



Secció V. Anuncis

Subsecció segona. Altres anuncis oficials

PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

9414

Informació sobre la tramitació al Parlament de les Illes Balears (participaciociudadana@parlamentib.es) de la Proposició de llei de regulació de l'afluència de vehicles a l'illa de Mallorca (RGE núm. 9481/26)

Atès que el Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 9 de setembre de 2026, prengué en consideració la Proposició de llei de regulació de l'afluència de vehicles a l'illa de Mallorca (RGE núm. 9481/26), i la Mesa de la cambra, en sessió de dia 16 de setembre del mateix any, 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, a la data de la signatura electrònica (17 de setembre de 2026)

El president del Parlament de les Illes Balears

Gabriel Le Senne Presedo

PROPOSICIÓ DE LLEI DE REGULACIÓ DE L'AFLUÈNCIA DE VEHICLES A L'ILLA DE MALLORCA

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

L'illa de Mallorca pateix una pressió notable i creixent sobre les seves infraestructures viàries i el seu entorn natural, especialment durant els mesos de major afluència turística.

És una evidència que el nombre de turistes que rep Mallorca cada any no ha deixat de créixer i que existeix un canvi en l'activitat turística, que ha passat d'un model de centralització a determinades zones a un model distribuït en tot el territori i que és més exigent quant a la mobilitat, per la qual cosa s'han intensificat els problemes de pressió sobre els recursos naturals i les infraestructures de l'illa. De conformitat amb les dades publicades a IBESTAT, l'any 2024, hi va haver a Mallorca 13.389.923 turistes, 912.426 turistes més respecte de l'any 2023. Segons les dades de les quals es disposa, des de l'any 2017, quan hi va haver 11.609.382 turistes, s'ha produït un increment, a 2024, d'1.780.541 turistes, és a dir, d'un 15,34 %, amb una alta concentració de l'increment a l'estiu.

S'han de vincular aquestes dades al territori insular i limitat de l'illa de Mallorca, i és obvi que aquesta situació genera greus impactes sobre les carreteres, el medi ambient, la qualitat de vida de la ciutadania i la sostenibilitat del model turístic.

En aquest context, atès que la pressió automobilística és un element transcendental per als ciutadans i també per a aquelles persones que ens visiten, correspon als poders públics establir mesures legals que regulin l'entrada de vehicles a l'illa, per tal d'aconseguir una sostenibilitat integral dels àmbits econòmic, social i mediambiental, promovent al mateix temps una mobilitat més eficient, ordenada i respectuosa amb l'entorn, i millorar així el benestar tant dels residents a l'illa de Mallorca com dels turistes que ens visiten.

Les mesures excepcionals que incorpora aquesta llei responen directament, per tant, a la preocupació de les autoritats i la societat de Mallorca per assegurar la sostenibilitat mediambiental, econòmica, social i turística d'aquesta illa, que, tot i ser l'illa major de l'arxipèlag no està en absolut exempta, atesa la gran afluència de visitants, d'una sobrecàrrega de les seves carreteres i infraestructures, especialment en la temporada estival. I és que Mallorca, que té, segons dades de l'any 2024, 989.047 habitants i una extensió de 3.650 km², és una illa que pateix des de fa anys la sobreocupació turística i de parc mòbil, amb nombrosos punts crítics de congestió i accidents, així com l'existència de molts espais especialment vulnerables. Per tot això, ara com ara, és una necessitat imperiosa abordar els problemes específics de la mobilitat i de la xarxa viària i millorar així la qualitat de vida dels residents.

La xarxa viària del Consell de Mallorca està formada per 1.793 quilòmetres de vials, dels quals 1.502 són carreteres convencionals i els 291 quilòmetres restants són carreteres de doble calçada (vies d'alta capacitat). La resta de vials que no són de titularitat del Consell, formen part

de la xarxa local municipal, i és la que dona solució al transport viari del mateix terme municipal.

L'esborrany de la revisió del Pla director sectorial de carreteres del 2023, posa de manifest que l'any 2019 la xarxa de carreteres convencional es troba al límit de la capacitat, amb un 39 % dels quilòmetres en saturació o al límit d'aquesta. Només en un 30 % de la xarxa convencional de carreteres es pot circular sense demora. Pel que fa a la xarxa de carreteres d'alta capacitat, el 9 % dels quilòmetres es troben en saturació.

D'altra banda, l'esborrany del PDSC 2023 conclou que l'increment del trànsit entre els anys 2013 i 2019 va ser superior a l'augment demogràfic de l'illa, i atribueix aquest increment al turisme. Aquest fet queda reflectit en la variabilitat mensual del trànsit, en què el mes de juliol es registra un augment del 28 % de desplaçaments respecte del mes de març (3,29 M de viatges davant de 2,57 M de viatges). Aquest increment de viatges es concentra en relacions intermunicipals turístiques, especialment entre Palma i municipis costaners com Calvià o Lluçmajor, així com entre municipis costaners (principalment: Alcúdia – Pollença, Andratx – Calvià).

En comparar aquestes dades amb les previsions dels nivells de servei del PDSC de 2009, l'any 2019 es varen superar amb escreix les estimacions previstes per a 2024, fet que evidencia una saturació superior a la prevista per a l'horitzó temporal de l'anterior pla.

Per altra banda, l'Estudi de la capacitat de càrrega de la Xarxa Viària del Consell de Mallorca, indica que les intensitats mitjanes diàries (IMD) enregistrades tornen a anar en augment un cop superada la crisi sanitària de la Covid-19, amb un increment total del trànsit a la xarxa de carreteres del Consell de Mallorca del 3,7 % entre l'any 2019 i l'any 2023. S'assoleixen intensitats superiors a les de l'any 2019 a partir de l'any 2022.

Aquest mateix estudi analitza les dades d'entrades i sortides de vehicles a través dels ports de Mallorca, i conclou que, l'any 2021, varen entrar un volum de vehicles similar al de l'any 2018. I l'any 2023 varen entrar gairebé 100.000 vehicles més que l'any 2019, la qual cosa suposa un increment del 34 % en quatre anys.

Analitzant la distribució anual de les entrades, en el cas de vehicles en règim de passatgers, es passa d'uns 20.000 vehicles/mes en el període vall a 50.000 vehicles/mes en el pic de juliol. Pel que fa als vehicles en règim de mercaderies (vehicles que duen mercaderia o que entren com a mercaderia transportada en camions) s'incrementen en poc més de 2.000 vehicles/mes els mesos de temporada baixa fins a gairebé 10.000 vehicles/mes els mesos previs a la temporada alta (març-maig), per fer la provisió de vehicles de flotes de lloguer.

L'Estudi de capacitat de càrrega, d'octubre de 2024, mostra també les dades de vehicles acumulats a terra mensualment (entrades menys sortides). Aquestes dades permeten observar que, el mes de gener de 2023, hi havia poc més de 60.000 vehicles acumulats a l'illa des de 2020, mentre que entre els mesos de juliol i octubre aquesta xifra es va duplicar, fins a superar els 120.000 vehicles. A finals d'any, aquest volum davalla lleugerament i se situa al voltant dels 110.000 vehicles acumulats a l'illa des de 2020.

Finalment, s'observa que el 71 % dels vehicles que han entrat i s'han quedat a Mallorca des del 2020 no s'ha incorporat al parc vehicular; és a dir, que són vehicles propietat de flotes externes o de no residents.

Així, es pot concloure que els vehicles no residents suposen un increment significatiu del parc mòbil que circula a les nostres carreteres. Tenint en compte que la mobilitat dels no residents és més alta (tant en distància recorreguda com en nombre de viatges diaris), la congestió s'intensifica en punts de la xarxa que ja presenten saturació en temporada baixa. A més, sorgeixen nous punts saturats al llarg de bona part del litoral, on en temporada baixa, no s'acostumen a registrar problemes de trànsit. Això posa de manifest que l'increment de trànsit no només excedeix l'evolució poblacional de l'illa, sinó que està directament vinculat a l'activitat turística estacional. Aquest augment provoca una saturació generalitzada de la xarxa, amb nivells de congestió persistents que poden comprometre el funcionament i la seguretat viària.

II

El fet insular és, sens dubte, determinant per impulsar polítiques de protecció del medi ambient i la sobrecàrrega de les infraestructures.

