

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

10557 REIAL DECRET 640/2007, de 18 de maig, pel qual s'estableixen excepcions a l'obligatorietat de les normes sobre temps de conducció i descans i l'ús del tacògraf en el transport per carretera. («BOE» 126, de 26-5-2007.)

Per mitjà del Reial decret 2242/1996, de 18 d'octubre, pel qual s'estableixen normes sobre temps de conducció i descans i sobre l'ús del tacògraf en el sector dels transports per carretera, en aplicació dels reglaments (CEE) números 3820/85 i 3821/85, s'han regulat alguns aspectes en matèria de temps de conducció i descans i ús del tacògraf, respecte dels quals els reglaments comunitaris esmentats permetien la seva concreció als estats membres.

L'aprovació del Reglament (CE) núm. 561/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de març de 2006, relatiu a l'harmonització de determinades disposicions en matèria social en el sector dels transports per carretera i pel qual es modifiquen els reglaments (CEE) núm. 3821/85 i (CE) núm. 2135/98 i es deroga el Reglament (CEE) núm. 3820/85 del Consell, ha introduït modificacions en el dret comunitari sobre temps de conducció i descans i l'ús del tacògraf en el sector dels transports per carretera, alhora que redueix les facultats dels estats membres per concretar alguns aspectes en l'àmbit del seu territori. En relació amb aquest punt, i de conformitat amb el nou Reglament comunitari, els estats membres poden preveure pauses i períodes de descans mínims més llargs o temps màxims de conducció més curts que els fixats en els articles 6 a 9 (article 11), així com establir excepcions al que preveu el Reglament en relació amb els transports a què es refereix l'article 13, apartats 1 i 3. Pel que fa al Reglament 3821/85, els estats membres poden dispensar de l'aplicació de les seves normes els vehicles als quals es refereixen els apartats 1 i 3 de l'article 13 del Reglament 561/2006.

La Directiva 92/6/CEE del Consell, de 10 de febrer de 1992, prescriu la instal·lació i utilització de dispositius de limitació de velocitat en determinades categories de vehicles de motor. En el procés d'homologació d'aquests dispositius pels fabricants de vehicles, segons la Directiva 92/24/CEE, de 31 de març de 1992, el funcionament del dispositiu depèn en molts casos del senyal de velocitat que rep del tacògraf, raó per la qual la instal·lació i el calibratge del tacògraf són fonamentals perquè el dispositiu de limitació de velocitat funcioni correctament.

Tot això justifica l'aprovació d'aquest Reial decret, que es dicta amb la finalitat d'aconseguir la deguda harmonització de la nostra legislació amb el dret comunitari actualment en vigor, constituït pels assenyalats reglaments números 3821/85 i 561/2006, sense perjudici que aquests obliguin a tots els seus elements i siguin directament aplicables a Espanya, així com de concretar els aspectes en què s'ha deixat als estats membres la facultat de decisió, quan s'ha considerat necessari o convenient.

D'altra banda, per raons de claredat i simplicitat s'han recollit en un text únic tant les disposicions relatives als temps de conducció i descans com les que es refereixen a l'aparell de control en el sector dels transports per carretera.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment i dels ministres de l'Interior, de Treball i Afers Socials i d'Indústria, Turisme i Comerç, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 18 de maig de 2007,

DISPOSO:

Article 1. *Objecte.*

Aquest Reial decret té per objecte establir excepcions al compliment de les normes relatives a la instal·lació i ús del tacògraf i als temps de conducció i descans, de conformitat amb l'article 3.2 del Reglament (CEE) núm. 3821/85 del Consell, de 20 de desembre de 1985, i amb l'article 13.1 del Reglament (CE) núm. 561/2006, del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de març de 2006.

Article 2. *Excepcions.*

En ús de l'habilitació que contenen els articles 3.2 del Reglament (CEE) núm. 3821/85 i 13.1 del Reglament (CE) núm. 561/2006, a més dels transports enumerats a l'article 3 d'aquest últim Reglament, no és obligatori complir les obligacions imposades en els dits reglaments en relació amb la instal·lació i ús del tacògraf i els temps de conducció i descans dels conductors durant la realització dels transports següents:

a) Transports oficials, definits a l'article 105 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

b) Transports que tinguin per objecte la recollida i lliurament d'enviaments postals en el marc del servei postal universal per proveïdors d'aquest servei, sempre que la massa màxima autoritzada del vehicle utilitzat, inclosa si s'escau la dels remolcs i semiremolcs, no sigui superior a 7,5 tones, el transport tingui lloc íntegrament dins d'un radi de 50 quilòmetres al voltant del centre d'explotació de l'empresa titular o arrendatària del vehicle, i la conducció de vehicles no constitueixi l'activitat principal del conductor, la categoria professional del qual ha de ser la corresponent als que s'encarreguen de la recollida i el repartiment de la correspondència postal.

