mayor tipo de situaciones evaluables posible. Los bloques de situaciones evaluables que se contemplan para el examen son:

- Preparación y verificación técnica del vehículo. Esta sección se evalúa antes de poner en marcha el vehículo.
- Gestión y posición del vehículo mientras se conduce. Está relacionado con una adecuada utilización del volante, cambio de marcha, sincronización acelerador y embrague, etc.
- Cambio de dirección de marcha y giro.
- Circulación en cruces.
- Adelantamientos.
- Prioridades de vehículos y peatones.
- Respeto a las señales y los indicadores.
- Gestión de la velocidad.
- Conducción en situación climatológica adversa.

A lo largo del recorrido que dura 25 minutos, el examinador tomará nota de los fallos e incumplimientos que el aspirante cometa. Estos fallos están valorados individualmente con un número de puntos: 3, 5, 6, 9 o 21. Como el examen se aprueba si no se alcanzan más de 20 puntos de penalización, cometer uno de los errores que están valorados con 21 puntos supone la descalificación inmediata del candidato. Este tipo de fallos de máximo valor se corresponde con infracciones graves del código de la circulación o la provocación de una situación de alto

riesgo. En el otro extremo con 3 puntos, se penalizan exclusivamente los fallos en la verificación de elementos técnicos del vehículo.

Edad mínima para la obtención del permiso

La única diferencia que puede identificarse en la normativa rumana respecto a las edades de obtención del permiso de conducir publicadas en otros países, es el aumento de la edad de acceso a la categoría AM (Ciclomotores) igualándola a la categoría A1, siendo en ambos casos 16 años la edad establecida (ver Tabla 118).

Aunque no se trata de vehículos a motor, en la Ley de tráfico, al recogerse reglamentariamente las obligaciones de otros usuarios de la vía, se establece que para poder circular con una bicicleta de forma autónoma es preciso haber cumplido la edad de 14 años, debiendo estar el vehículo correctamente señalizado.

Categoría	Edad mínima	Observaciones
AM	16	
A1	16	
A2	18	
A	24	20 años si posee dos años el permiso A2.
B	18	

Tabla 118. Edad mínima para la obtención del permiso de conducir en Rumanía. Fuente: GEO 195/2002

Capacidades psicofísicas

En el código de la circulación rumano se establece que los conductores han de cumplir con unas normas psicofísicas para obtener el permiso de conducir, debiendo de revisarse periódicamente esas condiciones, coincidiendo con la renovación del permiso que se ha de realizar cada 10 años. Este reconocimiento médico se realiza en centros sanitarios autorizados, obteniéndose un certificado oficial de no existencia de incompatibilidades con la actividad de conducir.

Las condiciones psicofísicas requeridas por los conductores se determinan desde el Ministerio de Salud Pública. Además de regularse el protocolo del reconocimiento, la norma afecta también a los médicos de familia (salud pública), estando obligados comunicar a la policía la detección en sus pacientes de una enfermedad o trastorno que sea incompatible con la conducción. Tanto este hecho de la detección en la sanidad pública de un problema de salud que afecte a la conducción, como la declaración de "NO APTO" en un reconocimiento periódico, pueden ser impugnados por el interesado mediante otro reconocimiento ejecutado por un médico forense, haciendo frente el sujeto a las costas de este proceso.

Las áreas psicofísicas que se evalúan en el reconocimiento son las habituales en las normativas de un gran número de países: agudeza visual, daltonismo, audición, equilibrio, etc., y las enfermedades que pueden suponer la incompatibilidad con la conducción, coinciden con las aceptadas en el conjunto de países de la Unión Europea: diabetes, enfermedades cardiovasculares, epilepsia, etc.

Enlaces de referencia

http://www.arr.ro/arr_doc_149_scoli-conducatori-auto_pg_0.htm

Esta página web es la perteneciente a la Autoritateă Rutieră Română (ARR) [*Autoridad Rumana de Carreteras*]. En ella se puede profundizar en la normativa que afecta a las autoescuelas, teniendo un apartado específico para ello.

<https://www.drpciv.ro/>

Página web perteneciente a la Dirección de permiso de conducir y matriculación de vehículos (DRPCIV). Desde ella se puede acceder a las publicaciones relacionadas con los exámenes de conducir (normativas y listado de preguntas), pedir cita previa para la ejecución de los exámenes o entrar en un área interactiva para realizar un simulacro de examen teórico.

<http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/124490>

Esta página web se corresponde con el repositorio de leyes habilitado por el Ministerio de Justicia rumano. El enlace publicado es el correspondiente a la orden 268/2010 que regula el procedimiento de examen para la obtención del permiso de conducir.

<https://legeaz.net/oug-195-2002/>

LegeAZ es el nombre de una página web que recoge la legislación rumana ordenada por temas y totalmente actualizada. El enlace que se indica corresponde con el “Nuevo Código de la circulación”, que manteniendo en la denominación el año original de su promulgación (2002), se actualizó en el año 2018, para adecuarse a las directivas de la U.E.



SUECIA

Formación de conductores

Suecia es uno de los países europeos con amplia tradición en el ámbito de la seguridad vial y desde edades tempranas las personas reciben una gran educación e información sobre el tema. En el caso concreto de la normativa que se aplica en Suecia para la formación de conductores, se definen tres entornos formativos diferentes y obligatorios: el teórico, el práctico y la educación de riesgos

La formación se realiza, prioritariamente, en autoescuelas que son las que ofrecen el servicio más integral, aunque también se puede contratar de forma privada a educadores o tutores reconocidos para impartir las clases teóricas y de educación de riesgo. Los alumnos pueden consultar el censo de educadores próximos a su lugar de residencias a través de la web de Trafikverket (Agencia de Transporte).

Formación teórica

La formación teórica de los conductores en Suecia descansa sobre un temario compuesto por cinco áreas de conocimiento que componen también la materia de examen. Estas áreas son:

1. Conocimiento del vehículo y maniobras, p. ej. :

- Cómo funciona el automóvil y cómo afectan las condiciones de la vía a la conducción del vehículo.
- Qué riesgos pueden surgir si el automóvil no funciona como debería.
- La conexión entre la técnica de conducción y el comportamiento del automóvil.

2. Medio ambiente, p. ej. :

- Cómo elegir diferentes medios de transporte puede afectar al medio ambiente.
- Cómo conducir su vehículo de una manera segura y respetuosa con el medio ambiente.

3. Seguridad vial, p. ej. :

- Qué significa mostrar buen juicio en sus interacciones con otros usuarios de la carretera.
- Cómo adecuar la velocidad, posición del vehículo u otras características de conducción en diferentes situaciones.

- Cómo influyen en el comportamiento del conductor y la seguridad vial las diferentes condiciones de la carretera y el entorno.

4. Regulaciones de tráfico, p. Ej. :

- Señales de tráfico, marcas viales, velocidad y adelantamiento de otros vehículos, cargas, pasajeros y obligaciones hacia otros usuarios de la carretera.

5. Circunstancias individuales, p. Ej. :

- Cómo la medicación, el alcohol, otras drogas, el estrés y la fatiga pueden afectar el comportamiento del conductor.
- Cómo la conducción a diferentes horas del día o de la noche puede influir en el comportamiento del conductor y en la seguridad vial. Comportamiento del conductor y seguridad del tráfico.

Este es el contenido formativo teórico que se exige a los aspirantes a obtener un permiso de conducir, y que es impartido por autoescuelas y profesores, lo que no se define en la norma es un mínimo de horas de clase para impartirlo

Educación de riesgos

En el sistema sueco se le da una especial importancia a la educación de riesgos. Esta es otra formación teórica obligatoria adicional a la descrita en el punto anterior. La formación en educación de riesgos se divide en dos secciones. La primera es común para las categorías A y B se compone de dos apartados:

- La Parte 1 trata sobre temas como el alcohol y las drogas, la fatiga al volante y su repercusión en el tráfico y otras conductas de riesgo.
- La Parte 2 trata de la velocidad, la seguridad y la conducción en diferentes situaciones de la carretera y condiciones climáticas.

La segunda sección trata de forma específica los riesgos de los vehículos que se conducen, motocicleta o coche, y se imparte cuando el alumno tiene control sobre la conducción de dicho vehículo.

La validez de la educación en riesgos es de 5 años, que cesa en el momento en que se obtiene el permiso al que se opta. Por ello, si un conductor pierde el permiso de conducir por sanción, se verá obligado a realizar esta formación nuevamente antes de volver a examinarse.

A nivel cualitativo, esta educación de riesgos ha significado la inclusión de un nuevo perfil de formador en las autoescuelas, dirigido a la realización de una labor de coaching, que influya en los cambios de actitud de los futuros conductores frente a las situaciones de riesgo.

