

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

La prueba está integrada por 3 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.
- Firma de la hoja de calificación por parte del aspirante (puede estar en soporte papel o digital)
- 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, tarjeta de residencia o permiso de conducción. El objeto de esta operación es únicamente constatar la identidad del aspirante; no procede en ese momento el análisis de la posible caducidad del documento presentado. Si existiese alguna duda al respecto, el examinador lo hará constar en las oficinas una vez concluida y calificada la prueba de dicho aspirante.

A continuación, 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 usted.

2. DESARROLLO DE LAS PRUEBAS

- **Comprobaciones previas o verificaciones técnicas.**

El examinador, antes de iniciar la prueba, pedirá a cada aspirante que realice una verificación o comprobación sobre los diversos sistemas, tal y como se establece en el Anexo IV de la presente Instrucción. Procurará no repetir las mismas comprobaciones en aspirantes sucesivos. Se podrán solicitar las verificaciones a los dos alumnos del vehículo a la vez.

- **Acomodación del aspirante.**

Incluye la colocación del asiento, el cinturón de seguridad, así como la graduación del reposacabezas y de los espejos retrovisores.

A continuación, el examinador anotará la hora de comienzo de la prueba. Con la implantación de soportes informáticos no será preciso anotar la hora de comienzo.

- **Conducción autónoma durante los 10 primeros minutos de acuerdo con el Anexo I.**
- **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.

Para la obtención del permiso de la categoría B, el examinador ocupará el asiento trasero derecho a fin de tener una correcta visión que le permita evaluar tanto el desarrollo de la prueba como la soltura del aspirante en el manejo de los mandos y su capacidad de observación, entre otros aspectos que establece el Reglamento General de Conductores. Solo se exceptuará el caso previsto en el artículo 55.2 del mencionado Reglamento o de forma excepcional, por prescripción facultativa o cuando por el modelo del vehículo y la estatura del profesor o acompañante, el examinador no disponga del mínimo espacio para realizar su trabajo en las condiciones de seguridad y comodidad adecuadas debiendo ser autorizado por el coordinador o superior que se designe.

No se permitirá la ubicación en el asiento trasero del vehículo de más de un aspirante.

La prueba tendrá lugar, si fuera posible, en vías situadas fuera de poblado, en autopistas o autovías, así como en todo tipo de vías urbanas (zonas residenciales, zonas con limitaciones de 30 y 50 km/h), que deberán presentar los diferentes tipos de dificultades que puede encontrar un conductor.

Siempre que sea posible, la prueba se desarrollará en diferentes condiciones de intensidad de tráfico.

Los aspirantes a permiso de la clase B, durante la prueba deberán realizar como mínimo dos maniobras, una de las cuales al menos deberá incluir la marcha hacia atrás.

La interrupción de la prueba debe ser la excepción y no la norma general. Agotar el tiempo estipulado con cada aspirante favorecerá, junto a las explicaciones dadas al finalizar la prueba, el carácter pedagógico en su conjunto.

En caso de producirse alguna de las causas recogidas para la interrupción de la prueba, el examinador anotará en el apartado de observaciones de la hoja de examen una descripción breve y precisa de las circunstancias que han motivado la misma. En ese mismo apartado podrán

incluirse anotaciones para ampliar o aclarar calificaciones.

Terminada la prueba, el examinador anotará en la hoja de calificación (puede estar en soporte papel o digital) la hora en que ha concluido ésta.

3. COMUNICACIÓN DEL RESULTADO

Finalizada la prueba el examinador, en presencia del profesor, deberá informar al aspirante sobre el desarrollo de la misma con una explicación clara respecto a su evaluación, relacionando los fallos cometidos entre los que puede haber todo tipo de faltas, así como simples defectos a tener en cuenta, sin entrar en discusión sobre faltas en concreto, pudiendo efectuarse esta comunicación como máximo cada dos aspirantes.

Como medida de protección de la integridad física de los examinadores, se acepta la explicación sobre el desarrollo de la prueba sin precisar el resultado de apto o no apto en ese momento, si bien se aconseja facilitarlo al finalizar la prueba en consonancia con lo dispuesto en la Directiva 2006/126/CE y en el Reglamento General de Conductores, sin perjuicio de la publicación de los resultados en la página web del Organismo o por otros medios.

En todo caso, la comunicación deberá realizarse en un entorno seguro, como es el centro de examen, así como los puntos de citación preestablecidos.

La presente instrucción entrará en vigor el 1 de marzo de 2019, no obstante la tabla de equivalencias que figura en el anexo 1 de la instrucción 13/C-109 podrá seguir utilizándose, con el límite de 12 circulaciones de la clase B, hasta el 1 de abril de 2019.