c) Transports realitzats en vehicles exclusivament dedicats a la prestació dels serveis de clavegueram, protecció contra les inundacions, proveïment d'aigua, manteniment de les xarxes de gas i electricitat, manteniment i conservació de carreteres, recollida d'escombraries a domicili, telègrafs i telèfons, teledifusió i radiodifusió i detecció de receptors i transmissors de ràdio i televisió.

d) Transports realitzats per a l'eliminació de residus de caràcter urbà íntegrament compresos en un radi de 50 quilòmetres al voltant del centre d'explotació de l'empresa titular o arrendatària del vehicle.

e) Transports de mercaderies de caràcter privat complementari realitzats en el marc de la seva pròpia activitat empresarial per empreses agrícoles, hortícoles, forestals, ramaderes o pesqueres, que es desenvolupin íntegrament en un radi de 50 quilòmetres al voltant del centre d'explotació de l'empresa.

f) Transports de caràcter privat complementari realitzats mitjançant la utilització de tractors agrícoles o forestals en l'exercici d'una activitat agrícola o forestal, sempre que es desenvolupin íntegrament en un radi de 100 quilòmetres al voltant del centre d'explotació de l'empresa titular o arrendatària del vehicle.

g) Transports de recollida de llet a les granges o que tinguin per objecte portar a aquestes granges recipients de llet o productes lactis destinats a l'alimentació del bestiar, sempre que es desenvolupin íntegrament en un radi de 100 quilòmetres al voltant del centre d'explotació de l'empresa titular o arrendatària del vehicle.

h) Transport d'animals vius entre granges i mercats locals, entre mercats i escorxadors locals o entre granges i escorxadors locals, sempre que la distància en línia recta entre l'origen i la destinació del transport no sigui superior a 50 quilòmetres.

i) Transports de caràcter privat complementari de material de circ i atraccions de fira realitzats en vehicles especialment condicionats per a això.

j) Traslats d'exposicions mòbils instal·lades a bord de vehicles especialment condicionats i equipats per a això i la finalitat principal de les quals sigui la seva utilització amb fins educatius quan el vehicle estigui estacionat.

k) Transports de fons o objectes de valor en vehicles especialment condicionats i equipats per a això.

l) Transports realitzats en el desenvolupament de cursos destinats a l'aprenentatge de la conducció o l'obtenció del permís de conduir o del certificat d'aptitud professional dels conductors mitjançant la utilització de vehicles especialment equipats per a això, sense perjudici del que estableixen el Reial decret 772/1997, de 30 de maig, pel qual s'aprova el Reglament general de conductors, i el Reial decret 1295/2003, de 17 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament regulador de les escoles particulars de conductors.

m) Transports de mercaderies realitzats mitjançant vehicles propulsats per electricitat o gas natural o líquid, amb una massa màxima autoritzada, inclosa si s'escau la dels remolcs o semiremolcs, no superior a 7,5 tones, sempre que es desenvolupin íntegrament en un radi de 50 quilòmetres al voltant del centre d'exploració de l'empresa titular o arrendatària del vehicle.

n) Transports de caràcter privat complementari amb l'objectiu de traslladar el material, equip o maquinària utilitzat pel conductor en l'exercici de la seva professió, sempre que la massa màxima autoritzada del vehicle utilitzat, inclosa si s'escau la dels remolcs i semiremolcs, no sigui superior a 7,5 tones, el transport es desenvolupi íntegrament dins d'un radi de 50 quilòmetres al voltant del centre d'exploració de l'empresa titular o arrendatària del vehicle i la conducció de vehicles no constitueixi l'activitat principal del conductor.

o) Transports realitzats per vehicles exclusivament dedicats a la prestació de serveis que es desenvolupin íntegrament en recintes tancats dedicats a activitats diferents del transport per carretera, com ara ports, aeroports i estacions ferroviàries.

p) Transports íntegrament desenvolupats en illes amb una superfície que no superi els 1.500 quilòmetres quadrats, sempre que no estiguin unides al territori peninsular per cap pont, qual o túnel l'ús dels quals estigui obert als vehicles de motor.