Entrenamiento práctico

El entrenamiento práctico se puede realizar de forma privada con la participación de un supervisor o bien en autoescuelas o con tutores oficiales. Al igual que en la formación teórica no se define un número mínimo de clases prácticas, pero sí que se han de practicar necesariamente una serie de ejercicios que puede ser objeto de examen.

Examen

En el caso de Suecia el examen para obtener el permiso de conducir tipo B se compone, como es habitual en el resto de los países analizados, de un examen teórico y otro práctico.

Examen teórico

El examen teórico se desarrolla online y tiene una duración de 50 minutos. El candidato ha de responder 70 preguntas con respuestas tipo test. De esas 70 preguntas tan solo se contabilizarán 65, puesto que hay 5 preguntas que son de control de la prueba y que el candidato no conoce, por lo que deberá de responder a las 70. Para aprobar el examen se ha de responder adecuadamente a 52 preguntas de las 65 reales.

Aunque es muy habitual encontrar países que dan la posibilidad de realizar el examen teórico en algún idioma diferente al autóctono del país, en el caso de Suecia y por la situación sociológica en la que se desenvuelve el país, se ofrece la posibilidad de realizar este examen en 14 idiomas diferentes. Además de existir una versión en audio, aplicable a aspirantes con dislexia, la normativa deja abierta la posibilidad de que intervengan intérpretes para otros idiomas o en lenguaje de signos.

El resultado del examen se entrega una vez completado y en caso de suspenderlo se informa al candidato de los temas en los que ha fallado para que los trabaje antes del siguiente examen.

Cuando un aspirante a obtener el permiso de conducir se presenta para realizar el examen de conducir, está obligado a realizar las dos pruebas en el mismo día. Con independencia de cuál sea el resultado de la prueba teórica, deberá de realizar también la prueba práctica.

Examen práctico

El examen práctico se inicia con la explicación por parte del examinador de cómo se desarrollará el examen y de qué conocimientos y habilidades se van a comprobar.

La primera prueba a la que se enfrenta el candidato es la comprobación de los elementos de seguridad que le indique el examinador. A partir de ahí se inicia un recorrido en tráfico real con una duración mínima de 25 minutos. En ese recorrido el examinador va dando las instrucciones de qué camino tomar o bien las maniobras a realizar como pueden ser: frenada, aparcamiento, arranque en rampa, giros, rotondas, cambios de carril, etc.

El examinador va completando un registro de evaluación que contiene los hitos y el nivel de ejecución que presenta el candidato a lo largo de la prueba. Este registro se mostrará y explicará al aspirante en caso de no superar la prueba, con el objetivo de ayudarle a identificar los puntos de mejora.

Una vez completado el recorrido se comunica al aspirante el resultado. En caso de haber superado la prueba práctica sin tener aprobada la parte teórica, el candidato dispondrá de dos meses para conseguirlo. En caso de no conseguirlo deberá de repetir todo el proceso de examen íntegramente.

Edad mínima para la obtención del permiso

En la Tabla 119 se muestran las edades mínimas para poder acceder a un examen en el que obtener un permiso para las categorías de motocicletas y automóviles. También se incorpora una columna con las edades a las que un aspirante puede iniciar su formación.

Categoría	Edad para formación	Edad para examen	Observaciones
A1	15 años y 9 meses	16 años	
A2	17 años y 6 meses	18 años	
A	23 años	24 años	21 Para triciclos a motor con potencia > a 15 kW.
A desde A2	19 años y 6 meses	20 años	20 si es titular de A2 desde hace 2 años.
A especial	17 años y 6 meses	20 años	Si las prácticas se realizan con el instructor como acompañante en la motocicleta o en un sidecar.
B	16 años	18 años	

Tabla 119. Edades mínimas para optar al permiso de conducir. Fuente. Trafikverket (2017).

Capacidades psicofísicas

Para obtener el permiso de conducir no se exige la presentación de un certificado médico, aunque sí que se establecen una serie de requerimientos psicofísicos en: visión, audición, diabetes, trastornos psíquicos, etc. Tan solo en el caso de que el aspirante reconozca que tiene algún problema relacionado con alguno de esos requerimientos, la administración puede exigirle un documento médico que certifique que ese problema no afecta en la conducción.

Otros datos de interés

Entrenamiento práctico privado

En Suecia los aspirantes a conducir un coche o furgoneta (categoría B), pueden realizar entrenamiento privado fuera de las autoescuelas y de los tutores – formadores oficiales. Para realizar este tipo de prácticas en coche privado es necesario contar con un acompañante (supervisor) que ocupe el asiento del copiloto y que cumpla con una serie de características y condiciones:

- Tener una edad de 24 años o más.
- Disponer de un carnet, adecuado para el tipo de vehículo en el que se desarrollarán las prácticas, que esté en vigor 5 años de forma continuada durante los últimos 10.
- Darse de alta en el registro de supervisores.
- Superar un curso introductorio, que es impartido por formadores oficiales.
- No estar reconocido como supervisor para más de 15 personas.

Por su parte, el aspirante debe haber realizado el mismo curso introductorio comentado para el supervisor y estar en posesión de otro permiso en vigor (p.ej. para cualquier tipo de motocicleta).

Una vez realizados los trámites, la administración, tras analizar la documentación presentada, decide sobre la conveniencia de autorizar esas prácticas para cada caso concreto.

Examen de carnet para motocicleta

Desde el 2015 para obtener un permiso de motocicleta se añade, a las pruebas teórica y práctica en tráfico abierto, una prueba en recinto cerrado de maniobras a baja velocidad que se consideran claves para mejorar la seguridad de los conductores de este tipo de vehículos.

Enlaces de referencia

<https://www.trafikverket.se/en/startpage/>

Es la página web dedicada de forma exclusiva a los distintos tipos de permiso de conducir. Desde ella se puede acceder a los trámites administrativos precisos. Es una página web dirigida a los usuarios, por tanto recoge información en varios de idiomas. El enlace lleva al inicio de la información en inglés.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/>

Página web de la Trafikverket [Agencia de Transporte]. En este apartado se muestra la información básica relacionada con la obtención del permiso de conducir. Ofrece enlace a las leyes o a documentos precisos para la obtención del permiso.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-vag/Lagar-och-forordningar/>

Este apartado de la web de Trafikverket dirige al usuario a las leyes que regulan el tráfico o la obtención del permiso de conducir.

CONCLUSIONES

Teniendo como marco de referencia la normativa amparada en la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo donde podemos encontrar: *recomendaciones*, que los estados miembros pueden o no incluir en su legislación; *obligaciones mínimas*, que pueden ser mejoradas en las legislaciones nacionales; y *acciones imperativas* que se han de cumplir tal y como indica la Directiva. El análisis en páginas anteriores del sistema y la legislación de 31 países europeos en el ámbito de la formación y examen de los futuros conductores, ha permitido descubrir aquellos en los que el compromiso con la seguridad vial va más lejos de lo establecido por la Unión Europea en su directiva.

Las *acciones imperativas* son la causa por la que, en todos los estados miembros, se han armonizado los tipos de permiso de conducir según la norma definida en la Directiva 2006/126/CE: Categorías de vehículo; tipo de pruebas que se realizan y variables que se evalúan en el examen; modelo de carné y codificación de este; etc. Pero de forma muy especial se ha asumido el concepto de “acceso gradual” en la formación y examen de los conductores para las motocicletas de la categoría A.

Asociado a las *obligaciones mínimas* aparece el modelo de formación de los países analizados. Por un lado, en la Directiva 2006/126/CE, se expresa una filosofía sobre los objetivos que debe de cumplir la formación de los conductores. Dichos objetivos se recogen de forma, más o menos literal, en las leyes de los diferentes países, por lo que una gran parte han realizado modificaciones en sus leyes de tráfico desde el año 2006 y muy pocos han realizado una nueva redacción de estas. Se puede afirmar que, a nivel conceptual (al menos) también se ha conseguido la deseada armonización.

Lo que no aparece definido en la mencionada directiva es el modelo de formación de conductores que se ha de implantar. Queda a la libre elección de cada país la definición de los materiales y recursos que se han de utilizar en la formación y examen, así como de las características cualitativas (libre u obligatoria) y cuantitativas (horas, km, recorridos, temas, etc.) de la misma. Lo datos que en este sentido se extraen para la **formación teórica** en este estudio son los siguientes:

- De los 31 países estudiados el 67,7 % (21 países), establece que la formación teórica se ha de realizar obligatoriamente en autoescuela, con una duración predefinida que varía

en función de la clase de permiso y del país que se trate. No obstante, de los 10 países que no cumplen con esa condición 4 tienen publicado un programa de formación teórica detallado que además de las normas de la circulación, recogen temas como la detección de riesgos, los factores que influyen en la seguridad vial, la conducción respetuosa con el medio ambiente, etc. Estos temarios se puede preparar en autoformación, aunque se aconseja la contratación de los servicios profesionales de las autoescuelas. Los seis países que no están incluidos en el grupo anterior basan su formación exclusivamente en el código de la circulación y en la preparación del examen teórico a nivel privado.

