

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Asociaciones del sector
Nombre completo (del particular o de la institución representada)	INSTITUTO DE TRÁFICO Y TRANSPORTE, SL
¿Desea hacer público su nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?	Público
Seleccione el ámbito geográfico de interés (seleccione una o varias opciones)	España
1. Valore el grado de competencia entre escuelas de formación para conductores (máximo 500 palabras).	Desde ITT consideramos que existe una gran competencia actualmente dentro de las empresas del sector, sobre todo en relación a los servicios y precios que éstas ofrecen a los consumidores. Hay una gran proliferación de empresas y los consumidores pueden elegir, sin apenas desplazarse de su zona de residencia, diferentes tipos de formación y precios, optando por aquellos que mejor se ajusten a sus necesidades.
2. Respecto a los precios que fijan las escuelas de formación para conductores, valore si es fácil o difícil comparar entre ofertas de distintos centros (máximo 500 palabras).	Es fácil comparar los diferentes precios y ofertas que ofrecen las escuelas de conducción. Las escuelas invierten mucho en publicidad para dar a conocer sus ventajas y descuentos y destacarse así de su competencia. El tipo de publicidad más utilizada por el sector para divulgar sus ofertas, es la publicidad escrita, reflejada en publicidad exterior (carteles), folletos, anuncios en prensa escrita o en cuñas de radio o tv locales, etc. Esta información es clara, accesible y visible. Esta información, es complementada con la que, ofrece el personal de la autoescuela, encargado de resolver las posibles dudas o consultas de los consumidores en el momento previo a su matriculación. Actualmente, también está teniendo gran auge la publicidad online, a través de las redes sociales (Facebook, Instagram, Youtube, Tik Tok...) sobre todo aquella que va dirigida a un público joven, principal usuario de estas plataformas. En este caso, se utiliza más la animación en vídeos o historias que la imagen fija de la publicidad escrita.
3. Valore el grado de certidumbre al inicio de la formación en escuelas de formación para conductores sobre cuál será el precio final para el consumidor (máximo 500 palabras).	A pesar de que los centros de formación ofrecen toda la información posible sobre ofertas, clases y precios, en el momento en el que el consumidor se matricula, sí que es cierto que éste presenta un grado de incertidumbre, porque desconoce el importe final que deberá desembolsar, al ser este un importe variable, que dependerá de sus propias habilidades de manejo y del número de prácticas que precise así como del tiempo que tarde en aprobar las distintas pruebas que debe superar para obtener el permiso al que opte.
4. Valore el coste y dificultad de cambiar a una segunda escuela de formación para conductores una vez iniciada la formación en una primera escuela (máximo 500 palabras).	Este proceso se conoce como traslado de expediente del alumno, y es un proceso muy sencillo y fácil que se realiza entre centros. El aspirante solicita en su escuela de formación, donde inició el proceso, su expediente, que incluye copia de DNI y del certificado psicotécnico y lo entrega en la nueva escuela donde desea continuar con su formación. Esta, una vez matriculado el alumno, traslada sus datos a la DGT para darle de alta como nuevo alumno. Este proceso no supone por parte de la escuela la aplicación de ningún importe, a excepción del pago de la tasa establecida por DGT que el aspirante deberá abonar a la autoescuela que reciba su expediente.
5. Además del precio, a la hora de elegir una escuela de formación para conductores, ¿qué otros factores considera Vd. que son importantes en la elección por el consumidor? (seleccione una o varias opciones):	La cercanía (localización).;El porcentaje de aprobados.;La calidad de la enseñanza y de los profesores.;La posibilidad de hacer cursos intensivos teóricos.;La posibilidad de hacer cursos intensivos prácticos.;La disponibilidad de clases teóricas presenciales.;La disponibilidad de clases teóricas online.;La amplitud de los horarios.;Las instalaciones para el examen teórico (aulas, zonas de estudio).;El tiempo de espera para realizar el examen práctico.

Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).	ITT entiende que los factores más determinantes para la selección de una escuela de formación de conductores por parte de un consumidor son la cercanía a su domicilio, el porcentaje de aprobados, el tiempo de esperar para realizar el examen práctico y otros aspectos que, entiende, aportan “calidad” a su aprendizaje como la calidad de la enseñanza del centro y de su profesorado, la posibilidad de realizar cursos intensivos, la disponibilidad de formación online que complementa a la presencial, la amplitud de horarios o las instalaciones. En realidad lo que el consumidor busca, además de un centro donde se forme bien como conductor, un centro que le ofrezca calidad y una buena experiencia de aprendizaje, con buenas metodologías y recursos de formación. Si ha de elegir entre varias opciones con una oferta similar, elegirá aquella que le ofrezca ventajas que su competencia no le ofrezca como, una buena formación, con contenidos actualizados, el uso de simuladores o vehículos de alta gama para sus clases prácticas. Pero sin duda, en ITT creemos que lo que más incidirá en su decisión de elección será el precio de las clases prácticas, el número de las mismas que precise y el tiempo de espera para examinarse, algo que, no depende de las escuelas de formación, sino de la organización y capacidad de las Jefaturas Provinciales de Tráfico de cada provincia, ya que eso condicionará mucho el importe final de su permiso.
6. Valore si existen diferencias significativas entre las ofertas de formación (tanto en precios, calidad, variedad, etc.) de las distintas escuelas de formación para conductores (máximo 500 palabras).	Existe una competencia constante entre empresas, en las que se observan diferencias significativas en las ofertas que presentan al mercado. No solo se aprecia competencia en el precio o en las ofertas, haciéndolas cada vez más atractivas, sino también a través del lanzamiento de otros servicios o ventajas para sus matriculados, que aportan un extra de calidad a la escuela, a ojos del consumidor y lo destacan del resto de sus competidores. Algunos de estos extras puede ser la financiación de las clases, la utilización de simuladores de nueva generación como apoyo a la formación o el uso de ciertos modelos de vehículos, de gama media-alta para la impartición de las clases prácticas.
7. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas anteriores (máximo 1.000 palabras).	

8. Valore si, para aquellos interesados en establecer una escuela de formación para conductores, existen obstáculos desproporcionados o injustificados en la regulación actual o en la gestión administrativa de las autoridades (máximo 500 palabras).	No, desde la aprobación de la Ley Ómnibus (Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio), no existen requisitos desproporcionados, para establecer un centro de formación de conductores. Es bastante sencillo. La normativa solo exige como requisitos para abrir una escuela de formación, contar con una licencia de apertura municipal y una autorización administrativa de la Jefatura Provincial de Tráfico, donde vaya a operar el centro de formación. En el art. 21 del Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores (RREPC)(Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre) se establecen los requisitos a cumplir para solicitar ante la Jefatura Provincial la autorización administrativa de apertura previa que necesitan las escuelas para poder ejercer, así como la documentación que deberán aportar. En los arts. 22-26, se enumeran los requisitos que deben cumplir para la expedición, alcance, modificación, suspensión y extinción de dicha autorización de apertura. Cada escuela podrá tener tantas secciones como desee, que operen en la misma provincia o en otra diferente. En el caso de que tenga secciones en varias provincias, deberá solicitar la autorización administrativa de apertura y el alta en cada Jefatura Provincial de Tráfico de referencia para poder operar. Cada escuela deberá contar al menos con una serie de elementos personales y materiales mínimo como contar con un director, titular y profesor de escuela particular de escuela de conductores debidamente certificados, y contar al menos con un vehículo por cada permiso de conducir que desee impartir, un local que cumpla con los requisitos exigidos por las autoridades municipales y unos terrenos adecuados para la realización de las clases prácticas. Estos requisitos se mantienen en el proyecto de reforma del RD que, actualmente está elaborando el Ministerio de Interior y DGT para reformar el Reglamento General de Conductores y el Reglamento Regulador de Escuelas de Conductores. En ITT apoyamos la inclusión de más requisitos, que mejoren el sector y lo hagan más inclusivo, como una mayor adaptabilidad de los locales, la exigencia de un número mínimo de aulas, la disponibilidad de contar con recursos tecnológicos que modernicen la formación, la limitación en cuanto al número de escuelas de las que puede ser director o titular una misma persona física o el establecimiento de cursos de reciclaje obligatorios para el personal que presta servicio en la escuela.
