

MINISTERIO DA PRESIDENCIA

10557 *REAL DECRETO 640/2007, do 18 de maio, polo que se establecen excepcións á obrigatoriedade das normas sobre tempos de condución e descanso e o uso do tacógrafo no transporte por estrada. («BOE» 126, do 26-5-2007.)*

Polo Real decreto 2242/1996, do 18 de outubro, polo que se establecen normas sobre tempos de condución e descanso e sobre o uso do tacógrafo no sector dos transportes por estrada, en aplicación dos Regulamentos (CEE) números 3820/85 e 3821/85, reguláronse algúns aspectos en materia de tempos de condución e descanso e uso do tacógrafo, respecto dos cales os regulamentos comunitarios referidos permitían a súa concreción aos Estados membros.

A aprobación do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de marzo de 2006, relativo á harmonización de determinadas disposicións en materia social no sector dos transportes por estrada e polo que se modifican os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 e se derroga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Consello, introduciu modificacións no dereito comunitario sobre tempos de condución e descanso e o uso do tacógrafo no sector dos transportes por estrada, ao tempo que reduce as facultades dos Estados membros para concretar algúns aspectos no ámbito do seu territorio. En relación con este extremo, e de conformidade co novo regulamento comunitario, os Estados membros poden prever pausas e períodos de descanso mínimos máis longos ou tempos máximos de condución máis curtos que os fixados nos artigos 6 a 9 (artigo 11), así como establecer excepcións ao previsto no regulamento en relación cos transportes a que se refire o artigo 13, puntos 1 e 3. Polo que respecta ao Regulamento 3821/85, os Estados membros poden dispensar da aplicación das súas normas os vehículos a que se refiren os puntos 1 e 3 do artigo 13 do Regulamento 561/2006.

A Directiva 92/6/CEE do Consello, do 10 de febreiro de 1992, prescribe a instalación e utilización de dispositivos de limitación de velocidade en determinadas categorías de vehículos de motor. No proceso de homologación destes dispositivos polos fabricantes de vehículos, segundo a Directiva 92/24/CEE, do 31 de marzo de 1992, o funcionamento do dispositivo depende en moitos casos do sinal de velocidade que recibe do tacógrafo, razón pola cal a instalación e a calibración do tacógrafo son fundamentais para o correcto funcionamento do dispositivo de limitación de velocidade.

Todo isto xustifica a aprobación deste real decreto, que se dita co fin de conseguir a debida harmonización da nosa lexislación co dereito comunitario actualmente en vigor, constituído polos sinalados regulamentos números 3821/85 e 561/2006, sen prexuízo de que estes obriguen en todos os seus elementos e sexan directamente aplicables en España, así como de concretar aqueles aspectos en que se lles deixou aos Estados membros a facultade de decisión, cando así se considerou necesario ou conveniente.

Por outro lado, por razóns de claridade e simplicidade recolléronse nun texto único tanto as disposicións relativas aos tempos de condución e descanso como as referentes ao aparello de control no sector dos transportes por estrada.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento e dos ministros do Interior, de Traballo e Asuntos Sociais e de Industria, Turismo e Comercio, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 18 de maio de 2007,

DISPÓÑO:

Artigo 1. *Obxecto.*

Este real decreto ten por obxecto establecer excepcións ao cumprimento das normas relativas á instalación e uso do tacógrafo e aos tempos de condución e descanso, de conformidade co artigo 3.2 do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Consello, do 20 de decembro de 1985 e co artigo 13.1 do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de marzo de 2006.

Artigo 2. *Excepcións.*

En uso da habilitación contida nos artigos 3.2 do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 e 13.1 do Regulamento (CE) n.º 561/2006, ademais de nos transportes enumerados no artigo 3 deste último regulamento, non será obrigatorio o cumprimento das obrigas impostas nos referidos regulamentos en relación coa instalación e uso do tacógrafo e os tempos de condución e descanso dos condutores, durante a realización dos seguintes transportes:

a) Transportes oficiais, definidos no artigo 105 da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres.

b) Transportes que teñan por obxecto a recollida e entrega de envíos postais no marco do servizo postal universal por provedores deste servizo, sempre que a masa máxima autorizada do vehículo utilizado, incluída se é o caso a dos remolques e semirremolques, non sexa superior a 7,5 toneladas, o transporte se desenvolva integramente dentro dun raio de 50 quilómetros arredor do centro de explotación da empresa titular ou arrendataria do vehículo, e a condución de vehículos non constitúa a actividade principal do condutor, cuxa categoría profesional deberá ser a correspondente a aqueles que se encargan da recollida e repartición da correspondencia postal.

