



Secció I. Disposicions generals

PRESIDÈNCIA DE LES ILLES BALEARS

11411*Llei 5/2024, d'11 de novembre, de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística*

LA PRESIDENTA DE LES ILLES BALEARS

Sia notori a tots els ciutadans que el Parlament de les Illes Balears ha aprovat i jo, en nom del Rei i d'acord amb el que s'estableix a l'article 48.2 de l'Estatut d'Autonomia, promulg la següent:

LLEI EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

El Ple del Consell Insular d'Eivissa, en base al seu acord de 10 de maig de 2024 i a l'empara de l'article 47.2 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, va exercir la iniciativa legislativa davant el Parlament de les Illes Balears, mitjançant la presentació d'una proposició de llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística, a fi de corregir la problemàtica derivada de la congestió del territori insular en els períodes de l'any de més afluència de persones i vehicles.

L'illa d'Eivissa pateix una elevada congestió del territori insular en els períodes de l'any de més afluència de persones i vehicles, que va creixent anualment des que hi ha dades. La projecció futura de les dades disponibles mostra la tendència a una situació de congestió territorial preocupant.

Segons dades de l'IBESTAT, el parc de vehicles a Eivissa s'ha incrementat en un 255% entre 1996 (63.062 vehicles) i 2023 (160.835 vehicles). Aquest increment ha estat molt superior al de la mitjana de les Illes Balears (que en el període 1996-2022 va augmentar només un 52,7%).

L'entrada anual de vehicles a l'illa d'Eivissa entre 2001 i 2022 s'ha quadruplicat, i ha passat de 51.000 el 2001 a 206.960 el 2022. Això implica una gran sobrecàrrega de la xarxa viària insular en els mesos centrals de la temporada alta turística, que el 2023 s'ha estimat en fins el 23,6% respecte del parc de vehicles insular del mateix any.

Les mesures excepcionals que incorpora aquesta llei responen directament, per tant, a la preocupació de les autoritats i la societat d'Eivissa d'assegurar la sostenibilitat mediambiental, econòmica, social i turística de l'illa. Cal dir que les limitacions que incorpora la present llei van acompanyades de les excepcions necessàries per permetre trobar l'equilibri just per tal de garantir les necessitats de les eivissenques i els eivissencs, però també dels que treballen o tenen residència a l'illa amb una especial sensibilitat cap a l'illa de Formentera pel seu lligam amb ella, tot reconeixent que el port d'Eivissa actua també com una de les portes principals d'entrada envers Formentera i com a porta de sortida d'aquella illa envers Eivissa i d'altres possibles destinacions.

La present llei té com a antecedent la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera, publicada en el BOIB núm. 21, de 16 de febrer de 2019. Va ser, aquesta, una llei nova a l'Estat espanyol, i preveia entre les seves mesures: habilitar el Consell de Formentera per establir restriccions temporals a l'entrada i la circulació de determinats tipus de vehicles de motor (segons la definició de l'annex II.A del Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles); establir un nombre màxim de vehicles de lloguer que poden entrar anualment a l'illa i que poden estar en circulació, i determinar, si ho considera oportú, quin percentatge d'aquesta flota ha de ser elèctrica o no contaminant; potenciar l'ús del transport públic i la mobilitat sostenible; afavorir l'ús progressiu de vehicles elèctrics i no contaminants; finançar projectes de sostenibilitat ambiental i limitar temporalment l'accés de vehicles de motor a vies públiques o a espais concrets de l'illa, pels seus valors naturals, patrimonials o paisatgístics.

Així, el desenvolupament sostenible constitueix un dels objectius generals de la Unió Europea, que, d'acord amb l'article 3 del Tractat de la Unió Europea es compromet a assolir un nivell elevat de protecció i millora de la qualitat del medi ambient. En aquest sentit, en el Llibre blanc del transport, la Comissió Europea descriu el transport com a peça fonamental per a la nostra economia i la nostra societat, i al mateix temps estableix que ha de ser sostenible, a causa de les cada vegada majors limitacions mediambientals i de recursos.

I en aquest sentit, pel que fa a la mobilitat sostenible, cal esmentar que l'article 60 de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica (BOIB núm. 27, de 2 de març de 2019), estableix que les administracions públiques de les Illes Balears han de promoure



la mobilitat sostenible i, de manera especial, han de fomentar, entre d'altres, els plans i projectes orientats a potenciar el model de transport públic, col·lectiu i intermodal, que redueixin l'ús del vehicle privat i promoguin altres formes de transport sostenible, sense emissions de gasos amb efecte hivernacle; els sistemes de gestió de la mobilitat basats en criteris d'eficiència energètica, reducció d'emissions i racionalització de l'ús del vehicle privat; la mobilitat no motoritzada, especialment als centres urbans; el transport públic col·lectiu intermodal, especialment amb els mitjans de transport que produeixin menys emissions, així com la mobilitat elèctrica i la substitució o reconversió de vehicles per altres amb menys emissions associades, així com sistemes de vehicle compartit.

Per la seva banda, la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica (BOE núm. 121, de 21 de maig de 2021), en matèria de mobilitat sense emissions, estableix que els municipis de més de 50.000 habitants i els territoris insulars han d'adoptar plans de mobilitat urbana sostenible coherents amb els plans de qualitat de l'aire que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat.

Així mateix, s'ofereix la possibilitat a les comunitats autònomes insulars, per la seva vulnerabilitat davant del canvi climàtic, d'instar l'Estat a establir mesures de promoció de mobilitat neta, consistents en restriccions de la circulació de turismes i furgonetes en el seu àmbit territorial.

L'illa d'Eivissa no és aliena a la saturació que ha patit l'illa de Formentera i en aquest sentit cal assenyalar que, una vegada superada la crisi de la COVID-19 el nombre de vehicles que actualment circulen per l'illa d'Eivissa ha superat els nivells previs a l'any 2019. A mesura que es varen esvaïr els efectes de la pandèmia sobre l'activitat econòmica, i la turística en particular, es va recuperar i superar l'afluència de turistes dels anys anteriors.

L'entrada anual de vehicles a l'illa d'Eivissa entre 2001 i 2022 s'ha quadruplicat i ha passat de 51.000 el 2001 a 206.960 l'any 2022 (l'any 2019 eren quasi 158.000 vehicles). I a més, durant els últims anys l'entrada de vehicles en règim de passatge s'ha incrementat de forma molt acusada, així com també el nombre de vehicles que entren pel port i després no surten de l'illa.

Segons dades aportades per l'Autoritat Portuària de les Illes Balears per avaluar les entrades i sortides de vehicles al port d'Eivissa (l'únic que té trànsit de vehicles des de 2019), s'ha pogut constatar que el 2019 (just abans de la crisi sanitària) varen entrar (sense comptar el trànsit amb Formentera) 112.053 vehicles, dels quals 28.923 en els mesos de juliol i agost. L'any 2023 (igualmente sense comptar el trànsit amb Formentera) varen entrar 150.666 vehicles, és a dir, un 34,2% més que quatre anys abans. I els cotxes que entraren el juliol i l'agost varen ser 42.718, un 47,5% més en només quatre anys.

L'anterior implica una gran sobrecàrrega de la xarxa viària insular, especialment en els mesos de juliol i agost.

D'altra banda, segons dades de l'IBESTAT, el parc de vehicles d'Eivissa ha augmentat a un ritme més elevat que el de la mitjana de les Illes Balears. La taxa de motorització a l'illa d'Eivissa l'any 2001 era de 932,9 vehicles/1.000 habitants, el 2016 era de 967,6 vehicles/1.000 habitants i l'any 2022 ja es va situar en 1.036,9 vehicles/1.000 habitants, mentre que la de les Illes Balears, per als mateixos anys, se situava, respectivament, en 840,4; 874,9 i 927,5 vehicles/1.000 habitants.

