



## Secció V. Anuncis

### Subsecció segona. Altres anuncis oficials

#### PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

**6014**

*Informació sobre la tramitació al Parlament de les Illes Balears (participaciocitadana@parlamentib.es) de la Proposició de llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística (RGE núm. 6519/24)*

Atès que el Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 4 de juny de 2024, prengué en consideració la Proposició de llei de control de l'afluència de vehicles a l'illa d'Eivissa per a la sostenibilitat turística (RGE núm. 6519/24) i la Mesa de la cambra, en sessió de dia 12 de juny de 2024, n'acordà la continuació de la tramitació, per tal de fer efectiu l'article 139.6 del Reglament del Parlament es publica la proposició de llei esmentada, el text de la qual es transcriu a continuació.

Palma, (signat electrònicament: 17 de juny de 2024)

**El president del Parlament de les Illes Balears**  
Gabriel Le Senne i Presedo

#### PROPOSICIÓ DE LLEI DE CONTROL DE L'AFLUÈNCIA DE VEHICLES A L'ILLA D'EIVISSA PER A LA SOSTENIBILITAT TURÍSTICA

#### 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.

La present llei té com a precedent la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera, publicada en el BOIB número 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 a 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 pot 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 a 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 del COVID-19 el nombre de vehicles que actualment circulen per l'illa d'Eivissa superat els nivells previs a l'any 2019. Així com 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 ports 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, en 2016 era de 967,6 vehicles/1.000 habitants i l'any 2022 ja es va situar en 1036,9 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 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%, passant 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, hi ha que una part rellevant 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% els 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 citada 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 mediambient; 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 embussos. 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, el qual 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 seua 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 a 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 a 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, Bogotà 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 a l'entrada i la circulació de vehicles a 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 la circulació de vehicles, de forma 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 són aquests els que tenen més incidència en la saturació de la xarxa viària illenca. És comprensible que l'objectiu de limitar el total de vehicles facultats per circular 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 objectiu 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 a 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 li correspon adoptar, entre d'altres, les mesures fonamentals següents:

- Limitar l'afluència de vehicles a motor a l'illa.
- Limitar la circulació en vies públiques per a determinats tipus de vehicles a motor d'acord amb criteris mediambientals.
- Establir el nombre màxim de vehicles de lloguer en circulació.
- 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.
- Elaborar i aprovar el Pla d'acció per la sostenibilitat de l'illa d'Eivissa.

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

3. 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 i circulació de vehicles

## Article 3

### Limitacions generals

1. Es prohibeix l'afluència a l'illa d'Eivissa de tot tipus de vehicles a motor, com també la circulació d'aquests vehicles per la xarxa viària de l'illa, inclòs l'estacionament, en el període de l'any que determini el Ple del Consell Insular d'Eivissa 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 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 anterior els vehicles següents:

- 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 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.
- 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.
- 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.
- Vehicles al servei de persones amb mobilitat reduïda, acreditats degudament.
- 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.
- Vehicles de lloguer que estiguin autoritzats per circular d'acord amb el que preveu l'article 6 d'aquesta llei.
- Vehicles de transport de béns i mercaderies, així com de distribució comercial.
- Tractors, excavadores i vehicles similars.
- Vehicles no sotmesos a limitacions de circulació 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 la circulació per 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 establir el sistema que permeti identificar els vehicles amb acreditació per circular, 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 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.



#### Article 4

##### Sostre de vehicles en circulació

1. El Ple del Consell Insular d'Eivissa ha d'establir justificadament, amb caràcter anual o biennal, el sostre de vehicles que pot circular per 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 la circulació d'un nombre màxim de vehicles a 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 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.
  3. Les persones usuàries a què es refereixen els apartats anteriors no poden circular sense haver obtingut prèviament l'acreditació i, si ho exigeix el reglament, el distintiu als quals fa referència l'article 3 anterior.
  4. En l'establiment i la gestió del sostre d'unitats en circulació es poden introduir motivadament quotes per a tots o alguns dels tipus de vehicles a motor i establir els criteris d'adjudicació de les acreditacions disponibles segons el nombre màxim fixat; tot podent establir-se excepcions o fixar motivadament quotes "o" per a determinats tipus de vehicles. En tot cas, s'ha de donar preferència en aquest sostre als vehicles elèctrics o no contaminants. Així mateix, als efectes d'adjudicar les acreditacions disponibles també es tendran en compte l'antiguitat dels vehicles pels 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, en fixar una quota per aquest tipus de vehicle, pot establir així mateix l'obligació d'haver d'acreditat el disposar d'una prèvia reserva a un campament de turisme de l'illa per al seu estacionament i pernocta.
5. Les condicions per determinar el nombre màxim de vehicles que pot circular a l'illa en els períodes de limitació i el nombre de dies concrets que estableix l'apartat 1, així com la quota que s'ha d'aplicar 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 i circulació de vehicles a 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 per mitjà dels diferents canals de distribució.

2. Les empreses navilieres que realitzin transport de viatgers amb vehicles a motor, amb origen i destinació dins el 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 circular a Eivissa d'acord amb el que disposa aquesta llei. La informació resultant d'aquest procés s'ha de comunicar per mitjans telemàtics al Consell Insular d'Eivissa.

Les obligacions establertes en aquest apartat només són exigibles durant els períodes de limitació determinats anualment pel Consell Insular d'Eivissa.