Les excepcions que estableix aquest article s'estenen als recorreguts en buit que els vehicles hagin de realitzar necessàriament com a antecedent o conseqüència de la realització d'un dels transports als quals es refereixen les excepcions.

Article 3. *Vehicles amb dispositiu de limitació de velocitat.*

En ús de l'habilitació que conté l'article 3.4 del Reglament (CEE) núm. 3821/85, les excepcions assenyalades a l'article anterior, així com les que preveu l'article 3 del Reglament (CE) núm. 561/2006, no afecten el compliment de les obligacions assenyalades en la reglamentació vigent en matèria d'instal·lació i revisió periòdica del tacògraf en el cas dels vehicles que estiguin obligats a instal·lar i utilitzar dispositius de limitació de velocitat, de conformitat amb el Reial decret 1417/2005, de 25 de novembre, pel qual es regula la utilització i comprovació del funcionament de dispositius de limitació de velocitat en determinades categories de vehicles, quan el senyal de velocitat d'aquests dispositius procedeixi del tacògraf.

Disposició adicional única. *Temps de treball en les normes laborals.*

El que disposa la normativa sobre temps de conducció, interrupció i descans s'ha de complir sense perjudici de l'aplicació, respecte als conductors assalariats i als efectes laborals, del que preveu la normativa laboral sobre temps de treball.

Disposició transitòria única. *Aplicació de l'apartat p) de l'article 2.*

A les illes en què, en virtut del Reial decret 2242/1996, no sigui exigible el compliment de les normes sobre temps de conducció i descans i sobre l'ús del tacògraf en el sector dels transports per carretera previstes a la normativa comunitària, i, com a conseqüència de l'apartat p) de l'article 2 del present Reial decret, sigui obligatori complir les normes esmentades, s'han d'observar els terminis següents:

1. Tots els vehicles matriculats per primera vegada a partir dels tres mesos de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret han de complir les normes sobre temps de conducció i descans i sobre l'ús del tacògraf.

2. Els vehicles matriculats abans de la data establerta a l'apartat anterior han de verificar i adequar el tacògraf abans de les dates següents:

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 0:
29 de febrer de 2008.

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 1:
30 d'abril de 2008.

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 2:
30 de juny de 2008.

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 3:
31 d'agost de 2008.

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 4:
31 d'octubre de 2008.

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 5:
31 de desembre de 2008.

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 6:
28 de febrer de 2009.

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 7:
30 d'abril de 2009.

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 8:
30 de juny de 2009.

Sèrie de dígit del número de matrícula acabat en 9:
31 d'agost de 2009.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 2242/1996, de 18 d'octubre, pel qual s'estableixen normes sobre temps de conducció i descans i sobre l'ús del tacògraf en el sector dels transports per carretera, en aplicació dels reglaments (CEE) números 3820/85 i 3821/85, així com totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Habilitació per al desplegament normatiu.*

Es faculta el ministre de Foment per dictar, conjuntament o separatament amb els ministres de l'Interior, de Treball i Afers Socials i d'Indústria, Turisme i Comerç, les disposicions que siguin necessàries per a l'aplicació d'aquest Reial decret.

Disposició final segona. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.21è de la Constitució, que atribueix a

l'Estat la competència sobre els transports terrestres que discorren per més d'una comunitat autònoma i sobre trànsit i circulació de vehicles de motor.

Disposició final tercera. *Desplegament del dret de la Unió Europea.*

Aquest Reial decret s'aprova en desplegament del Reglament (CE) núm. 561/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de març de 2006, relatiu a l'harmonització de determinades disposicions en matèria social en el sector dels transports per carretera i pel qual es modifiquen els reglaments (CEE) núm. 3821/85 i (CE) núm. 2135/98 i es deroga el Reglament (CEE) núm. 3820/85 del Consell.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 18 de maig de 2007.

JUAN CARLOS R.

La vicepresidenta primera del Govern
i ministra de la Presidència,

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

CAP DE L'ESTAT

10701 LLEI 8/2007, de 28 de maig, de sòl. («BOE» 128, de 29-5-2007.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.
Sapigueu: que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