Pel que fa al trànsit, mesurat en termes d'intensitat mitjana diària (IMD), a l'illa d'Eivissa ha augmentat de manera continuada des de 2004 fins a la crisi sanitària de 2020, i després d'aquesta s'ha recuperat. Les estacions d'aforament presenten una marcada estacionalitat i concentren les puntes de trànsit en els mesos que van de juny a setembre i especialment en juliol i agost. Amb dades de l'estació d'aforament que el Pla de gestió d'aforaments de la xarxa viària del Consell d'Eivissa considerava com a estació permanent de referència fins a l'any 2022 (amb el codi E-11), entre els anys 2004 i 2019, es va incrementar el trànsit amb una taxa anual acumulativa del 3%, i passà de 24.152 vehicles/dia l'any 2004 a 37.616 vehicles/dia l'any 2019.

Entre els aspectes més rellevants que incideixen en la saturació de les carreteres durant els mesos d'estiu, una part significativa dels turistes arriben a l'illa en vaixell amb el seu vehicle particular (segons dades de la diagnosi del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears –PDSMIB-, el 21% dels turistes d'Eivissa usen el seu vehicle privat per als desplaçaments).

A més, hi ha un gran nombre de vehicles de lloguer (encara que no hi ha dades precises respecte del seu nombre atès que la majoria estan matriculats fora de l'illa) i segons el PDSMIB, serien usats pel 49% dels turistes. Aquest increment de vehicles té un comportament excepcionalment estacional, per la qual cosa afecta de forma significativa la mobilitat durant la temporada estival. Segons dades de l'estació d'aforament de referència esmentada més amunt, per a l'any 2019, els mesos de novembre a febrer tenen una IMD que és inferior al 80% de la mitjana anual; en canvi, els mesos de juliol i agost presenten una IMD que és un 33% major que la mitjana anual. Per a l'any 2022, els mesos de novembre a febrer tenen una IMD que és inferior al 82% de la mitjana anual; en canvi, els mesos de juliol i agost presenten una IMD que és, respectivament, un 33% i un 35% major que la mitjana anual.

II

Per a l'adopció de les mesures que incorpora aquesta llei, el Govern de les Illes Balears es mou en àmbits materials en què està habilitat per la Constitució i l'Estatut d'Autonomia per perfilar un model territorial, econòmic, ambiental i social sostenible, que a més és coherent amb el reconeixement normatiu del fet insular (articles 138 de la Constitució Espanyola i 3 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears); un model





que beneficia no només la població de l'illa d'Eivissa, sinó també el conjunt de la ciutadania balear, atesa la contribució d'aquesta illa al sector turístic i a l'economia de la comunitat autònoma.

El disseny i l'impuls d'aquest model s'emparen en diversos títols de competències de l'article 30 del text estatutari, com ara els relatius a l'ordenació territorial (apartat 3), les carreteres i el transport per aquestes vies (apartat 5), el transport marítim (apartat 6), el turisme (apartat 11), el foment del desenvolupament econòmic (apartat 21), el patrimoni paisatgístic (apartat 25) i la protecció del medi ambient (apartat 46).

D'altra banda, i tot i que el Consell Insular d'Eivissa ha proposat l'aprovació de les mesures de sostenibilitat mediambiental i turística que es recullen en aquesta llei, el Govern de les Illes Balears, respectuós amb l'autonomia constitucionalment i estatutàriament reconeguda a Eivissa (article 61 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears), vol donar resposta a la seva sol·licitud i elaborar una llei que estableixi mesures de caràcter limitatiu, però deixant en mans de la corporació insular la determinació del gruix de les disposicions necessàries per aconseguir els objectius perseguits, amb l'establiment d'un marc conforme als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat i no-discriminació. Tot això en consonància amb les competències atribuïdes als consells insulars en l'article 70 de l'Estatut d'Autonomia, com també amb les que corresponen a les entitats territorials d'acord amb la legislació bàsica de règim local.

III

La resposta que es vol donar amb l'aprovació d'aquesta llei als greus riscos que amenacen Eivissa està en sintonia amb les polítiques i estratègies de la Unió Europea vigents en àmbits com els transports i la mobilitat, el turisme, el medi ambient i l'energia. Diversos instruments estimulen les administracions estatals, regionals i locals a adoptar les seves polítiques adreçades a garantir els principis i objectius que proposen les institucions comunitàries. Així, convé recordar que el Tractat de Maastricht (1992) va fixar les bases de la política comunitària de transports i hi va incorporar els requisits de protecció del medi ambient; i que el Tractat d'Amsterdam (1999) va establir com a obligació la integració de la protecció mediambiental en totes les polítiques sectorials de la Unió Europea, amb l'objectiu de promoure el desenvolupament sostenible. Mitjançant el Tractat de Lisboa (2009), la lluita contra el canvi climàtic va passar a ser un objectiu específic de la Unió.

D'una banda, cal assenyalar que entre els objectius concrets de la política de la Unió Europea en l'àmbit del medi ambient es troben la conservació, la protecció i la millora de la qualitat del medi ambient, com també la protecció de la salut de les persones. Aquesta política es basa en els principis de cautela, acció de prevenció i correcció de la contaminació en la seva font.

La Comissió Europea, mitjançant la Comunicació COM (2009) 490 final, de 30 de setembre de 2009, Pla d'Acció de Mobilitat Urbana, va constatar que determinades polítiques, com ara la cohesió, el medi ambient i la salut, entre d'altres, no poden aconseguir els seus objectius sense tenir en compte especificitats urbanes tals com la mobilitat. El principi de mobilitat sostenible tracta de garantir una mobilitat eficient de mercaderies i persones, alhora que ha de gestionar el creixent volum de transport i, per tant, minimitzar els costos externs derivats dels accidents de circulació, les malalties respiratòries, el canvi climàtic, el soroll, la contaminació ambiental o els embossos. L'aplicació d'aquest principi exigeix un enfocament integrat per optimitzar l'eficiència del sistema i l'organització dels transports, així com la reducció del consum d'energia i de l'impacte sobre el medi ambient. El 14 de desembre de 2021, la Comissió Europea, mitjançant la Comunicació COM (2021) 811 final, va presentar el seu nou marc de mobilitat urbana, que presta especial atenció a una mobilitat més sana i segura, al transport públic i als desplaçaments a peu i en bicicleta, dóna prioritat a les solucions amb zero emissions per a les flotes de transport urbà, com els taxis i altres serveis de transport amb conductor, inclou consideracions sobre els serveis de repartiment urbà i esbossa opcions de finançament perquè els ens locals i regionals apliquin aquestes mesures. Destaca també la major rellevància que es vol donar a la figura dels plans de mobilitat urbana sostenibles.

En el Llibre blanc del transport, Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible (COM [2011] 144 final), de 28 de març de 2011, la Comissió descriu el transport com a peça fonamental per a la nostra economia i la nostra societat, i al mateix temps estableix que ha de ser sostenible, a causa de les cada vegada majors limitacions mediambientals i de recursos. Entre els punts clau que identifica el seu full de ruta, s'inclou l'objectiu d'aconseguir l'eliminació progressiva de l'ús de vehicles de gasolina i dièsel. Per la seva part, el Dictamen del Comitè Econòmic i Social Europeu sobre el Document de treball dels serveis de la Comissió - Avaluació del Llibre blanc - «Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible» [SWD(2020) 410 final] (2021/C 341/14), conclou afirmant que «la substitució dels motors de combustió interna per vehicles elèctrics no modificarà gens la congestió del trànsit a les nostres ciutats.»

