



## **BOLETÍN DE INFORMACIÓN: DICIEMBRE DE 2012**

Ante el inminente cambio en el modelo de examen práctico de circulación se hace público este Boletín sólo a efectos informativos. No debe ni puede tomarse como un texto legal u oficial, pues cada Jefatura Provincial de Tráfico dará las directrices oportunas para la aplicación de “La Calidad de los Exámenes y la Prueba de Circulación”.

---

### **CAMBIOS EN EL EXAMEN PRÁCTICO DE CIRCULACIÓN**

(A PARTIR DEL 21 DE ENERO DE 2013)

Las principales novedades? son:

#### **Protocolo de examen. Desarrollo de la prueba:**

- 1) Presentación del examinador e instrucciones;
- 2) Comprobaciones previas;
- 3) Recorrido de examen;

- A. **Conducción autónoma;**
- B. **Conducción dirigida;**
- C. **Conducción eficiente;**
- D. **Duración de la prueba;**
- E. **Interrupción de la prueba;**

- 4) Comunicación del resultado.

---

#### **1) Presentación del examinador e instrucciones (Calidad del servicio);**

Se pretende humanizar la prueba y rebajar el nivel de tensión inicial del alumno ante su examen. El examinador se presentará (*deberá ir identificado mediante una credencial suficientemente visible*) y explicará al alumno la secuencia de examen, dará las indicaciones eligiendo un contenido, un estilo y un lenguaje adaptados al público y el contexto y estará obligado a tratar las preguntas de los aspirantes.

El examinador, como norma general, deberá situarse en el asiento trasero a la derecha, justo detrás del asiento del profesor.

#### **2) Comprobaciones previas;**

El examinador solicitará que el aspirante efectúe una serie de verificaciones y comprobaciones previas antes de iniciar la prueba:

- Regular el asiento para conseguir una posición sentada correcta; Ajustar los retrovisores, el cinturón de seguridad y los reposacabezas; controlar el cierre de las puertas.



- El examinador solicitará verificaciones (de forma aleatoria) del estado de los neumáticos, sistema de dirección, frenos, líquidos (por ejemplo, aceite, líquido refrigerante, líquido de limpieza), faros, catadióptricos, indicadores de dirección y de la señal acústica, limpia parabrisas, así como lo relacionado con la documentación del vehículo.

***Norma antigua RD 772/1997, a fecha de hoy no se suele cumplir sobre todo la parte relacionada con las verificaciones técnicas del vehículo y documentación.***

### 3) Recorrido de examen:

#### A. Conducción autónoma;

- Durante los primeros 10 minutos de la prueba el examinador indicará un destino (podrá indicar al aspirante algún punto intermedio de paso) y el alumno realizará una conducción de forma independiente y autónoma. De manera natural, sin seguir indicaciones precisas sobre el itinerario a seguir, irá solventando las incidencias que el tráfico le presente, adoptando decisiones personales que serán objeto de valoración por el examinador que evalúa la prueba. En los exámenes de motocicletas A1 y A2 no se realizará esta conducción.
- Podrán seguirse las indicaciones de cualquier sistema de navegación por satélite, si el vehículo dispusiera de tal dispositivo: el aspirante introducirá el punto de destino indicado por el examinador.
- **En Valencia se lleva aplicando desde enero de 2010 siguiendo instrucciones de la DGT y que en principio tenían que aplicarse en todas la jefaturas..., la única novedad es que puede hacerse uso del navegador.**

#### B. Conducción dirigida:

- el resto del tiempo de conducción el aspirante seguirá las indicaciones dadas por el examinador, como hasta ahora.

#### C. Conducción eficiente:

- En el transcurso de toda la prueba el examinador aplicará unos nuevos criterios de evaluación donde de forma global valorará la aplicación de técnicas de conducción eficiente, penalizando con una sola falta leve, en su caso, su falta de destreza. En los exámenes de motocicletas A1 y A2 no se valorará este punto. (Ver ANEXO 2).
- **Hasta ahora podía ser penalizado por el examinador el empleo de estas técnicas.**



## D. Duración de la prueba:

- La duración de la prueba será como mínimo de 25 minutos para los permisos A1, A2, B y BTP y de 45 para los permisos restantes, excepto los de las clases AM y A, que no requieren prueba de circulación.
- No se contabilizará en el tiempo de conducción las comprobaciones previas, la programación del GPS, el papeleo y al final del examen los comentarios del examinador al examinando con el profesor presente.
- ***Estos tiempos mínimos están en vigor desde 1997, cuando se publicó el Reglamento General de Conductores aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo. La realidad es que a fecha de hoy no se cumplen.***

## E. Interrupción de la prueba

- El examen forma parte de la formación y como tal el aspirante tiene que desarrollarlo de forma completa, sin interrupciones aunque su calificación sea eliminatoria antes de finalizar la prueba, salvo casos concretos.
- Como norma general se agotará el tiempo mínimo para cada tipo de permiso. No obstante, hay tres supuestos en los que se interrumpirá el examen:
  - 1) La comisión de una falta eliminatoria que comporte un peligro real y concreto;
  - 2) Cuando se produzca una intervención justificada del profesor;
  - 3) Cuando quede acreditada una manifiesta impericia del aspirante.
- La DGT ha desarrollado una instrucción que matiza los casos de posible interrupción y que se acompaña en ANEXO a esta información.
- ***En la actualidad se suele acortar el tiempo del examen cuando el alumno ha suspendido.***

## 4) Comunicación del resultado.

Cuando finalice la prueba, el examinador comunicará al aspirante, en presencia únicamente del profesor, el resultado de la misma, con una explicación breve (no excederá de los dos minutos) y clara sobre la evaluación de la prueba, sin entrar en discusión sobre el detalle de ninguna falta en concreto.