La història del dret urbanístic espanyol contemporani es va forjar a la segona meitat del segle XIX, en un context socioeconòmic d'industrialització i urbanització, entorn de dos grans tipus d'operacions urbanístiques: l'eixamplament i la reforma interior, la creació de nova ciutat i el sanejament i la reforma de l'existent. Aquesta història va cristal·litzar a mitjan segle XX amb la primera llei completa en la matèria, de la qual segueix sent tributària la nostra tradició posterior. En efecte, les grans institucions urbanístiques actuals conserven una forta inèrcia respecte de les concebudes llavors: la classificació del sòl com a tècnica per excel·lència de la qual es valen tant l'ordenació com l'execució urbanístiques, on la classe d'urbanitzable és la veritable protagonista i la del sòl rústic o no urbanitzable no mereix a penes atenció perquè té un paper exclusivament negatiu o residual; la instrumentació de l'ordenació mitjançant un sistema rígid de desagregació successiva de plans; l'execució dels plans esmentats pràcticament identificada amb la urbanització sistemàtica, que es pot emprendre mitjançant formes de gestió

pública o privada, a través d'un conjunt de sistemes d'actuació.

Des d'aleshores, tanmateix, s'ha produït una evolució capital sobre la qual s'ha de fonamentar aquesta Llei, en diversos sentits.

En primer lloc, la Constitució de 1978 estableix un nou marc de referència per a la matèria, tant en el pla dogmàtic com en l'organitzatiu. La Constitució s'ocupa de la regulació dels usos del sòl en el seu article 47, a propòsit de l'efectivitat del dret a l'habitatge i dins del bloc normatiu ambiental format pels seus articles 45 a 47, d'on es pot inferir que les diverses competències concurrents en la matèria han de contribuir de manera lleial a la política d'utilització racional dels recursos naturals i culturals, en particular el territori, el sòl i el patrimoni urbà i arquitectònic, que són el suport, objecte i escenari necessari d'aquelles al servei de la qualitat de vida. Però a més, del nou ordre competencial instaurat pel bloc de la constitucionalitat, segons ha estat interpretat per la doctrina del Tribunal Constitucional, resulta que a les comunitats autònomes els correspon dissenyar i desenvolupar les seves pròpies polítiques en matèria urbanística. A l'Estat li correspon al seu torn exercir certes competències que incideixen en la matèria, però han d'evitar condicionar-la en la mesura que sigui possible.

Tot i que el legislador estatal s'ha adaptat a aquest ordre, no es pot dir encara que l'hagi assumit o interioritzat plenament. Els últims anys, l'Estat ha legislat d'una manera una mica accidentada, en part forçat per les circumstàncies, ja que ho ha fet a cavall de successives sentències constitucionals. Així, des que el 1992 es va promulgar l'últim Text refós estatal de la Llei sobre règim de sòl i ordenació urbana, s'han succeït sis reformes o innovacions d'importància diversa, a més de les dues operacions de «legislació negativa» en sengles sentències constitucionals, la número 61/1997 i la número 164/2001. No es pot dir que una evolució tan atropellada –vuit innovacions en dotze anys– constitueixi el marc idoni en què les comunitats autònomes han d'exercir les seves pròpies competències legislatives sobre ordenació del territori, urbanisme i habitatge.

Aquesta situació no es pot superar afegint nous retocs i correccions, sinó mitjançant una renovació més profunda plenament inspirada en els valors i principis constitucionals abans esmentats, sobre els quals es puguin establir unes bases comunes en què l'autonomia pugui coexistir amb la igualtat. Per a això, es prescindeix per primera vegada de regular tècniques específicament urbanístiques, com ara els tipus de plans o les classes de sòl, i s'evita l'ús dels tecnicismes propis d'aquestes per no prefigurar, encara que sigui indirectament, un model urbanístic concret i per facilitar als ciutadans la comprensió d'aquest marc comú. No és una Llei urbanística, sinó una Llei que es refereix al règim del sòl i la igualtat en l'exercici dels drets constitucionals que hi estan associats pel que fa als interessos la gestió dels quals està constitucionalment encomanada a l'Estat. Una Llei, per tant, concebuda a partir de la separació competencial establerta en aquestes matèries pel bloc de la constitucionalitat i que es pot aplicar i s'ha d'aplicar respectant les competències exclusives atribuïdes a les comunitats autònomes en matèria d'ordenació del territori, urbanisme i habitatge i, en particular, sobre patrimonis públics de sòl.

Amb independència dels avantatges que pugui tenir la tècnica de la classificació i categorització del sòl pel planejament, el cert és que és una tècnica urbanística, per la qual cosa no correspon a aquest legislador jutjar-ne l'oportunitat. A més, no és necessària per fixar els criteris legals de valoració del sòl. Encara més, des d'aquesta perspectiva concreta, que competeix plenament al legislador estatal, la classificació ha contribuït històricament a la inflació dels valors del sòl, incorporant expectatives de revaloració molt abans que es realitzessin les operacions