

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ILLES BALEARS

**8011** *Decreto-ley 8/2020, de 13 de mayo, de medidas urgentes y extraordinarias para el impulso de la actividad económica y la simplificación administrativa en el ámbito de las administraciones públicas de las Illes Balears para paliar los efectos de la crisis ocasionada por la COVID-19.*

I

En el preámbulo del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears se dice que la aportación de todos los habitantes de las Balears nos configura como una sociedad integradora, en la que el esfuerzo es un valor y la capacidad innovadora y emprendedora debe impulsarse y continuar formando parte de nuestro talante de siempre.

Por ello, el Estatuto de Autonomía recoge en su articulado varias obligaciones de impulso de la actividad económica, así como también el derecho de los ciudadanos a una buena administración, ágil y eficiente, que les facilite el ejercicio de sus derechos y de sus obligaciones.

Así, por ejemplo, el artículo 14.2 del Estatuto dice que los ciudadanos tienen derecho a que las administraciones públicas de las Illes Balears traten sus asuntos de forma objetiva e imparcial, y en un plazo razonable; el artículo 16.1 del Estatuto dispone que los poderes públicos de las Illes Balears defenderán y promoverán los derechos sociales de los ciudadanos de las Balears, que constituyen uno de los fundamentos cívicos del progreso económico, y el artículo 24.1 dispone que los poderes públicos de la comunidad autónoma impulsarán políticas generales y sectoriales de fomento y de ordenación económica que tengan como finalidad favorecer el crecimiento económico a medio y a largo plazo.

En el ámbito competencial, el artículo 30.1 del Estatuto dispone que es competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma establecer el régimen de funcionamiento de sus instituciones propias, así como también lo es el fomento del desarrollo económico dentro del territorio de las Illes Balears, de acuerdo con las bases y la coordinación general de la actividad económica, tal como recoge el apartado 21 del mismo artículo 30. Por otro lado, el artículo 31.6 del Estatuto reconoce a la Comunidad Autónoma de las Illes Balears las competencias de desarrollo legislativo y de ejecución en la ordenación y la planificación de la actividad económica de las Balears. Este mismo artículo recoge, en el apartado 13, la competencia de la Comunidad Autónoma en materia de régimen local.

Una administración moderna y eficiente tiene que simplificar las estructuras administrativas, eliminar duplicidades de actuación y garantizar el principio de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera de las administraciones públicas, sin perjuicio de que la intervención administrativa de la actividad de los ciudadanos y de las empresas deba continuar velando por el interés general.

Actualmente, la lucha contra los efectos de la COVID-19 está poniendo de relieve una intensa actividad de los poderes públicos para contener y mitigar los efectos de la pandemia, especialmente a partir de la declaración del estado de alarma, decretado por el Gobierno central mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo.

A su vez, la adopción de las medidas drásticas derivadas del estado de alarma ha causado una severa limitación de la movilidad de las personas para reducir la propagación de la pandemia. Y estas restricciones de movilidad han causado al mismo tiempo que se haya parado buena parte de la actividad económica y laboral.

Estamos hablando de la parada directa de una tercera parte del tejido productivo de nuestras islas, que afecta a alrededor de 150.000 personas trabajadoras y a más de 20.000 empresas. Al fin y al cabo, estamos ante una crisis económica sobrevenida,

los proyectos para que incluya, en el marco de su planificación, el estudio de viabilidad. A su vez, se elimina la necesidad de realizar estos estudios en el caso de las estaciones de viajeros, dado que no parece necesaria su obligatoriedad por su menor envergadura.

La disposición final sexta modifica los artículos 17, 19 y 47 de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de la comunidad autónoma de las Illes Balears, y añade una nueva disposición adicional, la sexta. La modificación de los artículos 17 y 19 de la Ley 5/1990, de carreteras de la comunidad autónoma de las Illes Balears, supone una actualización de los trámites referidos a estudios y proyectos que incluyen travesías urbanas, o bien los necesarios para la tramitación de anteproyectos o proyectos relativos a nuevas carreteras, duplicaciones de calzadas y variantes, e implica, entre otras novedades, que se permita la publicación electrónica de dichos proyectos. De la Ley 5/1990 se cambia, asimismo, el artículo 47, para poder agilizar el desmontaje de estructuras u obras ejecutadas dentro de la zona de influencia de las carreteras, como por ejemplo las vallas de publicidad instaladas de forma ilegal.