D'altra banda, el Tractat de Lisboa estableix que la Unió Europea ha de complementar l'acció dels estats membres en matèria turística, i ha de promoure, entre altres aspectes, el desenvolupament sostenible en el sector turístic. En aquest marc, la Comissió Europea ha fixat, fins i tot abans de la subscripció d'aquest tractat, els eixos prioritaris de la política turística en els instruments següents:

- La comunicació «Agenda per a un turisme europeu sostenible i competitiu» COM (2007) 621, de 19 d'octubre de 2007: s'assumeix la importància de protegir la durabilitat de l'entorn natural i la comunitat local de les destinacions turístiques per fomentar la competitivitat del sector i proposa com a reptes, entre d'altres, la protecció dels recursos naturals i culturals de les destinacions turístiques, la reducció de la utilització dels recursos i la contaminació en els llocs turístics, la gestió del canvi en interès del benestar



de la comunitat i tenir en compte l'impacte mediambiental dels transports vinculats al turisme. Com a principis per aconseguir un turisme alhora competitiu i sostenible, la Comissió proposa: (i) minimitzar i administrar els riscos (principi de precaució), amb la prevenció de tot efecte nociu sobre el medi ambient o la societat; (ii) avaluar la capacitat d'acollida de les destinacions turístiques i fixar límits a l'amplitud del desenvolupament turístic; i (iii) controlar permanentment la sostenibilitat, la qual cosa requereix una vigilància sense descans.

- La comunicació «Europa, primera destinació turística mundial —un nou marc polític per al turisme europeu» COM (2010) 352 final, de 30 de juny de 2010, que inicia una nova etapa en la política europea sobre el turisme i es basa en quatre eixos principals: estimular la competitivitat del sector turístic a Europa; promoure el desenvolupament d'un turisme sostenible, responsable i de qualitat; consolidar la imatge i la visibilitat d'Europa com a conjunt de destinacions sostenibles i de gran qualitat; i reforçar la integració del turisme en les polítiques i instruments financers de la Unió Europea. La comunicació subratlla el caràcter transversal del turisme, que està en contacte amb moltes altres polítiques, com la del transport, que exigeix un tractament conjunt en determinats aspectes; exposa una bateria de línies d'accions, amb especial incidència per a les entitats locals i regionals i destaca que el turisme contribueix al desenvolupament regional i econòmic i la necessitat de millorar l'atractiu de les regions com a incentiu per a la promoció de pràctiques i polítiques més sostenibles i positives respecte del medi ambient.
- La comunicació «Una estratègia europea per a un major creixement i ocupació en el turisme costaner i marítim» COM (2014) 86 final, de 20 de febrer de 2014: adopta una nova estratègia per millorar aquest tipus de turisme a Europa i constata que requereix un marc polític ambiciós. Estableix que la Comissió, els estats membres, les autoritats regionals i locals, la indústria i altres parts interessades han d'emprendre actuacions específiques que siguin coherents amb les polítiques de la Unió Europea que tenen un impacte en aquest sector, tenint en compte determinats aspectes transversals de les diferents polítiques, tals com els transports, la protecció del medi ambient, el desenvolupament regional i l'adaptació al canvi climàtic, entre d'altres.

Aquests són alguns dels valors principals del dret europeu que cal invocar en l'aprovació de les mesures necessàries de sostenibilitat mediambiental i econòmica per a l'illa d'Eivissa.

IV

El nou règim jurídic, en la mesura que respon als objectius exposats, s'ha dissenyat en el marc dels principis del dret comunitari i conformement amb la doctrina del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, òrgan que ha anat definint les condicions que han de respectar les autoritats dels estats membres a l'hora d'establir limitacions a les llibertats de circulació. Cal afegir, a més, que les limitacions més importants que preveu aquesta llei es basen en raons imperioses d'interès general i, de manera especial, en el medi ambient, la salut i la protecció de l'entorn urbà.

També s'ha tingut en compte que, en consonància amb els principis europeus que defensen un equilibri entre els fluxos turístics i la sostenibilitat mediambiental i territorial, en especial dels territoris insulars i costaners susceptibles de protecció, ja fa anys que a diverses regions europees s'han implantat restriccions a l'afluència i circulació de vehicles de motor, bé de caràcter permanent, bé temporal per als períodes de més activitat turística. En les solucions adoptades en el cas d'Eivissa, la regulació d'entrada de vehicles també té una motivació alhora ambiental i territorial, atès que la limitació a l'accés de vehicles suposa evitar el consum de més territori amb l'ampliació de les infraestructures viàries que, en temporada alta, ja es troben al límit de la seva capacitat.

Les solucions adoptades sovint estableixen diferenciació segons el tipus de vehicle, ateses les seves característiques o la funcionalitat a què estan destinats; també inclouen en molts supòsits excepcions per als residents i per als vehicles destinats a cobrir necessitats bàsiques de la ciutadania. Entre d'altres, hi ha exemples a les illes mediterrànies de Capri, Ischia, Marettimo i Favignana (Itàlia); Hydra, Athos i Rodes (Grècia); Kolocep (Croàcia); a les illes alemanyes d'Hiddensee, Helgoland, Juist, Baltrum, Wangerooge, Spiekeroog i Langeoog; a l'illa holandesa d'Schiermonnikoog; i a les illes del nord francès de Sein, Hoedic, Bréhat, Batz, Houat, Molène i l'arxipèlag de Frioul.

Així mateix, s'ha considerat l'èxit dels criteris aplicats a moltes ciutats d'arreu del món per restringir el trànsit motoritzat -ja sigui per lluitar contra la contaminació i la congestió viària, o bé per protegir el seu patrimoni- amb mesures de tot tipus, des de restriccions periòdiques per hores, dies o temporades, fins a prohibicions d'accés a determinats tipus de vehicles com els de motor dièsel, que inclouen actuacions de foment del transport públic i dels vehicles sense motor o no contaminants. En són exemples ben coneguts Madrid, Barcelona, Roma, Berlín, Friburg, París, Oslo, entre d'altres a Europa; o Teheran, Pequín, Sao Paulo, Bogotá i Santiago de Xile.

V

En el capítol I d'aquesta llei s'estableixen mesures específiques per a la sostenibilitat mediambiental i socioeconòmica de l'illa d'Eivissa; principalment mesures de regulació de fluxos turístics i de mobilitat sostenible. També s'hi detallen els objectius que han de guiar aquestes mesures, alhora que es proclama la subjecció als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat i no-discriminació.

El capítol II regula les limitacions temporals en l'entrada i/o permanència de vehicles de motor a l'illa durant els períodes de màxima afluència turística i inclou un règim d'excepcions que preveu les situacions diferencials que no poden veure's afectades en règim d'igualtat per



la prohibició general.

S'incorporen excepcions específiques per tal de garantir la mobilitat entre les Pitiüses, a fi de donar continuïtat als vincles especials existents entre les illes d'Eivissa i Formentera, d'acord amb la voluntat expressada per les seves institucions.

També es preveuen excepcions no lligades a les característiques de les persones usuàries ni dels vehicles, susceptibles de modulació pel consell insular, en funció d'un sostre màxim que permeti l'entrada i/o permanència de vehicles, de manera limitada per dies i amb sol·licitud prèvia dels interessats, i que afavorirà els de motors no contaminants. El consell també ha de determinar el nombre de vehicles de servei públic per als períodes de mobilitat restringida.

En conseqüència, es faculta el Consell Insular d'Eivissa per crear un distintiu que permeti identificar tots els vehicles exceptuats del règim de prohibició.

Les mesures restrictives, en funció dels acords que adopti el consell insular, poden afectar especialment els vehicles de lloguer, atès que a causa de la seva estacionalitat tenen una incidència rellevant sobre la saturació de la xarxa viària illenca. És comprensible que l'objectiu de limitar el total de vehicles facultats per romandre durant la temporada estival no pot quedar compromès pel fet que les empreses de lloguer de vehicles puguin ampliar la seva oferta desmesuradament.

Per assegurar l'aplicació correcta de les mesures, i en el marc previst en la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, s'introdueixen obligacions específiques d'informació i de verificació per a les empreses navilieres i els passatgers que embarquin vehicles amb destinació a Eivissa. Així mateix, s'imposa als operadors econòmics que participin en l'expedició de títols de transport marítim a aquesta illa l'obligació d'informar els passatgers de les limitacions establertes per aquesta llei.

La llei dedica el capítol III a la planificació i el capítol IV faculta les administracions competents per a l'establiment de mesures de foment dirigides al compliment dels objectius fixats.

