



Secció V. Anuncis

Subsecció segona. Altres anuncis oficials

PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

9724

Informació sobre la tramitació al Parlament de les Illes Balears (participaciociudadana@parlamentib.es) de la Proposició de llei de modificació de la Llei 3/2023, de 17 de febrer, de Menorca Reserva de Biosfera (RGE núm. 11696/26)

Atès que el Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 22 de setembre de 2026, prengué en consideració la Proposició de llei de modificació de la Llei 3/2023, de 17 de febrer, de Menorca Reserva de Biosfera (RGE núm. 11696/26), i la Mesa de la cambra, en sessió de dia 23 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 (25 de setembre de 2026)

El president del Parlament de les Illes Balears

Gabriel Le Senne Presedo

PROPOSICIÓ DE LLEI DE MODIFICACIÓ DE LA LLEI 3/2023, DE 17 DE FEBRER, DE MENORCA RESERVA DE BIOSFERA

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

L'illa de Menorca pateix episodis de congestió del territori insular en els períodes de l'any de més afluència de persones i vehicles, que creix anualment des que hi ha dades. La projecció futura de les dades disponibles mostra la tendència a una situació d'increment progressiu de la congestió territorial. L'«Estudi de càrrega de vehicles de motor en l'àmbit de l'illa i el seu sistema de gestió» (juny de 2025) dona xifres concretes i precises a aquest respecte:

- El parc vehicular de l'illa ha passat de 75.000 vehicles el 2016 a 86.023 al tancament de 2023 (pàg. 43).
- Quant als vehicles de lloguer, l'estudi de càrrega considera que la flota de vehicles de lloguer de Menorca és d'uns 9.000 vehicles al juliol i l'agost, i d'uns 1.500-2.000 vehicles al desembre i el gener (pàg. 62).
- El nombre total de vehicles existents el 2024 era de 122.170, dels quals 86.023 eren de residents a l'illa i 36.147 de no residents (pàg. 72).
- Com a consideració final, l'estudi de càrrega entén que, «considerant tots els aspectes analitzats a aquest document que permeten interpretar la situació de mobilitat a Menorca en els diferents períodes, es considera que el sostre vehicular recomanat per a l'illa per frenar la saturació a les carreteres insulars és de 120.000 vehicles» (pàg. 72).

S'entén per sostre vehicular el valor màxim de vehicles simultanis que poden accedir, transitar o estacionar a l'illa de Menorca; és a dir, el nombre màxim de vehicles que es poden trobar simultàniament a l'illa.

Les mesures excepcionals que incorpora aquesta modificació de la Llei 3/2023 llavors responen directament a la preocupació de les autoritats i la societat de Menorca d'assegurar la sostenibilitat mediambiental, econòmica, social i turística de l'illa.

L'illa de Menorca no és aliena a la saturació de vehicles que també pateixen les altres illes de la nostra comunitat autònoma, i respecte de la qual ja s'han adoptat mesures limitatives. Formentera va ser pionera a establir limitacions a l'entrada de vehicles a l'illa amb l'aprovació de la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera. Posteriorment, una mesura similar s'ha implantat també a l'illa d'Eivissa. I, recentment, el Consell Insular de Mallorca ha aprovat una proposició de llei per remetre al Parlament el juny passat. Doncs bé, en el cas de Menorca hem vist les dades concretes que proporciona l'«Estudi de càrrega de vehicles de motor en l'àmbit de l'illa i el seu sistema de gestió» (juny de 2025), i que fixa el nombre o sostre màxim de vehicles de motor per frenar la saturació a les carreteres insulars és de 120.000 vehicles al mateix temps.

II

A) La competència del Parlament de les Illes Balears per dictar aquesta modificació de la Llei 3/2023 deriva de l'atribució genèrica que l'article 30 de l'Estatut d'Autonomia fa a la competència exclusiva de la comunitat autònoma en matèria d'ordenació del territori (apartat 3), de les carreteres [...] i del transport per aquestes vies (apartat 5), del transport marítim (apartat 6), del turisme i l'ordenació i planificació del sector turístic (apartat 11), del foment del desenvolupament econòmic (apartat 21), del patrimoni paisatgístic (apartat 25) i de la protecció del medi ambient (apartat 46).

Per altra banda, hem de recordar també que l'article 47.2 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears confereix al Consell Insular la potestat de remetre a la Mesa del Parlament una proposició de llei i delegar davant d'aquesta cambra un màxim de tres membres encarregats de defensar-la.