Finalmente, se añade una disposición adicional a la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de la comunidad autónoma de las Illes Balears, para garantizar que los proyectos de nuevo trazado, duplicaciones de calzada, acondicionamientos, mejoras locales de carreteras y los proyectos que incluyan acondicionamientos en zonas de alto potencial y calidad visual, incorporen interpretación, criterios de protección, gestión y ordenación del paisaje en el sentido de lo establecido en el Convenio Europeo del Paisaje. A petición del departamento de movilidad o del departamento con competencias en materia de paisaje de cada consejo insular, también se pueden revisar los proyectos ya aprobados o en ejecución, a los efectos de adaptarlos e incluir en ellos medidas de protección, gestión y ordenación del paisaje o en aplicación de las Directrices de Paisajes Insulares, priorizando la solución técnica que, sin menoscabo de la seguridad vial, minimice las afectaciones en el paisaje, aunque implique la eliminación de elementos ya instalados o construidos en el caso de proyectos en ejecución. Esta disposición no será aplicable para proyectos cuya ejecución ya haya finalizado.

La disposición final séptima modifica la Ley 8/2019, de 19 de febrero, de residuos y suelos contaminados de las Illes Balears. Esta ley establece importantes hitos tanto por el cumplimiento de sus objetivos como por la entrada en vigor de otros aspectos, que conducirán a los anteriores. En el caso de estos últimos, sin embargo, por el hecho de implicar modificaciones de procesos productivos, cambios en la logística de distribución y comercialización de determinados productos en el mercado de las Illes Balears o, incluso, ambos, la ley prevé un plazo suficiente para la necesaria adaptación de los comercios, distribuidores y fabricantes. Hay que reconocer, no obstante, que debido a la falta de libre circulación de equipamiento y de personas, establecida como consecuencia de la COVID-19, se están atrasando los procesos de homologación y de modificación de la maquinaria, necesarios para producir en unas nuevas condiciones, de materia primera, de tipo de envasado, etc. Por otra parte, un número importante de empresas se han visto obligadas a parar completamente su actividad y se encuentran sometidas a procesos temporales de regulación de empleo (ERTE). Ante este futuro incierto, una vez que se reactive la economía y, muy especialmente, el sector HORECA, primero hay que dar salida al excedente de fabricación actualmente en «stock».

Así, por lo tanto, las especiales dificultades de todo orden ante la imprevista situación actual con motivo de la COVID-19, ajena por completo a la voluntad de fabricantes, distribuidores y comercios, supone un motivo justificado que hay que valorar para los plazos más cercanos establecidos por la ley autonómica. No es así para aquellos otros que ya habían entrado en vigor antes de la declaración del estado de alarma ni tampoco para los que la ley prevé más a largo plazo.

Por todo ello, en consonancia con otras muchas medidas urgentes extraordinarias adoptadas por las administraciones para hacer frente al impacto económico y social de la COVID-19, se propone aplazar la entrada en vigor de los artículos que la ley balear preveía a más corto plazo para el 1 de enero de 2021.

10. Se modifica el contenido del artículo 195, de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de Transportes Terrestres y Movilidad Sostenible de las Illes Balears, que pasa a tener la redacción siguiente:

«Artículo 195. *Concepto y características.*

1. El estudio de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte se deberá integrar dentro del estudio informativo definido en los artículos 121, 161 y 162, en el caso de infraestructuras ferroviarias, con el objeto de formar parte de la toma de decisión sobre cuál es la alternativa más adecuada en referencia a la viabilidad económica, financiera, social, territorial y medioambiental de construcción de una gran infraestructura de transporte, y como parte integrante del análisis multicriterio que necesariamente deberá incluir el estudio informativo para determinar la alternativa más adecuada.