9. Valore la capacidad y libertad que tienen las escuelas de formación para conductores para organizar y desarrollar su actividad y e indique las limitaciones que establece la regulación en este aspecto (máximo 500 palabras).	Los centros de formación de conductores se encuentran en la actualidad bastante limitados a la hora de ejercer su labor, por la limitada capacidad de examen que presentan muchas jefaturas y oficinas locales, que les obliga a presentar a sus alumnos cada varias semanas, debido a la escasez de personal examinador en muchos centros de examen. A eso hay que sumarle, la limitación establecida por la Administración de 12 pruebas/día que puede supervisar cada examinador por día de examen, lo que hace que se formen retrasos y “cuellos de botella” en las pruebas. Además, del problema de la escasez de personal examinador, otra de las limitaciones que sufre el sector es el sistema de reparto de cupos o plazas de examen, conocido como SISTEMA CAPA, que adjudican las jefaturas a las distintas escuelas de formación de conductores, a quienes adjudica minutos de examen según el número de aprobados que estos hayan conseguido en las pruebas anteriores. Todo ello ha influido muy negativamente en la capacidad que tienen las escuelas para presentar alumnado a examen, lo que se ha traducido en importantes pérdidas económicas para el sector, ya que muchas han visto reducidos sus ingresos, por alumnos que suspenden sus prácticas hasta las fechas cercanas al examen, con el fin de ahorrar o que incluso solicitan el traslado de expediente a otra escuela, con fecha de presentación de aspirantes más inmediata, ya sea de la misma provincia o de otra, lo que provoca un agravio comparativo entre escuelas y lo que es peor, un mayor coste del permiso para el alumno. Este sistema ya ha sido declarado nulo por la sentencia 361/2022, de 29 de julio, de la Sección Cuarta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), que consideraba, por un lado, que la Instrucción donde se implementaba este sistema carecía del rango legal adecuado y por otro, que el sistema tenía un carácter restrictivo para las escuelas y no meramente organizativo de las pruebas de examen como argumentaban las autoridades de Tráfico. Sin embargo, este sistema vuelve a aparecer, en la reforma que postula la Administración del RD de reforma el Reglamento General de Conductores y el Reglamento Regulador de Escuelas de Conductores, con lo que podría suponer para las escuelas, que continuarían viéndose perjudicadas por el posible trasvase de alumnado entre provincias, no debido a factores propios del funcionamiento de las escuelas, sino a las diferentes restricciones que Tráfico introdujera en cada centro de examen, que derivaría en una discriminación entre las escuelas que dependen de las distintas Jefaturas u Oficinas Locales. ITT apuesta por un servicio de exámenes que sea homogéneo para todo el país, fijado de acuerdo a criterios nacionales, no provinciales, que cuente con una plantilla de examinadores suficiente y bien repartida por todo el territorio nacional y que se fundamente no en la capacidad organizativa de la Administración sino en la capacidad de cada escuela.
10. Indique cuáles son, a su juicio, las principales obligaciones que limitan la apertura de nuevas escuelas de formación para conductores o secciones (seleccione una o varias opciones):	La contratación de directores y profesores de escuela de formación para conductores certificados y autorizados.

Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).	Uno de los principales problemas a la hora de abrir una escuela de formación o una nueva sucursal es la falta de personal, de directores de escuelas particulares de conductores, pero sobre todo, de profesores de formación vial. Actualmente el sector se encuentra en una situación de escasez de personal cualificado y homologado que pueda impartir clase. A esto hay que sumarle que el organismo que gestiona los cursos de preparación para la obtención de este certificado, la DGT, tiene cuatro convocatorias abiertas a la espera de poder iniciar la última de las fases de su preparación, conocida como Fase de Presencia, cuya impartición la Administración cede, por concesión administrativa, a una empresa externa. En la actualidad existe una licitación abierta que no se ha adjudicado aún y que está dejando a más de un millar de futuros profesores a la espera de poder acceder a la profesión, al no haber podido cursar esa fase para poder obtener su certificado. Todo ello, está repercutiendo negativamente en el sector que no cuenta con personal cualificado que pueda impartir las clases y cumplir así con la demanda de formación de los consumidores.
11. Valore si, a su juicio, resulta adecuada la regulación respecto a la posibilidad de compartir medios materiales (como vehículos) o personales (como profesores) entre varias sucursales de una misma escuela de formación para conductores, e indique cuáles son las principales restricciones en este ámbito (máximo 500 palabras).	La regulación de la posibilidad de compartir tanto medios materiales como personales entre las distintas sucursales de una escuela, viene recogida en el actual Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores (RREPC) en sus artículos 11 y 13. ITT considera que esta regulación es adecuada y la valora de forma positiva.
