

**LA LIMITACIÓN DE
DERECHOS EN LA
LEGISLACIÓN
SOBRE LOS
EFECTOS DEL
CAMBIO CLIMÁTICO**


ALBA NOGUEIRA
LÓPEZ-**USC**

alba.nogueira@usc.es



**LA UNIÓN
EUROPEA DEBE
DECIDIR QUÉ
PRIORIZA ENTRE
DOS CAMBIOS
SISTÉMICOS**

GLOBALIZACIÓN (ULTRA) LIBERALIZADORA O
ECONOMÍA CIRCULAR PARA UN DESARROLLO
SOSTENIBLE



**LA LIBERALIZACIÓN
DE SERVICIOS Y EL
DERECHO DE LA
COMPETENCIA
COMO FRENO DE
LAS POLÍTICAS
FILOCLIMÁTICAS Y
DE IMPULSO DE LA
SOSTENIBILIDAD**

- **Concepción rígida y aplicada top-down de las normas europeas de competencia y de liberalización de servicios.** Los acuerdos entre empresas y las ayudas de Estado bajo sospecha, las libertades individuales/privadas como parámetro y la interpretación de las excepciones economicista.
- **Problemas para las políticas filoclimáticas:** necesidad de justificación de proporcionalidad, necesidad y no-discriminación; necesidad de motivación reforzada de las medidas; poderes exorbitantes de las autoridades de competencia y unidad de mercado

**COM 214 (398
FINAL): “CAMBIO
SISTÉMICO...NO
SÓLO EN LAS
TECNOLOGÍAS,
SINO TAMBIÉN EN
LA
ORGANIZACIÓN,
LA SOCIEDAD, LOS
MÉTODOS DE
FINANCIACIÓN Y
LAS POLÍTICAS”**

- Plan de Acción 2015: “ahorrará **energía** y contribuirá a evitar los daños irreversibles causados en lo relativo al **clima y la biodiversidad**, y a la **contaminación del aire, el suelo y el agua**, a causa de la utilización de los **recursos** a un ritmo que supera la capacidad de la Tierra para renovarlos. Un reciente informe también señala los beneficios de más amplio alcance de la **economía circular**, incluida la reducción de los actuales niveles de las **emisiones de dióxido de carbono**”

LA CNMC COMO PUNTA DE LANZA. ¿EN VIRTUD DE QUÉ POTESTAD ATRIBUIDA POR EL ORDENAMIENTO?

Quien sí ha mostrado objeciones a las limitaciones a los coches de combustión ha sido la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia. Al tratarse de una norma con rango de ley este ente no debe emitir informe alguno, al no ser su competencia. Pero el presidente de la CNMC, José María Martín Quemada, ha enviado al Parlamento balear un escrito en el que advierte de que el calendario para los motores de combustión “parece no ajustarse a los principios de buena regulación”. Propone este ente “medidas menos gravosas” como “peajes” para los coches más contaminantes, “limitaciones geográficas por zonas específicas en las islas” o “limitaciones horarias”. “Es una irrupción absolutamente insólita y extemporánea”, se quejan desde el Gobierno balear.

Alba Nogueira-USC

Baleares abre la guerra en España contra el motor de combustión

Los fabricantes de coches batallan contra la ley de cambio climático autonómica mientras la CNMC critica una norma que veta el diésel en 2025 y la gasolina en 2035

12 FEB 2019 - 13:32 CET



Un atasco en Palma de Mallorca. TOLO RAMÓN

Baleares se dispone a dar un paso importante en [la lucha contra la contaminación y el cambio climático](#). Pero lo hace con [la patronal de fabricantes de coches](#) en pie de guerra y con una insólita advertencia de la [Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia \(CNMC\)](#), que ha enviado un escrito al Parlamento balear en el que duda del encaje de la norma contra el calentamiento que esta Cámara tiene previsto aprobar este martes.