c) Transportes realizados en vehículos exclusivamente dedicados á prestación dos servizos de rede de sumidoiros, protección contra as inundacións, abastecemento de auga, mantemento das redes de gas e electricidade, mantemento e conservación de estradas, recollida de lixo a domicilio, telégrafos e teléfonos, teledifusión e radiodifusión e detección de receptores e transmisores de radio e televisión.

d) Transportes realizados para a eliminación de residuos de carácter urbano integramente comprendidos nun raio de 50 quilómetros arredor do centro de explotación da empresa titular ou arrendataria do vehículo.

e) Transportes de mercadorías de carácter privado complementario realizados no marco da súa propia actividade empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestais, gandeiras ou pesqueiras, que se desenvolvan integramente nun raio de 50 quilómetros arredor do centro de explotación da empresa.

f) Transportes de carácter privado complementario realizados mediante a utilización de tractores agrícolas ou forestais no desenvolvemento dunha actividade agrícola ou forestal, sempre que se desenvolvan integramente nun raio de 100 quilómetros arredor do centro de explotación da empresa titular ou arrendataria do vehículo.

g) Transportes de recollida de leite nas granxas ou que teñan por obxecto levar a estas recipientes de leite ou produtos lácteos destinados á alimentación do gando, sempre que se desenvolvan integramente nun raio de 100 quilómetros arredor do centro de explotación da empresa titular ou arrendataria do vehículo.

h) Transporte de animais vivos entre granxas e mercados locais, entre mercados e matadoiros locais ou entre granxas e matadoiros locais, sempre que a distancia en liña recta entre orixe e destino do transporte non sexa superior a 50 quilómetros.

i) Transportes de carácter privado complementario de material de circo e atraccións de feira realizados en vehículos especialmente acondicionados para iso.

j) Traslado de exposicións móbiles instaladas a bordo de vehículos especialmente acondicionados e equipados para iso e cuxa finalidade principal sexa a súa utilización con fins educativos cando o vehículo se encontre estacionado.

k) Transportes de fondos ou obxectos de valor en vehículos especialmente acondicionados e equipados para iso.

l) Transportes realizados no desenvolvemento de cursos destinados á aprendizaxe da condución ou á obtención do permiso de conducir ou do certificado de aptitude profesional dos condutores mediante a utilización de vehículos especialmente equipados para iso, sen prexuízo do establecido no Real decreto 772/1997, do 30 de maio, polo que se aproba o Regulamento xeral de condutores, e no Real decreto 1295/2003, do 17 de outubro, polo que se aproba o Regulamento regulador das escolas particulares de condutores.

m) Transportes de mercadorías realizados mediante vehículos propulsados por electricidade ou gas natural ou licuado, cuxa masa máxima autorizada, incluída se é o caso a dos remolques ou semirremolques, non sexa superior a 7,5 toneladas, sempre que se desenvolvan integramente nun raio de 50 quilómetros arredor do centro de explotación da empresa titular ou arrendataria do vehículo.

n) Transportes de carácter privado complementario cuxo obxecto sexa o traslado do material, equipamento ou maquinaria utilizado polo condutor no exercicio da súa profesión, sempre que a masa máxima autorizada do vehículo utilizado, incluída se é o caso a dos remolques e semirremolques, non sexa superior a 7,5 toneladas, o transporte se desenvolva integramente dentro dun raio de 50 quilómetros arredor do centro de explotación da empresa titular ou arrendataria do vehículo e a condución de vehículos non constitúa a actividade principal do condutor.

o) Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados á prestación de servizos que se desenvolvan integramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas do transporte por estrada, tales como portos, aeroportos e estacións ferroviarias.

p) Transportes integramente desenvolvidos en illas cuxa superficie non supere os 1.500 quilómetros cadrados, sempre que estas non se encontren unidas ao territorio peninsular por ningunha ponte, vao ou túnel cuxo uso estea aberto aos vehículos de motor.

As excepcións recollidas neste artigo estenderanse aos percorridos en baleiro que os vehículos deban realizar necesariamente como antecedente ou consecuencia da realización dun dos transportes aos cales estas excepcións se encontran referidas.