12. ¿Considera que alguno/s de los requisitos para obtener un certificado previo para ejercer como profesor de una escuela de formación para conductores son innecesarios o desproporcionados?	Duración del curso para obtener la certificación de profesor de formación vial
Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).	ITT valora como desproporcionada la duración del curso para obtener la certificación habilitante para ser profesor de formación vial. Desde que se presenta la solicitud de participar en el proceso, hasta que el futuro profesor obtiene su titulación, pueden haber transcurrido varios años de espera, en ocasiones, tanto una carrera universitaria. Como ejemplo, está el caso de los aspirantes a profesor de formación vial de la convocatoria XXIII de este curso (Resolución de 18 de diciembre de 2019, de la Dirección General de Tráfico, por la que se convoca curso para obtener certificado de aptitud de Profesor de Formación Vial) que aún no han iniciado su fase de presencia porque no ha sido hasta junio de 2023 que la DGT ha adjudicado a una empresa externa la licitación pública para impartir la formación en dicha fase. Esta duración excesiva lleva a muchos futuros profesores, a desistir de su intención inicial de acceder a la profesión y buscan otras alternativas laborales más rápidas y con mejores opciones de colocación.
13. Valore el nuevo Título Superior de Formación para la Movilidad Segura y Sostenible en relación con la posibilidad de acceso y ejercicio de la profesión de profesor de formación para conductores (máximo 500 palabras).	ITT está a favor de esta titulación de FP superior, que ha entrado en vigor el curso 2022/23, como nueva vía de acceso a la profesión de profesor de escuela de conductores, como complemento a los cursos que anualmente convoca la DGT. Sin embargo, consideramos necesario que, ante la escasez de personal cualificado que sufre el sector, se abra otra tercera vía de acceso, que ya está desarrollada curricularmente como es el Certificado de Profesionalidad SSC5666_3. Docencia de la Formación Vial, reconocido por el RD 567/2011, de 20 de abril, y que ya está recogido en el catálogo de cursos que oferta el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE). Este certificado, necesita del reconocimiento, homologación y validación de su formación por parte de la DGT, pero esto no se ha producido, lo que imposibilita a las personas que pudieran optar por esta vía, en su mayoría personas desempleadas (mujeres, mayores de 45 años), acceder a la profesión de profesor de formación vial.

14. Considera que alguno/s de los requisitos para obtener un certificado previo para el ejercicio como director de escuela de formación para conductores son innecesarios o desproporcionados? (seleccione una o varias opciones, según proceda. Su respuesta solo se tendrá en cuenta si la justifica en el cuadro al final de la pregunta):	No supone un requisito injustificado o desproporcionado.
Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).	No, no supone ningún requisito injustificado o desproporcionado. En ITT, consideramos que los requisitos establecidos en el Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores (RREPC), en su artículo 47, son suficientes para obtener dicha certificación, y no considera que ninguno pueda ser considerado desproporcionado o injustificado. Dicha obtención es más rápida que el certificado de profesor de formación vial, ya que en muchos casos, no pasan de 15 meses desde la publicación de la convocatoria hasta que se obtiene el certificado homologado. Los aspirantes solo deben superar una prueba escrita y no existen fases, al contrario que en el curso para ser profesor de escuela de conductores.
15. Valore la posibilidad de que una escuela de formación para conductores utilice en la enseñanza vehículos sin ser su propietaria en exclusiva (por ejemplo, alquilándolos o compartiéndolos entre varias escuelas de formación para conductores) e indique los aspectos regulatorios o de gestión administrativa que podrían limitar esta opción (máximo 500 palabras).	Esta posibilidad viene recogida en el Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores (RREPC). En su artículo 17, recoge la figura de la agrupación o sociedad de escuelas, una figura jurídica que permite que, diferentes escuelas pertenecientes a distintos titulares, puedan agruparse y compartir la propiedad de determinados vehículos. Estos vehículos son los utilizados para el aprendizaje de la conducción de los permisos profesionales (B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E). El Reglamento recoge que podrán figurar dados de alta en más de una Escuela de la misma titularidad ante la Jefatura Provincial de Tráfico o estar adscritos a una agrupación o sociedad formada por los titulares de las Escuelas agrupadas o asociadas sin ningún otro problema. Sin embargo, no existe en ningún apartado de la normativa que se recoja esa misma posibilidad para los vehículos utilizados en los permisos A (AM, A1, A2 o A) y B, por lo que se entiende que dichos vehículos solo podrán ser propiedad o estar bajo un sistema de leasing o renting de una escuela, con independencia de que sean vehículos que se compartan entre las diferentes secciones de una misma escuela. ITT está a favor de lo establecido en la normativa, sobre todo por el diferente coste que supone para una escuela de formación de conductores, la adquisición de vehículos destinados a la impartición de la enseñanza de permisos profesionales, más elevado, que el coste de adquisición de vehículos para los permisos A (AM, A1, A2 o A) y B. Tampoco la demanda de permisos profesionales por parte de los consumidores, es justificación suficiente para que la escuela adquiera, de forma unipersonal, este tipo de vehículos, que suponen una inversión mayor y serán menos utilizados que un vehículo para permisos A o B. Ese es el motivo, por el que muchas de ellas, optan por la fórmula de la agrupación o sociedad de escuelas para adquirirlos.