A la nostra comunitat autònoma hem de tenir en compte, com a precedents, les següents normes:

1. La Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.

El Ple del Consell Insular de Formentera va acordar, el 20 de desembre de 2017 i a l'empara de l'article 47.2 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, instar el Govern de les Illes Balears a tramitar una llei que permetés implantar mesures de control d'accés a l'illa i establir un sostre en el nombre de vehicles que hi circulen durant el període estiuenc, a fi de corregir la problemàtica derivada de la congestió del territori insular en els períodes de l'any amb més afluència de persones i vehicles.

Així, en aquell moment, l'any 2017, Formentera tenia un parc mòbil, una flota permanent (durant l'hivern), de 20.749 vehicles, dels quals gairebé la meitat es dedicaven al lloguer. Durant l'estiu d'aquell mateix any, varen desembarcar a l'illa 29.000 vehicles. Això, en una xarxa de carreteres que té poc més de 30 quilòmetres d'extensió. Durant els mesos d'estiu el trànsit de vehicles diari es multiplicava, la qual cosa suposava clarament una densitat desproporcionada per a una illa amb les dimensions, els equipaments i les infraestructures de Formentera.



Aquesta situació generava greus problemes en la gestió del trànsit, en la disponibilitat d'aparcaments, en la seguretat viària i, en definitiva, en la pressió global sobre els espais urbans i naturals de l'illa.

Després de la corresponent tramitació parlamentària, finalment, en el BOIB núm. 21, de 16 de febrer de 2019 es va publicar la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.

Aquesta llei de sostenibilitat ambiental i econòmica de l'illa de Formentera, que ha estat pionera a l'Estat espanyol, preveu, 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; establir un nombre màxim de vehicles de lloguer que poden entrar anualment a l'illa i que poden circular-hi, 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.

Les mesures excepcionals que incorpora aquesta llei responien directament, per tant, a la preocupació de les autoritats i la societat de Formentera relatives a assegurar la sostenibilitat mediambiental, econòmica, social i turística de l'illa.

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

El Ple del Consell Insular d'Eivissa va acordar, el 10 de maig de 2024 i a l'empara de l'article 47.2 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, 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.

Segons indica l'exposició de motius de la meritada llei, l'illa d'Eivissa pateix una elevada congestió del territori insular en els períodes de l'any amb més afluència de persones i vehicles, que va creixent anualment des que es disposa de dades. La projecció futura de les dades disponibles mostra la tendència a una situació de congestió territorial preocupant. S'esmenten dades de l'IBESTAT, segons les quals el parc de vehicles a Eivissa s'ha incrementat 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 %. Així mateix, s'indica que 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 al 23,6 % respecte del parc de vehicles insular del mateix any.

Les mesures excepcionals que incorpora la 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 mesures 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 eivissencs i els eivissencs, però també de les persones que treballen o tenen residència a l'illa, amb una especial sensibilitat cap a l'illa de Formentera pel seu lligam amb aquesta. Això es fa amb el reconeixement que el port d'Eivissa actua també com una de les portes principals d'entrada cap a Formentera i com a porta de sortida d'aquella illa cap a Eivissa i altres possibles destinacions.

3. La Llei 3/2023, de 17 de febrer, de Menorca reserva de biosfera, pren com a referent el model dissenyat per a Formentera per la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera, i preveu, a l'article 28 i a la disposició transitòria tercera, la possibilitat que el Ple del Consell Insular de Menorca, pugui limitar l'entrada a l'illa de tota casta de vehicles de motor, en el període que es defineixi, així com també la circulació d'aquests vehicles per la xarxa viària de l'illa, incloent-hi l'estacionament, establir un sostre màxim de vehicles que poden circular per l'illa i determinar el nombre màxim de vehicles de motor destinats a lloguer sense conductor o conductora que poden entrar anualment a l'illa per a la seva comercialització. Tot amb la finalitat d'ordenar els fluxos turístics, evitar el risc de sobreocupació dels espais públics, reduir les emissions de gasos defecte hivernacle, així com l'impacte excessiu de la mobilitat motoritzada sobre de la xarxa viària, principalment en el període estival.

III

En aquest context, el Parlament de les Illes Balears s'ha convertit en impulsor de les transformacions normatives necessàries per afrontar en aquesta comunitat autònoma els desafiaments que els canvis socials, econòmics i turístics impliquen, amb la finalitat de protegir el nostre territori i la qualitat dels habitants d'aquestes illes i poder avançar amb pas decidit cap al millor compliment dels compromisos que en aquesta matèria han assumit els estats membres de la Unió Europea. N'és un exemple també la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica.

A aquest efecte, la regulació que es conté en aquesta llei aborda amb el màxim respecte al marc competencial establert a la Constitució i a l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears. En aquest marc tenen cabuda les intervencions normatives de caràcter autònom que materialitzen polítiques ambientals i turístiques pròpies. Aquestes polítiques, en el cas balear, poden permetre lícitament dibuixar un model adaptat a les

especificitats territorials de cada illa que permeti un desenvolupament econòmic i social sostenible i un model turístic amb garantia de futur, i protegir, en definitiva, l'entorn natural, en aquest cas de Mallorca, la qual cosa només pot redundar en una major qualitat de vida per als seus habitants i per a les persones que la visiten.

De fet, l'Estatut d'Autonomia apunta en l'esmentada direcció en reconèixer a tota persona el «dret a gaudir d'una vida i un medi ambient segur i sa» i en exigir a les administracions competents «impulsar un model de desenvolupament equitatiu, territorialment equilibrat i sostenible» (article 23.1). També ho fa en reconèixer que l'activitat turística és un element estratègic de les Illes Balears però tot seguit afirma que «El foment i l'ordenació de l'activitat turística s'han de dur a terme amb l'objectiu de fer-la compatible amb el respecte al medi ambient, al patrimoni cultural i al territori, així com amb l'impuls de polítiques generals i sectorials de foment i ordenació econòmica que tinguin com a finalitat afavorir el creixement econòmic a mitjà i a llarg termini» (article 24.1).

Respecte a les regles competencials que dimanen principalment dels articles 148 i 149 del text constitucional i dels articles 30 i 31 de la norma estatutària, cal afirmar que el legislador balear es pot emparar en diversos títols d'intervenció normativa a l'hora d'establir una regulació com la que és objecte d'aquesta llei. Així, a l'article 30, es preveuen com a competències exclusives de la comunitat autònoma, entre d'altres, l'ordenació del territori (art. 30.3); les carreteres i els camins (30.5); el transport marítim, exclusivament entre ports o punts de la comunitat autònoma, sense connexió amb altres ports o punts d'altres àmbits territorials (30.6); el turisme (30.11); el foment del desenvolupament econòmic dins el territori de la comunitat autònoma, d'acord amb les bases i la coordinació general de l'activitat econòmica (30.21); el patrimoni monumental, cultural, històric, artístic, arquitectònic, arqueològic, científic i paisatgístic, sense perjudici del que disposa l'article 149.1.28a de la Constitució (30.25); la protecció del medi ambient, l'ecologia i els espais naturals protegits, sens perjudici de la legislació bàsica de l'Estat, així com de les seves normes addicionals de protecció i sobre els espais naturals protegits (30.46), i béns de domini públic i patrimonials de la seva titularitat (30.51).

Igualment, l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, a l'article 31, preveu com a competències de desenvolupament legislatiu i execució, al punt 6, l'ordenació i la planificació de l'activitat econòmica de les Illes Balears, i, al punt 16, les agències de transports i el lloguer de vehicles.

Finalment, tal com preveu l'article 32 de l'Estatut d'Autonomia, són competències executives l'ordenació del transport de viatgers i mercaderies que tinguin l'origen i la destinació dins el territori de la comunitat autònoma, sense perjudici de l'execució directa que se'n reservi l'Administració General de l'Estat (32.2) i els ports i aeroports amb qualificació d'interès general, quan l'Estat no se'n reservi la gestió. La comunitat autònoma pot participar en la gestió d'aquests ports i aeroports, de conformitat amb el que preveuen les lleis de l'Estat (32.15), i en la defensa de la competència en l'àmbit autonòmic, en els termes establerts en la legislació estatal i europea (32.20).

