



PROTOCOLO DE CALIDAD DE LOS EXÁMENES

La prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general es un servicio que se presta a los ciudadanos aspirantes a la obtención del permiso de conducción, que debe ser prestado con el necesario nivel de calidad, de modo que no se perciba como un mero trámite para la expedición del permiso. La calidad ha de estar presente no solo durante la realización de la prueba en sentido estricto sino también en todos los actos que forman parte de ella.

La prueba esta integrada por tres actos sucesivos:

- 1.- Recepción del aspirante.
- 2.- Desarrollo de la prueba.
- 3.- Comunicación del resultado.

1.- RECEPCIÓN DEL ASPIRANTE

De este acto forman parte la:

- Presentación, por parte del examinador.
- Identificación del aspirante.
- Comprobaciones previas.
- Instrucciones, para realizar la prueba.

El examinador, que deberá ir identificado mediante una credencial suficientemente visible, se presentará como funcionario examinador y procederá a la identificación del alumno antes de iniciar la prueba, mediante el correspondiente documento: DNI, pasaporte y certificado de inscripción en el Registro de ciudadanos comunitarios o tarjeta de residencia, en su caso. Deberá tener claro qué documentos se consideran sustitutivos del DNI. (Ver guía de aplicación del Reglamento General de Conductores).

A continuación, evitando que su comportamiento pueda condicionar el resultado de la prueba, mostrando un trato respetuoso, dará una breve explicación sobre la prueba que se va a llevar a cabo, los objetivos que se pretenden y las circunstancias del desarrollo de la misma, en sus dos fases de conducción autónoma y dirigida. Deberá dirigirse siempre al aspirante con el tratamiento de Vd.



2.- DESARROLLO DE LAS PRUEBAS

- a) Comprobaciones previas o verificaciones técnicas: El examinador, antes de iniciar la prueba, pedirá a cada aspirante que realice alguna verificación o comprobación con carácter aleatorio, que podrá estar referida al funcionamiento de los indicadores de dirección, el estado de algún neumático mediante su examen exterior, niveles de alguno de los líquidos, etc. Procurará no repetir las mismas comprobaciones en aspirantes sucesivos. (Tales comprobaciones se realizarán, atendiendo al tipo de vehículo, y de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Conductores para cada categoría de permiso). Se podrán solicitar las verificaciones a los dos alumnos del vehículo a la vez.
- b) Acomodación del aspirante, incluye la colocación del asiento, el cinturón de seguridad, así como la graduación del reposacabezas y de los espejos retrovisores. El examinador podrá igualmente solicitar al aspirante el manejo de algún mando o accesorio del vehículo, como el claxon o el limpiaparabrisas.
- c) Firma de la ficha de examen por el aspirante y anotación de la hora de comienzo de la prueba por el examinador.
- d) Conducción autónoma durante los 10 primeros minutos (ver protocolo de conducción autónoma).
- e) Conducción dirigida: las indicaciones del examinador deben ser dadas con antelación suficiente, con un lenguaje claro, de tal manera que puedan ser fácilmente comprendidas por el aspirante.

La prueba se desarrollará por vías urbanas e interurbanas y dentro de éstas, si fuera posible, por autopistas o autovías. Siempre que sea posible, se circulará por tramos en pendiente ascendente o descendente, túneles y pasos a nivel, igualmente se valorará la conducción eficiente (se adjunta **Anexo II**). Los aspirantes para la categoría B durante la prueba deberán realizar como mínimo dos maniobras, de la que una al menos deberá incluir la marcha hacia atrás.

La duración de la prueba no será inferior a **25 minutos** de circulación real (A1, A2, A, BTP, B) o **45** para el resto de las categorías, **excluyendo** la recepción del aspirante, las comprobaciones previas y la comunicación del resultado.



La prueba únicamente se interrumpirá porque:

- Se cometa una falta eliminatoria, que comporte un peligro real, y concreto.
- Se produzca una intervención justificada del profesor,
- Quede acreditada una manifiesta impericia del aspirante,

Por otra parte, se recogen en el **Anexo I** aquellas faltas eliminatorias que debido a la gravedad objetiva o el reproche social que conllevan por sí mismas, implicarán la interrupción de la prueba.