- Además del bloque de formación teórica del párrafo anterior, que se trataría de la formación básica o general, también se incluyen alguna formación específica como puede ser la formación en primeros auxilios, obligatoria de 12 países (un 38,7%) o la formación adicional en control de riesgos o seguridad vial, aceptada por 7 de los países estudiados (el 22,5%).

En definitiva aproximadamente el 80% de los países analizados tiene algún tipo de formación teórica obligatoria para la obtención del permiso de conducir, o en algún momento de la vida del sujeto (p.e. Francia), con lo que el porcentaje alcanzaría el 93%.

En esa formación teórica es donde los países vuelcan sus esfuerzos de evolución en la preparación de los futuros conductores. La conducción tiene una parte de hábitos (más automáticos) y mucho de conductas (conscientes), y es por ello que la formación tiende a reforzar estas últimas. Esta afirmación se ve respaldada por el hecho de que en los exámenes teóricos se están incluyendo cuestiones sobre como la percepción de riesgos y el control de comportamientos en situaciones como la gestión de los cruces e incorporaciones, el adelantamiento en una vía de doble sentido, el adelantamiento a ciclistas, la circulación en zonas próximas a los colegios, etc.. Este tipo de ejercicios suelen tener una valoración 4 veces mayor en los exámenes teóricos, que las preguntas relacionadas con el código de la circulación o el mantenimiento de los vehículos.

La incorporación de la informática a los exámenes teóricos, ha permitido además de un claro avance en la parte administrativa y de seguridad contra el fraude, la aparición de este tipo de preguntas sobre situaciones y comportamientos. Mediante el video y la infografía o simulación, se puede exponer a un aspirante a conductor situaciones que significarían un riesgo latente en la realidad, evaluando algunas características de sus conductas: su capacidad de detección de riesgos, la velocidad en la anticipación de sus acciones o el control de las decisiones que toma.

Todas estas variables, que antes solo se podían evaluar a lo largo del recorrido en tráfico real con el consiguiente riesgo (también real) y que en muchas ocasiones no se producían, ahora se pueden incorporar en todos los exámenes teóricos para obtener el permiso de conducir.

Respecto a la **formación práctica**, se ha analizado especialmente el permiso de categoría B, puesto que los permisos de motocicleta, en especial el de clase A, están mucho más regulados a raíz de la publicación de la Directiva 2006/126/CE. El análisis cuantitativo del posicionamiento de los países estudiados, respecto a la formación práctica, sería el siguiente:

- Existen 24 países que establecen, para la formación práctica, la realización de la misma en las autoescuelas durante un número mínimo de horas de práctica, detallando en 14 de esos casos una planificación de escenarios de prácticas (circuito cerrado, tráfico reducido, tráfico elevado, conducción en la oscuridad, etc.) y el tiempo que se ha de dedicar a cada una de esas actividades.

- Del resto, dos países establecen que las autoescuelas son el vía para realizar con garantías la formación práctica, aunque sin especificar ni un número de horas de formación mínimo, ni un programa detallado.
- En 21 de los países se ha puesto como objetivo aumentar la experiencia de conducción de los futuros conductores haciendo uso de modelo de Conducción Acompañada. De ellos 57,1% creen que la conducción acompañada sirve para aumentar la experiencia del conductor, pero que es igualmente necesario realizar (toda o parte) de la formación práctica en las autoescuela.

Como hecho significativo en este apartado de la formación práctica, cabe destacar que en Portugal y en la República Checa se han incluido los simuladores como un elemento más de la formación. Estos dos países forman parte del grupo de 14 países que, además de establecer un número mínimo de clases prácticas impartidas por profesores homologados, también establecen que la realización de las mismas se desarrolle en diferentes escenarios y situaciones. En estos dos países mencionados anteriormente, se ha asumido que los simuladores acercan a la realidad individual de la conducción en situaciones de tráfico que, por tratarse de conductores con poca o ninguna experiencia, podrían significar situaciones de riesgo y ansiedad.

En el caso de la formación práctica hay una frase que se repite en muchos países del norte de Europa (Noruega, Dinamarca, Alemania, Islandia, etc.) “cuantas más horas de conducción mejor”. La experiencia implica aprender de las múltiples situaciones ante las que nos enfrentamos, y en la conducción esas situaciones pueden suponer un elevado riesgo.

Pero el aprendizaje de determinadas maniobras, la inmersión gradual en el tráfico o la conducción en situaciones de complejas, han de ser explicadas y practicadas. Para dar la explicación es necesario contar con unas capacidades didácticas que a día de hoy, casi en un 70% de los países analizados está garantizada con los profesores de las autoescuelas. En cuanto a la práctica, los recursos técnicos de las autoescuelas garantizan la seguridad de las primeras aproximaciones a ese tipo de situaciones. Los recintos cerrados al tráfico o los vehículos con doble mando son parte fundamental de esas garantías. Una vez alcanzada una soltura mínima, conducir muchos kilómetros teniendo al lado a un buen conductor, experimentado y cercano podrá significar la diferencia entre un buen o un mal conductor en el futuro.

Ficha resumen de cada uno de los países

Alemania	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela: 18 horas teóricas básicas, para todos los permisos, y 3 horas específicas para el permiso B.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. Sin mínimo en circuito cerrado y ciudad, siendo el profesor el que decide junto con el alumno el número de horas a realizar en función del grado de avance del aprendizaje. Sí se definen para otros escenarios duraciones mínimas de prácticas: 5h en carretera, 4 h en autovía y 3 h en oscuridad.
Otra formación:	Curso de primeros auxilios obligatorio.
Conducción acompañada:	Se autoriza desde los 17 a los 18 años con de un permiso de conducir denominado BF17
Condiciones psicofísicas:	Agudeza visual para la obtención del permiso. No es obligatorio reconocimiento médico en renovaciones del permiso.
Peculiaridades:	En Alemania se establecen como obligatorias las prácticas de conducción en autovía siendo, junto con Italia, los dos únicos países que definen un número mínimo de horas obligatorias para este tipo de vías. El permiso BF17 habilita también para la conducción acompañada en Austria

Austria	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. 20 horas teóricas básicas para todos los permisos y 12 clases de 50 minutos específicas para permiso B.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. Mínimo de 18 horas de clase: 3 en circuito cerrado, 3 en tráfico reducido y 6 (o más a juicio del profesor), más 1 hora nocturna, 1 hora carretera, 1 hora de circulación en pistas de tierra y 3 horas de perfeccionamiento y preparación del examen.
Otra formación:	Curso de primeros auxilios obligatorio.
Conducción acompañada:	Con la autorización BL17 se autoriza la conducción acompañada a partir de 17 años durante dos años, como máximo hasta los 21 años.
Condiciones psicofísicas:	Obligatorio un reconocimiento médico general. En caso de que se crea que necesario, también un examen psicológico. Esta obligación se extiende también a las renovaciones del permiso.
Peculiaridades:	El permiso L17 habilita también para la conducción acompañada en Alemania, Inglaterra, Irlanda del Norte y Dinamarca.

Bélgica	
Formación teórica:	Obligatoria 12 horas en autoescuela si se suspende 2 veces el examen teórico. Voluntariamente en autoescuelas 20h de formación.
Formación práctica:	Después de aprobar examen teórico, se obtiene permiso de conducir de prácticas por un periodo concreto, al final del cual se puede realizar el examen práctico: Si la formación teórica se ha realizado en autoescuelas ese periodo es de 18 meses, debiéndose realizar un mínimo de 20 horas de práctica. Si la formación teórica se ha realizado mediante autoformación el periodo de espera para realizar el examen práctico se prolongará hasta los 36 meses. Si se suspende examen práctico se ha de realizar 6 horas de formación práctica en autoescuela.
Otra formación:	No se definen formaciones especiales.
Conducción acompañada:	Aplicable con el permiso de conducir de prácticas de 36 meses de duración.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada de salud.
Peculiaridades:	Existe un permiso de conducir que autoriza practicar en vías públicas a partir de 17,5 años.

Bulgaria	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. 40 horas de formación, al final de las cuales se realiza un examen interno en la autoescuela. En caso de no superarse se han de realizar otras 4 horas más.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. 31 horas de práctica, sin distinguir ni maniobras ni recorridos.
Otra formación:	Curso de primeros auxilios obligatorio.
Conducción acompañada:	No está definida.
Condiciones psicofísicas:	Reconocimientos psicofísicos obligatorios.
Peculiaridades:	No se han observado normas especialmente significativas.