Tot això, en consonància amb les competències atribuïdes als consells insulars a 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. El disseny i l'impuls de polítiques que cerquin contenir el procés de degradació mediambiental i que siguin compatibles amb el desenvolupament econòmic i social del territori i de la societat troben emparament en diversos títols competencials de l'article 70 del text estatutari, com ara els relatius al patrimoni paisatgístic (apartat 6), a l'ordenació territorial (apartat 13), a les carreteres i als camins (apartat 15) i al transport per aquestes vies (apartat 10), així com, com a competència executiva, en la planificació econòmica i el desenvolupament econòmic en el territori de l'illa, d'acord amb les bases i amb l'ordenació general de l'economia de l'Estat i de la comunitat autònoma.

La interpretació i l'aplicació dels esmentats títols de competències s'ha plantejat tenint en compte dos elements de gran transcendència. El primer és el fet insular, reconegut de manera explícita en els articles 138.1 de la Constitució i 3 de l'Estatut balear, que permet al legislador desenvolupar la legislació bàsica estatal tenint especialment en compte les peculiaritats territorials, geogràfiques, econòmiques i demogràfiques de l'arxipèlag balear. El segon d'aquests elements és la facultat de desenvolupar i executar el dret de la Unió Europea en els termes de l'article 109 del text estatutari.

Atès el marc competencial dissenyat per l'Estatut d'Autonomia i l'article 96, 97 i la disposició addicional primera de la Llei 4/2022, de 28 de juny, de consells insulars, la corporació insular gaudeix de la competència per a la determinació del gruix de les disposicions necessàries per aconseguir els objectius perseguits, conforme als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat i no discriminació, i de conformitat i amb col·laboració en allò que sigui necessari amb la comunitat autònoma vist el marc de distribució de competències actual. Tot i això, tenint en compte que, en matèria de transports terrestres, no s'ha aprovat el decret de traspàs de funcions i serveis a l'illa de Mallorca, a la disposició transitòria d'aquesta llei es preveu que, fins que es dugui a terme el traspàs dels mitjans i serveis necessaris per exercir plenament la competència en matèria de transport terrestre a l'illa de Mallorca, el Consell Insular de Mallorca podrà adoptar tots els actes administratius i totes les mesures i accions, d'acord amb allò que preveu aquesta llei.

IV

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, així com la protecció de la salut de les persones. Aquesta política es basa en els principis de cautela, d'acció preventiva i de correcció de la contaminació en la seva font.

Diversos instruments estimulen les administracions estatals, regionals i locals a adoptar 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.

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 les especificitats urbanes, com ara 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.

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.

La Decisió (UE) 2022/591 del Parlament Europeu i del Consell (3) relativa al Programa General d'Acció de la Unió en matèria de medi ambient fins al 2030, estableix com un dels sis objectius temàtics de la Unió per al període que finalitza el 31 de desembre de 2030 la consecució de l'objectiu de contaminació zero, per a un entorn sense substàncies tòxiques, incloent-hi l'aire, l'aigua i el sòl, i també pel que fa a la contaminació lumínica i acústica, i la protecció de la salut i el benestar de les persones, els animals i els ecosistemes davant dels riscos i els impactes negatius mediambientals.

El Parlament Europeu ha tingut també un paper clau a l'hora de debatre les propostes presentades per la Comissió en el marc del Pacte Verd Europeu, engegat oficialment el desembre del 2019. El Pacte Verd Europeu, adoptat per la Comissió en una comunicació l'11 de desembre de 2019, és l'estratègia de la Unió per iniciar una transició amb vista a aconseguir, no més tard del 2050, una economia climàticament neutra, neta i circular, optimitzant la gestió dels recursos i minimitzant la contaminació alhora que es reconeix la necessitat. 2030 de les Nacions Unides per al Desenvolupament Sostenible i els seus Objectius de Desenvolupament Sostenible. Verd Europeu.

El novembre del 2019, el Parlament va declarar una emergència climàtica i mediambiental a Europa i a tot el món. Posteriorment, es va adoptar la Legislació Europea sobre el Clima, el 2021, que obliga la Unió a assolir la neutralitat climàtica d'aquí a 2050 i estableix l'objectiu de reduir les emissions netes de gasos d'efecte hivernacle almenys en un 55 % d'aquí a 2030, en comparació dels nivells de 2009. En aquest context, es va aprovar diferent legislació en el marc del paquet de mesures «Objectiu 55», destinada a assolir els objectius climàtics.

El març del 2024, la Comissió de Medi Ambient, Salut Pública i Seguretat Alimentària (ENVI) va sotmetre a debat un informe i una comunicació de la Comissió sobre la necessitat urgent d'una acció pel clima i el medi ambient.

En l'àmbit nacional, a partir de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, i de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, es dona resposta als compromisos internacionals i europeus adquirits per Espanya, i es posa al centre de l'acció política la lluita contra el canvi climàtic i la transició energètica, com a vector clau de l'economia i la societat per construir el futur i generar noves oportunitats socioeconòmiques, amb la garantia de la coordinació de les polítiques sectorials, entre les quals ocupen un lloc molt destacat les polítiques de mobilitat sostenible.

Els ciutadans de la UE consideren que la segona mesura més eficaç, després d'aplicar controls de contaminació més estrictes a les activitats industrials i de producció energètica, és restringir l'ús de vehicles de motor, alhora que es promouen els mitjans de transport amb nivells baixos d'emissions o altres alternatives, com ara caminar, anar amb bicicleta, fer servir el transport públic o compartir cotxes de baixes emissions.

Així, el transport per carretera és un eix fonamental que afecta aquestes polítiques. N'és un exemple el Reglament (UE) 2024/1257 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 d'abril de 2024, relatiu a l'homologació de tipus dels vehicles de motor i dels motors, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles pel que fa a les seves emissions i a la durada de les bateries (Euro 7), pel qual es modifica el Reglament (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroguen els Reglaments (CE) núm. 715/2007 i (CE) núm. 595/2009 del Parlament Europeu i del Consell, el Reglament (UE) núm. 582/2011 de la Comissió, el Reglament (UE) 2017/1151 de la Comissió, el Reglament (UE) 2017/2400 de la Comissió i el Reglament d'Execució (UE) 2022/1362 de la Comissió.

En relació amb això, hem de dir que, en l'àmbit estatal, es va aprovar també el Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, pel qual es regulen les zones de baixes emissions.

No hi ha dubte que el turisme i la mobilitat estan intrínsecament relacionats, i l'evolució del model turístic ha influït notablement en la manera com es desplacen els turistes i el tipus de transport que utilitzen. La mobilitat, en particular la sostenible, ha esdevingut un factor clau en l'elecció de destinacions turístiques i en la planificació de viatges.

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 la consideració de 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.
- Resolució del Parlament Europeu, de 25 de març de 2021, sobre la definició d'una estratègia de la Unió en matèria de turisme sostenible. Assenyalava que el turisme sostenible ha de tenir en compte les repercussions d'índole econòmica, social i mediambiental actuals i futures, atenent les necessitats dels visitants, del sector, del medi ambient i de les comunitats locals; recorda que el sector del turisme i dels viatges genera una empremta ecològica a tot el món; destaca la necessitat d'idear solucions sostenibles i flexibles per al transport multimodal i desenvolupar polítiques per preservar el patrimoni natural i la diversitat biològica, respectant l'autenticitat sociocultural de les comunitats d'acollida, garanteix la sostenibilitat i aporta beneficis socioeconòmics a totes les parts interessades. Igualment, demana als estats membres que elaborin plans d'acció en matèria de turisme sostenible a escala nacional i regional, amb la participació de les parts interessades i de la societat civil, d'acord amb un futur full de ruta europeu per a un turisme sostenible, i que facin ple ús dels fons de l'Instrument Next Generation EU per finançar els plans d'acció per a la transició del turisme.

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 de Mallorca.

V

El nou règim jurídic que s'estableix, 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 restriccions més importants que preveu aquesta llei es basen en raons imperioses d'interès general i, de manera especial, en el medi ambient, la salut, la protecció de l'entorn i la protecció del patrimoni històric i cultural.

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.



Tal com recull l'article 5 del Tractat de la Unió Europea, l'exercici de les competències de la Unió es regeix pels principis de subsidiarietat i proporcionalitat. Al mateix temps, les mesures que puguin limitar o restringir llibertats comunitàries també hauran de justificar-se en virtut d'aquest principi de proporcionalitat, així com en el principi de no discriminació.