En darrer lloc, el capítol V estableix el règim d'inspecció i la sanció aplicable com a mecanisme per garantir l'efectivitat del règim jurídic que s'estableix.

Aquesta llei s'ajusta als principis bàsics de bona regulació que estableix l'article 129.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, com són els de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència.

Capítol I Disposicions generals

Article 1 Objecte

1. Aquesta llei té per objecte la promoció de la sostenibilitat mediambiental i socioeconòmica de l'illa d'Eivissa per mitjà de la introducció de mesures que redueixin l'afluència turística excessiva i els riscos, els impactes i la saturació dels espais públics que aquesta comporta.
2. A l'efecte de l'apartat anterior, i d'acord amb aquesta llei, les administracions públiques han d'orientar les seves polítiques, en aquest territori i en l'àmbit de les seves competències, als objectius de millora de l'entorn natural i el medi ambient, d'ordenació de l'afluència turística, d'eliminació de la congestió de les vies públiques i de la saturació del parc de vehicles de motor, definits a l'annex II.A del Reial Decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles, de manteniment de la qualitat de vida de la població i de preservació de la bona imatge turística d'Eivissa.

Article 2 Mesures de sostenibilitat

1. Per a l'efectivitat dels objectius establerts en l'article 1 anterior, al Consell Insular d'Eivissa o ens en què es deleguin les seves competències li correspon adoptar, entre d'altres, les mesures fonamentals següents:

- a) Limitar la permanència de vehicles de motor a l'illa.
- b) Limitar temporalment l'afluència i/o l'estacionament de determinats vehicles de motor a espais i vies públiques d'acord amb criteris ambientals o de seguretat.
- c) Establir el nombre màxim de vehicles de lloguer en circulació.
- d) Potenciar l'ús del transport públic i de la mobilitat sostenible prevists a la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i



transició energètica.

e) Elaborar i aprovar el Pla d'acció per la sostenibilitat de l'illa d'Eivissa.

f) Accelerar la transició cap a un model de mobilitat més sostenible, seguint el que marca el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, i apostant per una transformació completa de la xarxa de transport públic, l'impuls a la mobilitat a peu i en bicicleta, l'electrificació de la flota de vehicles, la implantació de zones de baixes emissions, la transformació digital en la gestió de la mobilitat i la promoció de la mobilitat sostenible tal i com marca la normativa europea.

2. Amb la finalitat de garantir la cooperació i la col·laboració entre les diferents administracions d'Eivissa, l'eficient funcionament del transport públic i del sistema de limitació de vehicles, així com la transparència i la participació en les seves relacions amb els usuaris es crea el Consorci per a la Mobilitat de l'illa d'Eivissa, que estarà integrat inicialment pel Consell Insular d'Eivissa i el Govern de les Illes Balears.

3. L'adopció i l'execució de les mesures previstes en aquesta llei han de respondre als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat i no-discriminació.

4. En el marc de la política pressupostària, el Govern i l'Administració de la comunitat autònoma han de prestar al Consell Insular d'Eivissa la col·laboració i la cooperació adequades per a l'efectivitat de les mesures indicades en l'apartat 1 d'aquest article.

Capítol II

Entrada de vehicles

Article 3

Limitacions generals

1. Es prohibeix l'entrada i/o permanència a l'illa d'Eivissa de tot tipus de vehicles de motor, inclòs l'estacionament, en el període de l'any que determini el Ple del Consell Insular d'Eivissa o ens en què es puguin delegar les seves competències a l'efecte d'ordenar els fluxos turístics. Amb caràcter previ a l'acord del Ple es donarà audiència als ajuntaments de l'illa així com al Consell de Formentera.

Així mateix, l'acord del Ple s'ha de publicar en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears* com a mínim tres mesos abans de l'entrada en vigor de la prohibició.

2. Queden exceptuats de la prohibició prevista a l'apartat 1 anterior, els vehicles següents:

a) Vehicles dels quals siguin titulars persones físiques o jurídiques amb residència a Eivissa, llevat de les que siguin titulars de flotes de vehicles de lloguer. A aquest efecte, el Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual delegui les seves competències pot determinar els requisits addicionals per gaudir de l'excepció en els casos en què una mateixa persona sigui titular de més d'un vehicle, en especial atenció als vehicles elèctrics, ciclomotors o motocicletes. En tot cas, pel que fa a les persones jurídiques, hauran d'acreditar que el domicili fiscal del vehicle s'ubica a l'illa d'Eivissa.

b) Vehicles dels quals siguin titulars persones físiques no residents a l'illa que siguin propietàries d'un habitatge a Eivissa. En aquest cas, l'excepció només és d'aplicació a un vehicle per propietari, sempre i quan s'acrediti que el vehicle està domiciliat fiscalment en aquest habitatge.

c) Vehicles dels quals siguin titulars persones residents a l'illa de Formentera, Menorca o Mallorca que acreditin la necessitat habitual de desplaçar-se a Eivissa per raons laborals.

d) Vehicles al servei de persones amb mobilitat reduïda, acreditats degudament.

e) Vehicles oficials i de servei públic, inclosos en tot cas els de les forces i cossos de seguretat, extinció d'incendis, ambulàncies i vehicles del sistema sanitari, cotxes fúnebres, protecció civil, transport públic i escolar, taxis, residus i neteja pública.

f) Vehicles de lloguer que estiguin autoritzats per a romandre a l'illa d'acord amb el que preveu l'article 6 d'aquesta llei, sempre i quan s'acrediti que el vehicle està domiciliat fiscalment a l'illa d'Eivissa.

g) Vehicles de transport de béns i mercaderies, així com de distribució comercial.

h) Tractors, excavadores i vehicles similars.

i) Vehicles no sotmesos a limitacions pel Consell Insular d'Eivissa d'acord amb el que disposa l'article 4 d'aquesta llei.

3. El reglament de desenvolupament podrà preveure que els vehicles als quals es permet l'entrada i/o permanència a l'illa d'Eivissa en el període de limitació que s'estableixi hagin de portar obligatòriament, en un lloc visible, l'acreditació expedida pel Consell Insular d'Eivissa, amb abonament previ, si escau, de la taxa corresponent.

4. Correspon al Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual delegui les seves competències establir el sistema que permeti identificar els vehicles amb acreditació per entrar i/o romandre a l'illa, i el control del compliment d'aquesta obligació. Així mateix, ha de determinar el procediment telemàtic adequat per facilitar l'obtenció de l'acreditació a què es refereix aquest article. En tot cas, es poden establir sistemes automatitzats de lectura de matrícules.





5. El consell insular o ens en el qual delegui les seves competències, d'acord amb els articles següents, col·laborarà amb els ajuntaments de l'illa d'Eivissa en ordre a la correcta identificació dels vehicles que es considerin residents a l'illa, tot establint les oportunes determinacions a aquests efectes. En idèntic sentit, es farà anàloga col·laboració amb el Consell Insular de Formentera per als vehicles amb trànsit cap a Formentera o procedents de Formentera.

En atenció a l'esmentada col·laboració, els ajuntaments d'Eivissa, així com el de Formentera, a requeriment del Consell o de l'ens en que hagi delegat les seves competències, hauran de cedir a aquests, tota aquella informació o dades pròpies de les administracions locals que siguin necessàries per la bona gestió en el control de l'entrada de vehicles a Eivissa.

Article 4

Sostre insular de vehicles

1. El Ple del Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual es deleguin les seves competències ha d'establir justificadament, amb caràcter anual o biennal, el sostre de vehicles per a l'illa d'Eivissa en els períodes de limitació establerts d'acord amb aquesta llei. A aquest efecte, i sens perjudici del que disposa l'article anterior, pot permetre un nombre màxim de vehicles de motor, per a un nombre de dies concret, les persones usuàries dels quals ho sol·licitin amb l'antelació que es fixi.

