

## TEMA 26

### HERRAMIENTAS DE INTERVENCIÓN IV. LA FORMACIÓN VIAL. FORMACION PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN. FORMACIÓN POSTERIOR A LA OBTENCIÓN DEL PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN: CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA Y EFICIENTE.

#### I. LA FORMACION VIAL

##### 1. INTRODUCCIÓN:

De los tres factores que inciden en los siniestros de tráfico **hombre-vía - vehículo**, es indudable la importancia del factor humano, que está presente en la mayoría de los siniestros viales. Por ello, de entre todas las herramientas de intervención en el ámbito de la seguridad vial, la formación vial es probablemente la que tiene mayor incidencia en la prevención o reducción de accidentes de tráfico y minimización de riesgos. Es el propio conductor el que tiene en su mano la clave para evitar o al menos intentar mitigar la gravedad de estos siniestros.

La aptitud para conducir es resultado de un aprendizaje que abarca un periodo de tiempo relativamente largo. Antes de que una persona se matricule en una escuela particular de conductores para comenzar su formación para la obtención de una autorización administrativa para conducir, ya ha tenido contacto desde muy temprana edad con la circulación y cuenta con numerosas experiencias, ya sea como peatón o como pasajero en un vehículo.

El aprendizaje inicial que realizan los futuros conductores para la obtención del permiso es un proceso de trascendental importancia. Gracias al mismo, los aspirantes a la obtención de un permiso de conducción interiorizan por un lado las normas de obligado cumplimiento para garantizar la seguridad vial y por otro practican las habilidades necesarias para manejar los mandos del vehículo con la necesaria precisión.

Existe una distinción tradicional , también recogida en la Estrategia de Seguridad Vial, entre formación vial y educación vial considerando la primera como el proceso de capacitación formal y reglado en el ámbito del tráfico y la seguridad vial mientras que la educación vial incluye actividades no regladas en ese ámbito. Así pues, ciñéndonos exclusivamente a la formación vial, se puede incluir todo relacionado con la obtención de las distintas clases de autorizaciones administrativas para conducir, es decir formación para la obtención del permiso o licencias de conducir.

En el mismo Reglamento General de Conductores en su artículo 1. ya se indica:

Los permisos y licencias de conducción son de **otorgamiento y contenido reglados** y su concesión quedará condicionada a la verificación de que los conductores reúnen los requisitos de aptitud psicofísica y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos exigidos para su obtención que se determinan en este reglamento.

También estaría comprendido en el ámbito de la formación vial todo lo relacionado con la formación posterior a la obtención del permiso o licencia de conducción como pueden ser los **cursos de conducción segura y eficiente** (detallados en próximos epígrafes).

## **II-Formación para la obtención del permiso o licencia de conducción.**

Como se ha indicado anteriormente, la conducción de vehículos a motor y ciclomotores en España está sujeta a la previa obtención de una autorización administrativa. Dicha autorización está condicionada a la verificación de que los conductores reúnen los requisitos de aptitud psicofísica y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que reglamentariamente se determinen.

Esta autorización administrativa se traduce en la expedición de un permiso o licencia de conducir, que es de otorgamiento y contenido reglado, único para cada persona tal y como indica el, art. 1.4 Reglamento de Conductores (*"ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso o de una licencia de conducción expedido"*), y que podrán tener una vigencia limitada en el tiempo, pudiendo ser revisados en los plazos y condiciones establecidos.

Estos permisos y licencias podrán ser sustituidos provisionalmente por autorizaciones temporales cuando sea necesario, con los mismos efectos que el documento al que sustituyan.

Las pruebas a realizar para la obtención de un permiso son las siguientes:

- ☐ Pruebas de aptitud psicofísica (informe centro de reconocimiento de conductores autorizado)
- ☐ Pruebas de control de conocimientos (prueba teórica): Puede ser prueba de conocimientos común o común o prueba de conocimientos específico.
- ☐ Pruebas de control de aptitudes y comportamientos (pruebas prácticas): en circuito cerrado (destreza, en pistas de examen de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y circulación vías abiertas al tráfico general (circulación)).