El TJUE ha establert que aquestes mesures són legítimes sempre que siguin proporcionades, necessàries per assolir els objectius perseguits i no constitueixin una discriminació directa o indirecta basada en la nacionalitat o qualsevol altre criteri prohibit pel dret de la Unió (sentències, entre d'altres, C-320/03, Comissió contra França, i C-274/11, Comissió contra França).

La regulació d'entrada de vehicles a Mallorca respon a una política pública coherent amb els principis establerts per la Unió Europea, i garanteix l'equilibri entre la llibertat de circulació i la protecció d'interessos generals imperiosos.

Les mesures que s'adopten mitjançant aquesta llei respecten el principi de proporcionalitat que exigeix la Unió Europea.

A l'efecte de comprovar si aquest obstacle és proporcionat amb relació a l'objectiu legítim perseguit en aquest cas, cal determinar si és necessari i adequat per assolir els objectius autoritzats.

El Dret de la Unió Europea i, més en particular, la Jurisprudència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, en sentències com la C-28-09, Comissió Europea contra Àustria, de 21 de desembre de 2011, exigeixen que, per donar compliment al principi de proporcionalitat es requereix una prèvia valoració de si existeixen mesures manco restrictives i alternatives viables a la regulació que es pretén adoptar. Al mateix temps, el Tribunal de Justícia de la Unió Europea ha destacat que els estats membres han d'implementar mesures adequades per garantir el compliment dels valors límit de qualitat de l'aire, així es desprèn de la Sentència C-752/18, de 19 de desembre de 2019.

En virtut del principi de proporcionalitat exigít per la jurisprudència del TJUE, s'han analitzat i descartat les mesures alternatives potencialment menys restrictives. L'ampliació de la xarxa viària és físicament impossible en un territori insular finit. La tarifació de congestió no redueix el nombre de vehicles acumulats, que és el problema estructural documentat. Les zones de baixes emissions per criteris d'emissions no resolen la saturació de la xarxa, atès que vehicles elèctrics i de combustió contribueixen per igual a la congestió. La millora del transport públic és una mesura complementària necessària, però insuficient per alterar de manera significativa la demanda de vehicles de flotes externes, que representen el 71 % dels vehicles acumulats a l'illa des de 2020. Les restriccions temporals de circulació per hores o dies no redueixen el volum de vehicles presents al territori durant els mesos de temporada alta. Per tot l'anterior, la regulació de l'entrada als punts d'origen es presenta com l'única mesura capaç d'incidir eficaçment en la causa del problema i no només en els seus efectes.

La insularitat és una circumstància que, per si mateixa, justifica un tracte especial i diferenciat, ja que fa més evident la insuficiència de recursos per cobrir l'actual demanda, amb corba de creixement ascendent, que, per qüestions de volum i densitat, avui en dia, ja provoca una sobreexplotació i una sobrecàrrega dels limitats recursos insulars, no només mediambientals, sinó també en l'ús de les infraestructures, en particular de les carreteres, de l'illa de Mallorca.

En un territori insular com Mallorca, on el turisme no deixa de créixer any rere any, la regulació de l'entrada de vehicles durant determinats períodes es presenta com l'única mesura possible per protegir no només el model turístic, sinó també el territori, el medi ambient, la salut pública i la qualitat de vida de residents i visitants. Concorren, per tant, raons d'interès general de caràcter superior que justifiquen i fonamenten plenament aquesta ordenació de l'afluència, amb l'objectiu de garantir la sostenibilitat ecològica, social i econòmica de l'illa a mitjà i llarg termini, i evitar la sobrecàrrega de les infraestructures i els espais públics que afecten, a més, la seguretat. Aquesta situació atempta també contra la qualitat de vida dels residents i afecta negativament l'experiència dels visitants de l'illa, per la qual cosa influeix negativament en la sostenibilitat turística i, per tant, pot comportar un decreixement econòmic i, així, afectar negativament el desenvolupament econòmic i social.

Les dades de l'estudi de càrrega efectuat per conèixer la capacitat i el volum màxim que poden suportar les carreteres de l'illa de Mallorca són prou il·lustratives, ja que s'hi detecta una especial congestió del trànsit en determinades zones turístiques, accessos a platges i zones crítiques de gran afluència estacional, especialment en algunes carreteres i pobles de la Serra de Tramuntana o del litoral.

A més, l'experiència comparada de les regulacions anàlogues implantades a les illes de Formentera i d'Eivissa constitueix un clar exemple que la regulació de l'entrada i la circulació de vehicles de motor és una mesura idònia, necessària i proporcional, atesos els interessos en joc, ja que no està tan encaminada a limitar la lliure circulació sinó més bé, a fer-la possible atenent criteris de racionalitat i sostenibilitat.

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 tota mena, 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 i Oslo, entre d'altres, a Europa; o Teheran, Pequín, Sao Paulo, Bogotà i Santiago de Xile.



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 de Schiermonnikoog, i a les illes del nord francès de Sein, Hoedic, Bréhat, Batz, Houat, Molène, així com a l'arxipèlag de Frioul.

Les mesures que s'adopten en la regulació d'entrada de vehicles també tenen una motivació alhora ambiental i territorial, atès que la regulació de 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.

Es persegueix, en definitiva, garantir que no s'intensifiqui la pressió sobre el territori; que no se 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 congestionin les infraestructures i els aparcaments, amb els problemes de seguretat que això comporta; que no quedi compromesa la capacitat dels sistemes de tractament de les aigües residuals; que no se sobrepassi la capacitat de recollida i tractament dels residus; que no se sobreexploitin els recursos hídrics, i que no es perdi el valor i la bona imatge de l'illa de Mallorca com a destinació turística.

VI

Aquesta llei s'estructura en 6 títols, 5 disposicions addicionals, 3 disposicions transitòries, 1 disposició derogatòria i 4 disposicions finals.

El títol I defineix l'objecte, l'àmbit d'aplicació i les finalitats d'interès públic d'aquesta llei, que està cridada a establir mesures per conciliar el principal motor econòmic de la nostra illa, el turisme, amb els impactes negatius que aquest genera, així com per evitar la congestió de les infraestructures i dels espais públics, fer front als problemes de convivència que això comporta i protegir el medi ambient i l'entorn cultural.

El títol II regula l'organització administrativa per poder dur a terme les polítiques previstes a la Llei d'acord amb el marc competencial dissenyat per l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, i es crea la Comissió de Coordinació de Polítiques de Mobilitat.

La Llei dedica el títol III a la planificació i es preveu el Pla d'acció per a la mobilitat sostenible de l'illa de Mallorca.

El títol IV conté la regulació de l'entrada i la 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 per la prohibició general.

En conseqüència, es faculta el Consell Insular de Mallorca per crear un distintiu que permeti identificar els vehicles que tenen permesa l'entrada a l'illa de Mallorca durant el període regulació d'afluència així com dels vehicles exceptuats del règim de prohibició.

La regulació, en funció dels acords que adopti el Consell Insular, pot afectar especialment els vehicles de lloguer, atès que són aquests els que tenen més incidència en la sobrecàrrega de la xarxa viària illenca. És comprensible que l'objectiu de posar un sostre al 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 establertes, 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 Mallorca. 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.

El títol V faculta les administracions competents per a l'establiment de mesures de foment dirigides al compliment dels objectius fixats.

En darrer lloc, el títol VI 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.



TÍTOL I

DISPOSICIONS GENERALS

Article 1

Objecte i àmbit d'aplicació

1. Aquesta llei té per objecte establir mesures específiques que evitin la sobrecàrrega de les infraestructures insulars i dels espais públics, i que redueixin la pressió turística derivada de la gran acumulació de vehicles. Tot això, per tal de contribuir al foment de la sostenibilitat mediambiental i socioeconòmica de l'illa de Mallorca.

2. A l'efecte de l'apartat anterior, les administracions públiques han d'orientar les seves polítiques, en aquest territori i en l'àmbit de les seves competències, als objectius i finalitats continguts en aquesta llei.

Article 2

Finalitats

Aquesta llei persegueix les següents finalitats d'interès públic:

- a) millora i protecció del medi ambient i de l'entorn natural.
- b) reducció de la pressió de vehicles de motor sobre les vies públiques o determinats espais públics.
- c) foment d'una mobilitat més sostenible.
- d) ordenació de l'afluència turística.
- e) preservació de la bona imatge turística de Mallorca.
- f) manteniment de la qualitat de vida de la població.