2. Las inversiones en infraestructuras que se indican a continuación se deberán incluir en un estudio de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte:

- a) Nuevas autopistas, autovías o desdoblamiento de calzada.
- b) Nuevos tramos de la red ferroviaria o tranviaria.
- c) Nuevas infraestructuras de transporte terrestre que comporten una inversión económicamente relevante.
- d) Modificaciones y adaptaciones de infraestructuras de transporte terrestre existentes que comporten una inversión económica relevante.

En el caso de las infraestructuras no ferroviarias, la legislación sectorial correspondiente determinará el papel de este estudio de viabilidad dentro de la tramitación de cada tipo de proyecto.

3. A los efectos de los epígrafes c) y d) del apartado anterior, se considerará que una nueva infraestructura de transporte terrestre o la modificación y la adaptación de una infraestructura de transporte terrestre ya existente representan una inversión económica relevante cuando el importe total previsto, incluyendo las expropiaciones o cualquier otra carga económica necesaria para poner en servicio la infraestructura y excluyendo el impuesto sobre el valor añadido, sea superior a diez millones de euros.

4. Los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte deberán incluir, como mínimo, la caracterización de la movilidad en el ámbito afectado antes y después de la ejecución de la infraestructura, una evaluación de la rentabilidad socioeconómica y financiera de la infraestructura y una de los impactos en el territorio y en el medio ambiente.»

**Disposición final sexta. *Modificación de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.***

1. Se modifica el artículo 17, apartado 3, de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, que queda redactado de la manera siguiente:

«3. Los estudios y proyectos que incluyen travesías requerirán, de manera previa a la aprobación por el órgano competente, la solicitud de informe no vinculante al ayuntamiento o a los ayuntamientos afectados, que se deberá emitir en un plazo de veinte días. Una vez transcurrido este plazo, se entenderá que el informe se ha emitido de manera favorable y se podrá continuar con la tramitación del procedimiento de aprobación.»

2. Se modifica el artículo 19, apartados 2 y 3, de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, que queda redactado de la manera siguiente:

«2. Los anteproyectos o los proyectos relativos a construcción de nuevas carreteras, duplicaciones de calzada y variantes deberán someterse a un trámite de información pública de una duración de veinte días, o el superior que determine la legislación sectorial en materia de evaluación de impacto ambiental en el caso de sujetarse a este procedimiento por su entidad, y deberá anunciarse, al menos, en el "Boletín Oficial de las Illes Balears" y en la sede electrónica del consejo insular correspondiente.

3. Simultáneamente al trámite de información pública y por el mismo plazo previsto en el apartado 2 anterior, el anteproyecto o el proyecto se someterá a informe del ayuntamiento o de los ayuntamientos afectados. Transcurrido este plazo de veinte días, se entenderá que el informe se ha emitido de manera favorable y se podrá continuar con la tramitación.»

3. Se añade un segundo párrafo al artículo 47 de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, que queda redactado de la manera siguiente:

«Independientemente de las multas impuestas en la resolución sancionadora conforme a esta Ley, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas, de conformidad con lo que establece la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, para conseguir la ejecución material de las órdenes de paralización, derribo o transformación que haya ordenado la Administración en la resolución sancionadora correspondiente. La cuantía de estas multas coercitivas no podrá superar el cincuenta por ciento (50 %) de la multa que se haya impuesto en la resolución sancionadora para la infracción cometida.»

4. Se añade una nueva disposición adicional, la sexta, de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, que queda redactada de la manera siguiente:

«Disposición adicional sexta.