2. El Ple del Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual es deleguin les seves competències ha d'establir una quota reservada únicament als vehicles de les persones residents a l'illa de Formentera no incloses en les excepcions previstes en l'apartat segon de l'article anterior. Aquesta quota s'ha de determinar segons les dades històriques d'afluència de vehicles de què es disposi, per tal de garantir que és suficient. En qualsevol cas, aqueixa quota és independent del que suposen els vehicles de no residents en trànsit cap a Formentera o procedents de Formentera, subjectes al sistema derivat de la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.

3. Les persones usuàries dels vehicles a què es refereixen els apartats anteriors no poden entrar vehicles de motor a l'illa sense haver obtingut prèviament l'acreditació i, si ho exigeix el reglament, el distintiu a què fa referència l'article 3 anterior.

4. En l'establiment i la gestió del sostre de vehicles es poden introduir motivadament diferents durades de la limitació d'accés de vehicles, quotes segons la tipologia de vehicle o per les seves característiques tècniques i establir els criteris d'adjudicació de les acreditacions disponibles segons el nombre màxim fixat; podent establir-se excepcions o fixar motivadament "quotes zero" per a determinats tipus de vehicles. En tot cas, ha de donar-se preferència en aquest sostre als vehicles elèctrics o no contaminants. Així mateix, a l'efecte d'adjudicar les acreditacions disponibles també es tindrà en compte l'antiguitat dels vehicles per als quals se sol·licita.

Atesa la problemàtica que provoquen les caravanes i autocaravanes a l'illa d'Eivissa, el Ple del Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual es deleguin les seves competències, en fixar una quota per a aquesta mena de vehicles, pot establir així mateix l'obligació d'haver d'acreditat disposar d'una prèvia reserva en un campament de turisme de l'illa per al seu estacionament o pernocta.

5. Les condicions per determinar el nombre màxim de vehicles que poden entrar i/o romandre a l'illa en els períodes de limitació i el nombre de dies concrets que estableix l'apartat 1, així com la quota que ha d'aplicar-se als vehicles de les persones residents a l'illa de Formentera que estableix l'apartat 2, ambdós d'aquest article, s'han de publicar en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.

Article 5

Obligacions de les empreses

1. Les empreses navilieres que operin línies amb destinació a Eivissa, com també les empreses mediadores o expenedores de títols de transport marítim, estan obligades a informar les persones usuàries, durant el procés d'adquisició dels títols de transport relatius a vehicles amb aquesta destinació, del règim de limitacions temporals d'accés de vehicles de motor a l'illa d'Eivissa, com també de les conseqüències de l'incompliment d'aquest règim.

El contingut mínim que les empreses navilieres que operin línies amb destinació a Eivissa, així com les empreses mediadores o expenedores de títols de transport marítim, han de proporcionar als usuaris, serà el que determini a tals efectes el Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual es deleguin les seves competències per mitjà dels diferents canals de distribució.

2. Les empreses navilieres que realitzin transport de viatgers amb vehicles de motor, amb origen i destinació dins del territori de la comunitat autònoma de les Illes Balears, estan obligades igualment a verificar, en el procés d'embarcament dels vehicles amb destinació a Eivissa, que els seus usuaris disposen de l'acreditació per entrar i/o romandre a l'illa d'Eivissa d'acord amb el que disposa aquesta llei. La informació resultant d'aquest procés ha de comunicar-se per mitjans telemàtics al Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual es deleguin les seves competències.

Les obligacions establertes en aquest apartat només són exigibles durant els períodes de limitació determinats anualment pel Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual es deleguin les seves competències.



3. Les empreses navilieres que operin línies en els ports de l'illa d'Eivissa estan obligades a comunicar en temps real, al Consell Insular d'Eivissa o ens en el que es deleguin les seves competències, a través de la plataforma informàtica d'intermediació de dades que s'estableixi a aquest efecte, les matrícules o el número de bastidor en el cas de no tenir matrícula assignada, de tots els vehicles que desembarquin així com dels que embarquin a l'illa d'Eivissa, juntament amb el dia i l'hora en què es produeixi. Mentre no estigui implementada aquesta plataforma, la comunicació podrà efectuar-se a través de l'aportació documental que a aquest efecte es disposi per resolució del Consell Insular o ens en el que es deleguin les seves competències. Aquesta obligació de comunicar dades serà efectiva des de l'1 de gener de 2025.

4. La conselleria competent en matèria de transport marítim i el Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual es deleguin les seves competències, per facilitar el compliment de les obligacions a què fa referència aquest article, han de publicar i mantenir actualitzada la informació sobre les limitacions d'accés en les seues electròniques corporatives respectives, i promoure accions dirigides a difondre el contingut de les restriccions derivades d'aquesta llei entre els visitants i turistes per mitjà dels canals més adequats.

5. Les empreses navilieres que realitzin transport de viatgers amb vehicles de motor, amb origen i destinació dins el territori de la comunitat autònoma de les Illes Balears, estan obligades a realitzar la gestió directa del cobrament al viatger, per compte de l'administració competent, de les taxes que s'estableixin en relació amb les limitacions a l'entrada de vehicles regulades en aquesta llei.

A aquest efecte s'establirà el sistema corresponent per al seu cobrament a compte per part de la naviliera, juntament amb l'import corresponent al bitllet de transport, per a posteriorment resultar transferit per al seu ingrés a l'administració competent.

Article 6

Vehicles de lloguer

1. Les empreses de lloguer dels vehicles sense conductor estan obligades a comunicar al Consell Insular d'Eivissa o ens en què delegui les seves competències, a través de la plataforma informàtica d'intermediació de dades que s'estableixi a aquest efecte i amb una periodicitat mínima diària, les matrícules o número de bastidor en el cas de no tenir matrícula assignada, de tots els vehicles que entrin i surtin de l'illa d'Eivissa, juntament amb el dia i l'hora en que es produeix l'entrada i la sortida. També tenen obligació de comunicar les noves matriculacions de vehicles que hagin entrat a l'illa sense matricular. Mentre no estigui implementada la plataforma esmentada, la comunicació podrà efectuar-se a través de l'aportació documental que a aquest efecte es disposi per resolució del Consell Insular. Aquesta obligació de comunicar dades serà efectiva des de l'1 de gener de 2025.

2. El Ple del Consell Insular d'Eivissa o ens en què es deleguin les seves competències, oïdes les empreses del sector de lloguer de vehicles, pot fixar motivadament el nombre màxim de vehicles de motor que, per al conjunt d'aquesta activitat, pot entrar anualment a l'illa d'Eivissa per a la seva comercialització. Així mateix, pot determinar, tot respectant el sostre de vehicles en circulació que regula l'article 4, el nombre màxim de vehicles de lloguer que pot circular per l'illa en els períodes de limitació a què fa referència l'article 3.1, ambdós d'aquesta llei.

3. En el mateix acord, el Ple del Consell Insular d'Eivissa o ens en el qual es deleguin les seves competències pot disposar que un percentatge del total dels vehicles de lloguer que pot circular per l'illa quedi reservat per als vehicles elèctrics o no contaminants.

4. El Consell Insular d'Eivissa establirà, reglamentàriament o per acord de Ple, el nombre de vehicles d'una flota per sota del qual l'empresa no es veurà obligada a aplicar les possibles reduccions.

5. El Consell Insular d'Eivissa o ens en què es deleguin les seves competències establirà, per acord de Ple, el mecanisme d'adjudicació de les acreditacions que permetin l'entrada i permanència de vehicles per a la seva comercialització com a lloguer sense conductor, respectant els límits establerts a l'apartat 2 d'aquest article i possibilitant l'entrada de nous operadors al sector de lloguer de vehicles.

Article 7

Vehicles de servei públic

1. El Consell Insular d'Eivissa, els cinc ajuntaments de l'illa d'Eivissa o els ens de mobilitat que es creïn a l'efecte, han d'afavorir l'ús de vehicles de servei públic amb classificació "zero emissions" o menys contaminants, sempre que sigui possible.