STC 79/2017. LA CNMC NO PUEDE IMPUGNAR LEYES... TAMPOCO “DAR INDICACIONES” A LOS PARLAMENTOS AUTONÓMICOS

- a) En primer lugar, debe descartarse que el nuevo procedimiento recogido en la Ley 20/2013 permita, como afirma la parte recurrente, la posibilidad de que la CNMC interponga un recurso contencioso-administrativo contra una ley de un Parlamento autonómico. Interpretación que funda la recurrente en el mero hecho de que el artículo 27 de la Ley 20/2013 se refiera a que la CNMC está legitimada para la interposición de recurso contencioso-administrativo «frente a cualquier disposición de carácter general, acto, actuación, inactividad o vía de hecho que se considere contraria a la libertad de establecimiento o de circulación». Es evidente que el control de las disposiciones normativas con fuerza de ley corresponde al Tribunal Constitucional ex artículo 153 CE, por lo que cabe descartar de plano la interpretación que realiza la parte recurrente.

DENUNCIA A LAS AUTORIDADES EUROPEAS.

- Violación del Derecho de la UE. ¿Cual? ¿Sólo el Derecho de la Competencia es Derecho de la UE?.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) "está estudiando" el proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética de Baleares, que contempla la prohibición de la circulación en las islas de vehículos diésel desde 2025 y de otros vehículos con combustibles fósiles (diésel, gasolina, gas o híbridos) desde 2035.

Así lo confirmaron fuentes de dicho organismo a Europa Press, al tiempo que destacaron que analizan las implicaciones para la competencia y para los usuarios que tiene este proyecto de Ley, que fue denunciado por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ante la Comisión Europea (CE) y el Consejo para la Garantía de la Unidad de Mercado.

La Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes de la Comisión Europea admitió, con fecha 4 de febrero de este año, la denuncia presentada por Anfac sobre este tema, el pasado 15 de enero.

Este jueves, el vicepresidente de la Comisión Europea, Jyrki Katainen, confirmó que la CE ha admitido a trámite esta denuncia para poder examinarla y animó a España a notificar a Bruselas las leyes restrictivas con el diésel y otros combustibles fósiles para que pueda dar una "respuesta oficial".

Katainen indicó que el Ejecutivo comunitario está pendiente todavía de analizar esta propuesta de legislación y que, por ello, todavía no tienen una "postura clara" sobre este asunto. "No tenemos una postura clara todavía sobre la

HERRAMIENTAS PARA LA CONCILIACIÓN DE LOS DOS PARADIGMAS

- Motivación reforzada de las disposiciones filoclimáticas para la superación del test de proporcionalidad, necesidad y no-discriminación
- Desarrollo del contenido material del derecho al medio ambiente y el principio de desarrollo sostenible

¿SON PROPORCIONALES ESTAS MEDIDAS? EL TC HA EXIGIDO UNA MOTIVACIÓN REFORZADA (STC 157/2016)

“De este modo, para entender que concurren las razones imperiosas de interés general exigidas por la normativa básica estatal para que pueda establecerse una restricción al principio de libertad de establecimiento no basta con que el legislador apele a tales razones, sino que **es preciso que se aporten en el presente proceso los datos precisos en las que se justifica la adopción de la medida limitativa** de acuerdo con tales razones, pues solo en tales casos podrá apreciarse, cuando surge una controversia sobre la constitucionalidad de la medida, que la limitación establecido tiene como finalidad la consecución de fines de interés general que la legitiman”

“Ahora bien, como también declaró el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la Sentencia citada, para que las referidas limitaciones sean legítimas es necesario, además, **aportar “datos suficientes para explicar por qué motivos las restricciones controvertidas son necesarias para alcanzar los objetivos perseguidos”** (apartado 84). Y fue, precisamente, “la falta de explicaciones y ... la significativa repercusión de las limitaciones examinadas sobre la posibilidad de abrir grandes establecimientos comerciales en el territorio de la Comunidad Autónoma de Cataluña” lo que determinó que el Tribunal de Justicia no considerase justificadas las restricciones de la libertad de establecimiento que la normativa que estaba enjuiciando —normativa que, como se ha señalado, era similar a la que rige esta materia tras la derogación que efectúa el Decreto-ley impugnado— y declarase que las restricciones de la libertad de establecimiento que conllevaba no estuvieran justificada (apartado 85).

