



ASUNTO: La Calidad en las pruebas de aptitudes y comportamientos para la obtención de permisos de conducción.

INSTRUCCIÓN 2019/C-132

Las pruebas de aptitud para la obtención del permiso tienen por objeto garantizar que los nuevos conductores reúnen las aptitudes y comportamientos necesarios para conducir los vehículos de manera segura y eficiente. Es por ello que la expedición de una autorización para conducir debe estar subordinada, entre otros requisitos, a una adecuada evaluación de las pruebas de aptitud realizada por personal cualificado.

Los principios y criterios que deben determinar la ejecución de estas pruebas están recogidos en el vigente Reglamento General de Conductores, Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, que traspone a nuestro Reglamento la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Bajo el marco de estas normas, la presente instrucción contempla aspectos internos del desarrollo de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos con el fin de garantizar la calidad en la realización de las mismas y su armonización a lo largo de todo el territorio nacional.

I. CUESTIONES GENERALES.

Los responsables de la unidad correspondiente encargados de la organización y el desarrollo de los exámenes con la colaboración, en su caso, de los examinadores coordinadores, controlarán y supervisarán durante cada jornada de forma directa la realización de todas las pruebas para la obtención de los permisos de conducción, así como el adecuado desarrollo de las mismas.

Los examinadores se dedicarán preferentemente a la calificación de las pruebas de control de aptitudes y comportamientos. Asimismo, podrán realizar las pruebas de control de conocimientos. Si por necesidades del servicio esto último no fuera posible, las pruebas de control de conocimientos podrán ser controladas y calificadas por los Jefes de Sección, Negociado u otros funcionarios que sean designados al efecto por el Jefe Provincial de Tráfico.

Cuando por necesidades del servicio y los trabajos en la propia jefatura así lo exigiesen, no fuera necesario emplear a la totalidad de los funcionarios examinadores o examinadores-coordinadores en la calificación de las pruebas, los Jefes Provinciales o Locales de Tráfico, en uso de las facultades organizativas que tienen asignadas, podrán destinarlos a la ejecución de otras tareas propia del Cuerpo o Escala al que pertenezcan. Esta adscripción a la realización de tareas



administrativas tendrá en todo caso un carácter circunstancial y en tanto persistan las circunstancias que lo motivaron, siendo igualmente facultad de los jefes citados la designación de los que hayan de realizarlas.

Aquellos funcionarios que, habiendo superado el curso de cualificación de examinadores, en la actualidad no ocupen el puesto de examinador, podrán ser dedicados a realizar pruebas prácticas, cuando se estime conveniente o necesario, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Anexo VIII del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. Por ello, con el fin de que estas personas mantengan actualizados sus conocimientos y no pierdan la habilitación para ejercer como examinador, es aconsejable que califiquen pruebas de control de aptitudes y comportamientos, tanto en circuito cerrado como en circulación en vías abiertas, de forma periódica. Del mismo modo se aconseja su participación en los cursos de unificación de criterios que se impartan en las jefaturas así como la realización de los cursos impartidos dentro de los planes de formación continua para examinadores.

Todos aquellos que realicen pruebas de forma periódica deberán ser incluidos en la supervisión anual y quinquenal que realicen las jefaturas para garantizar la calidad de los exámenes prácticos.

El examinador-coordinador se dedicará preferentemente a las tareas asignadas específicamente a su puesto de trabajo: ejercer la dirección, coordinación y control sobre los funcionarios examinadores, realizar la supervisión de la calidad, vigilar las desviaciones que puedan producirse en cuanto a criterios de calificación de las pruebas de aptitud, realizar cuando proceda los trabajos propios del puesto de examinador, etc. Con el fin de mantener actualizados los conocimientos y su habilitación como examinador, es necesario que los examinadores-coordinadores evalúen con frecuencia pruebas prácticas, tanto en circuito cerrado como en circulación en vías abiertas.

- **Comunicaciones al personal**

Los Jefes Provinciales de Tráfico o el responsable del servicio de exámenes organizarán reuniones periódicas (al menos una por semestre) con el equipo examinador, dirigidas por los examinadores-coordinadores, con el fin de unificar criterios, poner en común situaciones conflictivas, y, en general, coordinar las funciones de los examinadores de la provincia.