En la Estrategia de Seguridad Vial 2030 en concreto en su **Área estratégica Personas formadas y capaces** se pretende abordar la mejora del comportamiento y la seguridad de las personas usuarias mediante la formación y educación viales, y el aseguramiento de las condiciones psicofísicas adecuadas para conducir.

En el ámbito de la formación vial, los dos grandes aspectos que se tratan en la Estrategia 2030 son, por un lado, **la calidad en el proceso de obtención del permiso de conducción, y, por otro, la oferta formativa reglada a las personas que ya disponen de permiso.**

En relación con la obtención del permiso, ha habido un intenso debate en España durante los últimos años sobre la conveniencia de introducir un número mínimo de horas de formación presencial obligatoria, cuyo fin sería concienciar a las personas aspirantes sobre los principales factores de riesgo e inculcar valores asociados a la movilidad segura.

Al debate anterior, relativamente reciente en España, debemos sumar dos propuestas que han estado en las agendas de muchos gobiernos durante más tiempo: **el acceso gradual al permiso y la conducción acompañada.**

**El acceso gradual al permiso** se basa en el principio de que el acceso pleno a la conducción de un determinado tipo de vehículos será más seguro si la persona se enfrenta a los diferentes riesgos viales de una manera progresiva —por ejemplo, restringiendo inicialmente la conducción nocturna—.

**La conducción acompañada**, por su parte, tiene como objetivo que la persona acumule durante el proceso formativo la mayor experiencia posible, en términos de tiempo de conducción y de kilómetros recorridos. El modelo de conducción acompañada ya se propuso en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, aunque no ha llegado a implementarse.

En España, la reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ha propiciado el debate sobre una formación mínima obligatoria.

En Europa, la Comisión va a aprovechar la revisión de la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción para tratar no solo este tema, sino también el posible marco regulatorio del acceso gradual y la conducción acompañada. A esto debemos añadir la resolución del Parlamento Europeo de 6 de octubre de 2021 que ofrece las siguientes recomendaciones sobre formación vial:

- Actualizar la Directiva respecto a los nuevos avances tecnológicos en materia de vehículos e infraestructuras y automatización de los vehículos.
- Estudiar la posibilidad de incluir en la próxima revisión de la Directiva la matriz de objetivos para la educación de los conductores, compuesta de tres categorías: conocimientos y capacidades, factores que aumentan el riesgo y autoevaluación.
- Introducir un sistema gradual para la obtención del permiso de conducción que anime a los conductores principiantes a adquirir más experiencia en capacidades de orden superior, como el tráfico a la vista, la autoevaluación y la percepción del riesgo, y a limitar ciertas actividades de alto riesgo como la conducción de noche y con pasajeros.
- Tener en cuenta las necesidades en materia de movilidad de las personas que viven en zonas alejadas y con un acceso limitado al transporte público.

- Armonizar en mayor medida las normas mínimas para los instructores de conducción, incluyendo formación periódica, formación en percepción del riesgo, educación mínima más estricta y capacidades de comunicación.
- Evaluar la posibilidad de convertir en obligatorios la formación y los exámenes teóricos y prácticos para obtener el permiso de conducción para todas las categorías de vehículos de motor de dos ruedas.

Una recomendación destacada plantea la necesidad de evaluar en España el modelo actual de acceso al permiso A1 por parte de las personas con permiso B con más de 3 años de antigüedad; un modelo de acceso automático sin exigencia de formación ni de examen, algo en lo que la Dirección General de Tráfico ya trabaja para implementar próximamente.

El acceso al permiso de conducción conlleva también cuestiones de equidad. Por un lado, equidad económica: como señala la resolución del Parlamento Europeo, el automóvil sigue siendo para muchas personas un medio para lograr la inclusión social y laboral.