Chipre	
Formación teórica:	No es obligatoria la formación teórica en autoescuela.
Formación práctica:	A partir de los 17,5 años, con el examen teórico aprobado se consigue el “permiso de prácticas”, pudiendo realizar las mismas en autoescuela o acompañados de un conductor no profesional. Solo para el permiso de categoría A se obliga a realizar prácticas en autoescuela (7 horas).
Otra formación:	Curso de primeros auxilios obligatorio.
Conducción acompañada:	Permitido el acompañamiento hasta aprobar el candidato el examen práctico.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada para la obtención del permiso por primera vez y certificado firmado por un médico a partir de los 70 años de edad en las renovaciones.
Peculiaridades:	No se han observado normas especialmente significativas.

Croacia	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. 30 horas de formación generales para cualquier categoría y 35 horas más, específicas para el permiso de categoría B, al final de las cuales se realiza un examen interno en la autoescuela. En caso de no superarse se han de realizar otras 4 horas más.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. Sin definir un número mínimo de horas. La duración de la formación se determina en función del grado de avance del alumno.
Otra formación:	Primeros auxilios: 9 horas para el primer permiso que se obtenga.
Conducción acompañada:	No está definida.
Condiciones psicofísicas:	Reconocimientos psicofísicos obligatorios.
Peculiaridades:	No se han observado normas especialmente significativas.

Dinamarca	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. En el caso del permiso de categoría B se establecen 29 horas de formación, según un temario oficial publicado.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. Para el permiso de categoría B se establecen 24 horas de prácticas, de las que al menos 4 serán en recinto cerrado. Las clases prácticas siguen un proceso definido oficialmente.
Otra formación:	Curso de primeros auxilios obligatorio de 4 horas de duración. Curso específico sobre la influencia del uso del alcohol y las drogas en el tráfico. Supone 4 horas de formación adicional.
Conducción acompañada:	Autorizada para tutelar a los conductores que obtienen el permiso de conducir a los 17 años, no para sustituir la formación.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada y reconocimiento psicofísico obligatorios.
Peculiaridades:	Se puede obtener un permiso de conducir con 17 años que es válido hasta los 18 años, pero realizando conducción acompañada.

Eslovaquia	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. Para cada permiso está publicado un plan de estudios compuesto de varias materias que se imparte a lo largo de 32 horas de formación.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. Para el permiso de categoría B se establecen 39 horas formación práctica: 6 de maniobras en circuito cerrado, 2 de circulación a baja velocidad en circuito cerrado, 24 de circulación con tráfico, 6 adicionales para mejorar algún escenario de los anteriores y 1 hora para sobre mantenimiento del vehículo. Se han de realizar 15 km de media por cada hora de prácticas (585 km en total).
Otra formación:	Curso de primeros auxilios obligatorio de 8 horas de duración.
Conducción acompañada:	Autorizada para tutelar a los conductores que obtienen el permiso de conducir a los 17 años, no para sustituir la formación.
Condiciones psicofísicas:	Reconocimiento psicofísico realizado por un médico de atención primaria. No es obligatorio en la renovación, pero si a partir de los 65 años de edad.
Peculiaridades:	Se puede obtener un permiso de conducir con 17 años, si hasta los 18 años se realiza una conducción acompañada.

Eslovenia	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. 16 horas de formación general para todas las categorías (la primera vez que se obtiene un permiso) y 8 horas adicionales específicas para cada categoría.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. 20 sesiones prácticas de 50 minutos de duración cada una.
Otra formación:	Curso de primeros auxilios. Una vez conseguido el permiso de conducir y antes de cumplir los dos años de antigüedad, se ha de realizar un taller de seguridad vial de 14 horas de duración.
Conducción acompañada:	Regulada como complemento de la formación práctica en la autoescuela.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada y reconocimiento psicofísico obligatorios.
Peculiaridades:	Existe un permiso de conducir bicicletas para menores de 14 años, para el que se ha de seguir una formación concreta y superar un examen específico. En el permiso de conducir de categoría B se establecen restricciones de circulación que desaparecen con 21 años de edad.

España	
Formación teórica:	No es obligatorio seguir un curso teórico en autoescuela y el aspirante puede preparar el examen de forma particular.
Formación práctica:	Un futuro conductor solo puede presentarse al examen si es a través de una autoescuela. No se exige un mínimo de horas de formación ni hay un programa formativo oficial.
Otra formación:	No existe formación adicional obligatoria.
Conducción acompañada:	No existe formación acompañada.
Condiciones psicofísicas:	Reconocimiento psicofísico obligatorio en centro homologados para obtener el permiso y para las posteriores renovaciones.
Peculiaridades:	Solo en el permiso de categoría A se define una formación teórica y práctica obligatoria en autoescuela, de 9 horas de duración.

Estonia	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. 41 horas de clases teóricas fraccionadas en 19 temas teóricos.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. 42 horas de formación práctica distribuidas entre 16 situaciones de tráfico predefinidas en el programa de formación.
Otra formación:	Antes de cumplir dos años desde que se obtuvo el permiso de conducir el conductor novel ha de asistir a una jornada de especialización, donde recibirá 5 horas de formación teórica sobre seguridad vial y detección de riesgos y 7 horas de práctica sobre los mismos temas.
Conducción acompañada:	Autorizada para acompañar a conductores noveles que han obtenido un permiso de conducir restringido, a la edad con 16 o 17 años. Termina la autorización cuando el conductor novel alcanza los 18 años. No sustituye la formación práctica en la autoescuela.
Condiciones psicofísicas:	Certificado médico sin obligatoriedad de reconocimiento.
Peculiaridades:	<p>El programa de formación estonio se compone de fases, que a su vez contienen formación teórica y práctica de forma conjunta.</p> <p>Se puede superar la formación teórica y práctica con más de 16 años y menos de 18, y acceder a un examen que le permita obtener al una autorización a conducir de forma restringida y con compañía permanente.</p>

Finlandia	
Formación teórica:	Es obligatorio realizar una serie de horas de formación teórica. En el caso del permiso de categoría B se establecen 19 horas de formación. No es obligatorio el uso de autoescuelas. Existen empresas online que pueden certificar también esa formación.
Formación práctica:	Se inicia una vez se aprueba el examen teórico, consiguiéndose un permiso de prácticas. El número mínimo de horas de prácticas para el permiso de categoría B se establece en 18. Se pueden realizar en autoescuela o a través del modelo definido en el "Permiso de instrucción de conductores".
Otra formación:	Antes de cumplir el segundo año desde la obtención del permiso, se ha de asistir en un centro especializado para realizar dos cursos de mejora separados en el tiempo: "Fase práctica" (1 hora de teoría y 2 de práctica) y "Fase avanzada" (4 horas teóricas y 4 prácticas). Se han de realizar en centros autorizados 4 horas de formación obligatoria en seguridad vial.
Conducción acompañada:	Se establece a través del "Permiso de instrucción de conductores". El tutor se ha de examinar para conseguirlo y una vez que su tutorizado aprueba el examen, pierde el derecho de acompañar a otro futuro conductor. El tutor está obligado a cubrir las horas de práctica definidas por ley.
Condiciones psicofísicas:	Es necesario un Certificado médico y pueden existir reconocimientos psicofísicos adicionales.
Peculiaridades:	Finlandia es uno de los pocos casos en los que el conductor que va a realizar el acompañamiento de un aspirante, ha de someterse a un examen previo que evalúa sus aptitudes para realizar esa función.

Francia	
Formación teórica:	No existe formación teórica obligatoria.
Formación práctica:	Para el permiso de categoría B es obligatorio realizar 20 horas de prácticas en autoescuela, sin especificar el contenido de las mismas
Otra formación:	Para poder optar a obtener un permiso de conducir, el aspirante deberá de haber realizado un curso de seguridad vial, que normalmente se realiza antes de los 16 años en la escuela o instituto.
Conducción acompañada:	<p>Definida como “aprendizaje anticipado”, se puede solicitar entre los 15 y 17,5 años. Una vez aprobado el examen teórico, y completadas las 20 horas de formación práctica en autoescuela, se obtiene el permiso para poder conducir acompañando de un conductor experimentado. Esa conducción se prolongará durante 18 meses y deberá de recorrer al menos 3.000 km.</p> <p>A lo largo de esos 18 meses, la autoescuela en la que el futuro conductor se inscribió para realizar la formación práctica obligatoria, realizará al menos dos reuniones con el aspirante y el acompañante para evaluar el desarrollo formativo.</p>
Condiciones psicofísicas:	Reconocimiento médico obligatorio en caso de que el aspirante reconozca en su declaración jurada algún problema médico que pueda ser incompatible con la conducción.
Peculiaridades:	Además del aprendizaje anticipado, se define un modelo de conducción supervisada para mayores de 18 años que hayan superado el examen teórico y la formación práctica obligatoria de 20 horas. En este caso no se define duración ni kilometraje a realizar.