Por otro lado, se organizarán las unidades para que de forma periódica y regular y, fuera del tiempo reservado para la realización del examen, se realicen las comprobaciones de los vehículos (seguros, ITVs, etc.) y de la situación administrativa en que se encuentren los permisos de conducción de los profesores de formación vial, adscritos unos y otros a las escuelas particulares de conductores de su provincia, para comprobar que no existen



anomalías que puedan vulnerar la normativa que los regula.

- **Información a las escuelas particulares de conductores**

La Jefatura Provincial de Tráfico propiciará que las asociaciones provinciales de escuelas particulares de conductores, así como todo el colectivo autorizado para esta actividad, esté suficientemente informado sobre las condiciones, requisitos, finalidad y forma en que se realizarán las pruebas, de modo que la enseñanza que hayan de impartir se ajuste en todo momento a las exigencias del examen, llevando a cabo las reuniones que se estimen oportunas.

A tales efectos se celebrarán reuniones periódicas, al menos semestralmente, en las que se fomente no solo la necesaria información sino también un intercambio de opiniones y sugerencias.

Con el fin de interferir lo menos posible en la organización interna de las escuelas particulares de conductores, se evitará la modificación de las fechas, horas y/o lugares de las citaciones una vez que estas ya hayan sido comunicadas a dichas escuelas. En cualquier caso, la eventual modificación y comunicación de dichos cambios se realizará únicamente por el responsable de los exámenes del centro examinador o persona en quien delegue.

II. CALIDAD DE LAS PRUEBAS DE CONTROL DE APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS.

Conforme lo establecido en el Anexo VIII del Reglamento General de Conductores, durante el desarrollo de las pruebas el examinador prestará un servicio de calidad. Para ello deberá en todo caso:

- Tratar al aspirante de manera respetuosa y no discriminatoria.
- Dar las instrucciones precisas, con claridad, utilizando un lenguaje que sea fácilmente comprensible para el aspirante.
- Dar explicaciones claras sobre el resultado de la prueba.

A) PRUEBAS DE CONTROL DE APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS EN CIRCUITO CERRADO.

Dadas las variables que intervienen en esta prueba, no es posible establecer unos tiempos fijos de realización de las distintas maniobras los cuales dependerán, en todo caso, de dichas variables: número de examinadores calificando, diseño de la pista y distribución de las maniobras, tipos de permiso y de vehículo, número de alumnos por cada vehículo, etc. Por tanto, los tiempos que se facilitan a continuación, dependiendo de la categoría del vehículo de que se trate, son una orientación para su aplicación en cada jefatura en función de sus propias circunstancias:



- B96: 10 minutos
- A1/A2: 5 minutos
- AM: 3 minutos
- AM limitado: 9 minutos
- LVA: 15 minutos
- C1/C: 10 minutos
- D1/D: 10 minutos
- Conjuntos de vehículos (excepto B96): 15 minutos.

Para la evaluación de las pruebas para la obtención de los permisos de las categorías A1 y A2, será necesaria la intervención de al menos dos examinadores. Se exceptúa a aquellas Jefaturas, que por razones estructurales, sólo cuenten con 1 examinador en plantilla y aquellos casos en los que circunstancias excepcionales y/o sobrevenidas hicieran imposible su cumplimiento pero siempre que quede garantizada la calidad en la evaluación de la prueba.

En el momento del llamamiento, el aspirante deberá estar debidamente equipado.

Cuando finalicen las pruebas se informará al aspirante sobre las faltas cometidas.

B) PRUEBAS DE CONTROL DE APTITUDES Y COMPORTAMIENTOS EN CIRCULACIÓN EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO GENERAL.