Quedan derogadas las instrucciones 2012/c-106 y 13/C-109 (con la excepción mencionada en el párrafo anterior) y cualquier otra que esté en colisión con ésta.

Madrid a 18 de febrero de 2019

EL DIRECTOR GENERAL




Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO



ANEXO I

PROTOCOLO DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

La conducción autónoma es un elemento más en el objetivo de unos exámenes de calidad; permite que el examinador aprecie el grado de preparación del aspirante más allá de la mera calificación de las posibles faltas que cometa.

La conducción autónoma, de obligada realización y generalizada en su aplicación, ha de constituir el primer paso para alcanzar una forma de evaluación global.

El tiempo dedicado a la conducción autónoma debe permitir al examinador apreciar una forma de conducción por parte del aspirante más auténtica y espontánea, no condicionada por sus continuadas indicaciones.

CONCEPTO DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

Es aquella que se realiza por un aspirante de forma independiente, desarrollándose de manera natural, sin que las instrucciones e indicaciones del examinador alteren o interfieran su toma de decisiones y por ello su comportamiento general durante esta fase de la prueba.

No es opcional para el aspirante y deberá ser realizada en todo caso, siguiendo las prescripciones que se recogen más adelante.

OBJETIVOS

- Conseguir en lo posible, durante la fase inicial, la necesaria tranquilidad del alumno, proporcionándole una mayor seguridad durante la conducción.
- Poner de manifiesto su capacidad para tomar decisiones personales durante el desarrollo de esta fase de la prueba.
- Comprobar que el aspirante es capaz de afrontar la conducción como una actividad multitarea.

DURACIÓN Y PERMISOS DE CONDUCCIÓN EN LOS QUE ES EXIGIBLE.

La fase de conducción autónoma, que debe ser realizada durante los **10 minutos iniciales de la prueba**, será exigible para la obtención de los permisos de la clase B, autorización B96, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E.

INICIO Y DESARROLLO DE LA PRUEBA

Durante esta fase de la prueba el aspirante circulará de forma autónoma mediante alguna de las siguientes formas:

- Dirigiéndose al destino indicado por el examinador si el aspirante lo conoce.
- Dirigiéndose al destino indicado por el examinador siguiendo la señalización existente.
- Dirigiéndose al destino indicado por el examinador introduciéndolo previamente en el dispositivo de navegación por satélite del vehículo, en caso de disponer del mismo.

Como excepción, en caso de que el examinador perciba dificultades en el aspirante para seguir las indicaciones dadas, podrá permitir que circule libremente sin un destino prefijado, dándole las indicaciones mínimas e imprescindibles, que sirvan de orientación.

Por ejemplo:

- Diríjase usted al Ayuntamiento pasando por el Hospital General.
- Tome la dirección Madrid, Utrera, centro ciudad, campo de fútbol, etc. atendiendo a la señalización de dirección que exista.

El examinador no obstante, cuando lo considere necesario podrá indicar al aspirante algún punto intermedio para alcanzar el de destino. Una vez finalizada la conducción autónoma, el examinador advertirá al aspirante el comienzo de la conducción dirigida.

VALORACION DE LA PRUEBA

Durante el tiempo de conducción autónoma el examinador valorará:

- La capacidad de observación de la señalización existente.
- Su adaptación al tráfico.
- Su disposición para tomar decisiones ante las distintas circunstancias del tráfico.
- Su percepción del entorno y la seguridad o inseguridad que transmita su forma de conducir.

Durante esta fase el examinador tomará nota de todas las faltas que el aspirante vaya cometiendo.



ANEXO II

EVALUACIÓN DE LA CONDUCCIÓN EFICIENTE

Durante el desarrollo de la prueba de circulación en vías abiertas al tráfico en general, el examinador valorará el nivel de eficiencia en la conducción del aspirante.

Con carácter general se evaluará de forma global durante todo el desarrollo de la prueba, calificándose al final de la misma; no obstante, si en algún momento anterior se manifestara un comportamiento claramente contrario a la conducción eficiente, se podrá calificar en ese instante.

Entre los criterios a tener en cuenta para evaluar la conducción eficiente se encuentran los siguientes:

1. 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.
2. 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).
3. 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 diésel entre 1.300 y 2.000 rpm.
4. Los vehículos con motor diésel 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.
5. 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.
6. 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.
7. 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.

8. En las detenciones que se prevean superiores a 60 segundos, es conveniente apagar el motor.

Se recuerda que siempre que exista conflicto entre la conducción segura y la eficiente, deberá prevalecer la seguridad.

La calificación de la conducción eficiente se realizará de “forma global” y será calificada como una única falta leve con la clave 13.1.8.