Article 3

Polítiques de sostenibilitat

1. Per a l'efectivitat dels objectius establerts a l'article 1 anterior, el Consell Insular de Mallorca adoptarà, entre d'altres, les mesures següents:

- a) Regular l'afluència i la capacitat màxima de vehicles de motor a l'illa de Mallorca durant els períodes que es determinin.
- b) Regular l'entrada i la permanència de determinats vehicles de motor a espais, a vies públiques i a determinats espais públics de l'illa de Mallorca, d'acord amb criteris ambientals, de seguretat, de sobrecàrrega d'infraestructures o d'espais públics i d'ordenació de fluxos turístics.
- c) Establir el nombre màxim de vehicles de lloguer en circulació a l'illa de Mallorca.
- d) Crear una taxa per a l'obtenció i el control de l'autorització d'entrada i permanència de vehicles a l'illa de Mallorca.
- e) Potenciar l'ús del transport públic i de la mobilitat sostenible a l'illa de Mallorca.
- f) Elaborar i aprovar el Pla d'acció de la mobilitat sostenible de l'illa de Mallorca.
- g) Fomentar mesures que tinguin com a objectiu un model de mobilitat més sostenible a l'illa de Mallorca.

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 de la comunitat autònoma ha de prestar al Consell Insular de Mallorca la col·laboració i la cooperació adequades per a l'efectivitat de les mesures indicades en l'apartat 1 d'aquest article.

Article 4

Definicions

1. S'entén per *sobrecàrrega* en una infraestructura la situació en la qual la demanda d'ús supera els límits per als quals l'esmentada infraestructura ha estat dissenyada o dimensionada, d'acord amb les especificacions tècniques i normatives vigents.

Aquesta condició pot derivar en el deteriorament accelerat de la infraestructura, la reducció de la seva vida útil, la disminució del nivell de servei, l'increment dels costos de manteniment i la generació de riscos per a la seguretat i sostenibilitat ambiental.

2. S'entén per *permanència* d'un vehicle la situació en què aquest roman dins dels límits territorials de l'illa de Mallorca, independentment de si es troba en circulació o estacionat.

3. S'entenen com a *grans centres generadors de mobilitat* els que així es defineixen en la normativa urbanística i d'ordenació territorial sobre la base de l'aforament, tipologia i accessibilitat.



4. S'entenen com a *plans de transport al treball* aquells plans de naturalesa estratègica que han d'incloure un conjunt de mesures que tenen per objecte racionalitzar els desplaçaments al lloc on es desenvolupa l'activitat, tant dels seus propis empleats com de clients, proveïdors i visitants. Aquests plans han de ser elaborats mitjançant un procés participatiu i executats per la direcció del centre de treball.

TÍTOL II ORGANITZACIÓ ADMINISTRATIVA

Article 5

Atribucions al Consell Insular de Mallorca

1. Correspon al Consell Insular de Mallorca regular l'afluència i la capacitat màxima de vehicles a l'illa de Mallorca i adoptar les mesures de gestió que se'n derivin, d'acord amb el que preveu aquesta llei.
2. Sempre que sigui necessari, la implantació d'aquestes mesures es farà de manera coordinada amb els ajuntaments de l'illa, el Govern de les Illes Balears i l'Administració General de l'Estat, en funció de les competències respectives que puguin trobar-se implicades en cada mesura en concret.

Article 6

La Comissió de Coordinació de Polítiques de Mobilitat

1. Amb la finalitat de garantir la cooperació i la col·laboració entre les diferents administracions presents a Mallorca, de promoure un eficient funcionament del transport públic i d'implantar el sistema de regulació de l'afluència de vehicles, es crea la Comissió de Coordinació de Polítiques de Mobilitat de Mallorca.
2. La Comissió de Coordinació de Polítiques de Mobilitat de Mallorca està integrada pel Consell Insular de Mallorca, pel Govern de les Illes Balears, pels Ajuntaments de l'illa i per l'Administració General de l'Estat.
3. L'organització i el funcionament de la Comissió de Coordinació de Polítiques de Mobilitat de Mallorca es regularan mitjançant un reglament intern que serà elaborat pel Consell Insular de Mallorca i aprovat per l'òrgan plenari d'aquesta comissió. Aquest reglament haurà de preveure la concreta composició i el funcionament de la Comissió.

TÍTOL III PLANIFICACIÓ

Article 7

Pla d'acció per a la mobilitat sostenible de l'illa de Mallorca

1. Amb la finalitat d'assolir un millor compliment de les determinacions establertes en aquesta llei, i en desplegament del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, es crea el Pla d'acció per a la mobilitat sostenible de l'illa de Mallorca.
2. El Pla d'acció tindrà com a finalitats, entre altres i d'acord amb les previsions del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, les següents:
 - a) Desplegar les previsions en matèria de mobilitat sostenible previstes en la legislació vigent.
 - b) Implantar les estratègies de mobilitat i transport sobre la base de la intermodalitat.
 - c) Establir les estratègies per a la reducció de les externalitats produïdes per la pressió automobilística.
 - d) Fixar els indicadors per mesurar el grau de compliment dels objectius del Pla.
3. La vigència del Pla d'acció no podrà ser inferior a 2 anys ni superior a 5, i podrà ser revisat o modificat en qualsevol moment. Serà preceptiva la revisió abans d'exhaurir-se el període de vigència quan s'alterin substancialment les circumstàncies que motivaren les mesures previstes o deixin de ser eficaces.
4. Sobre la base dels indicadors del Pla, durant el primer trimestre de cada any, es farà una avaluació dels resultats de l'aplicació de les mesures implantades. Aquesta avaluació es recollirà en una memòria que haurà de proposar les mesures correctores pertinents i les mesures normatives que se'n puguin desprendre.

Article 8**Polítiques de mobilitat i transport**

1. De conformitat amb les previsions en matèria de promoció de mobilitat sostenible recollides en la legislació de canvi climàtic, el Consell Insular, en col·laboració amb el Govern de les Illes Balears, ha de promoure la mobilitat sostenible a l'illa, 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 d'efecte hivernacle.

2. Aquestes mesures s'han de centrar, entre d'altres, en les següents accions:

- a) Els plans i projectes orientats a potenciar el model de transport públic, col·lectiu i intermodal, que redueixin l'ús del vehicle privat i promoguïn altres formes de transport sostenible, sense emissions de gasos d'efecte hivernacle.
- b) Els sistemes de gestió de la mobilitat basats en criteris d'eficiència energètica, reducció d'emissions i racionalització de l'ús del vehicle privat.
- c) La mobilitat no motoritzada, especialment als centres urbans.
- d) El transport públic col·lectiu intermodal, especialment amb els mitjans de transport que produeixen menys emissions.
- e) La mobilitat elèctrica i la substitució o reconversió de vehicles per altres amb menys emissions, així com sistemes de vehicle compartit.

3. Les mesures que s'adoptin s'han d'adreçar als objectius següents:

- a) La racionalització de la demanda de mobilitat i del transport privat, per optimitzar el conjunt de la xarxa d'infraestructures de transport públic mitjançant l'adopció d'instruments de gestió, informació i foment del transport públic.
- b) L'impuls de la millora en l'eficiència energètica del parc de vehicles per a la seva conversió o substitució per alternatives no contaminants.
- c) La creació de les condicions tècniques i de gestió que facilitin la integració i la intermodalitat dels diversos modes de transport, i potenciar els modes amb una major intensitat en l'ús de les energies no contaminants.
- d) La promoció de la mobilitat elèctrica i la substitució o reconversió de vehicles de combustió interna cap a combustibles i mètodes de tracció alternatius amb menys emissions associades.
- e) L'ús de la bicicleta.
- f) L'ús de vehicles compartits.

4. Igualment, es prioritzaran les actuacions adreçades a potenciar el transport públic, a reforçar la xarxa de carrils bici, a incorporar mesures correctores en els punts de sobrecàrrega de les infraestructures, a protegir els usuaris vulnerables de la xarxa viària i a la descarbonització.

Article 9**Plans de mobilitat urbana sostenible**

1. Per tal de possibilitar els objectius de mobilitat sostenible prevists a l'article anterior, les administracions municipals i, si s'escau, supramunicipals, promouran l'elaboració de plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS), amb l'abast i el contingut prevists en la legislació de transport i mobilitat sostenible. Aquests plans podran ser modificats quan les circumstàncies ho aconsellin o ho facin necessari per a una millor consecució dels seus objectius.