Grecia	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. 20 horas de formación genérica para todas las categorías y 10 adicionales para motocicletas. Una hora adicional se dedica a practicar el examen por ordenador. Está publicado un libro oficial que recoge los 21 temas que componen el programa formativo teórico.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. 25 horas sin definir distribución de horas, aunque se han de llevar a cabo en el mayor número de condiciones posibles, incluida la conducción en bajas condiciones de visibilidad.
Otra formación:	No hay formación adicional
Conducción acompañada:	Prevista para el 2019. Se aplicará a un permiso de conducir especial para prácticas de aspirantes al permiso a partir de los 17 años.
Condiciones psicofísicas:	Dos certificados médicos (oftalmólogo y patólogo) y cartilla médica (certificado de salud de sanidad primaria). Si no hay cambios en la salud, no se necesita realizar nuevos reconocimientos en las renovaciones de permisos.
Peculiaridades:	No hay hechos diferenciales remarcables.

Hungria	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. La duración y contenidos varían en función del tipo de permiso al que se opte. Para las categorías A se establecen 22 horas y para la categoría B 28 horas. El programa formativo está definido por temas que están agrupados en bloques, siendo este contenido el que se imparte en todas las autoescuelas del país.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. No solo se define un número de horas para cada escenario (14 horas en ciudad, 4 horas en carretera y 2 horas nocturnas), sino que también se define el número de km que se han de recorrer durante esa formación, que en el caso del permiso de categoría B serán 580 km.
Otra formación:	Se define como formación la ejecución de exámenes en la aplicación oficial. Ese tiempo no se incluye en el número de horas establecido para la formación teórica, aunque queda recogido en el expediente formativo de alumno el tiempo dedicado a esta actividad.
Conducción acompañada:	No se contempla.
Condiciones psicofísicas:	Reconocimiento psicofísico básico en centros homologados. Es obligatorio en las renovaciones del permiso de conducir. En caso de que un aspirante suspenda 5 veces el examen teórico deberá de someterse a un examen psicológico.
Peculiaridades:	Las autorizaciones para ser profesor de autoescuela se pueden obtener para dar contenidos concretos.

Irlanda	
Formación teórica:	No hay un modelo de formación teórica obligatoria establecido. Tan solo un detallado temario y un gran número de test publicados.
Formación práctica:	Es impartida por profesores homologados. Contempla un número fijo de lecciones que se han de cumplir a lo largo de los 6 meses que implica la formación. En el caso del permiso de categoría B, esas lecciones se pueden practicar en un mínimo de 12 horas.
Otra formación:	No se contempla
Conducción acompañada:	Se establece la figura del Sponsor, creado para aumentar la experiencia de conducción. La finalización de la labor del sponsor se produce una vez que el aspirante ha obtenido el permiso de conducir y ha superado el primer año de carné. No sustituye la formación práctica obligatoria.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada del aspirante, y si incurre en algún supuesto de los definidos en la ley, un certificado médico específico.
Peculiaridades:	Existe un registro central de profesores oficiales de conductores a disposición de los aspirantes a obtener el permiso de conducir. En él aparece información sobre la eficacia de sus alumnos en los exámenes y valoraciones sobre el desarrollo de su función, para tomar la decisión de qué profesor contratar con la mayor transparencia posible.

Islandia	
Formación teórica:	La formación ha de ser impartida por profesionales certificados al efecto, formen o no parte de una estructura de autoescuela. Son obligatorias 25 horas de clase para permiso de categoría B, dividido en 8 lecciones.
Formación práctica:	Impartida por profesionales certificados. Obligatorio 17 horas de práctica. Se define un programa preciso para realizarlas.
Otra formación:	La formación teórica y práctica se imparte conjuntamente en diferentes lecciones. En la parte teórica se encuentra la formación en primeros auxilios, y en la práctica, la conducción en condiciones difíciles (hielo, baja visibilidad, etc.).
Conducción acompañada:	Se habilita una autorización como acompañante durante 15 meses. No excluye la obligatoriedad de clases prácticas. El tutor está obligado a asistir a alguna de las clases que imparte el profesor al futuro conductor.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada del aspirante, y si incurre en algún supuesto de los definidos en la ley, un certificado médico específico.
Peculiaridades:	Caducidad de autorización de profesores de autoescuela cada cinco años. Se renueva previa realización de un curso obligatorio de reciclaje de una semana de duración.

Italia	
Formación teórica:	No existe obligatoriedad de asistir a la autoescuela. Los temas que componen esta formación y que serán objeto de examen, están publicado por el Ministerio de Transportes.
Formación práctica:	Se puede iniciar una vez superado el examen teórico. El “foglio rosa” permite conducir en prácticas por un periodo de 6 meses Si se opta por prácticas en autoescuela, se han de realizar un mínimo de 6 horas en distintas condiciones de tráfico. En este país también se incluyen la conducción práctica en autovía y la conducción nocturna.
Otra formación:	No se define formación adicional fuera del programa establecido.
Conducción acompañada:	Opcional frente al modelo de autoescuela. Si se opta por esta vía previamente se deberán de realizar 10 prácticas obligatorias en autoescuela. El futuro conductor ha de tener entre 17 y 18 años.
Condiciones psicofísicas:	Reconocimiento médico obligatorio realizado en centros autorizados.
Peculiaridades:	La conducción acompañada obliga a recibir más clases prácticas que si se hubiese optado por realizar la formación práctica a través de autoescuela.

Letonia	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuelas. Existeo un programa con 3 bloques formativos, 11 temas y 55 horas de clase. Se ha de seguir el programa estrictamente.
Formación práctica:	Se inicia después de completar la formación teórica y es obligatorio realizarla en autoescuela. Se establecen 6 bloques formativos que se desarrollan durante 20 horas de práctica. Se incluyen situaciones de baja visibilidad y climatología adversa.
Otra formación:	No se define formación adicional fuera del programa establecido.
Conducción acompañada:	No está recogida.
Condiciones psicofísicas:	Obligación de someterse a pruebas de salud para obtener el permiso de conducir y para su renovación. Para conductores que han sido condenados por consumo de alcohol o drogas, se establecen controles anticipados para poder mantener vigente el permiso de conducir.
Peculiaridades:	En este país existe un permiso de conducir bicicletas para mayores de 10 años, que implica formación en seguridad vial y examen. Si se supera, el titular obtiene un carné que le autoriza a circular por la vía pública con ese tipo de vehículos de forma autónoma.

Liechtenstein	
Formación teórica:	No es obligatorio asistir a la autoescuela. No existe un plan formativo detallado, tan solo se han publicado las materias de examen y las preguntas tipo test que se ponen en le examen.
Formación práctica:	<p>Superado examen teórico se obtiene un “Certificado de aprendizaje” con él se puede conducir un vehículo en prácticas, ya sea en autoescuela o en formato de conducción acompañada.</p> <p>Si se practica en autoescuela no se establece ni un mínimo de clases ni un programa preciso.</p> <p>Sí que se exige una formación mínima de 12 horas en el caso de los permisos de categoría A.</p>
Otra formación:	Para los conductores noveles es obligatoria la realización de un curso de Primeros auxilios (4 clases de 2,5 horas cada una) y la formación en Educación Vial, que se imparte en 4 clases de 2 horas, aunque no es objeto de examen.
Conducción acompañada:	Autorizada como sustitución de la formación en autoescuela.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada y prueba de agudeza visual. Rige el mismo procedimiento para las renovaciones del permiso hasta la edad de 70 años, a partir de ese momento se obliga al conductor a someterse a un reconocimiento psicofísico más completo.
Peculiaridades:	Solo es obligatorio hacer prácticas en autoescuela si se suspende el examen práctico dos veces.

Lituania	
Formación teórica:	<p>En caso de realizar se en autoescuela. Se exigen 40 horas de formación, sin recorrido formativo oficial. Puede simultanear teoría y prácticas.</p> <p>En caso de optar por el modelo auto formativo. No se podrán iniciar las practicas (obligatorias en autoescuela) hasta que supere el examen teórico.</p>
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. Para un permiso de categoría B se exigen 30 horas de práctica, que se registran en un libro de prácticas que permitirá el acceso al examen cuando se cubra. No hay recorrido formativo definido.
Otra formación:	Obligatoria la formación en primeros auxilios, previa a la realización del examen teórico.
Conducción acompañada:	Es un método de formación práctica complementario a la autoescuela.
Condiciones psicofísicas:	Obligación de presentar certificado médico. En función de la edad del aspirante o conductor el médico firmante ha de cumplir con unas características concretas.
Peculiaridades:	No hay hechos diferenciales remarcables.