2. Per tal d'afrontar l'increment de demanda de transport que es produeixi per les limitacions establertes en aquesta llei, el Consell Insular d'Eivissa o ens en què es deleguin les seves competències ha d'adoptar les mesures adients per reforçar les freqüències i la dotació de les línies de transport regular.

Article 8

Accés restringit a determinats espais

1. El Ple del Consell Insular d'Eivissa o ens en què es deleguin les seves competències, per tal d'evitar que es produeixin danys o aglomeracions en vies públiques o espais determinats amb valors naturals, patrimonials o paisatgístics, o que la concentració de vehicles



pugui posar en risc les mesures d'evacuació de les persones en supòsits d'emergència, previ informe favorable de l'ajuntament corresponent, pot acordar limitar-hi temporalment l'afluència i/o l'estacionament de vehicles de motor. Els vehicles autoritzats per accedir als esmentats espais, dedicats al transport públic de viatgers, hauran de ser prioritàriament de baixes emissions.

2. L'acord corresponent s'ha de publicar en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears* i ha de tenir una difusió adequada en els mitjans de comunicació.

Article 9

Raons imperioses d'interès general que justifiquen l'establiment de les regulacions

Les limitacions i regulacions previstes en aquest capítol II, que seran proporcionades i no discriminatòries, es consideren necessàries, adequades i justificades per la concurrència de raons imperioses d'interès general referides a la protecció del medi ambient i de l'entorn urbà i la salut pública, tals com garantir que no s'intensifiqui la pressió sobre el territori, que no es superi la capacitat de càrrega de les platges i cales, que la concentració de vehicles no comprometi l'eventual actuació dels serveis d'emergència, que no es congestioni la xarxa viària i els aparcaments, que no quedi compromesa la capacitat dels sistemes de tractament de les aigües residuals, que no es sobrepassi la capacitat de recollida i tractament dels residus, que no se sobreexplotin els recursos hídrics i que no es perdi el valor i la bona imatge de l'illa d'Eivissa com a destinació turística.

Capítol III

Planificació

Article 10

Pla d'Acció per a la Mobilitat Sostenible de l'illa d'Eivissa

1. Per al millor compliment de les determinacions establertes en aquesta llei, i en coherència amb els instruments de planificació sectorial vigents, el Consell Insular d'Eivissa, a proposta del Consell Executiu, aprovarà mitjançant acord de Ple el Pla d'Acció per a la mobilitat sostenible a l'illa d'Eivissa, encaminat a la reducció de les externalitats produïdes per la pressió automobilística. Aquest instrument de caràcter específic s'haurà de sotmetre a un període d'exposició pública per un termini no inferior a un mes i haurà d'estar obert a la participació del Consell de Diàleg Social de l'illa d'Eivissa i l'ens públic en el qual s'hagin delegat les seves competències, amb la possibilitat de convidar els ajuntaments i/o Govern de les Illes Balears o al Consell de Formentera, si es considera necessari.

2. El Pla d'Acció ha de contenir uns objectius específics, accions concretes per aconseguir-los i indicadors per mesurar el grau de compliment dels objectius, delegant en l'ens que es creï a tal efecte la labor de mesurar els resultats de compliment.

3. El Pla d'Acció ha de tenir una vigència no inferior a 24 mesos i inferior o igual a 5 anys. El Pla d'Acció es podrà revisar un cop finalitzada la seva vigència o prèvia aprovació d'un acord de Consell Executiu que autoritzi la revisió o una nova redacció per elevar-la a debat plenari d'acord amb el procediment indicat en l'apartat 1 d'aquest article.

4. L'ens públic creat a tal efecte prèviament haurà d'avaluar, en el darrer trimestre de cada any, els resultats de l'aplicació de les mesures. Així mateix, el Consell d'Eivissa o ens en el que delegui les seves competències haurà de fer pública una memòria de l'avaluació que permeti plantejar, si escau, propostes normatives per al millor compliment dels objectius de sostenibilitat per a l'illa d'Eivissa.

Article 11

Polítiques de mobilitat i transport

1. De conformitat amb el títol V de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica, el consell insular ha de promoure la mobilitat sostenible a l'illa, tot potenciant un model de transport públic, col·lectiu i intermodal, que redueixi l'ús del vehicle privat i promogui altres formes de transport sostenible, sense emissions de gasos amb efecte hivernacle.

Entre d'altres es prioritzaran les actuacions adreçades al transport públic, a la xarxa de carrils bici, als punts de saturació, a la protecció dels usuaris vulnerables de la xarxa viària i a la descarbonització.

2. El consell insular ha d'impulsar, de forma coordinada amb el Govern de les Illes Balears, la millora en l'eficiència energètica del parc de vehicles de motor mitjançant incentius econòmics i administratius per a la seva conversió o substitució per alternatives no contaminants.





Capítol IV Mesures de foment

Article 12

Fons per a la sostenibilitat

1. El Govern de les Illes Balears i el Consell Insular d'Eivissa acordaran la constitució d'un fons específic per al finançament d'actuacions orientades a garantir la sostenibilitat mediambiental i turística de l'illa i, en particular, les accions contingudes en el Pla d'Acció per a la Mobilitat Sostenible de l'illa d'Eivissa. Aquest fons s'ha de nodrir fonamentalment dels ingressos derivats de la taxa prevista en l'article 3 d'aquesta llei i de les aportacions de l'Administració de la comunitat autònoma, així com d'allò que s'obtingui per la imposició de sancions.
2. La gestió i l'execució del Fons per la Sostenibilitat d'aquelles actuacions que siguin pròpies del Consell Insular d'Eivissa o de l'ens en què s'hagin delegat les seves competències, correspondran a l'esmentat ens.
3. La quantitat anual total d'aquest fons, i en particular, l'aportació de l'Administració de la comunitat autònoma es determinarà de mutu acord entre ambdues administracions, d'acord amb els corresponents estudis i valoracions. El Govern de les Illes Balears ha d'incorporar en els pressuposts generals de la comunitat autònoma la quantitat acordada.

Article 13

Programes conjunts de subvencions

El Govern de les Illes Balears i el Consell Insular d'Eivissa han d'establir i finançar programes conjunts de subvencions, que podran ser gestionats per l'ens que s'hagi creat a aquest efecte, destinats a fomentar les conductes d'empreses i particulars que s'adequin als objectius establerts en l'article 1 d'aquesta llei.

Article 14

Mobilitat sostenible

1. El consell insular ha d'adoptar les mesures adequades per a l'assoliment progressiu d'objectius de mobilitat sostenible i ha de fomentar l'ús del transport públic, les vies verdes i la bicicleta.
2. El consell insular, de forma coordinada amb els ajuntaments de l'illa, ha de promoure la planificació de les infraestructures i serveis necessaris per fomentar al màxim l'ús dels vehicles de mobilitat personal.

Capítol V Règim d'inspecció i sancionador

Article 15

Inspecció

1. Correspon al Consell Insular d'Eivissa o a l'ens en el qual delegui les seves competències adoptar les mesures adients per a la inspecció i el control de les activitats regulades en aquesta llei, sens perjudici de les competències de l'Administració de la comunitat autònoma de vetllar pel compliment de les obligacions que s'imposen a les empreses en l'article 5 d'aquesta llei.
2. L'Administració de la comunitat autònoma, el Consell Insular d'Eivissa, els ajuntaments de l'illa, el Consell Insular de Formentera i el Consorci per a la Mobilitat Sostenible d'Eivissa han d'adoptar les mesures de col·laboració i coordinació adequades per a l'efectivitat de l'actuació inspectora.

Article 16

Infraccions administratives

1. Constitueixen infraccions administratives els incompliments dels deures establerts en aquesta llei en els termes dels apartats següents.
2. Són infraccions lleus:
 - a) No portar en un lloc visible el distintiu quan sigui obligatori segons l'article 3 d'aquesta llei.
 - b) Accedir als espais a què fa referència l'article 8 d'aquesta llei infringint les limitacions establertes pel Consell Insular d'Eivissa.
 - c) Qualsevol altre incompliment del previst a la present llei no qualificat d'infracció greu o molt greu.