Esta falta de explicaciones y de datos suficientes concurre también el presente proceso constitucional”

Voto particular Adela Asúa, Fernando Valdés-Ré: “Por último, discrepamos del rechazo a la justificación aportada por el autor de la norma. Consideramos que el autor de la norma ha justificado con amplio detalle las razones imperiosas de interés general, basadas en la protección del medio ambiente y el entorno urbano, que le han llevado a derogar los preceptos que excepcionalmente permitían con anterioridad la implantación de determinados centros comerciales. **La memoria que acompaña al anteproyecto de decreto-ley dedica un amplio espacio a exponer esas razones imperiosas de interés general: a lo largo de cinco páginas se recuerdan las exigencias que a este respecto señaló la STC 193/2013, se señalan los “fundamentos territoriales y de protección medioambiental para justificar la eliminación la excepcionalidad” y se glosan los “efectos perversos de la aplicación de la excepcionalidad”.** También el preámbulo del Decreto-ley 7/2014 contiene una amplia justificación, que sintetiza la aportada por la citada memoria. Por tanto, la afirmación que se contiene en la Sentencia sobre la “falta de explicaciones” resulta, a nuestro juicio, gratuita”.

MOTIVACIÓN/PROPORCIONALIDAD

LEY 10/2019, de 22 de febrero, DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA. Preámbulo.

Las Illes Balears son la comunidad autónoma con **más dependencia energética exterior y menor implantación de renovables**. Una parte importante de los combustibles fósiles utilizados en la generación de electricidad, como el carbón o el fuel, son especialmente contaminantes. Además, la **ratio de coches privados por habitante es superior a la media estatal**. Según un reciente informe elaborado por la Universidad de las Illes Balears, el archipiélago balear constituye el territorio que registra **el índice de intensidad turística más elevado de los territorios insulares del mundo**.

Por otra parte, con relación al cumplimiento de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmosfera, que establece determinados parámetros en relación con los valores de referencia máximos de concentración de contaminantes admisibles en el aire, en las Illes Balears se cumple con los valores de referencia para la mayoría de contaminantes. No obstante, **los niveles de dióxido de nitrógeno se han superado en diferentes ocasiones en la zona de Palma, y los niveles de ozono han superado el valor objetivo de protección para la salud humana y el valor objetivo de protección para la vegetación**. Estas superaciones, que han dado lugar a diversos planes de mejora de la calidad del aire, son aun más significativas si se comparan con los valores establecidos por la Organización Mundial de la Salud, netamente más rigurosos que la normativa comunitaria.

Con esta ley se pretende afrontar esta problemática y establecer medidas específicas para diferentes fuentes de emisión que pueden afectar a la concentración de ozono y de otros contaminantes atmosféricos, como son la transición del transporte por carretera hacia vehículos con emisiones directas casi nulas, la limitación de combustibles en las instalaciones térmicas o las gestiones para limitar el uso de los grupos de las centrales térmicas que utilizan los combustibles más contaminantes.

El **hecho insular es también una oportunidad para la transición energética hacia un modelo sostenible**. En los últimos años, las Illes Balears se han convertido en el **territorio con más puntos de recarga de vehículo eléctrico por habitante, y las distancias reducidas convierten este territorio en idóneo para la movilidad eléctrica**. Al mismo tiempo, los proyectos de generación de energía renovable en tramitación en 2018 permitirían pasar del 2% actual al 10% de energías renovables en la generación eléctrica. Con una planificación adecuada, la proporción de **generación renovable puede crecer mucho más rápidamente que en el**

EL VALOR INFORMADOR DEL PRINCIPIO DE DESARROLLO SOSTENIBLE

STS de 27 de septiembre de 2018. “De acuerdo con todo lo expuesto y rechazando la interpretación que mantiene la parte recurrente, consideramos que procede declarar como doctrina jurisprudencial que, atendidas las circunstancias del caso podía apreciar la Sala de instancia como **causa de nulidad del plan el principio de sostenibilidad del desarrollo territorial urbano**, el principio de distribución de beneficios y cargas, la inadecuada consideración de alternativas de desarrollo urbanístico en el Evaluación Ambiental Estratégica; la omisión de informes relativos a infraestructuras de transporte rodado, carretera y ferrocarril y de la Confederación Hidrográfica sobre la existencia de recursos hídricos; y la falta de acreditación de la viabilidad y sostenibilidad económica del modelo territorial” (FJ 17º).