La interrupción de la prueba debe ser la excepción y no la norma general, debiendo por tanto evitarse la interrupción por faltas eliminatorias en las que no se den las circunstancias antes descritas, pues nada impide agotar el tiempo estipulado con un aspirante que suspendió en los primeros minutos, siempre que la fase de entrega del resultado se realice con la mentalidad de "dar un diagnóstico" del comportamiento durante el tiempo de realización de la prueba, relacionándole los fallos cometidos sin precisar en qué momento se cometieron, por lo que de ninguna manera es acertado comunicar el resultado diciéndole al aspirante: en el minuto X ya estaba Vd. suspenso. Antes al contrario, el aspirante debe recibir una relación detallada de las faltas cometidas, entre las que puede haber faltas graves y menos graves, faltas leves, así como simples defectos a tener en cuenta en prácticas posteriores.

En el supuesto en que se produzca alguna de las causas recogidas para la interrupción de la prueba, el examinador anotará en el apartado de observaciones de la ficha de examen, una descripción breve y precisa de las circunstancias que han implicado un peligro real, concreto y justificado.

Acabada la prueba, el examinador deberá anotar en la ficha de examen la hora en que ha concluido esta.

3.- COMUNICACIÓN DEL RESULTADO

Finalizada la prueba, el examinador en presencia del profesor, deberá comunicar el resultado de la misma al aspirante, con una explicación breve y clara sobre la evaluación de la prueba, sin entrar en discusión sobre faltas en concreto. El resultado se comunicará como máximo cada dos aspirantes.

La comunicación deberá realizarse en un entorno seguro. En principio, se considera entorno seguro el centro de examen, así como los puntos de citación preestablecidos. No obstante, si el examinador percibe como seguro cualquier otro punto, podrá utilizarlo bajo su responsabilidad.



ANEXO I

CAUSAS DE INTERRUPCIÓN DE LA PRUEBA

De conformidad con lo recogido en el **PROTOCOLO DE CALIDAD DE LOS EXAMENES**, en su apartado 2, Desarrollo de la Prueba:

La prueba únicamente se interrumpirá porque:

- Se cometa una falta eliminatoria, que comporte un peligro real, y concreto.
- Se produzca una intervención justificada del profesor,
- Quede acreditada una manifiesta impericia del aspirante.

La interrupción de la prueba debe ser la excepción y no la norma general.

Además de estas tres causas mencionados, se recogen en el presente Anexo I aquellas faltas eliminatorias que debido a la gravedad objetiva o el reproche social que conllevan por sí mismas, implicarán la interrupción de la prueba:

- **Comportamientos, que son considerados faltas eliminatorias y que SI implicarán la interrupción de la prueba.**

REFERENCIA	HECHO O CAUSA
------------	---------------

PROGRESIÓN NORMAL

4.3.- Separación lateral.	Reducir peligrosamente la distancia lateral con peatones o ciclistas.
4.4.- Velocidad adaptada al tráfico, vía y otras circunstancias.	Franquear a velocidad excesiva un paso para peatones, sin que haya visibilidad lateral.(No confundir con referencia 4.5).

ADELANTAMIENTOS

6.3.- Observación y valoración.	Adelantar en las intersecciones y en sus proximidades a vehículos de más de dos ruedas, sin disponer de la suficiente visibilidad lateral, y sin que haya preferencia de paso expresamente señalizada.
---------------------------------	--



OBEDIENCIA DE LAS SEÑALES

11.3.- Semáforos.	No respetar semáforo en intervalo rojo.
11.4.- Señales verticales.	No respetar señal de STOP. No respetar la señal de CEDA EL PASO.
11.5.3.- Señales horizontales.	No respetar la inscripción de STOP. No respetar la señal de CEDA EL PASO.

DURANTE EL DESARROLLO DE LA PRUEBA

15.1 Poner en peligro la integridad física propia o de los demás usuarios.	
15.1.1.- Accidente.	Accidente, golpear vehículos o elementos.
15.1.2.- Maniobra o actuación evasiva.	Maniobra o actuación evasiva por parte de otro conductor o peatón.
15.1.3.- Falta de visibilidad.	Girar a la izquierda o circular invadiendo, total o parcialmente, la zona de sentido contrario, en lugar o circunstancias de reducida visibilidad.
15.1.4.- Pérdida de dominio.	Perder el dominio sobre el vehículo.
15.1.5.- Caída de la motocicleta.	Caída de la motocicleta.
15.1.6.- Intervención del profesor.	Intervención justificada del profesor, sobre los mandos del vehículo.
15.3.- No seguir las indicaciones del examinador. **	No seguir las indicaciones del examinador, sobre el itinerario, habiendo sido convenientemente advertido. Cuando sea reiterada tal conducta (a la 3ª vez).