Luxemburgo	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela con un mínimo de horas en función del tipo de permiso de conducir. Para la categoría B son 12 horas.
Formación práctica:	<p>Obligatoria en autoescuela con un mínimo de horas. Para el permiso de la categoría B son 16 horas. Si se opta por realizar conducción acompañada deberá de realizar 4 horas adicionales el aspirante y otras 2 horas el acompañante.</p> <p>Cada vez que suspenda el examen práctico se deberá de realizar 5 horas adicionales de formación práctica.</p>
Otra formación:	Entrenamiento en seguridad y condiciones de riesgo. Obligatorio 3 meses después de obtener el permiso y de recorrer 3.000 km. Tiene una duración de 7 horas y se imparte en un recinto preparado al efecto. Es un curso teórico – práctico.
Conducción acompañada:	No elimina las prácticas obligatorias. Finaliza la autorización una vez obtenido el permiso de conducir por parte del aspirante.
Condiciones psicofísicas:	Examen psicofísico en profundidad.
Peculiaridades:	El permiso A no se obtiene de forma directa; tan solo si se es titular de un permiso A2 con dos años de antigüedad.

Malta	
Formación teórica:	No es obligatorio asistir a la autoescuela. Existe un programa de formación definido por la administración de transportes, que se recoge en la "Hoja de registro de Estudiante", documento que se ha de completar para poder examinarse.
Formación práctica:	
Otra formación:	No se define formación adicional fuera del programa establecido.
Conducción acompañada:	El conductor que ejerza de acompañante deberá de responsabilizarse de cumplir los pasos indicados en la "Hoja de Registro de Estudiante".
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada y reconocimiento médico oficial.
Peculiaridades:	EL aspirante puede elegir entre el modelo de autoformación acompañada o el modelo de autoescuela. En caso de elegir este último no podrá pasar al primero, estando permitido el proceso inverso, completando en la autoescuela los ejercicios de la "Hoja de registro de Estudiante" que no haya realizado en autoformación.

Noruega	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. La primera fase de formación tiene 17 horas de clase
Formación práctica:	Una vez completada la formación teórica se obtiene un permiso provisional para realizar prácticas. Ese permiso tiene una validez de dos años. No se exige un número mínimo de horas de formación, cuantas más mejor. No es obligatorio realizar la formación práctica en autoescuela. Las prácticas se pueden iniciar a la edad de 16 años.
Otra formación:	Se trata de un proceso de formación integral en cuatro etapas, que combina la formación teórica y práctica habituales. Completadas esas etapas se desarrolla un curso de seguridad en carretera de 13 horas de duración. Se revisan tema como la seguridad vial; la percepción de riesgos y el autocontrol; y la formación conductual y social, etc.
Conducción acompañada:	Permitida para realizar prácticas de conducción. La autorización vence cuando el aspirante obtiene el permiso de conducir definitivo.
Condiciones psicofísicas:	Examen general de salud para obtener el permiso. No es obligatorio en las renovaciones del permiso hasta que el conductor alcanza la edad de 75 años.
Peculiaridades:	La duración del proceso formativo se extiende a lo largo de dos años. A causa de las particulares condiciones de luz que se dan en Noruega, si un futuro conductor no realiza prácticas de conducción en la oscuridad, no podrá conducir entre los meses de noviembre y marzo.

Países Bajos	
Formación teórica:	No es obligatorio realizar la formación teórica en las autoescuelas. Existen muchos recursos a disposición de los futuros conductores e incluso empresas que ofrecen esa formación online.
Formación práctica:	Obligatoriamente en autoescuela o utilizando los servicios de un profesor homologado. Se pueden comenzar las prácticas para el permiso de categoría B a la edad de 16,5 años, si se aprueba el examen teórico a los 16 años.
Otra formación:	En unas autoescuelas especiales, denominadas RIS, que aplican un modelo metódico de formación práctica "paso a paso". Consta de 4 módulos que han de superarse uno a uno. El primer módulo lo examina la autoescuela y las otras tres pruebas la Oficina Central de Permisos, siendo la última prueba el propio examen de conducir.
Conducción acompañada:	Bajo el modelo 2toDrive. Es para aspirantes a obtener un permiso de conducir con edades comprendidas entre 16,5 y 18 años. No excluye la formación práctica en autoescuela.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada de salud del aspirante. No es obligatorio un reconocimiento.
Peculiaridades:	La existencia de tres modelos independientes de formación práctica.

Polonia	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. Programa formativo que se ha de cumplir estrictamente para poder realizar el examen. Una vez completada la formación, la autoescuela realiza una prueba al aspirante para comprobar su nivel formativo. Si la suspende deberá de repetir la formación de los temas fallidos. La formación se realiza en 26 horas.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. 30 horas totales: 4 en zona restringida al tráfico y 26 en tráfico real, identificándose las situaciones de tráfico en las que han de conducir los aspirantes.
Otra formación:	4 horas de formación en primeros auxilios.
Conducción acompañada:	No está recogida.
Condiciones psicofísicas:	Reconocimiento psicofísico y certificado médico. A la vista de los resultados del reconocimiento, se puede reducir el plazo de validez del permiso de conducir del conductor.
Peculiaridades:	Permiso de conducir bicicletas, previa superación de un curso de normativa de tráfico y seguridad vial.

Portugal	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuela. Temario muy estructurado: Seguridad vial 7 horas, teoría de la conducción 16 horas, formación específica (solo para categoría A) 4 horas y módulos teorico-practicos 5 horas.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuela. Se establecen un mínimo de 32 horas y en ese tiempo se han de recorrer al menos 500 km. En el tiempo indicado se incluyen 2 horas de conducción nocturna. En los vehículos de la autoescuela se puede incluir equipamiento que registre cada una de las prácticas.
Otra formación:	No se define formación adicional fuera del programa establecido.
Conducción acompañada:	No está recogida.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada y prueba de agudeza visual. A partir de 60 años es obligatorio un certificado médico.
Peculiaridades:	Se permite que el 25% de las practicas se realicen en simuladores. Cada hora de simulador se contabiliza como 15 km recorridos.

Reino Unido	
Formación teórica:	La formación se realiza de forma privada, haciendo uso de los materiales oficiales publicados por la "Agencia de Conductores y Vehículos".
Formación práctica:	Se realiza a partir de los 17 años, edad en la que se puede solicitar una licencia provisional para realizar prácticas de conducción, con un profesor homologado o mediante conducción acompañada.
Otra formación:	Formación en detección de riesgos. Se examina mediante video en el examen teórico, evaluando la anticipación a los peligros latentes en situaciones de tráfico real.
Conducción acompañada:	Se permite realizarla junto a un aspirante mientras conduce. Siendo válida la autorización desde que el aspirante solicita la licencia de prácticas hasta que se consigue el permiso definitivo.
Condiciones psicofísicas:	Que el conductor pueda "Leer una matrícula a 20 metros de distancia" y que no declare que sufre un trastorno que sea incompatible con los indicados en la normativa.
Peculiaridades:	Existe publicada de una guía de prácticas (Driver's Record) y una base de datos de profesores homologados y evaluados..

República Checa	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuelas. 32 horas de formación para permisos de categoría B. 18 de normativa, 2 de mantenimiento del vehículo, 10 de seguridad vial y 2 de primeros auxilios. Al finalizar el programa el aspirante dispondrá de 4 horas más para practicar el examen y repetir los temas fallados.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuelas. El programa formativo establece 3 etapas graduales, desde maniobras en circuito cerrado hasta circulación en tráfico medio. El total de horas es de 34.
Otra formación:	No se define formación adicional fuera del programa establecido.
Conducción acompañada:	No está recogida.
Condiciones psicofísicas:	Declaración jurada del aspirante y certificado médico.
Peculiaridades:	Se admite el uso de simuladores como sustitutos de las horas de formación práctica, pudiendo sustituir mayor porcentaje de prácticas, y un mayor número de etapas formativas, en función del nivel tecnológico del simulador utilizado.

Rumanía	
Formación teórica:	Obligatoria en autoescuelas. 24 horas de formación que recoge también conocimientos de primeros auxilios.
Formación práctica:	Obligatoria en autoescuelas. Se necesitan 30 horas de práctica para cumplir la programación obligatoria de situaciones y conductas. Se han de recorrer en ese tiempo 300 km.
Otra formación:	No se define formación adicional fuera del programa establecido.
Conducción acompañada:	No está recogida.
Condiciones psicofísicas:	Reconocimiento médico en centros autorizados.
Peculiaridades:	Existe un programa de registro único de autoescuelas, profesores y alumnos.