3. La conselleria competent en matèria de transport marítim i el Consell Insular d'Eivissa, per tal de 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 i circulació en les seues electròniques corporatives respectives, i promoure accions adreçades a difondre el contingut de les restriccions derivades d'aquesta llei entre els visitants i turistes per mitjà dels canals més adients.

#### Article 6

##### Vehicles de lloguer

1. El Ple del Consell Insular d'Eivissa, oïdes les empreses del sector de lloguer de vehicles, pot fixar motivadament el nombre màxim de vehicles a 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.

2. En el mateix acord, el Ple del Consell Insular 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.

#### **Article 7**

##### **Vehicles de servei públic**

1. El consell insular ha d'afavorir l'ús de vehicles de servei públic amb classificació "zero emissions" o menys contaminants, sempre que sigui tècnicament viable.

2. Per tal d'afrontar l'increment de demanda de transport que es produeixi per les limitacions establertes en aquesta llei, el consell insular 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, 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 a 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 l'actuació dels serveis d'emergència, que no es congestioni la xarxa viària i els aparcaments, no quedi compromesa la capacitat dels sistemes de tractament de les aigües residuals, no es sobrepassi la capacitat de recollida i tractament dels residus, no se sobre explotin els recursos hídrics i que no es perdi el valor i la bona imatge de l'illa d'Eivissa com a destí turístic.

### **Capítol III** **Planificació**

#### **Article 10**

##### **Pla d'Acció per a la Sostenibilitat 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 la Sostenibilitat de l'illa d'Eivissa, encaminat a la reducció de les externalitats que pugui produir la pressió turística i l'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, amb la possibilitat de convidar els ajuntaments i/o Govern de les Illes Balears, si es considera necessari.

2. El Pla d'Acció ha de contenir uns objectius específics, accions concretes per aconseguir-les i indicadors per mesurar el grau de compliment dels objectius, delegant en un dels departaments del Consell Insular d'Eivissa 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 seua 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. El departament designat 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 haurà de trametre una memòria de l'avaluació al Govern de les Illes Balears 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

- 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.
- 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 a 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

- 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 sostenibilitat 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.
- 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 destinades a fomentar les conductes d'empreses i particulars que s'adeqüin als objectius establerts en l'article 1 d'aquesta llei.

## Article 14

### Mobilitat sostenible

- 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.
- El consell insular, de forma coordinada amb els ajuntaments de l'illa, ha de promoure la planificació de les infraestructures i serveis necessaris per a fomentar al màxim l'ús dels vehicles de mobilitat personal.

## Capítol V Règim d'inspecció i sancionador

## Article 15

### Inspecció

- Correspon al Consell Insular d'Eivissa 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.
- L'Administració de la comunitat autònoma, el consell insular i els ajuntaments de l'illa han d'adoptar les mesures de col·laboració i coordinació adequades per a l'efectivitat de l'actuació inspectora.

## Article 16

### Infraccions administratives

- Constitueixen infraccions administratives els incompliments dels deures establerts en aquesta llei en els termes dels apartats següents.
- Són infraccions lleus:
  - Circular sense 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:

- a) 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.
- b) Manipular o falsejar l'acreditació o el distintiu a què fa referència l'article 3 d'aquesta llei.
- c) Comercialitzar vehicles de lloguer sense adequar-se a les limitacions establertes en l'article 6 d'aquesta llei.
- d) Obstaculitzar o dificultar injustificadament l'activitat inspectora de l'Administració.
- e) Incomplir els deures d'informació i verificació establerts en l'article 5 d'aquesta llei.
- f) 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.

4. Es considera infracció molt greu 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 a motor constituirà una infracció independent encara que els fets infringeixin els mateixos o similars preceptes.

Pel que fa a la infracció prevista a l'apartat 3.a) d'aquest article 16, si aquesta es comet per un mateix vehicle a motor en dies consecutius, serà considerada una única infracció.

Així mateix, si la persona física obté l'acreditació per a poder circular amb un vehicle a 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.

#### **Article 17**

##### **Subjectes responsables**

Són subjectes responsables de la comissió de les infraccions establertes en l'article 16 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 s'han d'imposar les sancions següents:

- a) Per a les infraccions lleus, una multa de 300 a 1.000 euros.
- b) Per a les infraccions greus, una multa de 1.001 a 10.000 euros.
- c) 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 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 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 condiona 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 circulació de vehicles a 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 i circulació 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 la circulació de vehicles a motor a l'illa d'Eivissa.

### Disposició addicional tercera

#### Estacionament a sòl rústic de vehicles a motor

1. En ordre a evitar la proliferació de vehicles a 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 a 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 pernocta amb vehicles a motor al sòl rústic de l'illa d'Eivissa fora dels campaments de turisme legalment existents.

**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 l'obtenció i control de l'autorització d'entrada, circulació i estacionament en vies públiques de l'illa d'Eivissa dels vehicles a 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 matrícules 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 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 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**

Afegir a continuació de l'actual text de 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, i després del punt i final, 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 en especial, per desenvolupar aspectes prevists al Capítol II (entrada i circulació 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 al que es refereix l'esmentat capítol II. En qualsevol cas, i als efectes 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 al Govern de les Illes Balears per dictar aquelles altres disposicions reglamentàries que siguin necessàries pel desenvolupament i 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*.