2. Els plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) implantaran formes de desplaçament més sostenibles en l'espai urbà i, en el cas de les zones amb conurbació o àrees metropolitanes, podran tenir caràcter supramunicipal.

3. Els plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) d'àmbit municipal que contemplin reserves de sòl per a intervencions que requereixin la declaració d'utilitat pública, tindran caràcter de pla especial urbanístic i es tramitaran conforme a la legislació urbanística vigent, amb els efectes que hi preveu, tot això sense perjudici de les especialitats previstes en la legislació de transport i mobilitat sostenible, així com de la possibilitat que les seves previsions s'integrin en els instruments de planejament municipal.

4. En el cas de plans supramunicipals, aquests seran elaborats i aprovats pel Consell Insular en col·laboració amb els municipis involucrats, d'acord amb el procediment dels plans especials d'ordenació territorial i amb els efectes que preveu la legislació d'ordenació del territori.

Article 10**Aparcaments d'intercanvi modal**

1. Amb la finalitat de millorar la mobilitat viària i fomentar l'ús del transport públic, s'ha de desenvolupar una xarxa d'aparcaments d'intercanvi modal que enllaci el transport públic amb el vehicle privat.

2. L'ordenació d'aquesta implantació d'aparcaments d'intercanvi modal es farà mitjançant un pla especial d'ordenació territorial, en coordinació amb les previsions del Pla territorial insular de Mallorca i l'ordenació territorial sectorial en matèria de mobilitat i transport.

3. Els objectius concrets d'aquest pla especial seran, entre d'altres, els següents:

- a) Ordenar i promoure els estacionaments d'intercanvi modal en l'àmbit de l'illa de Mallorca.
- b) Millorar la qualitat de vida, garantir l'accessibilitat al transport públic de la ciutadania i aconseguir una mobilitat sostenible i segura que col·labori també en la millora de la competitivitat del teixit econòmic del país.
- c) Contribuir a l'assoliment dels objectius ambientals fixats en la legislació ambiental i en els instruments de planejament de la mobilitat que els precisen.
- d) Definir una xarxa d'estacionaments d'intercanvi modal, d'acord amb les necessitats actuals i futures.

Article 11

Mobilitat sostenible als grans centres generadors de mobilitat i als centres de treball

1. Els grans centres generadors de mobilitat han de comptar amb els corresponents estudis de mobilitat generada (EGM) prevists en la legislació territorial, urbanística i de transport i mobilitat sostenible.

2. Els estudis de mobilitat generada (EMG) dels grans centres generadors han de preveure les corresponents mesures de mobilitat sostenible per al seu personal, la seva clientela i les persones usuàries, d'acord amb el contingut previst en la legislació urbanística.

3. Sense perjudici del previst als apartats anteriors, els centres de treball amb més de 200 treballadors o més de 2.000 assistents diaris habituals a les seves instal·lacions, així com els polígons industrials que generin més de 2.500 viatges al dia, han d'elaborar plans de transport al treball (PTT), que incloguin mesures de racionalització dels desplaçaments amb la finalitat de reduir l'ús de l'automòbil privat. Aquests plans han de ser informats per l'ajuntament del municipi corresponent i validats pel departament del Consell Insular competent en matèria de mobilitat.

4. Els grans centres generadors de mobilitat i les administracions públiques de Mallorca han d'implantar als seus centres de treball punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i d'estacionament de bicicletes. Igualment, han d'acordar amb l'administració corresponent, la implantació d'estacions de servei públic de bicicletes en les proximitats dels grans centres generadors de mobilitat i la implantació de vies segures d'accés en bicicleta i altres mitjans de mobilitat personal.

TÍTOL IV MESURES CORRECTORES

CAPÍTOL I Afluència de vehicles

Article 12

Mesures de control de l'afluència de vehicles de motor a l'illa de Mallorca

1. Es regula l'entrada i la permanència a l'illa de Mallorca de tota mena de vehicles de motor, en el període de l'any que determini el Ple del Consell Insular de Mallorca, per tal d'ordenar els fluxos turístics, evitar el risc de sobrecàrrega de les infraestructures i dels espais públics, així com per protegir el medi ambient.

Amb caràcter previ a l'acord del Ple es donarà audiència als ajuntaments de l'illa per un termini de deu dies hàbils.

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 regulació.

2. Queden exceptuats els vehicles següents:

- a) Vehicles dels quals siguin titulars persones físiques o jurídiques amb residència a Mallorca, sempre que els vehicles tinguin domicili fiscal a un municipi de l'illa de Mallorca, llevat dels que siguin titulars de vehicles destinats a lloguer.
- b) Vehicles dels quals siguin titulars persones físiques no residents a l'illa que siguin propietàries d'un habitatge a Mallorca. En aquest cas, l'excepció només és d'aplicació a un vehicle per propietat, sempre que s'acrediti que el vehicle està domiciliat fiscalment en aquest habitatge.
- c) Vehicles dels quals siguin titulars persones físiques o jurídiques amb residència a Mallorca i que se'n disposi a través d'un contracte d'arrendament financer (lísing o rënting).



- d) Vehicles dels quals siguin titulars persones residents a les illes de Formentera, Menorca o Eivissa que acreditin la necessitat de desplaçar-se a Mallorca per raons mèdiques.
- e) Vehicles dels quals siguin titulars persones que acreditin que es desplacen temporalment a Mallorca per raons laborals.
- f) Vehicles dels quals siguin titulars persones residents a Mallorca que romanen temporalment fora de l'illa i acreditin la necessitat de desplaçar-se a l'illa per circumstàncies mèdiques o familiars greus.
- g) Vehicles al servei de persones amb mobilitat reduïda, acreditats degudament.
- h) Vehicles oficials i de servei públic, incloent-hi, en tot cas, els vehicles de les forces i cossos de seguretat, d'extinció d'incendis, les ambulàncies i altres vehicles del sistema sanitari, els cotxes fúnebres, els vehicles de protecció civil, de transport públic i escolar, els taxis, i els vehicles de recollida de residus i de neteja pública. A aquests efectes, no tendran la consideració de vehicles de servei els destinats a la prestació del servei de lloguer de vehicles amb conductor o conductora l'autorització dels quals no estigui residenciada a l'illa de Mallorca.
- i) Vehicles de lloguer que estiguin autoritzats d'acord amb el que preveu l'article 16 d'aquesta llei, sempre que acreditin que el vehicle està domiciliat fiscalment a l'illa de Mallorca.
- j) Vehicles de transport de béns i mercaderies, així com de distribució comercial.
- k) Tractors, excavadores i vehicles similars.
- l) Vehicles no sotmesos a control d'afluència pel Consell Insular de Mallorca d'acord amb el que disposa l'article 13 d'aquesta llei.

3. En tot cas, els vehicles que tinguin permesa l'entrada i permanència a l'illa de Mallorca en el període de control d'accés que s'estableixi han de disposar de la documentació que ho acrediti, així com, si escau, del pagament previ de la taxa prevista a l'article 3.

4. El Consell Insular, d'acord amb els articles següents, col·laborarà amb els ajuntaments de l'illa de Mallorca per a la correcta identificació dels vehicles que es considerin residents a l'illa, i establirà les determinacions oportunes a aquests efectes.

En atenció a l'esmentada col·laboració, els ajuntaments de Mallorca, a requeriment del Consell Insular, hauran de cedir a aquest tota la informació o les dades pròpies de les administracions locals que siguin necessàries per a la bona gestió en el control de l'entrada de vehicles a Mallorca.