Artigo 3. *Vehículos con dispositivo de limitación de velocidade.*

En uso da habilitación contida no artigo 3.4 do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, as excepcións sinaladas no artigo anterior, así como as recollidas no artigo 3 do Regulamento (CE) n.º 561/2006, non afectarán o cumprimento das obrigas sinaladas na regulamentación vixente en materia de instalación e revisión periódica do tacógrafo no caso dos vehículos que se encontren obrigados a instalar e utilizar dispositivos de limitación de velocidade, de conformidade co Real decreto 1417/2005, do 25 de novembro, polo que se regula a utilización e comprobación do funcionamento de dispositivos de limitación de velocidade en determinadas categorías de vehículos, cando o sinal de velocidade destes dispositivos proceda do tacógrafo.

Disposición adicional única. *Tempos de traballo nas normas laborais.*

O disposto na normativa sobre tempos de condución, interrupción e descanso cumprírase sen prexuízo da aplicación, respecto aos condutores asalariados e para efectos laborais, do previsto sobre tempos de traballo na normativa laboral.

Disposición transitoria única. *Aplicación da alínea p) do artigo 2.*

Nas illas en que, en virtude do Real decreto 2242/1996, non sexa exixible o cumprimento das normas sobre tempos de condución e descanso e sobre o uso do tacógrafo no sector dos transportes por estrada previstas na normativa comunitaria, e, como consecuencia da alínea p) do artigo 2 deste real decreto, sexa obrigatorio o cumprimento destas normas, observaranse os seguintes prazos:

1. Todos os vehículos matriculados por primeira vez a partir dos tres meses da entrada en vigor deste real decreto deberán cumprir coas normas sobre tempos de condución e descanso e sobre o uso do tacógrafo.

2. Os vehículos matriculados antes da data establecida no punto anterior deberán verificar e adecuar o tacógrafo antes das datas seguintes:

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 0: 29 de febreiro de 2008.

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 1: 30 de abril de 2008.

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 2: 30 de xuño de 2008.

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 3: 31 de agosto de 2008.

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 4: 31 de outubro de 2008.

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 5: 31 de decembro de 2008.

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 6: 28 de febreiro de 2009.

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 7: 30 de abril de 2009.

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 8: 30 de xuño de 2009.

Serie de díxitos do número de matrícula terminado en 9: 31 de agosto de 2009.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Queda derogado o Real decreto 2242/1996, do 18 de outubro, polo que se establecen normas sobre tempos de condución e descanso e sobre o uso do tacógrafo no sector dos transportes por estrada, en aplicación dos Regulamentos (CEE) números 3820/85 e 3821/85, así como cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao establecido neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación para o desenvolvemento normativo.*

Facúltase o ministro de Fomento para ditar, conxunta ou separadamente cos ministros do Interior, de Traballo e Asuntos Sociais e de Industria, Turismo e Comercio, as disposicións que sexan precisas para a aplicación deste real decreto.

Disposición derradeira segunda. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.21.º da Constitución, que lle atribúe ao Estado competencia sobre os transportes terrestres que discorran por máis dunha comunidade autónoma e sobre tráfico e circulación de vehículos de motor.

Disposición derradeira terceira. *Desenvolvemento do dereito da Unión Europea.*

Este real decreto apróbase en desenvolvemento do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeo e do Consello, do 15 de marzo de 2006, relativo á harmonización de determinadas disposicións en materia social no sector dos transportes por estrada e polo que se modifican os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 e se derroga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Consello.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 18 de maio de 2007.

JUAN CARLOS R.

A vicepresidenta primeira do Goberno
e ministra da Presidencia,

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

XEFATURA DO ESTADO

10701 LEI 8/2007, do 28 de maio, de solo. («BOE» 128, do 29-5-2007.)

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

A historia do dereito urbanístico español contemporáneo forxouse na segunda metade do século XIX, nun contexto socioeconómico de industrialización e urbanización, arredor de dous grandes tipos de operacións urbanísticas: a alarga e a reforma interior, a creación de nova cidade e o saneamento e a reforma da existente. A devandita historia cristalizou a mediados do século XX coa primeira lei completa na materia, da cal segue a ser tributaria a nosa tradición posterior. En efecto, as grandes institucións urbanísticas actuais conservan unha forte inercia respecto das concibidas entón: a clasificación do solo como técnica por excelencia da cal se valen tanto a ordenación como a execución urbanísticas onde a clase de urbanizable é a verdadeira protagonista e a do solo rústico ou non urbanizable non merece apenas atención por xogar un papel exclusivamente negativo ou residual; a instrumentación da ordenación mediante un sistema rixido de desagregación sucesiva de plans; a execución dos devanditos plans practicamente identificada coa urbanización sistemática, que pode ser emprendida mediante formas de xestión pública ou privada, a través dun conxunto de sistemas de actuación.