B) Entrant en la sistemàtica de la nova llei, cal dir que la selecció dels temes que s'han introduït en la modificació de la Llei 3/2023 ha seguit un criteri més aviat restrictiu; és a dir, que només en la nova regulació es preveuen els temes que han d'estar regulats necessàriament en una norma amb rang de llei. Perquè, si no es fa així i s'adopta un criteri expansiu, tots els temes regulats en la llei queden d'ara endavant amb el seu rang «congelat»; és a dir, que per poder modificar-los fa falta una altra norma amb rang de llei, amb el llarg i complex procediment legislatiu que això suposa. Per tant, el primer criteri que s'ha de destacar en l'elaboració d'aquesta modificació de la Llei 3/2023 és que només s'hi han inclòs els temes que s'han considerat estrictament indispensables i es remet a les decisions del Consell Insular la resta de la reglamentació.

En aquest punt, s'ha d'aclarir que finalment l'ordenació del tema de l'accés o l'entrada de vehicles de motor a l'illa tindrà un sistema de regulació esglaonat en tres nivells:

- En primer lloc, hi haurà una llei que serà la Llei 3/2023 modificada. Com s'ha dit, aquesta llei ha de regular només els aspectes que hagin d'estar necessàriament continguts en una llei. És a dir, ha d'incloure només els aspectes del tema que realment pertanyen a la «reserva material de llei», com per exemple la necessitat d'obtenir una autorització d'entrada a l'illa per als vehicles de motor en els períodes que fixi el Consell Insular. En la resta de matèries (o sigui, en les no reservades a la llei), la modificació de la Llei 3/2023 no entra i no les regula, seguint el criteri que és preferible que ho faci el Reglament, a fi de no congelar el seu rang normatiu en l'àmbit legal.
- En segon lloc i per sota de la Llei 3/2023, hi haurà el Reglament de la llei aprovat pel Consell Insular, el qual desenvoluparà les regles i prescripcions previstes en la llei i que se centrarà sobretot en temes de procediment -els quals es deixen habitualment per als reglaments- i a desplegar i completar fins al detall les regles de la llei. En aquest reglament s'han d'incloure tots els aspectes normatius del tema que no estiguin reservats a la llei, atès que amb aquest s'esgota pròpiament l'àmbit normatiu en la matèria que ens ocupa.
- En tercer lloc, hi haurà l'acord anual o biennal del Ple del Consell que fixi el sostre o nombre màxim de vehicles dels quals es pot autoritzar l'entrada a l'illa i que també determinarà les quotes específiques que corresponen a cada categoria de vehicles. Aquest acord ja no té caràcter normatiu (en realitat no és una norma, sinó un acte administratiu singular amb una pluralitat de destinataris). L'acord fixarà paràmetres numèrics i condicions concretes per remissió i en desplegament de la llei i precisarà alguns aspectes que la llei i el reglament esmentats li encomanen expressament.

Per sota d'aquest triple sistema, ja només queda la possibilitat que el Consell Executiu del Consell Insular dicti instruccions i circulars (no normatives) destinades a establir pautes, criteris d'actuació o a aclarir internament la interpretació d'una determinada norma (article 21 de la Llei 3/2003, de 26 de març, de règim jurídic de l'Administració de la CAIB).

C) En darrer lloc, també s'ha de destacar que ens trobam davant d'una modificació d'una llei ja existent -la Llei 3/2023, de Menorca Reserva de Biosfera-, per la qual cosa s'ha considerat adient introduir les modificacions entre l'articulat de la Llei 3/2023 amb el conegut sistema de numerar els nous articles amb el número corresponent seguit del sufix bis, ter, quater, etc. D'aquesta manera no s'altera i es pot mantenir el número de la resta d'articles de la llei i així se'n facilita el maneig.

III

A continuació, convé fer algunes breus referències a la possible contradicció o desajustament de les mesures d'aquesta llei respecte dels principis fonamentals de dret comunitari europeu.

A) Pel que fa al «principi de lliure competència», no es pot dir que la limitació temporal d'accés de vehicles a l'illa contravengui aquest principi, ja que totes o gairebé totes les empreses que vulguin introduir vehicles a l'illa ho podran fer, encara que potser no en el nombre desitjat per cadascuna. Per tant, aquesta mesura de limitació en realitat no afecta la lliure competència entre els operadors econòmics -els quals competiran en igualtat de condicions, que és la dada decisiva quant a la restricció de la competència-, sinó que es produirà de manera similar per a tots els operadors econòmics dedicats al negoci de lloguer de vehicles.