16. Para poder impartir cursos de sensibilización y reeducación vial, valore la adopción de un régimen de autorización previa, similar al de la apertura de escuelas de formación para conductores (máximo 500 palabras).	ITT apuesta por la existencia de un mayor número de centros que puedan impartir esta formación, así como de más operadores que gestionen esta formación, en línea con lo que ya han manifestado las autoridades judiciales en este sentido en relación con la impartición de estos cursos. Así viene recogido en la sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Europeo de Justicia (TJUE) en relación al asunto C-292/21 y la decisión adoptada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección Cuarta del Tribunal Supremo (TS) en su sentencia 301/2023. ITT considera que el sistema que finalmente elija DGT para impartir estos cursos en un futuro, deberá garantizar la prestación del servicio a todos los ciudadanos, con independencia de su lugar de residencia, por lo que debe articularse de modo que cubra las necesidades de formación de todas las zonas, aunque en ellas, no exista una escuela de formación interesada en impartir dicha formación, por no considerarla rentable. En caso contrario, el sistema perdería su naturaleza de servicio público.
17. Exprese su valoración sobre las tasas que exige la DGT para la realización de los distintos trámites relacionados con la operativa de las escuelas de formación para conductores (tasas de examen, autorización de apertura, certificados, altas y bajas de personal y medios materiales, etc.) (máximo 500 palabras).	ITT está a favor de que las tasas de Tráfico, se adapten al verdadero coste del servicio que ofrece la Administración, y que dado, que la tasa responde al pago que hace la escuela o el consumidor por un servicio, éste se realice por la administración de forma eficiente y rápida, sin retrasos.

18. Si lo desea, puede realizar comentarios adicionales a sus respuestas de este apartado (máximo 1.000 palabras).	
19. A su juicio, recibir un número mínimo de horas de formación antes de poder presentarse al examen teórico:	Sí debería ser obligatorio, en todo caso.
Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).	ITT apuesta porque los aspirantes reciban un número mínimo de horas obligatorias de formación en aula, en el que vean contenidos relacionados con la adopción de actitudes y valores positivos al volante, la prevención de riesgos, los primeros auxilios, la utilización de los sistemas avanzados de ayuda a la conducción o la concienciación y sensibilización vial, que complementen la información que reciben de profesores y del material de apoyo. Para ello puede contar con la participación de las asociaciones de víctimas de accidente de tráfico. Esta formación es necesaria, útil, adecuada y proporcionada, desde el punto de vista pedagógico y consideramos que, desde el punto de vista de la competencia entre empresas, no alteraría los principios de la competencia y el libre acceso al mercado. Esta formación, ya viene recogida en forma de módulos de concienciación y sensibilización vial formación mínima, de corta duración, en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en su disposición adicional tercera ter.
20. A su juicio, que la formación teórica se realice de forma presencial:	Sí debería ser obligatorio, en todo caso.
Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).	Aunque la Ley recoge la posibilidad de la impartición de formación online a través de aula virtual (de forma síncrona en el tiempo), en ITT defendemos la formación presencial, como el mejor modelo de aprendizaje, ya que, en nuestra amplia experiencia docente, hemos comprobado que la interacción física que se da al compartir un mismo espacio-tiempo, profesor y alumnos, mejora el proceso de aprendizaje de este último. Las nuevas tecnologías y el uso de aula virtual deberían circunscribirse solo a la participación de las asociaciones de víctimas de accidentes o a motivos derivados por una causa de fuerza mayor (pandemia), dejando el resto de contenidos a cargo del profesor de formación vial presente en el aula. ITT también defiende que este tipo de formación sea de corta duración, no más de 10 horas, y para grupos reducidos de asistentes, de 15-20 personas, matriculados en una misma escuela, aunque provengan de secciones diferentes, y que, para garantizar su asistencia a dicha formación, se establezca un sistema de registro biométrico.
