

**TÍTULO: Real Decreto 242/2022, de 5 de abril, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera**

<b>REGISTRO NORM@DOC:</b>	77616
<b>BOMEH:</b>	15/2022
<b>PUBLICADO EN:</b>	BOE n.º 82, de 6 de abril de 2022
<b>Disponible en:</b>	
<b>VIGENCIA:</b>	En vigor desde 7 de abril de 2022
<b>DEPARTAMENTO EMISOR:</b>	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
<b>ANÁLISIS JURÍDICO:</b>	<b>Referencias anteriores</b> MODIFICA: el anexo V del Real Decreto 284/2021, de 20 de abril los arts. 33.2, 44.2 y el anexo II.8 y AÑADE la disposición final única al Reglamento aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre
<b>MATERIAS:</b>	Transportes Vehículos

El objeto de esta modificación es corregir aspectos muy concretos del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y del Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, que, por su urgencia, deben acometerse a la mayor brevedad posible.

En primer lugar, en línea con los precedentes existentes en otros ámbitos y, en concreto, con la última modificación acometida por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores que, en aras del fomento de un transporte más sostenible que contribuya a la reducción de gases de efecto invernadero, permite conducir con un permiso de clase B aquellos vehículos que excedan en un determinado umbral la masa máxima de 3.500 kilogramos, cuando el exceso provenga exclusivamente de la utilización de sistemas de propulsión alternativos, en el ámbito de acceso al mercado no puede penalizarse la utilización de vehículos más limpios.

Por ello, se pretende que los transportes de mercancías realizados en vehículos de la categoría N1 que utilicen como fuente de energía combustibles alternativos, cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2,5 toneladas, siempre que su capacidad de carga útil no se incremente respecto de un vehículo equivalente cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2 toneladas, estén exentos de la obligación de obtener la correspondiente autorización administrativa.

En segundo lugar, el primer párrafo del artículo 44.2 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, obligaba a los solicitantes de una autorización de transporte público de mercancías por carretera a disponer de al menos un vehículo con una antigüedad inicial no superior a cinco meses, contados desde su primera matriculación.

Este párrafo fue declarado nulo por el Tribunal Supremo en sus Sentencias 1218/2020, de 28 de septiembre, y 1220/2020, de 29 de septiembre. En línea con lo anterior, carece de sentido seguir exigiendo para la adscripción de nuevos vehículos o la sustitución de alguno de ellos, el cumplimiento del requisito de antigüedad media de la flota prevista en la letra c) del segundo párrafo del artículo 44.2 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que genera situaciones asimétricas en los operadores del mercado y, además, la gestión de procedimientos administrativos innecesarios.

Por tanto, mediante este real decreto, se procede a eliminar el requisito de antigüedad media de la flota en relación con las autorizaciones de transporte público de mercancías, adaptando en consecuencia el contenido del artículo 44.2 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

En tercer lugar, en el apartado 8 del anexo II del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, se regulan los criterios de corrección del examen para la obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera. Se añade, por medio de este real decreto, una penalización de un tercio por la contestación de preguntas y casos prácticos de forma errónea lo que permite corregir la desviación en la puntuación producida por el factor suerte cuando se contesta al azar. La finalidad es obtener una puntuación de los exámenes de competencia profesional lo más justa posible. No obstante, lo anterior, se permite modificar el porcentaje de penalización mediante orden ministerial.

En cuarto y último lugar, el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, regula, en el anexo V, sección 2.ª, la composición de los tribunales de los exámenes para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial.

Dado que la organización de estos exámenes es competencia de las comunidades autónomas es necesario introducir algún criterio que flexibilice la composición de estos tribunales, con la finalidad de garantizar que se puedan constituir en los distintos territorios, incluso en aquellas comunidades autónomas que cuentan, por su dimensión, con una estructura de recursos humanos más limitada.