Article 13

Sostre insular de vehicles

1. El Ple del Consell Insular de Mallorca ha d'establir justificadament, amb caràcter anual o biennal, el sostre màxim de vehicles amb autorització d'entrada i permanència a l'illa de Mallorca en els períodes de control establerts d'acord amb aquesta llei. A aquest efecte, i sense perjudici del que disposa l'article anterior, prèvia petició, pot permetre, de manera motivada, un nombre màxim de vehicles de motor per a un nombre de dies concret.
2. Les persones usuàries dels vehicles a què es refereix l'apartat anterior no poden entrar vehicles de motor a l'illa sense haver obtingut prèviament l'acreditació corresponent.
3. En l'establiment i la gestió del sostre de vehicles es poden introduir, de manera motivada, diferents durades dels períodes de control d'accés de vehicles o quotes segons la tipologia de vehicle o per les seves característiques tècniques, per raons mediambientals o d'interès general. Es poden establir també els criteris d'adjudicació de les acreditacions disponibles d'acord amb el nombre màxim fixat. En tot cas, s'ha de donar preferència en l'aplicació d'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·liciti.
4. Les condicions per determinar el nombre màxim de vehicles amb autorització d'entrada i permanència a l'illa en els períodes de control d'accés i el nombre de dies concrets que estableix l'apartat 1, s'ha de publicar en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears* i en el *Butlletí Oficial de l'Estat*.

Article 14

Acreditació per a l'entrada i permanència a l'illa de Mallorca i la gestió del cobrament de les taxes

1. L'obtenció de l'acreditació per a l'entrada i permanència a l'illa de Mallorca i la gestió del cobrament de les taxes que s'estableixin en relació amb les restriccions a l'entrada de vehicles regulades en aquesta llei es durà a terme telemàticament, mitjançant el procediment que es determini a l'ordenança fiscal reguladora de la taxa prevista a l'article 3.
2. Correspon al Consell Insular de Mallorca establir el procediment i el sistema que permeti identificar els vehicles amb acreditació per a l'entrada i permanència a l'illa de Mallorca així com controlar el compliment d'aquesta obligació. En tot cas, es poden establir sistemes automatitzats de lectura de matrícules.

**Article 15****Obligacions de les empreses navilieres**

1. Les empreses navilieres que operin línies amb destinació a Mallorca, així com 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 restriccions temporals d'accés de vehicles de motor a l'illa de Mallorca i de les conseqüències de l'incompliment d'aquest règim.

El contingut mínim que han de proporcionar als usuaris les empreses navilieres que operin línies amb destinació a Mallorca, així com les empreses mediadores o expenedores de títols de transport marítim, és el que determini a aquest efecte el Consell Insular de Mallorca, 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 Mallorca, que els seus usuaris disposin de l'acreditació d'entrada i permanència a l'illa de Mallorca, d'acord amb el que disposa aquesta llei. La informació resultant d'aquest procés ha de comunicar-se per mitjans telemàtics al Consell Insular de Mallorca.

L'obligació establerta en aquest apartat 2 només és exigible durant els períodes de control d'accés determinats anualment o biennalment pel Consell Insular de Mallorca.

3. Les empreses navilieres que operin línies en els ports de l'illa de Mallorca estan obligades a comunicar en temps real, al Consell Insular de Mallorca, 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 de Mallorca, juntament amb el dia i l'hora en què es produeixin aquests moviments. Mentre no estigui implementada aquesta plataforma, la comunicació podrà efectuar-se a través de l'aportació documental que es determini a aquest efecte per resolució del Consell Insular.

4. La conselleria competent en matèria de transport marítim de la comunitat autònoma de les Illes Balears i el Consell Insular de Mallorca, per facilitar el compliment de les obligacions a què fa referència aquest article, han de publicar i mantenir actualitzada la informació sobre les regulacions d'accés en les seues electròniques corporatives respectives, i promoure accions dirigides a difondre el contingut de les regulacions 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 posteriorment resultar transferit per al seu ingrés a l'administració competent.

CAPÍTOL II
Règims especials**Article 16****Vehicles de lloguer**

1. El Ple del Consell Insular de Mallorca, 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, poden entrar anualment a l'illa de Mallorca per a la seva comercialització. Així mateix, pot determinar, tot respectant el sostre de vehicles que regula l'article 13 d'aquesta llei, el nombre màxim de vehicles de lloguer que poden circular per l'illa en els períodes de control d'accés a què fa referència l'article 12.1 d'aquesta llei.

2. En el mateix acord, el Ple del Consell Insular de Mallorca pot disposar que un percentatge del total dels vehicles de lloguer que poden circular per l'illa quedi reservat per als vehicles elèctrics o no contaminants.

3. El Consell Insular de Mallorca pot establir, a instàncies de l'empresa interessada, 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.

4. El Consell Insular de Mallorca establirà, per acord de Ple, el mecanisme i els criteris d'adjudicació de les acreditacions que permetin l'entrada i permanència de vehicles per a la seva comercialització com a lloguer sense conductor o conductora, tenint en compte els objectius d'aquesta llei i respectant els límits establerts a l'apartat 1 d'aquest article, i possibilitarà, en tot cas, l'entrada de nous operadors al sector del



lloguer de vehicles.

5. L'òrgan competent del Consell Insular de Mallorca adjudicarà les quotes a les empreses comercialitzadores de lloguer sense conductor o conductora. També podrà redistribuir els excedents de quotes entre les empreses comercialitzadores.

6. Les empreses de lloguer dels vehicles sense conductor o conductora estan obligades a comunicar al Consell Insular de Mallorca, 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 el número de bastidor, en el cas de no tenir matrícula assignada, de tots els vehicles que entrin i surtin de l'illa de Mallorca, juntament amb el dia i l'hora en què es produeixi 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 es determini a aquest efecte per resolució del Consell Insular.

Article 17

Servei de transport de passatgers

Durant el període en què existeixin regulacions a l'entrada de vehicles, i per tal d'afrontar el possible increment de demanda de transport de passatgers que es pugui produir en aplicació de les previsions d'aquesta llei, l'administració competent haurà d'adoptar les corresponents mesures correctores en relació amb el transport públic regular de viatgers per carretera i dels serveis ferroviaris, així com altres mesures que es considerin necessàries.

Article 18

Vehicles de servei oficial

Totes les administracions de l'illa de Mallorca han d'incorporar progressivament al seu servei vehicles amb distintiu de zero emissions (etiqueta blava) o *Eco* (etiqueta blava-verda), sempre que les característiques del servei ho facin possible.

Article 19

Accés restringit a determinats espais

1. De manera motivada, i a fi d'evitar perills per a persones i béns, el Ple del Consell Insular de Mallorca pot acordar restringir, per un període de temps determinat, l'accés o l'estacionament de vehicles de motor a vies públiques o espais amb valors naturals, patrimonials o paisatgístics, o també en aquells indrets on la concentració de vehicles pugui posar en risc l'eficàcia de les mesures de protecció i evacuació de les persones en supòsits d'emergència.

2. L'acord haurà d'adoptar-se prèvia audiència del municipis afectats per un període de deu dies hàbils i haurà de tenir la difusió adequada en els mitjans de comunicació i publicar-se en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.

3. Els vehicles de transport públic de viatgers autoritzats per accedir als espais esmentats hauran de ser prioritàriament de baixes emissions.

TÍTOL V MESURES DE FOMENT

Article 20

Mobilitat sostenible

El Consell Insular adoptarà les mesures adequades per a l'assoliment progressiu d'objectius de mobilitat sostenible i fomentarà l'ús del transport públic, les vies verdes i la bicicleta.

Article 21

Fons per a la sostenibilitat

1. El Consell Insular de Mallorca acordarà 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 de Mallorca. Aquest fons es nodrirà fonamentalment dels ingressos derivats de la taxa prevista a l'article 3 d'aquesta llei i del que s'obtingui per la imposició de sancions.

2. La gestió i l'execució del fons per a la sostenibilitat d'aquelles actuacions que siguin pròpies del Consell Insular de Mallorca o de l'ens en el qual s'hagin delegat les seves competències, correspondran a l'esmentat ens.

**Article 22****Programes conjunts de subvencions**

El Consell Insular de Mallorca establirà i finançarà programes de subvencions, que podran ser gestionats per l'ens que s'hagi creat a tal efecte, destinades a fomentar les conductes d'empreses i particulars que s'adeqüin als objectius establerts a l'article 1 d'aquesta llei.

TÍTOL VI**RÈGIM D'INFRACCIONS I SANCIONS****Article 23****Inspecció**

1. Correspon al Consell Insular de Mallorca la competència d'adoptar les mesures adequades per a la inspecció i el control de les activitats regulades en aquesta llei, sense perjudici de les competències de l'Administració de la comunitat autònoma de vetllar pel compliment de les obligacions que s'imposen a les empreses a l'article 15 d'aquesta llei.