Desde entón, non obstante, produciuse unha evolución capital sobre a cal se debe fundamentar esta lei, en varios sentidos.

En primeiro lugar, a Constitución de 1978 establece un novo marco de referencia para a materia, tanto no dogmático coma no organizativo. A Constitución ocúpase da

regulación dos usos do solo no seu artigo 47, a propósito da efectividade do dereito á vivenda e dentro do bloque normativo ambiental formado polos seus artigos 45 a 47, de onde cabe inferir que as diversas competencias concorrentes na materia deben contribuír de xeito leal á política de utilización racional dos recursos naturais e culturais, en particular o territorio, o solo e o patrimonio urbano e arquitectónico, que son o soporte, obxecto e escenario necesario daquelas ao servizo da calidade de vida. Pero, ademais, da nova orde competencial instaurada polo bloque da constitucionalidade, segundo foi interpretado pola doutrina do Tribunal Constitucional, resulta que ás comunidades autónomas lles corresponde deseñar e desenvolver as súas propias políticas en materia urbanística. Ao Estado correspóndelle pola súa vez exercer certas competencias que inciden sobre a materia, pero debe evitar condicionala no posible.

Aínda que o lexislador estatal se adaptou a esta orde, non se pode dicir aínda que o asumise ou interiorizase plenamente. Nos últimos anos, o Estado lexislou dun xeito un tanto accidentado, en parte forzado polas circunstancias, pois fíxoo a propósito de sucesivas resolucións constitucionais. Así, desde que en 1992 se promulgou o último texto refundido estatal da Lei sobre réxime de solo e ordenación urbana, sucedéronse seis reformas ou innovacións de diversa fondura, ademais das dúas operacións de «lexislación negativa» en dúas sentenzas constitucionais, as número 61/1997 e 164/2001. Non se pode dicir que tan atrapallada evolución -oito innovacións en doce anos- constituía o marco idóneo en que as comunidades autónomas deberán exercer as súas propias competencias lexislativas sobre ordenación do territorio, urbanismo e vivenda.

Esta situación non se pode superar engadindo novos retoques e correccións, senón mediante unha renovación máis profunda plenamente inspirada nos valores e principios constitucionais antes aludidos sobre os cales sente unhas bases comúns nas cales a autonomía poida coexistir coa igualdade. Para iso, prescínlese por primeira vez de regular técnicas especificamente urbanísticas, tales como os tipos de plans ou as clases de solo, e evítase o uso dos tecnicismos propios delas para non prefigurar, sequera sexa indirectamente, un concreto modelo urbanístico e para lles facilitar aos cidadáns a comprensión deste marco común. Non é esta unha lei urbanística, senón unha lei referida ao réxime do solo e á igualdade no exercicio dos dereitos constitucionais a el asociados no que atinxe aos intereses cuxa xestión está constitucionalmente encomendada ao Estado. Unha lei, polo tanto, concibida a partir do deslindamento competencial establecido nestas materias polo bloque da constitucionalidade e que se poderá e deberá aplicar respectando as competencias exclusivas atribuídas ás comunidades autónomas en materia de ordenación do territorio, urbanismo e vivenda e, en particular, sobre patrimonios públicos de solo.

Con independencia das vantaxes que poida ter a técnica da clasificación e categorización do solo polo plan, o certo é que é unha técnica urbanística, polo que non lle corresponde a este lexislador xulgar a súa oportunidade. Ademais, non é necesaria para fixar os criterios legais de valoración do solo. Máis aínda, desde esta concreta perspectiva, que compete plenamente ao lexislador estatal, a clasificación contribuíu historicamente á inflación dos valores do solo, incorporando expectativas de revalorización moito antes de que se realizasen as operacións necesarias para materializar as determinacións urbanísticas dos poderes públicos e, por tanto, fomentou tamén as prácticas especulativas, contra as cales debemos loitar por imperativo constitucional.

En segundo lugar, esta lei abandona o nesgo con que, ata o de agora, o lexislador estatal viña abordando o estatuto dos dereitos subxectivos afectados polo urbanismo.