Por otro lado, equidad en términos de capacidades, ya que muchas personas con discapacidades intelectuales y físicas se enfrentan a dificultades para superar la prueba teórica o conseguir un vehículo con todas las adaptaciones necesarias. Esta Estrategia debe tratar de dar respuesta a estas situaciones y garantizar los principios de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal.

En definitiva, el debate sobre el modelo formativo no es solo español, sino europeo. Las actuaciones que se realicen durante la vigencia de la Estrategia deberán tener en cuenta la revisión de la Directiva europea, en la que España participa activamente, y el intercambio de buenas prácticas y evidencias entre los países europeos.

En cuanto a las líneas de actuación de este **Área estratégica “ personas formadas y capaces” con relación directa en la formación para el permiso o licencia de conducción se pueden indicar las siguientes:**

### **Mejorar la formación durante el acceso al permiso de conducción**

El marco para la mejora del acceso al permiso de conducción es la revisión de la normativa europea y el intercambio de buenas prácticas entre los Estados Miembros. Los contenidos de la formación y las pruebas de acceso al permiso deben tener en cuenta, junto con la seguridad vial, los valores de movilidad sostenible y de convivencia segura con otros medios y colectivos —peatones y personas usuarias de bicicleta o de vehículos de movilidad personal—.

Además, las pruebas deben adaptarse a la evolución tecnológica, ya sea en el ámbito de seguridad de los vehículos nuevos, como en el de la accesibilidad, poniendo especial interés en aquellos colectivos que presentan alguna discapacidad o necesidad concretas.

El modelo de obtención del permiso de conducción será evaluado en el marco de la revisión de la Directiva Europea 2006/126/CE, incluyendo aspectos como la formación mínima obligatoria, el acceso gradual, la conducción acompañada y la capacitación del personal examinador.

En el ámbito de los **permisos de conducción**, se ha evaluado la necesidad de modificar el acceso al permiso de conducción A1 por parte de personas con permiso B y 3 años de antigüedad realizando un estudio de riesgos, aptitudes y conocimientos que ha concluido con la necesidad de realizar una formación a los conductores que desean conducir motocicletas del permiso A1 y poseen el permiso B con 3 años de antigüedad, algo que se detallara próximamente en futuras revisiones normativas. Por otro lado, se analizará, en el marco que proporcione la revisión de la Directiva Europea 2006/126/CE de permisos de conducción, la posible introducción del permiso B1, definido actualmente como opcional. Este permiso habilitaría para conducir cuadriciclos con motor con una velocidad de al menos 60 km/h, que hasta el momento solo pueden conducirse con permiso B. Desde la Dirección General de Tráfico se crearán varios grupos de trabajo, contando con personal externo, expertos en formación, para el desarrollo de un plan tipo formativo que recoja los ítems formativos que deben abordarse desde las escuelas particulares de conductores para garantizar una formación completa de los aspirantes a la obtención de los permisos de conducción. Esta implantación también se encuentra en la fase final de su tramitación.

Se continuará la mejora de las pruebas teóricas y prácticas. En las primeras, se extenderá la prueba por ordenador a todos los centros desplazados y se introducirán vídeos y otros contenidos de percepción del riesgo. En las segundas, se revisarán las maniobras exigidas en las pruebas de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado para adaptarlas a las exigencias de los nuevos vehículos y nuevas tendencias de movilidad, y se valorará la implantación del modelo de evaluación global en las pruebas de circulación en vías abiertas, utilizado en muchos países, de acuerdo con el cual el resultado de la prueba no depende tanto del cómputo de faltas como de una valoración de la calidad global de la prueba y la seguridad de la conducción de la persona aspirante. Ambas pruebas, teórica y práctica, serán adaptadas a la evolución tecnológica, en particular, a los numerosos sistemas de seguridad que serán obligatorios en los vehículos nuevos a partir de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2019/2144.