Suecia	
Formación teórica:	Prioritariamente se realiza en autoescuelas o con profesores homologados que se contratan privadamente. Está publicado un programa de formación detallado, pero no está definido un mínimo de horas para impartirlo.
Formación práctica:	Se puede realizar en autoescuela, con profesor homologado o con supervisión de un tutor no profesional. No se exige un mínimo de horas, pero sí que se definen los ejercicios, habilidades y conductas que se evaluarán en el examen.
Otra formación:	Existe otra parte de la formación teórica, la educación en riesgos, impartida por un profesor con perfil diferente a los dos anteriores. Consta de dos partes: la primera trata sobre alcohol, drogas y conductas de riesgo; la segunda sobre velocidad, seguridad y diferentes situaciones de la carretera.
Conducción acompañada:	Autorizada para realizar prácticas con un aspirante a obtener el permiso de categoría B. Antes de empezar la conducción acompañada, tanto el tutor como el aspirante deberán de superar un curso introductorio impartido por un formador oficial.
Condiciones psicofísicas:	No se exige certificado médico. En caso de que el aspirante reconozca que sufre algún problema psicofísico de los recogidos en la ley, la administración podrá requerirle un certificado médico.
Peculiaridades:	Existe la figura del conductor homologado para teoría y práctica, y la posibilidad de contratarlo sin estar asociado a una autoescuela.

Tablas resumen

Formación teórica obligatoria

País	Teórica					
	General	AM	A	B	Primeros Auxilios	Adicional
Alemania	12x90' (N) - 6 x90' (O)	4x90'	4x90'	2x90'	1d	
Austria	20x50'(N)	8x50'	8x50'	12x50'		
Bélgica	12					
Bulgaria	40					
Chipre			2+5		SI	
Croacia	30			35	9	
Dinamarca	--	22	29	29	4	3
Eslovaquia	32				8	
Eslovenia	16	4	8	8	1d	
España			3+6			
Estonia	41					5
Finlandia	4	6	12	19		4
Francia						
Grecia	20	10	10			
Hungría	--	16	22	28		
Irlanda	P.D.					
Islandia	--	12	24	25		
Italia						
Letonia	55					
Liechtenstein			12		4x2,5	
Lituania	40				SI	
Luxemburgo	12 (N) - 6 (O)					
Malta	P.D.					
Noruega	17				4	3
Países Bajos						
Polonia	--	5	26	26	4	
Portugal	16					7 (S.V.) + 5
Reino Unido	P.D.					
República Checa	--	21	21	20	2	10 (S.V.)
Rumania	18				2	4 (S.V.)
Suecia	P.D.					

- (N) formación para permisos nuevos.
- (O) en los casos en que el aspirante es titular de otro permiso previo.
- (S.V.) Seguridad Vial.
- P.D. Plan formativo detallado sin indicar tiempo de formación mínimo, ni obligatoriedad de formación en autoescuela.
- Las cifras en las que no se indican unidades son horas.
- Símbolo "+" indica formación teórica y práctica para ese apartado.
- Símbolo "x" se asocia a número de sesiones por (x) número de horas por sesión.

Formación práctica obligatoria para permiso B

País	Práctica en permiso B							
	General	Cerrado	Tráfico Ciudad	Carretera	Autovía	Oscuridad	Adicional Riesgos	C. Acomp.
Alemania		N.M.	N.M.	5	4	3		COMP
Austria	10	3	3	1		1		COMP
Bélgica	20							SI
Bulgaria	31							
Chipre								SI
Croacia	N.M.							
Dinamarca	20	4	*	*				COMP
Eslovaquia	7 + 585 km	8	24	*	*			COMP
Eslovenia	20x50'						14	COMP
España	N.M.							
Estonia		7	21	14			7	COMP
Finlandia	10						4	SI
Francia	20	2	4					COMP
Grecia	25	*	*	*	*	*		
Hungría	580 km	9	14	4		2		
Irlanda	12	*	*	*			*	COMP
Islandia	17	*	*	*		*	*	COMP
Italia		-(C.A. 1)	1(C.A. 3)	2(C.A. 2)	2(C.A. 2)	1(C.A. 2)		SI
Letonia		4	8	4		2	2	
Liechtenstein							4x2	SI
Lituania	30							COMP
Luxemburgo	16 (C.A. 20)						7 (1d)	COMP
Malta	P.D.							SI
Noruega	2 años					SI	13	SI
Países Bajos	N.M.							COMP
Polonia	26	4	*	*	*			
Portugal	30 + 500 km					2		
Reino Unido								SI
República Checa	2	4	17	9				
Rumania	30 + 300 km							
Suecia	P.D.							SI

- Las cifras entre paréntesis indican las horas obligatorias en caso de ser titulares de un permiso de conducir de previo de otra categoría.
- (C.A.) Formación obligatoria a realizar en autoescuela en caso de que el aspirante opte por realizar prácticas en el modelo de conducción acompañada exclusivamente. Solo en Italia.
- Las cifras en las que no se indican unidades son horas.
- P.D. Plan formativo detallado sin indicar tiempo de formación mínimo, ni obligatoriedad de formación en autoescuela.
- N.M. formación en autoescuela sin plan formativo o sin tiempos mínimos de formación
- COMP Conducción acompañada no sustitutiva de la formación práctica en autoescuela.

Edades de acceso al permiso y evaluación psicofísica de los conductores

País	Categorías carnet de conducir					Capacidades psicofísicas
	AM	A1	A2	A	B	
Alemania	15	16	18	24	18-17 (C.A.)	Prueba de visión.
Austria	15	16	18	24 (20)	18-17 (C.A.)	Certificado centros homologados.
Bélgica	16	18	20	24 (22)	18	Declaración jurada o prueba psicofísica.
Bulgaria	16	16	18	24 (20)	18	Certificado centros homologados.
Chipre	17	18	20	24 (22)	18	Declaración jurada y certificado médico.
Croacia	15	16	18	24 (20)	18	Certificado médico.
Dinamarca	18	18	18	24 (22)	18-17 (C.A.)	Reconocimiento médico y certificado.
Eslovaquia	15	16	18	24 (20)	18-17 (C.A.)	Reconocimiento en sanidad pública
Eslovenia	15	16	18	24 (20)	18 (21)	Certificado centros homologados.
España	15	16	18	A2+2	18	Certificado centros homologados.
Estonia	14	16	20	24 (22)	18-16(C.A.)	Certificado médico.
Finlandia	15	16	18	24	18	Certificado médico.
Francia	16	16	18	A2+2	18	Declaración jurada.
Grecia	16	18	20	24 (22)	18-17 (C.A.)	Dos certificados médicos y cartilla medica.
Hungría	14	16	18	24 (2 años)	18	Reconocimiento médico y certificado.
Irlanda	16	16	18	24 (20)	17 (C.N.)	Reconocimiento médico solo si es preciso.
Islandia	15	17	19	24 (21)	17 (C.N.)	Declaración jurada o Certificado de médico de cabecera.
Italia	14	16	18	24 (20)	18	Reconocimiento médico y certificado.
Letonia	14	16	18	24(2 años)	18	Reconocimiento médico y especialistas si es necesario.
Liechtenstein	14	18	18	25 (2 años)	18	Reconocimiento agudeza visual y cuestionario de salud.
Lituania	15	16	-	21 (2 años)	18	Reconocimiento médico y certificado.
Luxemburgo	16	16	18	A2+2	18	Examen médico en profundidad.
Malta	18	18	20	24 (22)	18	Declaración jurada, prueba psicofísica y certificado.
Noruega	15	16	18	24 (22)	16 (A.P.) - 18	Reconocimiento médico y certificado.
Países Bajos	16	18	20	21 (2 años)	18-17(C.A.)	Declaración jurada. Preguntas del examinador
Polonia	14	16	18	24 (2 años)	18	Certificado médico.
Portugal	14	16	18	24 (20)	18	Reconocimiento médico solo si es preciso.
Reino Unido	15	17	19	24 (2 años)	17 (A.P.) - 18	Prueba práctica de visión en el examen del permiso.
República Checa	15	16	18	24 (2 años)	18	Declaración jurada y certificado médico.
Rumania	16	16	18	24 (2 años)	18	Reconocimiento médico y certificado.
Suecia	15	16	18	24 (20)		Declaración jurada. Reconocimiento si es necesario

- Cifras entre paréntesis en la categoría A indican la edad mínima en la que con dos años de permiso A2 se puede acceder a la categoría.

- (2 años) indica que se puede acceder a la categoría A con dos años de permiso A2, con independencia de la edad a la que se produzca este hecho.
- A2+2 indica que solamente se puede acceder a la categoría A si previamente el aspirante tiene el permiso A2 desde hace dos años.
- (C.N.) Permiso de conductor novel a los 18 años se convierte en definitivo.
- (C.A.) Permiso que condiciona a la conducción acompañada.
- (A.P.) Permiso que habilita para realizar prácticas y después a examinarse para conseguir el permiso definitivo.