3. Són infraccions greus:

- Circular per la xarxa viària de l'illa d'Eivissa contravenint les limitacions de caràcter temporal establertes d'acord amb l'article 3.1 d'aquesta llei.
- Manipular o falsejar l'acreditació o el distintiu a què fa referència l'article 3 d'aquesta llei.
- Comercialitzar vehicles de lloguer sense adequar-se a les limitacions establertes en l'article 6 d'aquesta llei.
- Obstaculitzar o dificultar injustificadament l'activitat inspectora de l'administració.
- Incomplir els deures d'informació, verificació i gestió directa del cobrament al viatger de les taxes que s'estableixin amb relació a les limitacions a l'entrada de vehicles regulades en aquesta llei establerts en els apartats 1, 2 i 5 de l'article 5 d'aquesta llei.
- L'ús d'un vehicle acreditat per a l'entrada i/o permanència a l'illa en la comissió d'alguna de les infraccions establertes a l'article 94 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.
- Haver estat sancionat, mitjançant resolució ferma en via administrativa, més de dues vegades per la comissió d'alguna de les infraccions lleus que indica l'apartat anterior.

La sanció de l'ús d'un vehicle acreditat per a l'entrada i/o permanència a l'illa en la comissió d'alguna de les infraccions establertes a l'article 94 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, implicarà la retirada de l'acreditació al vehicle emprat per a la infracció i la impossibilitat d'obtenció d'una nova acreditació per part de la persona física o jurídica sancionada durant el període d'un any.

4. Són infraccions molt greus:

- Incomplir el deure de comunicació de dades establert a l'apartat 3 de l'article 5 d'aquesta llei.
- Incomplir el deure de comunicació de dades establert a l'apartat 1 de l'article 6 d'aquesta llei.
- Incomplir les prohibicions establertes en la disposició addicional tercera d'aquesta llei.
- La comissió en el termini d'un any de més d'una infracció greu, quan així hagi estat declarat per resolució ferma en via administrativa.

5. Als efectes d'aquesta llei, cada vehicle de motor constituirà una infracció independent encara que els fets infringissin el mateix o similar precepte. L'anterior no és aplicable a les sancions per incompliment del que es preveu en aquesta llei en els articles 5.3 i 6.1 d'aquesta llei.

Quant a la infracció prevista a l'apartat 3.a) d'aquest article 16, si aquesta es comet per un mateix vehicle de motor en dies consecutius, aquestes infraccions seran considerades independents.

Així mateix, si la persona física obté l'acreditació per a entrar i/o romandre a l'illa d'Eivissa amb un vehicle de motor de la seva titularitat, en el termini màxim de 24 hores des de la comissió de la infracció prevista a l'apartat 3.a) d'aquest article 16, aquesta infracció quedarà sense efecte.

No serà objecte de sanció si el vehicle té origen o destinació a l'illa de Formentera i es troba únicament en trànsit d'entrada o sortida de l'illa d'Eivissa. En qualsevol dels casos, aquest vehicle de motor ha de complir amb el que es disposa en la normativa reguladora de l'illa de Formentera respecte de les restriccions temporals de vehicles de motor fixades a aquesta illa.

Article 17

Subjectes responsables

Són subjectes responsables de la comissió de les infraccions establertes en l'article 16 d'aquesta llei les persones físiques o jurídiques autores de les accions o omissions corresponents. Així mateix, respondran subsidiàriament del pagament de les sancions imposades les persones titulars dels vehicles.

Article 18

Sancions

1. Per la comissió de les infraccions tipificades en l'article 16 d'aquesta llei s'han d'imposar les sancions següents:

- Per a les infraccions lleus, una multa de 300 a 1.000 euros.
- Per a les infraccions greus, una multa de 1.001 a 10.000 euros.
- Per a les infraccions molt greus, una multa de 10.001 a 30.000 euros.

2. Per la comissió d'infraccions greus o molt greus es pot imposar, a més, la sanció d'immobilització temporal del vehicle implicat en els fets il·lícits per un període no inferior a dos mesos ni superior a quatre mesos.

3. Per a la gradació de les sancions s'han de tenir en compte les circumstàncies modificatives de la responsabilitat previstes a l'article 29 de la



Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic. L'aplicació de la sanció ha de ser proporcionada a la gravetat de la conducta infractora i ha d'assegurar que la comissió d'infraccions no resulti més beneficiosa per a la persona infractora que el compliment de les normes infringides. Només a aquests efectes podran incrementar-se les quanties de les multes previstes fins al triple del preu dels serveis afectats per la infracció.

Article 19

Multes coercitives

1. Per a l'execució forçosa de les obligacions que hagin estat imposades en la resolució sancionadora a la persona autora d'una infracció lleu o greu o molt greu, i en el marc de la legislació en matèria de procediment administratiu comú, l'òrgan competent pot imposar multes coercitives que es poden reiterar cada dos mesos fins que es compleixi el que hagi estat ordenat.

2. La quantia de cada una de les multes coercitives no pot excedir del 20% de l'import de la multa imposada.

Article 20

Competència sancionadora i procediment sancionador

1. La competència per imposar les sancions establertes en l'article 18 anterior correspon al president o a la presidenta del consell insular, llevat que les normes insulars d'organització l'atribueixin a altres òrgans.

2. Això no obstant, la competència per a la imposició de les sancions per les infraccions previstes en els apartats 3.d), 3.e), 3 f) i 4 de l'article 16 d'aquesta llei, en relació amb l'activitat de les empreses navilieres i de mediació, correspon al conseller o a la consellera de l'Administració de la comunitat autònoma competent en matèria de transport marítim.

3. El procediment sancionador s'ha d'instruir i resoldre d'acord amb el règim sancionador que es conté en la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i els principis i les disposicions que es contenen en la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic. L'òrgan competent aplicarà també el Decret 1/2024, de 5 de gener, pel qual s'aprova el Reglament del procediment sancionador de l'Administració de la comunitat autònoma de les Illes Balears.

4. Es poden adoptar les mesures provisionals previstes a l'article 56 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i en especial la immobilització dels vehicles que circulin per l'illa sense haver obtingut prèviament l'acreditació en el cas que el vehicle sigui d'una empresa d'arrendament de vehicles amb o sense conductor.

Article 21

Pagament voluntari i reconeixement de la responsabilitat

1. Una vegada que s'hagi iniciat el procediment, si la persona infractora reconeix la seva responsabilitat, aquest procediment es resol amb la sanció corresponent i s'ha d'aplicar una reducció del 20% sobre la quantitat proposada.

2. A més, la quantia de la sanció proposada per l'òrgan competent s'ha de reduir un 20% si la persona interessada decideix voluntàriament fer efectiu l'import de la multa abans de la resolució.

3. Les reduccions anteriors són acumulables i la seva efectivitat es condiciona al desistiment o a la renúncia de qualsevol acció o recurs en via administrativa contra la sanció.

Article 22

Prescripció

Les infraccions i les sancions previstes en aquesta llei prescriuen en els terminis i les condicions que s'estableixen en l'article 30 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

Disposició addicional primera

Informació a les empreses navilieres, mediadores o expenedores sobre el contingut d'aquesta llei

En el mes següent a l'entrada en vigor d'aquesta llei, la conselleria competent en matèria de transport marítim i el Consell Insular d'Eivissa han d'adoptar les mesures adequades de difusió del règim de limitació d'entrada i/o permanència de vehicles de motor a l'illa d'Eivissa entre les empreses a què fa referència l'article 5 d'aquesta llei.

Disposició addicional segona

Informació sobre el règim jurídic d'entrada de vehicles

El Govern de les Illes Balears i el Consell Insular d'Eivissa han de prendre les mesures de difusió adequades i suficients per informar la



ciutadania, amb caràcter previ a l'entrada en vigor del règim jurídic de caràcter temporal que s'estableixi d'acord amb aquesta llei, quant a l'entrada i/o permanència de vehicles de motor a l'illa d'Eivissa.