PROTECCIÓN DEL ENTORNO URBANO COMO RAZÓN IMPERIOSA DE INTERÉS GENERAL QUE SUPERA EL TEST DE PROPORCIONALIDAD DE LA DIRSE

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala) de 30 de enero de 2018, Asunto C-360/15

131. En el presente asunto, como el Abogado General ha señalado en el punto 143 de sus conclusiones, al prohibir la actividad de comercio minorista de productos no voluminosos en una zona geográfica situada fuera del centro de la ciudad del municipio de Appingedam, la normativa controvertida en el litigio principal contiene uno de los requisitos a que se refiere el artículo 15, apartado 2, de la Directiva 2006/123, puesto que supedita el acceso a una actividad de servicios o su ejercicio a un límite territorial en el sentido del artículo 15, apartado 2, letra a), de dicha Directiva.

132. Como resulta del apartado 129 de la presente sentencia, la Directiva 2006/123 no se opone a que el acceso a una actividad de servicios o su ejercicio se supedite al respeto de un límite territorial de esta índole, siempre que se cumplan las condiciones de no discriminación, necesidad y proporcionalidad enunciadas en su artículo 15, apartado 3.

134. No obstante, por lo que respecta más concretamente a la condición de necesidad, según se define en el artículo 15, apartado 3, letra b), de la Directiva 2006/123, de la resolución de remisión se desprende que **la prohibición** de que se trata en el litigio principal **pretende preservar la habitabilidad del centro de la ciudad del municipio de Appingedam y evitar la existencia de locales desocupados en zona urbana en interés de una buena ordenación del territorio.**

135. Pues bien, como el Abogado General ha señalado en el punto 147 de sus conclusiones, con arreglo al artículo 4, punto 8, de la Directiva 2006/123, interpretado en relación con el considerando 40 de ésta, **dicho objetivo de protección del entorno urbano puede constituir una razón imperiosa de interés general que justifique un**

límite territorial como el controvertido en el litigio principal

EMISIONES



OBLIGACIÓN DE COLABORACIÓN

- Artículo 24. Principios de actuación
- 1. Todo el mundo está obligado a colaborar en las políticas públicas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el marco de la legislación estatal básica y de los instrumentos de planificación previstos en la presente ley.
- Norma con rango de ley.
- Obligación recogida en norma sectorial que huye de la, criticada (BAÑO LEÓN), habilitación genérica del art. 18 de la Ley 39/2015.

OBLIGACIONES REGISTRALES Y DOCUMENTALES PARA GRANDES Y MEDIANOS EMISORES

Artículo 25

Emisiones no difusas

Las **grandes y medianas empresas** que desarrollen total o parcialmente su actividad en las Illes Balears y que estén sometidas al régimen de comercio de emisiones de gases estarán obligadas:

- a) A calcular y a acreditar anualmente la correspondiente huella de carbono en las actividades que lleven a cabo en las Illes Balears, de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente.
- b) Al cumplimiento de las obligaciones registrales establecidas en el artículo 28 de esta ley.

Art. 26.4. Las empresas a que hace referencia el apartado 1 de este artículo estarán obligadas:

- a) A calcular y a acreditar anualmente la correspondiente huella de carbono en el conjunto de las actividades que lleven a cabo en las Illes Balears, de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente.
- b) A cumplir las obligaciones registrales establecidas en el artículo 28 de esta ley.
- c) A elaborar y ejecutar planes de reducción de emisiones y a presentarlos a la consejería competente en materia de cambio climático en los términos que reglamentariamente se determine.
- d) A adecuar sus actuaciones a los planes de reducción y a los indicadores de referencia de reducción de emisiones.

¿ESTÁ **JUSTIFICADA** LA DIFERENCIACIÓN EN LAS OBLIGACIONES EN FUNCIÓN DE LA NATURALEZA/TAMAÑO DE LOS SUJETOS? ¿ES **DISCRIMINATORIA**?