En el ámbito de la **accesibilidad**, se incorporarán sistemas específicos para personas con discapacidad intelectual y para personas con dificultades específicas de aprendizaje, y se introducirán nuevos medios tecnológicos en la valoración de las adaptaciones necesarias por parte de personas con movilidad reducida, con objeto de simplificar el proceso de obtención del permiso y reducir el coste que supone para estas personas acceder a la conducción.

La Dirección General de Tráfico ya ha incorporado medidas para facilitar la accesibilidad a la obtención del permiso de conducción a personas con algún tipo de dificultad específica de aprendizaje o discapacidad como pueden ser

- Elaboración de una guía para facilitar la obtención del permiso a personas con dificultad de aprendizaje,
- información para la obtención y renovación del permiso de personas con discapacidad
- protocolo de cesión de vehículos adaptados para la realización de exámenes.

Por último, en el ámbito del **acceso al permiso de conducción**, la Dirección General de Tráfico valorará, en función de la disponibilidad presupuestaria, la viabilidad de conceder ayudas económicas destinadas a facilitar el acceso al permiso de conducción a jóvenes, supeditadas al cumplimiento de determinados requisitos socioeconómicos. Estas ayudas se ejecutarían a través de las escuelas particulares de conductores.

### **Potenciar la calidad de los centros colaboradores:**

La mejora de la calidad de los centros colaboradores de la Dirección General de Tráfico es prioritaria. En este ámbito, la Dirección General de Tráfico ha previsto un sistema de acreditación de organismos de inspección de centros colaboradores. Es deseable que exista un nivel alto en la calidad de la formación, y para fomentarlo se pretende analizar la viabilidad de un sello de escuelas particulares de conductores. La profesionalización del sector de la formación vial ya se ha visto potenciada con la implantación efectiva de un nuevo título de formación profesional, que habilita para formar en todos los campos de la movilidad, además de labores de asesoramiento en planes de movilidad y seguridad vial laboral.

Se consideran centros colaboradores:

- las escuelas particulares de conductores,
- los centros de impartición de cursos de conducción segura y eficiente,
- los centros de formación de mercancías peligrosas (ADR)
- los centros de sensibilización y reeducación vial para la recuperación de puntos,
- los Centros de Reconocimiento de Conductores

Se impulsarán actuaciones para la mejora de la calidad de su actividad, y se implantará el sistema de certificación de cursos de conducción segura y eficiente.

En el ámbito de la inspección, la Dirección General de Tráfico y la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) han creado un sistema de acreditación de organismos de inspección de centros colaboradores de la Dirección General de Tráfico, conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020. Este sistema permitirá la

inspección, por parte de organismos acreditados, de escuelas particulares de conductores, centros y cursos de ADR (mercancías peligrosas), cursos para la obtención del permiso de la clase A, cursos de sensibilización y reeducación vial. Próximamente este sistema se extenderá a los cursos de conducción segura y eficiente.

Se analizará la viabilidad de un sello de escuelas particulares de conductores, que reconozca el cumplimiento de determinados requisitos relacionados con la calidad de la formación.

Por último, La profesionalización del sector de formación vial ya ha sido potenciada, como hemos indicado, con la implantación efectiva del nuevo título de formación profesional denominado “Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible”, regulado por Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo. Es el primer título reglado de profesional de la seguridad vial, y habilita para formar en todos los campos de la movilidad, tales como:

educación vial,

formación para obtención de los permisos de conducción,

formación en cursos de sensibilización y reeducación vial,

formación en cursos de conducción segura; además de habilitar para labores de asesoramiento en planes de movilidad y seguridad vial laboral.

## **Formación posterior a la obtención del permiso o licencia de conducción: Los cursos de conducción segura y eficiente.**

### **1.1 Introducción**

La formación vial no acaba con la obtención del permiso o licencia de conducción pues el conductor habiendo obtenido unos conocimientos, aptitudes y habilidades mínimas para conducir adquirirá una parte importante de sus patrones de comportamiento en el contacto con la experiencia real.