Este real decreto se ampara en lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

El artículo 1 se dicta en virtud de la habilitación normativa contenida en la disposición adicional séptima de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en concreto, en los artículos 42.2, 43.1.d) y 47 c) de esta ley, que remiten a su desarrollo reglamentario. Por otra parte, con el artículo 2 se introduce una modificación en un anexo de una norma de igual rango.

La norma se adecúa a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, a los que debe sujetarse el ejercicio de la potestad reglamentaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En aplicación de los principios de necesidad y eficacia, la norma persigue un interés general, proporciona coherencia a nuestro ordenamiento jurídico, sin que exista una alternativa regulatoria menos restrictiva de derechos. Cumple, por tanto, con los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica.

En aplicación del principio de transparencia, se ha seguido durante la tramitación de esta norma lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, además de posibilitar la participación activa de los destinatarios mediante el proceso de consultas al que se ha sometido la iniciativa.

En cumplimiento de lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el proyecto de real decreto ha sido sometido al preceptivo trámite de audiencia pública mediante su puesta a disposición de los sectores afectados en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El texto se ha enviado al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, al Comité Nacional del Transporte por Carretera y a los órganos competentes en materia de transporte de las distintas comunidades autónomas.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de abril de 2022,

DISPONGO:

**Artículo primero. Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.**

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, queda modificado como sigue:

Uno. La letra *d)* del artículo 33.2 queda redactada en los siguientes términos:

«*d)* Transportes de mercancías realizados en vehículos cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2 toneladas.

Asimismo, estarán exentos los transportes de mercancías realizados en vehículos de la categoría N1 que utilicen como fuente de energía combustibles alternativos, cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2,5 toneladas, siempre que su capacidad de carga útil no se incremente respecto de un vehículo equivalente cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2 toneladas.»

Dos. El artículo 44.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de mercancías nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo.

La adscripción de nuevos vehículos a una autorización de transporte público de mercancías ya existente, así como la sustitución de alguno de los que ya se encontraban adscritos, deberá ser autorizada por el órgano competente mediante su anotación registral. El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) El nuevo vehículo deberá cumplir las condiciones señaladas en el artículo 38.
- b) La capacidad financiera de la empresa deberá ser suficiente en relación con el número de vehículos resultante de la nueva adscripción.»

Tres. El anexo II, apartado 8, queda redactado en los siguientes términos:

«8. *Criterios de corrección*

La prueba de preguntas concretas tendrá una puntuación máxima de 200 puntos. Cada pregunta correctamente respondida puntuará 1 punto y cada respuesta errónea se penalizará descontando un tercio del valor de una respuesta correcta.

La prueba de supuestos prácticos tendrá igualmente una puntuación máxima de 200 puntos. Cada supuesto correctamente resuelto puntuará 50 puntos y cada supuesto erróneo se penalizará descontando un tercio del valor de un supuesto correcto.

Para aprobar el examen deberá obtenerse una puntuación no inferior al 50 por ciento de los puntos posibles en cada una de las dos partes, debiendo obtenerse un mínimo del 60 por ciento del total de puntos atribuibles para el conjunto de las dos pruebas.»

Cuatro. Se añade una disposición final única con la siguiente redacción:

**«Disposición final única. Habilitación normativa.**

Se faculta a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para modificar, mediante orden ministerial, el porcentaje de penalización aplicable a las preguntas y supuestos prácticos resueltos erróneamente en la corrección de los exámenes de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera.»

**Artículo segundo. Modificación del Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.**

El anexo V, sección 2.ª, apartado 2, del Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, queda redactado en los siguientes términos:

«2. Los tribunales de las pruebas estarán formados por cinco miembros: el presidente, tres vocales y el secretario, que actuará con voz y voto, pudiendo designarse miembros suplentes de los anteriores. Al menos el presidente y otros dos miembros del tribunal deberán ser nombrados entre funcionarios que posean titulación superior, con independencia del cuerpo o escala al que pertenezcan, y deberán estar especializados en las materias sobre las que versan las pruebas.»

**Disposición final primera. Título competencial.**

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

**Disposición final segunda. Entrada en vigor.**

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 5 de abril de 2022.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,

RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