- Obligaciones registrales y documentales para grandes y medianos emisores (art.25 y 26)
- Limitaciones en relación con las edificaciones: “Art.30. 3. Se exceptúan de las obligaciones recogidas en los artículos 32, 33 y 35 de esta ley los edificios industriales y los agrícolas no residenciales, o parte de estos, de baja demanda energética”.
- STJUE 26 de abril de 2018. Impuestos verdes Aragón, Asturias...
- No es contrario a la libertad de establecimiento un impuesto que grava a grandes establecimientos.
- **No es discriminatoria una exención por tamaño o tipología “cuando tales establecimientos no tengan un impacto negativo sobre el medioambiente y la ordenación del territorio tan intenso como los otros, extremo que corresponde verificar al órgano jurisdiccional remitente”.**

EFICIENCIA ENERGÉTICA DE EDIFICACIONES



OBLIGACIONES DE EFICIENCIA ENERGÉTICA Y RENOVABLES EN EDIFICACIONES. **PROGRESIVIDAD, TAMAÑO, NO AFECTACIÓN DEL *STATUS QUO***

Artículo 32

Eficiencia energética en edificaciones

1. El Gobierno de las Illes Balears fijará reglamentariamente los requisitos y los valores adicionales a los mínimos previstos en la legislación básica estatal en materia de eficiencia energética, **que deberán cumplir las edificaciones de nueva construcción y las reformas y rehabilitaciones de las existentes.**
2. Las nuevas edificaciones que se construyan deberán ser edificios de consumo energético casi nulo.

Artículo 34

Planes de gestión energética

1. Todos los edificios o unidades de estos que dispongan de instalaciones **con una potencia térmica nominal instalada superior a 70 kW o una potencia eléctrica contratada superior a 100 kW**, deberán disponer de planes de gestión energética.
4. Reglamentariamente **se determinarán los sujetos obligados** al cumplimiento de los apartados anteriores, así como el contenido y la periodicidad de los planes, los términos de la comunicación al órgano competente en materia de energía, el régimen de evaluación de resultados y el distintivo que acredite su cumplimiento y vigencia.

Artículo 42

Primacía de las energías renovables

1. En todas las edificaciones e instalaciones, cualquiera que sea su titularidad, se implantará **progresivamente** el consumo de energía renovable.

EDIFICACIONES EN SUELO RÚSTICO NO AGRARIAS

Artículo 51. Generación en puntos de consumo aislados

1. **Las nuevas edificaciones o aquellas que tengan un cambio de uso en suelo rústico deberán cubrir la totalidad de su consumo eléctrico** mediante generación renovable de autoconsumo siempre que no exista previamente conexión disponible a la red eléctrica, sin perjuicio de que se puedan instalar sistemas de apoyo o de emergencia que utilicen combustibles fósiles.
2. Lo que se dispone en el apartado anterior **no será de aplicación** a las edificaciones, construcciones e instalaciones legales **vinculadas a las actividades agrarias.**

**FOTOVOLTAICA EN
APARCAMIENTOS Y
CUBIERTAS.
DIFERENCIACIÓN EN EL
RÉGIMEN PARA LOS
NUEVOS Y LOS
EXISTENTES, PARA
PRIVADOS Y PÚBLICOS.
EXCEPCIONES POR
RAZONES TÉCNICAS,
PROTECCIÓN DEL
PATRIMONIO Y PAISAJE**

Artículo 53

Aprovechamiento de los grandes aparcamientos en superficie y de cubiertas

1. Los espacios destinados a las plazas de estacionamiento de todos los nuevos APARCAMIENTOS de titularidad privada en suelo urbano ubicados en superficie que ocupen un área total superior a 1.000 metros cuadrados se cubrirán con placas de generación solar fotovoltaica destinadas al autoconsumo de las instalaciones asociadas al aparcamiento.

2. En aquellas instalaciones existentes de titularidad privada con aparcamiento en superficie en suelo urbano que ocupe un área total de 1.500 metros cuadrados o más, y cuente con una potencia contratada de 50 kW o más, se incorporará generación solar fotovoltaica para autoconsumo, bien en el espacio de aparcamiento, bien en la cubierta de las instalaciones.

3. Se cubrirán con placas solares de generación fotovoltaica los espacios destinados a las plazas de estacionamiento de todos los aparcamientos de titularidad pública en suelo urbano ubicados en superficie que ocupen un área total superior a 1.000 metros cuadrados.

4. Los consejos insulares podrán establecer obligaciones de incorporación de generación renovable en aparcamientos ubicados en suelo rústico.

5. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa básica estatal, se incorporará generación solar fotovoltaica para autoconsumo en las cubiertas de EDIFICACIONES en suelo urbano con una superficie construida superior a 5.000 metros cuadrados, o en aquellas con una superficie en planta superior a 1.000 metros cuadrados.

Esta disposición será de aplicación en edificios de nueva construcción y en aquellos existentes que sean objeto de una reforma integral o cambio de uso. Quedan exceptuados aquellos edificios con cubierta de fibrocemento.

6. De forma excepcional, se podrá solicitar a la consejería competente en materia de cambio climático la exención de las obligaciones establecidas en este artículo por motivos de inviabilidad técnica o de protección del paisaje o del patrimonio cultural, previo informe favorable del ayuntamiento correspondiente.

7. Los planeamientos urbanísticos municipales se adaptarán a las previsiones de este artículo y podrán establecer excepciones por razones técnicas, de protección del paisaje o del patrimonio cultural.

8. En edificaciones o cubiertas industriales con una superficie en planta inferior o igual a 1.000 metros cuadrados con techos no aptos para implantación de instalaciones fotovoltaicas, se favorecerá su sustitución por techos que sean aptos para estas a través de incentivos fiscales o líneas de apoyo específicas para este tipo de reformas.

9. Para facilitar la integración de proyectos de generación renovable en entornos urbanizados y lograr una mayor penetración de renovables en cubiertas y aparcamientos, cuando sea necesaria la conexión de las diferentes partes de un mismo proyecto para asegurar la viabilidad económica y que esta se tenga que hacer a través de suelo público, el Gobierno de las Illes Balears facilitará las servidumbres. Reglamentariamente se definirán los criterios y el procedimiento.

COMPATIBILIDAD DE LAS MEDIDAS URBANÍSTICAS QUE PROMUEVEN LA PROTECCIÓN CLIMÁTICA CON EL DERECHO DE PROPIEDAD

Sofía Simou , “La configuración filoclimática del derecho de propiedad”, *InDret*, 3/2017

Cargas acordes con:

a) el “**interés general**” que normalmente con una motivación suficiente se verá cumplido; b) el **principio de proporcionalidad**. Mandato de ponderación. La peculiaridad de algunas de las medidas filoclimáticas que se imponen al propietario -sobre todo en el ámbito urbano y urbanizable porque determinan la forma en la que debe construirse o renovarse un edificio- reside en que el coste inicial elevado que debe asumirse por el propietario se amortiza a corto o medio plazo por el ahorro energético que se consigue. Como criterio cuantitativo e indicativo que puede guiar el enjuiciamiento de la proporcionalidad de la medida, en el estudio se ha propuesto el 50% del valor de restitución del inmueble inspirado tanto en el deber de conservación en el ámbito administrativo como en el mismo porcentaje que se valora en el ámbito tributario para determinar la confiscatoriedad de una medida; c) el “**contenido esencial**” del derecho de propiedad como **límite absoluto al legislador y al planificador** (art. 53.1 CE). La reconocibilidad del derecho de propiedad a través de la garantía de una mínima rentabilidad económica del objeto de dominio para su propietario es el criterio cualitativo que se maneja para determinar la vulneración del núcleo duro del derecho. En el caso en que la decisión normativa filoclimática haga irreconocible el derecho de propiedad, según la clase del suelo de la que se trate, - por ejemplo, cuando se asignen usos al suelo que anulan de entrada cualquier rentabilidad económica para el propietario, habría que compensar al propietario (o a través de la puesta en marcha de la institución de la expropiación forzosa, si así lo prevé la norma, o a través del instituto de la responsabilidad patrimonial).

4. Asimismo, es importante que **las cargas diferenciadas que se impongan a los propietarios sean acordes con el principio constitucional de igualdad material**. Para eso, estas decisiones normativas deben ser razonables y justificadas debidamente como ordena el deber de motivación para que los poderes públicos no incurran en arbitrariedad.

5. De otro lado y a nivel legal, las decisiones normativas filoclimáticas deben ser **acordes con el principio de equidistribución orientado a garantizar, entre los propietarios de un ámbito de actuación urbanística, la igualdad relativa**. En este sentido, juegan un papel muy importante los coeficientes de ponderación.