Disposició addicional tercera**Estacionament a sòl rústic de vehicles de motor**

1. En ordre a evitar la proliferació de vehicles de motor estacionats en determinats indrets per llargues temporades i que són emprats, a la pràctica, per a l'acampada i pernocta, es prohibeix l'estacionament perllongat de vehicles de motor en el sòl rústic de l'illa fora dels aparcaments d'ús públic existents i especialment habilitats a aquest efecte. Es considera estacionament perllongat, romandre estacionat en la mateixa ubicació més de tres dies.

2. Resta prohibida l'acampada i la pernocta amb vehicles de motor al sòl rústic de l'illa d'Eivissa fora dels campaments de turisme legalment existents.

3. Queda prohibit qualsevol tipus d'estacionament de vehicles de motor en el sòl rústic de l'illa d'Eivissa que no disposin de l'acreditació d'entrada i/o permanència a l'illa que regula aquesta llei.

Disposició addicional quarta**Ordenança fiscal reguladora**

En el termini de dos mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, el Consell Insular d'Eivissa procedirà a iniciar la tramitació per a l'aprovació d'una ordenança fiscal reguladora de la taxa per a l'obtenció i el control de l'autorització d'entrada i/o permanència, inclòs l'estacionament, a l'illa d'Eivissa dels vehicles de motor.

Disposició addicional cinquena**Coordinació i col·laboració amb altres administracions públiques**

1. Als efectes de millorar la gestió, el control i la sanció de les previsions contingudes en la present llei, es podran establir fórmules de coordinació i col·laboració amb altres administracions públiques, especialment amb la Direcció General de Trànsit, dependent del Ministeri de l'Interior.

2. Els ajuntaments de l'illa d'Eivissa col·laboraran en la identificació dels vehicles que es considerin residents (segons les determinacions que a aquests efectes estableixi el corresponent acord del consell) i trametran anualment la relació de matricules dels vehicles residents a l'illa d'Eivissa al consell insular.

3. Així mateix, als efectes de l'apartat 4 de l'article 14 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, a l'illa d'Eivissa correspondrà al Consell Insular d'Eivissa, instar l'Estat a l'establiment de mesures de promoció de mobilitat neta, consistents en restriccions en el seu àmbit territorial de la circulació de turismes i furgonetes.

Disposició addicional sisena**Prevenició d'activitats de transport il·legals**

Per tal d'afrontar un increment potencial d'activitats il·legals de transport que es produeixi per les limitacions establertes a aquesta llei, el Consell Insular d'Eivissa ha d'elaborar juntament amb les empreses de transport, un pla de prevenció d'activitats de transport il·legals que contingui mesures que abordin la proliferació d'aquest tipus d'activitats amb especial atenció a les de lloguer de vehicles amb conductor i sense.

Disposició addicional setena**Creació d'un consorci insular de mobilitat sostenible d'Eivissa**

1. L'execució i el control del que es preveu en aquesta llei, transcorreguts els terminis establerts en els apartats següents, s'exercirà a través de la creació d'un consorci insular denominat Consorci Insular de Mobilitat Sostenible, de naturalesa jurídica pública, amb personalitat jurídica pròpia i plena capacitat per a exercir les potestats administratives necessàries per al compliment dels seus fins, incloent-hi la potestat sancionadora i la tributària.

Aquest consorci, conformat inicialment pel Consell Insular d'Eivissa i el Govern de les Illes Balears, s'adscriurà al Consell Insular d'Eivissa (sense perjudici de la corresponent aportació econòmica que correspongui al Govern de les Illes Balears) i tindrà com a finalitat articular la cooperació econòmica, tècnica i administrativa, entre les diferents administracions i els ens públics que s'hi adhireixin per exercir de manera conjunta i coordinada les atribucions que es deriven de l'aplicació de la present llei.

En el termini màxim de sis mesos a comptar des de l'entrada en vigor d'aquesta llei, el Consell Insular d'Eivissa iniciarà la constitució



d'aquest consorci amb el Govern de les Illes Balears al qual podran adherir-se els ajuntaments de l'illa d'Eivissa, així com altres ens públics. No obstant l'anterior, mentre el Consorci Insular de Mobilitat Sostenible d'Eivissa no tingui expressament atribuïdes les corresponents competències, el seu exercici pel que fa al que es preveu en aquesta llei correspondrà al Consell Insular d'Eivissa.

2.El consorci podrà assumir, així mateix, altres funcions relacionades amb la mobilitat en l'àmbit territorial de l'illa d'Eivissa, especialment per al compliment de les finalitats i competències previstes en la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.

El Consell Insular d'Eivissa, el Govern de les Illes Balears i les diferents administracions o ens públics que s'integrin el consorci podran adscriure o destinar en comissió de serveis al Consorci Insular de Mobilitat Sostenible d'Eivissa el personal propi que es consideri necessari o convenient per a l'exercici de les seves competències i funcions.

No obstant això, per a assumir noves funcions, aquestes hauran de ser aprovades prèviament pel Ple del Consell Insular d'Eivissa.

Disposició addicional vuitena

En el termini màxim d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta llei, el Consell Insular d'Eivissa ha d'aprovar els estatuts del Consorci Insular per a la Mobilitat Sostenible d'Eivissa.

Disposició addicional novena

En el termini màxim de sis mesos des de la constitució del consorci insular (l'entrada en vigor d'aquesta llei), el Consell d'Administració del Consorci per a la Mobilitat Sostenible d'Eivissa ha d'aprovar la plantilla de personal.

Disposició addicional desena

S'autoritza el conseller o la consellera competent en matèria de funció pública que, a proposta del conseller o la consellera competent en matèria de transport, adscriui o destini en comissió de serveis al Consorci Insular per a la Mobilitat Sostenible d'Eivissa el personal de l'Administració del Consell d'Eivissa necessari i convenient, amb les dotacions pressupostàries pertinents.

Disposició transitòria única

Mentre no es tingui l'estructura íntegra per la posada en funcionament de la present llei, serà el Consell Insular d'Eivissa qui desenvolupi el Capítol II, respecte a l'entrada de vehicles, amb les limitacions generals i el sostre de vehicles recollit en l'esmentat capítol, que haurà d'entrar en vigor l'1 de juny de l'any 2025.

Disposició derogatòria única

Derogació normativa

Queden derogades totes les disposicions de rang igual o inferior que s'oposin al que estableix aquesta llei.

Disposició final primera

Modificació de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears

Es modifica l'apartat d) de l'article 27 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, en el sentit d'afegir-hi un nou paràgraf, amb la redacció següent:

“El mateix serà predicable dels passatgers amb destinació a l'illa d'Eivissa.”

Disposició final segona

Desenvolupament normatiu

1. El Consell Insular d'Eivissa aprovarà, dins el termini de 18 mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta llei, un reglament propi que desenvolupi les previsions contingudes en aquesta llei, i especialment, per desenvolupar aspectes prevists en el capítol II (entrada de vehicles), sense perjudici de la plena efectivitat des de l'entrada en vigor de la present llei de l'adopció pel consell insular dels acords plenaris a què es refereix l'esmentat capítol II. En qualsevol cas, i a l'efecte d'adoptar aquells acords plenaris, es tindrà en compte la posada en funcionament del nou servei concessional de transport públic insular de l'illa d'Eivissa.

2. S'autoritza així mateix el Govern de les Illes Balears per dictar aquelles altres disposicions reglamentàries que siguin necessàries per al desenvolupament i l'aplicació de la present llei.





Disposició final tercera

Entrada en vigor

Aquesta llei entra en vigor l'endemà d'haver-se publicat en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.

Per tant, orden que tots els ciutadans guardin aquesta llei i que els tribunals i les autoritats als quals pertogui la facin guardar.

Palma, 11 de novembre de 2024

La presidenta

Margarita Prohens Rigo