FICHA-RESUMEN DEL INFORME SOBRE LA UTILIDAD, NECESIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE UNA FORMACIÓN TEÓRICO-PRÁCTICA OBLIGATORIA EN LOS CENTROS DE FORMACIÓN VIAL

Introducción y contextualización

Dentro de las **estrategias preventivas de los accidentes** y la mejora de la seguridad vial tienen una especial relevancia, eficacia y reconocimiento científico y social, aquellas que se dirigen de manera específica al **factor humano mediante la vía de la formación**. El actual sistema de formación de los conductores españoles que aspiran a obtener el permiso de conducir, dentro de las bondades que presenta, **es necesario que evolucione**. Desde el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, un equipo de investigadores han realizado un amplio estudio, para mostrar con distintos datos científicos, el interés, la necesidad, la utilidad e incluso la aceptación social, de que exista un módulo de **formación teórica obligatoria y otro de formación práctica también obligatoria en las autoescuelas, para todos los aspirantes a la obtención de un permiso de conducir**.

El estudio realizado -de unas 400 páginas aproximadamente- se ha fundamentado en cinco grandes pilares: **1.-** Lo que dicen los grandes investigadores al respecto. **2.-** Lo que aconseja la Directiva Europea 2006/126/CE. y especialmente lo que recomienda el documento técnico “Study on driver training, testing and medical fitness”, de la Comisión Europea 2017. **3.-** Lo que se acordó recientemente en el Grupo de Trabajo VIII del C.S.T.: Formación de los conductores. **4.-** Lo que opinan al respecto los conductores españoles según tres amplias encuestas. **5.-** Lo que se hace en 31 países de Europa en relación con el tema de la formación de los conductores y su obligatoriedad.

La evidencia científica

La incidencia positiva de la formación en la conducta es una evidencia consolidada en el mundo científico desde mediados del siglo XIX. En el ámbito concreto de la seguridad vial y la prevención de las conductas de riesgo y los accidentes, con el fin de averiguar lo que opinan grandes y reconocidos especialistas sobre la formación de los conductores, se han localizado y analizado numerosas investigaciones en este sentido, entre las que destacan algunas especialmente importantes (seleccionadas con criterios objetivos de impacto científico) y que resaltan de manera clara la evidente relevancia de la formación: por ejemplo, Mayhew and Simpson (2002), Trosmoen (2010), Peck (2011), Washington, Cole and Herbel (2011), Beanland, Goode, Salmon and Lenné (2013) y un largo etc.

La recomendaciones de la Unión Europea

Existen **diferentes documentos dentro de la Unión Europea**, que directa o indirectamente recomiendan la necesidad y defienden la utilidad de que exista algún tipo de **formación teórico-práctica reglada-obligatoria** para los conductores que van a obtener el permiso de conducir, como medida y estrategia importante para la mejora de la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tráfico. Entre ellos cabe destacar especialmente dos:

A.- La Directiva 2006/126/CE de fecha 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (Refundición). Diario oficial de la Unión Europea, 30 de diciembre de 2006, núm. 403, pp. 18 -60, en donde, entre otras cosas, se introduce el concepto de obligatoriedad.

B.- Es especialmente destacable el documento: "Study on driver training, testing and medical fitness" ("Estudio sobre entrenamiento de conductores, pruebas y estado físico"). Comisión Europea 2017. Este importante documento fue encargado por la Comisión Europea a expertos y prestigiosos centros de investigación en tráfico y seguridad vial: TRL, SWOV, Loughborough University, y Monash University. En el informe elaborado se ha hecho una amplia revisión de las normas y criterios incluidos en la "antigua" Directiva del 2006, para que se adecúen a las "Orientaciones políticas y objetivos de la U.E. sobre la seguridad vial 2011-2020". Entre otros muchos temas, el informe resalta **la gran cantidad de países que tienen formación teórica y práctica obligatoria para la obtención el permiso de conducir** y destaca la utilidad y ventajas de este planteamiento.

Grupo de trabajo viii: formación de conductores del c.s.t.

El Consejo Superior de Tráfico (C.S.T.), Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, como órgano de consulta y cauce de participación de administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades en el ámbito, con la finalidad de abordar propuestas de **modificación de la Ley de Seguridad Vial**, impulsó el 23 de mayo pasado la creación de una serie de grupos de trabajo, entre los que se encuentra el **Grupo de Trabajo VIII: Formación de los Conductores**.

Entre los muchos temas planteados en este grupo de trabajo, fue abordado de manera específica el tema de la **obligatoriedad de una formación teórico-práctica** para los conductores que quieran obtener el permiso de conducir. Se adujeron distintas razones y argumentos provenientes de estudios de expertos, recomendaciones de la Unión Europea, experiencias, etc. **Tras las exposiciones y debate, hubo un apoyo y asentimiento general sobre el interés y utilidad plantear en España un modelo de formación teórico-práctica obligatoria.**

Los datos de las encuestas

Aparte de los argumentos científicos mencionados, existen importantes investigaciones relativas a las **causas de la accidentalidad** y sobre la opinión de los conductores respecto de las **estrategias preventivas y en concreto sobre la formación**. En este contexto de la opinión de la sociedad sobre la formación se han realizado dos estudios que por su especial relevancia en el tema es necesario destacar.

A.- Encuesta a infractores asistentes a los cursos de recuperación de puntos. Universidad Politécnica de Madrid y Universidad de Valencia. Años 2015-16. En este estudio (con una muestra cercana a las 6.000 personas), se comprobó que **un 94.6% de los que asisten a los cursos para recuperar puntos afirma que el resto de la población, debería conocer y formarse en los temas tratados en los cursos.**

B.- Encuestas del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial - INTRAS. Año 2018. En una encuesta contestada por **1.206** conductores españoles, realizada a través de la empresa **Cint Southern Europe**, se formularon numerosas preguntas al respecto de la obligatoriedad de la formación para la obtención del permiso de conducir. De los muchos resultados obtenidos, se destacan dos datos: **Ocho de cada diez conductores**, el 80.7%, tiene la creencia errónea de que en la actualidad en España **ya es obligatorio asistir a una autoescuela** para presentarse al examen para la obtención de permiso B. Ante la pregunta **¿Cree que la asistencia a la autoescuela debería ser obligatoria para poder realizar el examen de conducir?**, casi la totalidad de conductores, **(el 86.6%), responde afirmativamente.**

Aparte de la población general, se han realizado también **otras dos encuestas con el mismo objetivo** a dos colectivos específicos: los alumnos que están en proceso de obtención del permiso de conducir B en una autoescuela y un amplio colectivo de conductores que están siguiendo los cursos del permiso por puntos, bien para recuperar puntos, bien para recuperar el permiso. Los resultados de estas encuestas son prácticamente similares a los de la población general.

La situación de la formación en los países de Europa

En el estudio realizado por el INTRAS, partiendo básicamente de documentación oficial, se ha estudiado a fondo el modelo de formación de los conductores y su obligatoriedad en **31 países de Europa**: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia.

De todos estos países, **aproximadamente el 80% de ellos**, -aunque con diferentes planteamientos y características-, **tienen un sistema de formación de conductores en el que se contemplan entre 20-40 horas teóricas obligatorias y entre 15-30 horas prácticas obligatorias**, con resultados positivos de este modelo. De 31 países europeos estudiados, solo seis (entre los que se encuentra España) no tienen formación teórica obligatoria y solo cuatro (incluidos en ellos también España) no tienen formación práctica obligatoria. Aparte de esto, en general, los sistemas europeos de formación, son bastante más completos, reglados y evolucionados que el sistema que existe actualmente en España.

En síntesis, sobre la formación de los aspirantes al permiso de conducir

Muy sintéticamente, se puede afirmar que según lo que dicen los grandes investigadores al respecto; lo que aconseja la Comisión Europea y el documento *“Study on driver training, testing and medical fitness”*; lo que se acordó recientemente en el Grupo de Trabajo VIII: formación de conductores, del C.S.T.; lo que opinan en las encuestas los conductores españoles sobre la formación; y según los sistemas de formación existentes en 31 países de Europa, parece evidente, entre otras cosas, **la necesidad y la utilidad de plantear la introducción de un sistema de formación teórico-práctica obligatoria, basado en un buen programa formativo, para los aspirantes al permiso de conducir.**

Existen diferentes modelos y diversas posibilidades de **programas de formación**, cuyos contenidos y forma de desarrollo (lo más importante del sistema) están muy condicionados por distintas variables, entre las que destacan de manera especial, el número de horas lectivas obligatorias que se pueda llegar a establecer en el sistema formativo, tema sobre el que también se ha preguntado a los conductores españoles en las encuestas mencionadas.