21. Valore la regulación actual respecto de la práctica de la conducción acompañada por un instructor no profesional (como, por ejemplo, un familiar u otra persona que cumpliera con determinados requisitos) (máximo 500 palabras).	ITT se opone a esta forma de enseñanza de la conducción por los peligros para la seguridad vial que conlleva. La formación vial de los consumidores es un aprendizaje, lo suficientemente importante para la vida, que consideramos que debe ser impartido solo por aquellas personas que están debidamente preparadas para ello y cuentan con los medios y las didácticas suficientes para hacerlo. ITT apuesta así, porque la formación se lleve a cabo en las escuelas particulares de conductores, donde los profesores de formación vial, sí están dotados de las herramientas materiales (vehículos doble mando) y pedagógicas (didáctica de la conducción) necesarias para impartir esta formación de forma correcta. Además, como profesores, son considerados responsables últimos de toda acción que realice el consumidor durante sus clases de circulación en vías abiertas al tráfico, así como de sus consecuencias, algo que, en la conducción acompañada por otro tipo de "instructor" o acompañante, probablemente no se daría.
22. A su juicio, la capacidad de realizar exámenes disponible en su provincia:	No es suficiente para atender todas las solicitudes de examen.

Justifique su respuesta (máximo 500 palabras).	ITT considera que esta capacidad no es suficiente. Falta personal público examinador en muchas Jefaturas Provinciales y Oficinas Locales de Tráfico y esta situación se agrava en épocas de mayor demanda de pruebas como la época estival o la navideña. Esto perjudica a la escuelas que se ven dificultadas para poder presentar más aspirantes a las pruebas, por no contar la Administración, con personal suficiente que realice las mismas. Esto ha llevado a las autoridades de Tráfico a establecer un sistema de cupos, conocido como CAPA, a través del cual trata de ordenar la demanda de pruebas, a través de la concesión de una serie de minutos de examen a las escuelas, que dependerán del número de aprobados que éstas presenten durante el ciclo anterior. Es un sistema poco equitativo que penaliza a las escuelas más pequeñas, que no pueden presentar un volumen de alumnos a las pruebas tan alto como las grandes, cuentan con menos aptos en comparación, y por ende, reciben menos minutos por parte de las Jefaturas y Oficinas Locales para poder examinar.
23. Valore si las reglas de reparto de la capacidad de examen adoptadas por las autoridades de tráfico garantizan un trato equitativo de todas las solicitudes (máximo 500 palabras).	No, no son reglas de reparto equitativas. Se penaliza con menos minutos de examen a las escuelas de formación de conductores más pequeñas y se les obliga a un mayor tiempo de espera entre pruebas, lo que les supone un perjuicio económico importante, ya que, en muchos casos, se ven forzadas a interrumpir la formación práctica de sus alumnos, ya que muchos de ellos no retoman sus clases, hasta que ven más cerca la fecha de realizar la prueba práctica. Es fundamental incrementar la plantilla fija de examinadores en todas las provincias para paliar la situación de retraso de pruebas que sufren las escuelas en algunas provincias, y que les ha llevado a la pérdida de alumnado e incluso al cierre de sus instalaciones, como se puede apreciar en los datos estadísticos de la DGT en los que refleja un descenso en el número de escuelas de formación de conductores abiertas y operativas, durante los últimos años. Además, este número insuficiente de la plantilla incumple lo establecido por la disposición final segunda bis de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en esta materia.
24. Valore la dificultad para presentar a examen a alumnos en provincias distintas a aquella en la que está situada la escuela de formación para conductores o sucursal (máximo 500 palabras)	Actualmente la normativa solo permite que las escuelas de formación de conductores puedan presentar aspirantes en aquellas Jefaturas Provinciales u Oficinas Locales en las que estén dadas de alta. Si una escuela tuviera secciones en otras provincias distintas a la de su sección principal, deberá darse de alta como escuela de formación de conductores ante la Jefatura Provincial de estas provincias, para poder presentar alumnos a examen, con todo lo que ellos supone. Si un consumidor deseara presentarse a examen en un provincia distinta a aquella en la que la escuela de formación tenga secciones, por cualquier motivo, deberá solicitar el traslado de expediente a la escuela de su interés situada en la provincia donde se quiera examinar, y allí, volver a matricularse. Este trámite es sencillo y no supone para el consumidor mayor coste que el pago de la tasa a DGT por traslado de expediente y el coste de la nueva matriculación, que abonará a la escuela de destino donde quiera continuar su formación.
25. Si lo desea, puede realizar comentarios adicionales a sus respuestas de este apartado (máximo 1.000 palabras).	