ANEXO III

CAUSAS DE INTERRUPCIÓN DE LA PRUEBA

De conformidad con lo recogido en el apartado II, B) 2 de esta Instrucción, “Desarrollo de las Pruebas”:

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

La prueba únicamente se interrumpirá por la comisión de una falta eliminatoria que comporte un peligro real y concreto, se produzca una intervención justificada del profesor o quede acreditada una manifiesta impericia del aspirante. En este anexo se recogen aquellas faltas eliminatorias que por las mencionadas circunstancias o debido a la gravedad objetiva o el reproche social que conllevan por sí mismas, implicarán la interrupción de la prueba:

PROGRESIÓN NORMAL

REFERENCIA	HECHO O CAUSA
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.
4.5.- Velocidad máxima.	Exceder en más de 30 Km/h la velocidad genérica establecida.

ADELANTAMIENTOS

REFERENCIA	HECHO O CAUSA
6.3.- Observación/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

REFERENCIA	HECHO O CAUSA
11.1.- Agentes	No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación (únicamente cuando den el alto y se trate de agentes de la autoridad).
11.2.- Señalización circunstancial que modifica el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento.	Señalización variable. Incumplimiento de las señales de reglamentación incorporadas a un panel de señalización variable (únicamente cuando la señal que incorpore el panel coincida con alguna de las que autorizan a interrumpir la prueba en el apartado de señalización vertical). Señalización de balizamiento. Incumplimiento de los dispositivos de barrera. Rebasar una barrera o semibarrera móvil en movimiento causando peligro (únicamente cuando la barrera descienda).
11.3.- Semáforos.	No respetar un semáforo en intervalo rojo. No respetar una luz roja intermitente o dos alternativamente intermitentes por no detenerse ante ellas. No respetar un semáforo con una franja blanca horizontal. En permisos de la clase D cuando circulen por carril bus. Pasar a ocupar un carril sobre el que se encuentra la luz roja en forma de aspa.
11.4.- Señales verticales.	Incumplir el mandato de las siguientes señales de prioridad: *CEDA EL PASO. R-1 *STOP. R-2 Incumplir el mandato de las señales de: *CIRCULACIÓN PROHIBIDA. R-100

REFERENCIA	HECHO O CAUSA
	<p>*ENTRADA PROHIBIDA. R-101,R-102,R-103, R-104,R-106,R-107 Y R-112.</p> <p>*RESTRICCIÓN DE PASO. R-200,R-203,R-204 Y R-205.</p> <p>*OTRAS SEÑALES DE PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN. R-302,R-303,R-304,R-305,R-306.</p> <p>Incumplir el mandato de la señal de VELOCIDAD MÁXIMA R-301, excediendo en más de 30 Km/h la velocidad máxima establecida.</p> <p>Incumplir el mandato de las *SEÑALES DE OBLIGACIÓN. R-400a,b,c,d y e. R-401a,b y c.; R-402; R-403 a, b y c.</p> <p>R-413 (únicamente en el supuesto de ausencia total de iluminación).</p>
11.5.3 Señales horizontales.	<p>Incumplir el mandato de las señales horizontales de</p> <p>*CEDA EL PASO</p> <p>*DETENCIÓN OBLIGATORIA O STOP.</p> <p>Incumplir el mandato de la señal de limitación de velocidad excediendo en más de 30 km/h la velocidad establecida.</p>

OTROS MANDOS Y ACCESORIOS

REFERENCIA	HECHO O CAUSA
14.1 Limpia/Lavaparabrisas	Solo en el caso de que no exista visibilidad.

DURANTE EL DESARROLLO DE LA PRUEBA

REFERENCIA	HECHO O CAUSA
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.

REFERENCIA	HECHO O CAUSA
15.2.- Bordillo.	Subir al bordillo con alguna de las ruedas. (Únicamente se suspenderá la prueba cuando se trate de vehículos pesados).
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 IV

COMPROBACIONES PREVIAS

1. GENERALES

- Localización e identificación de los distintos mandos
- Neumáticos.
- Luces.
- Niveles (aceite, frenos, dirección, refrigerante, lavaparabrisas).
- Señal acústica.
- Identificación batería.
- Abrir el capó (motor) o caladra.
- Chaleco reflectante.
- Dispositivos portátiles de preseñalización de peligro.
- Documentación.

2. ESPECÍFICAS

Permisos de las clases C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E y D+E

- Otros sistemas de frenado (retarder, freno eléctrico etc.).
- Otros elementos de seguridad (equipo homologado de extinción de incendios, calderines, ventanilla de socorro y martillo rompecristales).

Permisos de las clases D1, D, D1+E y D+E

- Puertas.