ANEXO II

EVALUACIÓN DE LA CONDUCCIÓN EFICIENTE

Todos los examinadores recibieron durante el año 2010 un curso sobre conducción eficiente impartido por la empresa Prevensis, en el que se les dieron las bases y los principios teóricos y prácticos sobre dicha materia.

Seguidamente se hace referencia de manera somera a los principios básicos de la conducción eficiente para el equipo de exámenes de esa Jefatura:

- Para iniciar o reanudar la marcha, utilizar la relación de marchas más adecuada en función del vehículo (turismo, camión, autobús, etc.), características de la vía (como desnivel de la calzada), etc.
- Acelerar de forma ágil y progresiva inmediatamente después de realizar el cambio de marchas, pero sin llegar a pisar a fondo el pedal del acelerador (50 y 70 % recorrido).
- Los cambios de marcha en turismos con motor de gasolina, como norma general, se realizarán entre 1.500 y 2.500 rpm., y con motor diesel entre 1.300 y 2.000 rpm.
- Los vehículos con motor diesel de bajas revoluciones (camiones, autobuses, tractocamión, etc.), los cambios de marcha dependen mucho de las características del vehículo y de las condiciones de la vía, oscilando entre 800 y 2000 rpm.
- Una eficiente utilización de la caja de cambios son los llamados **“saltos de marcha”**, que consisten en pasar de 2ª a 4ª, de 3ª a 5ª, de 3ª a 6ª, etc., del mismo modo que para la reducción de velocidad de 6ª a 3ª, de 5ª a 3ª, etc.
- Deberá circular el mayor tiempo posible en marchas largas y a bajas revoluciones. Mantener una velocidad de circulación lo más uniforme posible, para evitar frenar y acelerar innecesariamente.
- **Una buena anticipación** y una distancia de seguridad adecuada harán que la conducción sea mucho más eficiente. Nos permitirá advertir con suficiente antelación los imprevistos que puedan surgir en la carretera.
- En las deceleraciones levantar el pie del acelerador y dejar rodar el vehículo por inercia con la marcha engranada sin que baje de 1.000 rpm. Por lo tanto, en las detenciones **“siempre que sea posible”, se inmovilizará el vehículo sin reducir previamente de marcha.**
- En las detenciones que se prevean superiores a 60 segundos, es conveniente apagar el motor.



Se recuerda que en las incorporaciones con carriles de aceleración, adelantamientos en vías de doble sentido de circulación y otras situaciones en las que exista conflicto entre la conducción segura y la eficiente, deberá prevalecer la seguridad sobre la conducción eficiente.

Dada la complejidad de esta materia y en relación a las técnicas de calificación de la conducción eficiente, de manera inicial y con la finalidad de facilitar esta calificación, desde esta Unidad se participa que la calificación de la conducción eficiente se realizará de "forma global" y será calificada como una **única falta leve con la clave 13.1.5.**

Ahora bien, **debemos diferenciar la calificación de la conducción eficiente con la clave 13.1.5,** con la aplicación de esta misma clave para otros errores cometidos por un aspirante, como por ejemplo: no utilizar la relación de marcha adecuada, calado de motor, que se anotará una falta leve por cada error cometido.

A continuación se detalla como queda la clave 13.1.5:

EPIGRAFE	F. ELIMINATORIA	F. DEFICIENTE	F. LEVES	OBSERVACIONES
13.1.5.- Relaciones de marcha		No utilizar la relación de marcha adecuada en descensos prolongados para que el motor actúe como freno.	No realizar una conducción eficiente, durante el desarrollo de la prueba. No utilizar la relación de marcha adecuada en función de la velocidad del vehículo o de las circunstancias del tráfico y de la vía. Poner punto muerto antes de detenerse, no aprovechando retención del motor. No utilizar la relación de marcha adecuada en descensos prolongados para que el motor actúe como freno. Calados del motor por no seleccionar la relación de marcha adecuada.	Esta falta se anotará una sola vez durante la prueba. En caso de equivocarse de marcha no se penalizará, cuando el aspirante rectifique con prontitud. En función de la velocidad y/o espacio recorrido. D) o (L) en función de la velocidad, pendiente de la vía, peso del vehículo y abuso del freno que se haga, para vehículos pesados, y (L) para el resto de los vehículos. Se anotará una falta (L) por cada calado.