1. Las administraciones públicas, y especialmente los consejos insulares, deberán velar para que los proyectos de nuevo trazado, duplicaciones de calzada, acondicionamientos, mejoras locales de carreteras y los proyectos que incluyan acondicionamientos en zonas de alto potencial y calidad visual, incorporen interpretación, criterios de protección, gestión y ordenación del paisaje en el sentido de lo que establece el Convenio Europeo del Paisaje. En el caso de existir unas directrices del paisaje aprobadas y adaptadas al Convenio Europeo del Paisaje, los proyectos mencionados anteriormente deberán incorporar las disposiciones de las directrices de paisaje aprobadas por cada consejo insular. A estos efectos, el departamento competente en materia de paisaje deberá emitir un informe sobre la adecuación a las directrices del paisaje en el plazo de veinte días desde su remisión; en caso de no emitirlo en el plazo señalado, se entenderá como favorable.

2. Así mismo, se podrán revisar, a petición del departamento de movilidad y/o infraestructuras o del departamento con competencias en materia de paisaje de cada consejo insular, los proyectos de nuevo trazado, duplicaciones de calzada, acondicionamientos, mejoras locales de carreteras ya aprobadas o en ejecución, a los efectos de adaptar los proyectos e incluir medidas de protección, gestión y ordenación del paisaje o en aplicación de las directrices de paisaje insulares,

priorizando la solución técnica que, sin detrimento de la seguridad vial, minimice las afectaciones al paisaje, aunque implique la eliminación de elementos ya instalados o construidos en el caso de proyectos en ejecución. A estos efectos, el departamento con competencias en materia de paisaje de cada consejo insular deberá emitir un informe en el plazo de 20 días desde su solicitud por parte de uno de los dos departamentos antes referenciados y, en caso de no remitirlo en el plazo señalado, este informe se entenderá como favorable.

3. Lo que se establece en esta disposición no es aplicable para proyectos ya finalizados en su ejecución.»

Disposición final séptima. *Modificación de la Ley 8/2019, de 19 de febrero, de Residuos y Suelos Contaminados de las Illes Balears.*

1. Se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo 23 de la Ley 8/2019, de 19 de febrero, de Residuos y Suelos Contaminados de las Illes Balears, que queda redactado de la manera siguiente:

«Al 1 de enero de 2021 se le deberán sumar los días que haya durado el estado de alarma aprobado mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y sus sucesivas prórrogas posteriores, y, a partir de la fecha resultante, se deberán adoptar las medidas siguientes:»

2. Se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo 24 de la Ley 8/2019, de 19 de febrero, de Residuos y Suelos Contaminados de las Illes Balears, que queda redactado de la manera siguiente:

«Al 1 de enero de 2021 se le deberán sumar los días que haya durado el estado de alarma aprobado mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y sus sucesivas prórrogas posteriores, y, a partir de la fecha resultante, quedará prohibida la distribución y venta de:»

3. Se modifica el apartado 2 del artículo 25 de la Ley 8/2019, de 19 de febrero, de Residuos y Suelos contaminados de las Illes Balears, que queda redactado de la manera siguiente:

«No se podrán distribuir, a todos los efectos, bebidas en envases desechables en edificios e instalaciones de titularidad pública o donde se ubiquen actividades o servicios de las administraciones y entes públicos, con independencia de su modalidad de gestión, a partir de la fecha resultante de sumar al 1 de enero de 2021 los días que haya durado el estado de alarma aprobado mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y sus sucesivas prórrogas posteriores.»

4. Se modifica el apartado 6 del artículo 25 de la Ley 8/2019, de 19 de febrero, de Residuos y Suelos Contaminados de las Illes Balears, que queda redactado de la manera siguiente:

«A partir del 1 de julio de 2021 no se podrán comercializar, en ningún caso, latas de bebidas sujetas con anillas de plástico.

Para el resto de envases colectivos secundarios, y a partir de la misma fecha, ninguno de estos se podrá comercializar si no está hecho de material compostable de acuerdo con la norma UNE-EN 13432:2001. Esta circunstancia se deberá poner en conocimiento de los distribuidores y consumidores finales marcando los productos de acuerdo con la normativa comunitaria pertinente.

En este caso se podrá admitir el uso de plástico que contenga, al menos, un 50 % de plástico reciclado y no fragmentable siempre que así se certifique mediante la norma UNE-EN 15343:2008. Este porcentaje tendrá que ser del 70 % o superior a partir del 1 de enero de 2024.