La responsabilidad de la formación de los conductores trasciende el ámbito de la escuela particular de conductores lo cual supone la necesidad de coherencia entre los distintos estamentos implicados por lo que los objetivos de aprendizaje establecidos por los profesores de formación vial de las escuelas particulares de conductores deben estar en concordancia con los límites del propio contexto social y con las exigencias de la Administración.

Los conocimientos viales y los hábitos de un buen comportamiento vial son importantes y deseables, pero también lo es la disposición y actitud de los usuarios en el uso adecuado de los espacios y en sus relaciones con el resto de los usuarios de la vía. Deben mostrar una actitud de prudencia, de respeto a las normas y señales y a los demás usuarios, de respeto a la ley y a la autoridad que realiza una labor de vigilancia y control del cumplimiento de las normas, de

anticipación, de colaboración, de previsión del peligro, de solidaridad y ayuda en carretera, de tolerancia, etc... De este modo, podrán dar una respuesta acertada a todas y cada una de las situaciones con las que se pueden encontrar en el tráfico.

La Estrategia de Seguridad Vial 2030, en su Área Estratégica personas formadas y capaces detalla y establece las líneas en lo que se refiere a la oferta formativa a personas que ya disponen de permiso de conducción existiendo un consenso en nuestro país en torno a la importancia y necesidad de potenciar la formación continua a través de los denominados **cursos de conducción segura y eficiente bonificados con puntos.** (*En el próximos epígrafes se detallaran más concretamente todo lo relacionado con estos cursos*) La reciente reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ha regulado estos cursos y ha establecido las bases para que, mediante orden ministerial, se desarrollen los diferentes cursos temáticos. La Dirección General de Tráfico ya ha establecido el modelo de certificación de cursos para los centros de formación interesados, así como los contenidos de los cursos sobre conducción de motocicletas, ciclomotores y turismos. Estos contenidos se han elaborado teniendo en cuenta las recomendaciones de expertos y organismos internacionales, que señalan la importancia de actuar sobre la percepción de los riesgos y no sólo sobre las destrezas técnicas en el manejo de los vehículos.

La citada Área estratégica establece además entre sus líneas de actuación referidas a la formación posterior a la obtención del permiso o licencia.:

**Garantizar la oferta formativa para personas con permiso de conducción:**

Se garantizará la oferta formativa a personas que ya tienen un permiso de conducción. Este tipo de formación continua se impartirá en los centros de formación que participen en el sistema de certificación que ponga en marcha la Dirección General de Tráfico.

En concreto, se implantará, tal y como se ha indicado anteriormente, el modelo de cursos de conducción segura bonificados con puntos. Los primeros cursos que se pongan en marcha estarán destinados a las personas conductoras de motocicletas, ciclomotores y turismos. Se evaluará de manera continua la necesidad de nuevos cursos. Los centros de formación que deseen impartir estos cursos deberán obtener la correspondiente certificación (que se otorgará a los cursos, no a los centros), siguiendo el sistema establecido por la Dirección General de Tráfico y la Entidad Nacional de Acreditación.

Asimismo, se evaluará el impacto de estos cursos sobre el riesgo de siniestro, conectando el Registro de Conductores con el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

**Mejorar los cursos para recuperar el permiso de conducción**



El sistema de permiso por puntos ha contribuido eficazmente en la formación de los conductores a través de los cursos de sensibilización y reeducación vial, de tal modo que desde su entrada en vigor se han notado los efectos en el cambio de comportamiento de los conductores provocando una reducción significativa de las muertes en las carreteras.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial son el eje medular de nuestro sistema de permiso por puntos y son el único modo de recuperar la autorización administrativa. Tienen un carácter eminentemente reeducador, al configurar como cauce adecuado para modificar los comportamientos infractores, la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores reincidentes.