El tiempo mínimo de conducción y circulación destinado a la prueba de control de las aptitudes y los comportamientos del aspirante en circulación en vías abiertas al tráfico general será de 25 minutos para las clases B, BE y para la autorización B96, 25 minutos para las clases A1 y A2 y 45 minutos para los permisos de las clases restantes, salvo que se acuerde la interrupción y la suspensión de las pruebas. El tiempo total a efecto de cómputo de pruebas será de 30 minutos para las clases B, BE, y para la autorización B96 ,35 minutos para las clases A1 y A2 y 50 minutos para el resto de las pruebas. En este tiempo se incluye la recepción del aspirante, la preparación del vehículo, su comprobación técnica, en lo que respecta a la seguridad vial, las maniobras especiales, en su caso, y la comunicación de los resultados de la prueba.

El número de pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, a realizar durante una jornada laboral ordinaria por cada funcionario examinador, será como máximo de 12 para la obtención de los permisos de las clases B y BE, 10 pruebas para las clases A1 y A2 y 7 para los permisos de las clases restantes.

Cuando durante la jornada laboral ordinaria un examinador evalúe pruebas para la obtención de permisos de distintas clases, el tiempo máximo empleado para dicha evaluación



durante la jornada no superará los 360 minutos (6 horas).

Los Jefes provinciales o las personas responsables de los exámenes en la jefatura, velarán por la adecuada elección y revisión de los puntos de citación así como de los itinerarios o lugares a los que los examinadores dirijan a los aspirantes, que han de ajustarse a los siguientes criterios:

1. Debe haber un número suficientemente amplio de lugares o direcciones hacia dónde dirigir a los aspirantes.
2. Se prestará especial atención a que los puntos de inicio y fin de examen incluidos en los itinerarios reúnan las debidas condiciones de seguridad.
3. Debe evitarse que con reiteración un examinador elija un mismo destino o dirección fija, estableciendo y verificando los lugares con la frecuencia necesaria.
4. Con periodicidad semestral, se procederá a la revisión de los lugares elegidos y a su sustitución si se estima aconsejable.

No se admitirá la utilización de los denominados “coches escoba” que, siguiendo al vehículo que conduce el aspirante que realiza la prueba en un determinado momento, transporta a los aspirantes que deben realizarla a continuación. Esta práctica añade más vehículos a la circulación de las vías en las que se realiza la prueba -y con ello la consiguiente cuota de contaminación ambiental- y supone un gasto innecesario para las autoescuelas.

La calidad de los exámenes exige el cumplimiento de los tiempos mínimos de conducción real así como facilitar las instrucciones necesarias para el desarrollo de la prueba, realizar las comprobaciones o verificaciones técnicas y dar al aspirante las explicaciones necesarias sobre el resultado de las pruebas.

Durante los primeros diez minutos de circulación la conducción será autónoma, es decir, sin intervención del examinador conforme a lo establecido en el Anexo I. Durante el resto de la prueba el examinador dirigirá la misma, dando las instrucciones precisas, con claridad, suficiente antelación y utilizando un lenguaje fácilmente comprensible. A lo largo de toda la prueba y de forma global se valorará “la conducción eficiente” del aspirante (ver Anexo II).

A excepción de las pruebas realizadas por aspirantes con discapacidad auditiva, será el examinador exclusivamente quien dará las indicaciones sin que se permita, a estos efectos, la intervención del profesor o de cualquier otra persona.

La duración de la circulación, sumado el tiempo destinado tanto a la conducción autónoma como a la dirigida, no será inferior a 25 o 45 minutos según el tipo de permiso a obtener (25 minutos en los permisos A1, A2, B y BE y 45 minutos en el resto de permisos). Como norma general el examinador llevará la prueba práctica a su término salvo en aquellos casos en que se vea obligado a interrumpirla conforme a lo recogido en el Anexo III de esta Instrucción.



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 clase B, BE y autorización B96, 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.

En las pruebas para la obtención de los permisos mencionados en el párrafo anterior 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.

Durante la realización de la prueba el examinador prestará su atención a la actuación del aspirante con quien mantendrá la comunicación necesaria, absteniéndose de hacerlo con el profesor y con el resto de ocupantes del vehículo. Del mismo modo, durante la misma, no se deberán utilizar dispositivos móviles ajenos a los necesarios para la evaluación.

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 facilitar 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.