MOVILIDAD

Alba Nogueira-USC

PLANES Y ESTUDIOS DE MOVILIDAD, FLOTA DE VEHÍCULOS: GRANDES CENTROS/EMPRESAS DE ALQUILER CON ALTA RENOVACIÓN DE FLOTA

Artículo 61

Movilidad sostenible en los centros de trabajo

1. Los **grandes centros generadores de movilidad** introducirán planes de movilidad sostenible para su personal, su clientela y personas usuarias. A los efectos de esta ley se entenderán como grandes centros generadores de movilidad los que se definan en la normativa sectorial.
3. Los urbanizadores y los grandes centros generadores de movilidad necesitarán la aprobación de un estudio de evaluación de movilidad generada por parte de la autoridad competente, en los siguientes casos:

Artículo 63

Alquiler, adquisición y otras formas de tenencia de vehículos libres de emisiones

1. Las administraciones públicas y las empresas estarán obligadas, en el momento de renovar sus respectivas flotas, a sustituir progresivamente sus vehículos de combustión interna por vehículos libres de emisiones
2. **Las empresas de alquiler de vehículos, como también las grandes y medianas empresas que substituyan anualmente más del 30% de sus vehículos**, al renovar sus flotas, cumplirán con los porcentajes mínimos de adquisición de vehículos libres de emisiones establecidos en el anexo de esta ley. Este anexo podrá ser modificado por el Gobierno mediante decreto, previo informe del Comité de Expertos para la Transición Energética y el Cambio Climático.
3. La regla anterior es aplicable a empresas con actividad económica y flota de vehículos en las Illes Balears, y únicamente respecto a coches, motocicletas y ciclomotores.
4. Las empresas a las que se refiere el apartado 2 de este artículo comunicarán a la administración la información necesaria para la verificación del cumplimiento de la obligación de renovación progresiva de sus flotas. Asimismo, estarán obligadas a identificar todas las unidades de las que dispongan que indiquen si están libres de emisiones.

RESERVA DE APARCAMIENTO Y PUNTOS DE RECARGA. EN FUNCIÓN DEL TAMAÑO Y DE LA VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA

Artículo 65. Reserva de aparcamiento

1. Las administraciones públicas de las Illes Balears reservarán plazas para uso exclusivo de vehículos libres de emisiones en las vías públicas y en los aparcamientos públicos de su titularidad cualquiera que sea su forma de gestión.
2. Las administraciones titulares del servicio público de aparcamiento instarán, en su caso, medidas oportunas para que la empresa concesionaria se adapte a la obligación establecida en el apartado anterior.
3. **Los aparcamientos privados de uso público vinculados a una actividad económica, cuando dispongan de más de 40 plazas, reservarán para uso exclusivo de vehículos libres de emisiones un porcentaje de plazas no inferior al 2%, que se incrementará progresivamente en los términos que se establezcan reglamentariamente.**

Artículo 66. Puntos de recarga para vehículos eléctricos en aparcamientos

1. Todos los aparcamientos de edificios no residenciales con más de 40 plazas de estacionamiento dispondrán **al menos de un punto de recarga de vehículo eléctrico por cada 40 plazas.**

Los aparcamientos en **edificios no residenciales de nueva construcción o donde se realice una reforma integral y con más de 10 plazas de estacionamiento, dispondrán de al menos un punto de recarga de vehículo eléctrico**, y, además de cumplir con el requisito del párrafo anterior, deberán prever la infraestructura necesaria que posibilite la instalación futura de un punto de recarga de vehículos eléctricos por cada 5 plazas.

2. Los titulares o gestores de aparcamientos colectivos de uso residencial, para **aquellas instalaciones en que sea técnica y económicamente viable**, pondrán a disposición de los usuarios un punto de recarga de vehículo eléctrico. No obstante lo anterior, de acuerdo con el artículo 3 de la Ley 19/2009, de 23 de noviembre, de medidas de fomento y agilización procesal del alquiler y de la eficiencia energética de los edificios, las personas propietarias de las plazas de aparcamiento podrán instalar puntos de recarga de vehículo eléctrico para uso privado, asumiendo el coste y previa comunicación a la comunidad de propietarios, que no se podrá oponer a ello.

¡GRACIAS!

© ALBA NOGUEIRA, PERMITIDO CITAR INDICANDO LA FUENTE