La superación de los cursos permite o bien aumentar el crédito total de punto (recuperación parcial de puntos) o bien junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas la recuperación de la autorización administrativa para conducir (recuperación total de puntos).

Los centros de sensibilización y reeducación vial son, los encargados de impartir los cursos que han de realizar los titulares de un permiso o licencia de conducción para la recuperación parcial de puntos, o como requisito previo para la obtención nuevamente de la autorización para conducir.

Estos centros de sensibilización y reeducación vial deben poseer unos elementos personales y materiales mínimos para poder obtener esta autorización que les permita impartir los cursos citados. Sus elementos personales y materiales, as como todo lo relativo a su sistema de autorización se indica en encuentra en el **Anexo IX de la Ley sobre Tráfico circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**.

La formación que se imparte en estos cursos tiene como objetivo:

- a) sensibilizar a sus participantes sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que para la seguridad vial tienen los comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas de tráfico, poniendo en constante riesgo nuestro derecho a la vida y a la integridad física y moral.
- b) reeducar los comportamientos y actitudes de los participantes hacia la cultura de la seguridad vial y hacia unos valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico.

Por otro lado, el permiso por puntos también incide en el efecto punitivo que tiene sobre los comportamientos de los conductores al disminuir su crédito de puntos, crédito que es reflejo del nivel de confianza que la sociedad le da y cuya disminución es consecuencia de la comisión de infracciones.

La disminución del crédito de puntos se produce por la comisión de determinadas infracciones graves y muy graves.

La consecuencia del reproche jurídico y social de la pérdida total de puntos es la pérdida de la autorización administrativa para conducir y el reproche es tan severo debido a la actitud reiterada de vulneración de las normas por parte del conductor.

Tender a la reeducación, al convencimiento, a la asunción de actitudes de respeto hacia la seguridad vial y en consecuencia a la vida son los principios que inspiran el sistema de permiso por puntos.

Por tanto, el sistema de permiso de conducción por puntos requiere, para su buen funcionamiento, de los cursos de sensibilización y reeducación vial para la

recuperación total o parcial de puntos. Para mejorar esta herramienta se ha publicado la **Orden 914/2024** de 2 de septiembre, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción revisando los contenidos de los cursos, que se han adaptado al perfil del infractor, aumentando en ellos el tiempo destinado a la concienciación y sensibilización.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial para la recuperación total o parcial de puntos se han convertido en un pilar básico del sistema de permiso por puntos. Un objetivo fundamental en esta área estratégica ha sido, mejorar los contenidos de estos cursos,( mediante la publicación de la Orden citada) teniendo como novedades principales las siguientes:

- Adaptación del contenido al perfil infractor y Creación de nuevos perfiles infractores: distracciones, conductas imprudentes en motoristas, velocidad, alcohol y otras drogas, conductas imprudentes y penal que se asignan a los alumnos en función de las infracciones cometidas y por las que han perdido los puntos para la impartición de la parte específica del curso.
- Aumento de las horas y contenidos de concienciación y sensibilización, dando más protagonismo a psicólogos, entidades representativas de las víctimas del tráfico, profesionales sanitarios, policías de tráfico, y otras entidades sin ánimo de lucro.
- Participación de las víctimas con carácter preceptivo, puesto que en los casi veinte años de experiencia se ha demostrado su efectividad en el cambio de actitudes.
- Aplicación de las nuevas tecnologías en la parte específica de los cursos, con la posibilidad de que el contenido de dicha parte se pueda realizar de forma on line mediante teleformación o aula virtual.

#### - **Los cursos de conducción segura y eficiente.**

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 propone la aplicación de las políticas de seguridad vial a través de nueve grandes Áreas Estratégicas. De entre todas ellas, el Área Estratégica de personas formadas y capaces, recoge como una de las líneas primordiales de actuación, la formación continua a personas con permiso de conducción.