2. L'Administració de la comunitat autònoma i el Consell Insular adoptaran les mesures de col·laboració i coordinació adequades per a l'efectivitat de l'actuació inspectora.

Article 24**Competència sancionadora**

1. La competència per imposar les sancions establertes a l'article 28 d'aquesta llei correspon al conseller executiu del departament que tingui competències en la matèria.

2. Això no obstant, la competència per a la imposició de les sancions per les infraccions previstes en els apartats 3.e), 3.f) i 4.a) de l'article 26 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.

Article 25**Subjectes responsables**

Són subjectes responsables de la comissió de les infraccions establertes a l'article 26 d'aquesta llei les persones físiques o jurídiques titulars del vehicle.

Article 26**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) Circular sense el document expedit d'autorització d'entrada i permanència a l'illa de Mallorca a què obliga l'article 14.
- b) Accedir als espais a què fa referència l'article 19 d'aquesta llei infringint les restriccions establertes pel Consell Insular de Mallorca.
- c) Qualsevol altre incompliment del que preveu aquesta llei no qualificat d'infracció greu o molt greu.

3. Són infraccions greus:

- a) Circular per la xarxa viària de l'illa de Mallorca sense disposar de l'autorització exigida en aquesta llei.
- b) Manipular o falsejar l'acreditació a què fa referència l'article 14 d'aquesta llei.
- c) Comercialitzar vehicles de lloguer sense adequar-se a les restriccions establertes a l'article 16 d'aquesta llei.
- d) Obstaculitzar o dificultar injustificadament l'activitat inspectora de l'administració.
- e) Incomplir el deure d'informar en el procés d'adquisició del títol de transport relatiu a vehicles amb destinació a l'illa de Mallorca de la regulació de l'entrada de vehicles establerta en aquesta llei.
- f) Incomplir el deure de verificar que, en el procés d'embarcament dels vehicles amb destinació a l'illa de Mallorca, els seus usuaris disposen de l'acreditació d'entrada i permanència a l'illa de Mallorca, d'acord amb el que disposa aquesta llei.
- g) D'haver estat sancionat per resolució ferma en via administrativa per dues infraccions lleus en el termini de dos anys, la tercera o successives infraccions lleus es consideraran greus.





4. Són infraccions molt greus:

- Incomplir el deure de comunicació de dades establert a l'apartat 3 de l'article 15 d'aquesta llei.
- Incomplir el deure de comunicació de dades establertes a l'apartat 6 de l'article 16 d'aquesta llei.
- D'haver estat sancionat per resolució ferma en via administrativa per dues infraccions greus en el termini de dos anys, la següent infracció greu es considerarà molt greu.

5. Als efectes d'aquesta llei, cada vehicle de motor constituirà una infracció independent, encara que els fets infringeixin el mateix o similar precepte. El que s'estableix anteriorment no és aplicable a les sancions per incompliment del que es preveu als articles 15.3 i 16.6 d'aquesta llei.

Quant a la infracció prevista en l'apartat 3.a) d'aquest article 26, si es comet per un mateix vehicle de motor en dies consecutius, les esmentades infraccions seran considerades independents.

Article 27

Especialitats del procediment sancionador

1. El procediment sancionador s'ha d'instruir i resoldre d'acord amb el règim sancionador contingut a la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i els principis i les disposicions de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic. L'òrgan competent hi ha d'aplicar 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.

2. 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 conductor o sense.

Article 28

Sancions

1. Per la comissió de les infraccions tipificades a l'article 26 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 podrà 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, o bé la de retirada de l'autorització per circular a l'illa de Mallorca, amb la impossibilitat d'obtenir una nova acreditació per a aquest vehicle durant el període de dos anys.

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.

Article 29

Multes coercitives

1. Per a l'execució forçosa de les obligacions que hagin estat imposades en la resolució sancionadora a la persona responsable d'una infracció lleu, 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 30

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 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 31**Termini de tramitació**

1. El termini per tramitar, resoldre i notificar la resolució sancionadora és d'un any, a comptar des de l'adopció de l'acord d'inici del procediment sancionador. Aquest termini es complirà de conformitat amb la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques.

2. Transcorregut aquest termini, tenint en compte les possibles interrupcions del còmput per causes imputables a les persones interessades o per la suspensió del procediment, es declararà la caducitat del procediment, sense perjudici de l'obertura d'un nou expedient en el cas que no hagi prescrit la infracció.

Article 32**Prescripció d'infraccions i sancions**

Les infraccions i sancions previstes en aquesta llei, prescriuran al cap de tres anys en cas de faltes molt greus, dos anys en cas de faltes greus i un any en cas de faltes lleus.

Disposicions addicionals**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 de Mallorca han d'adoptar les mesures adequades de difusió del règim de limitació d'entrada i permanència de vehicles de motor a l'illa de Mallorca entre les empreses a què fa referència l'article 15 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 de Mallorca 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 permanència de vehicles de motor a l'illa de Mallorca.

Disposició addicional tercera**Tràmit d'audiència a les mesures de control de l'entrada, circulació i permanència de vehicles a l'illa de Mallorca**

Fins que no es dugui a terme el traspàs al Consell Insular de Mallorca dels mitjans i serveis necessaris per exercir plenament la competència en matèria de transports terrestres a l'illa de Mallorca d'acord amb la normativa vigent, el tràmit d'audiència previst a l'article 12 d'aquesta llei es durà a terme també amb l'òrgan competent per raó de la matèria del Govern de les Illes Balears.

Disposició addicional quarta**Ordenança a fiscal reguladora**

En el termini de tres mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, el Consell Insular de Mallorca iniciarà la tramitació per a l'aprovació de l'ordenança fiscal reguladora de la taxa prevista a l'article 3, per a l'obtenció i el control de l'autorització d'entrada i permanència de vehicles a l'illa de Mallorca.

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

1. A l'efecte 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.

2. Els ajuntaments de l'illa de Mallorca 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 de Mallorca al Consell Insular.

**Disposicions transitòries****Disposició transitòria primera****Gestió de les competències derivades de l'aplicació d'aquesta llei**

1. Durant el període comprès entre l'entrada en vigor d'aquesta llei i el moment en què es dugui a terme el traspàs dels mitjans i serveis necessaris per exercir plenament la competència en matèria de transports terrestres a l'illa de Mallorca d'acord amb la normativa vigent, el Consell Insular de Mallorca, en aplicació d'aquesta llei, podrà adoptar tots els actes administratius i totes les mesures i accions previstes i, a aquest efecte, crear l'estructura administrativa adient.

2. No obstant l'anterior, el Consell Insular de Mallorca podrà crear, de conformitat amb la normativa d'aplicació, un ens del sector públic instrumental per tal de dur a terme les funcions encomanades a aquesta llei. Alternativament, podrà decidir, després de fer les modificacions necessàries als seus estatuts i, si escau, amb la col·laboració d'altres administracions, que se'n faci càrrec un ens ja existent.

Disposició transitòria segona**Distintiu o element gràfic**

Fins que no s'hagi establert el procediment telemàtic per tal d'identificar els vehicles amb acreditació per a l'entrada i permanència a l'illa de Mallorca, es podrà establir un sistema que permeti distribuir un distintiu o element gràfic que acrediti el compliment de les obligacions establertes en aquesta llei.

Disposició transitòria tercera**Aplicació de l'article 96bis de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears**

Quan el Consell de Mallorca sigui coneixedor del fet que el vehicle que ha comès alguna de les infraccions establertes a l'article 96bis de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, hagi estat sancionat per resolució ferma en via administrativa, li retirarà automàticament l'autorització per circular a l'illa de Mallorca, amb la impossibilitat d'obtenir una nova acreditació per a aquest vehicle durant el període de dos anys.

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 i de Mallorca."

Disposició final segona**Desenvolupament reglamentari**

1. El Consell Insular de Mallorca aprovarà, dins el termini de vint-i-quatre mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta llei, un reglament propi que desenvolupi les previsions contingudes en aquesta llei, i, especialment, el aspectes prevists en el títol IV, 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 títol.

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**Comunicació de dades**

Les obligacions de comunicar les dades a les quals fan referència els articles 15.3 i 16.6 d'aquesta llei seran efectives a partir de la data que disposi en cada cas l'acord de Ple previst a l'article 12.1.

Disposició final quarta**Entrada en vigor**

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