***Hasta ahora la cosa iba por provincias (Jefaturas) y en la mayoría de los casos se seguía una norma, no escrita, en la que era el profesor el que comunicaba el resultado cuando el examinador abandonaba la zona de examen para evitar posibles conflictos o agresiones hacia su persona.***



## **ANEXO I**

### **CAUSAS DE INTERRUPCIÓN 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.**

#### **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.

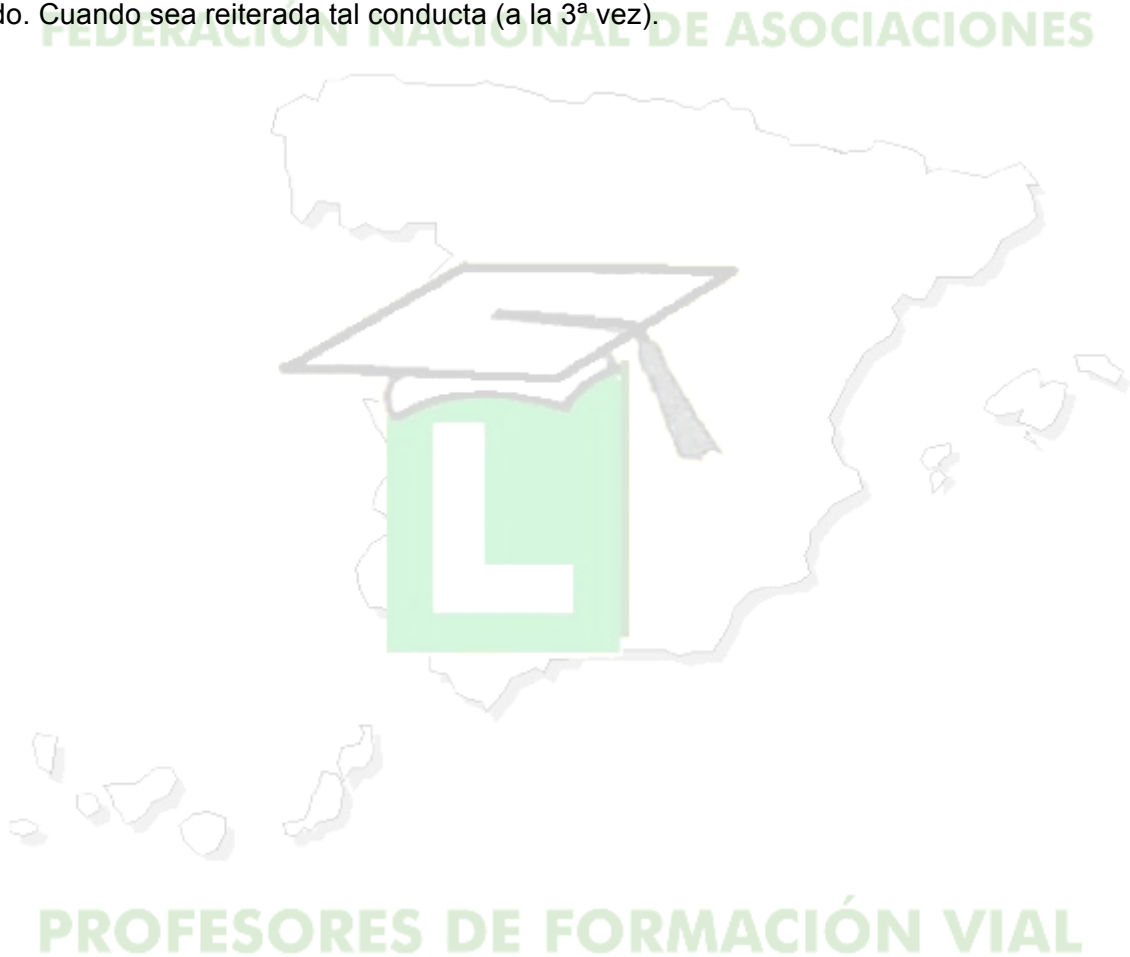
**15.1.4.- Pérdida de dominio.** Perder el dominio sobre el vehículo.

**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 2. VALORACIÓN DE LA CONDUCCIÓN EFICIENTE:**

### **Principios básicos de la conducción eficiente:**

- *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.*



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, 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**.

## Aquí se detalla como queda la clave 13.1.5:

EPÍGRAFE	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.  <b>D)</b> o <b>(L)</b> en función de la velocidad, pendiente de la vía, peso del vehículo y abuso del freno que se haga, para vehículos pesados, y <b>(L)</b> para el resto de los vehículos.  Se anotará una falta <b>(L)</b> por cada calado.

# PROFESORES DE FORMACIÓN VIAL