En este mismo sentido, la reciente modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, operada por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, incorpora importantes novedades en materia del permiso y licencia de conducción por puntos, apostando en este orden de cosas por herramientas que contribuyan a la mejora del comportamiento de los conductores, en particular, a través de cursos.

En concreto, el artículo 5.º del citado texto legal establece que, sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas

corresponde al Ministerio del Interior(a través del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico)

*La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto*

En consecuencia, con lo anterior, el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial incorpora en el nuevo anexo VIII, los cursos de conducción segura y eficiente, a los que adicionalmente el **apartado 5 del artículo 63** reconoce la capacidad de bonificar hasta 2 puntos siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años.

El Anexo VIII, en el que se detallan ,estos cursos, indica lo siguiente:

*Objeto. Los cursos de conducción segura y eficiente tendrán como objeto formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo.*

*2. Clases. Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos y de entorno: conducción segura y eficiente en carretera o en zona urbana.*

*3. El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica y contenidos específicos sobre respeto a los ciclistas y conductores de vehículos de movilidad personal como conductores de vehículos más vulnerables.*

*4. Igualmente se establecerán los mecanismos de certificación y control que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.*

A estos efectos, se habilita al Ministerio del Interior para su desarrollo, pormenorización y determinación de condiciones de impartición, certificación y contenidos. Este desarrollo se realizará mediante una **Orden Ministerial( en estos momentos en la fase final de su tramitación)** que regulará la implantación de cursos de conducción segura y eficiente bonificados con puntos, destinados, de un lado, a los conductores de motocicletas y de otro, a los conductores de turismos.

Un aspecto importante es que los referidos cursos, serán también, un recurso de reciclaje de conductores que, no requiriendo la bonificación prevista de puntos, quieran mejorar su conducción haciendo esta más segura y eficiente

Esta orden Ministerial tendrá por objeto regular la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente para motocicleta y turismo cuya realización conlleve bonificación de puntos, así como el establecimiento de los mecanismos de certificación y control destinados a la garantía de su propio objeto.

Esta formación consistirá en la realización de un curso cuyo contenido comprenderá un número mínimo de seis horas, tanto de formación teórica como de formación práctica de maniobras y de circulación, y cuyo objetivo principal será establecer comportamientos más seguros en los conductores de estos vehículos y con especial incidencia en la seguridad vial, evitando en todo caso cualquier referencia a una conducción deportiva.

Por otra parte, en cuanto a los **mecanismos de certificación y control** y con el fin de garantizar la calidad de esta formación, la Dirección General de Tráfico quiere impulsar un sistema de certificación voluntario que garantice que los cursos de conducción segura y eficiente cumplen los estándares de calidad en cuanto a contenido de la formación, requisitos de los formadores, condiciones de impartición, instalaciones, etc.

Con este objetivo se establecerán los requisitos mínimos que se van a exigir a las empresas que pretendan acreditarse por la Entidad Nacional de Acreditación, (ENAC), así como el alcance y requisitos de la certificación de los Cursos de conducción segura y eficiente con vistas a la regulación, a través de Orden Ministerial, de la compensación con puntos en el permiso de conducción a las personas que los realicen.

Dentro de la estrategia de la Dirección General de Tráfico se impulsará la formación voluntaria y avanzada de todos los conductores por lo que esta acreditación es susceptible de ampliaciones o modificaciones, de forma que se podrán incluir nuevos cursos o modificar los requisitos de los existentes, por lo que su mantenimiento puede estar condicionado a dichos cambios.

Por tanto, el objeto de la colaboración entre DGT y ENAC es documentar el esquema establecido por la DGT para la certificación de cursos de conducción segura y eficiente que incluirá los requisitos, tanto para los cursos y las empresas que los impartan, como para los organismos de certificación (en adelante OC) que deseen acreditarse para operar dentro del esquema. En este último caso, dichos requisitos son adicionales a los establecidos para los organismos de certificación en la norma *UNE-EN ISO/IEC 17065* que constituyen la base de la acreditación.