B) Pel que fa al «principi de lliure establiment», no s'endevina quina és la restricció que a aquest principi imposaria la limitació d'accés d'alguns vehicles de lloguer, ja que qualsevol empresa que es vulgui establir o implantar a l'illa ho podrà fer perfectament, obrint una agència, oficina o delegació en aquesta i domiciliant vehicles fiscalment, sense que hi hagi llavors cap restricció.

L'article 49 TFUE diu: «Queden prohibides les restriccions a la llibertat d'establiment dels nacionals d'un estat membre al territori d'un altre estat membre. Aquesta prohibició s'estendrà igualment a les restriccions relatives a l'obertura d'agències, sucursals o filials pels nacionals d'un estat membre establerts al territori d'un altre estat membre.» Doncs bé, les limitacions eventuais al lliure accés de vehicles a l'illa a partir d'un cert límit màxim no impliquen restriccions ni prohibicions al possible establiment o la implantació de qualsevol empresa o ciutadà estranger en algun dels municipis de l'illa, creant agències, sucursals o filials.

C) Pel que fa a la llibertat de circulació (especialment, la de mercaderies, atès que els vehicles de lloguer poden tenir tal consideració i que aquí no es planteja el problema de la lliure circulació de persones), en aquest punt hem de fer una reflexió més àmplia. En efecte, aquí podria semblar en principi que la limitació d'accés d'alguns vehicles de motor a l'illa de Menorca va en contra del principi de lliure circulació de les mercaderies, ja que constitueix un obstacle o una restricció a la lliure circulació dels vehicles entesos com a mercaderies.

S'ha de recordar en aquest punt que l'article 28.1 TFUE disposa que «la Unió comprendrà una unió duanera, que abastarà la totalitat dels intercanvis de mercaderies i que implicarà la prohibició, entre els estats membres, dels drets de duana d'importació i exportació i de qualssevol exaccions d'efecte equivalent, així com l'adopció de les seves relacions amb un tercer». Complementant aquest precepte, l'article 34 TFUE diu que «queden prohibides entre els estats membres les restriccions quantitatives a la importació, així com totes les mesures d'efecte equivalent». Per una altra banda, l'article 36 TFUE assenyala algunes excepcions al principi esmentat i diu: «Les disposicions dels articles 34 i 35 no seran obstacle per a les prohibicions o restriccions a la importació, exportació o trànsit justificades per raons d'ordre públic, moralitat i seguretat públiques, protecció de la salut i vida de les persones i animals, preservació dels vegetals industrial i comercial. Això no obstant, aquestes prohibicions o restriccions no han de constituir un mitjà de discriminació arbitrària ni una restricció encoberta del comerç entre els estats membres.»

Aprofundint el mandat essencial d'aquestes previsions, els articles 28 i 30 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea (TFUE) prohibeixen els drets de duana i les accions d'efecte equivalent; els articles 34 a 36 TFUE imposen la supressió de les restriccions quantitatives i les mesures d'efecte equivalent amb alguna excepció. En aquest punt, cal recordar que la unió duanera es fonamenta en un lliure intercanvi de mercaderies entre estats membres, mitjançant la supressió de drets de duana a la importació i l'exportació, així com d'exaccions d'efecte equivalent, i en l'adopció d'un aranzel duaner comú per als productes procedents de tercers països (article 28).

Aleshores, si ens centram en els articles 28.1 i 30 TFUE, aquests prohibeixen l'aplicació de «drets de duana» i d'altres taxes o «exaccions d'efecte equivalent» (als drets de duana) als intercanvis de mercaderies entre estats membres. La noció del dret de duana o de les taxes o exaccions d'efecte equivalent no plantegen problemes teòrics més grans en el cas que ens ocupa, ja que no s'apliquen en principi en el supòsit de la limitació d'accés de vehicles de motor a l'illa de Menorca: els vehicles que siguin autoritzats per accedir a l'illa no hauran de pagar drets de duana ni exaccions d'efecte equivalent. A més, arribats a aquest punt convé matisar que no cal invocar l'obligatorietat del pagament d'una taxa mínima per permetre l'accés dels vehicles en els períodes temporals en què sigui necessària una autorització d'accés, atesa la petita entitat, així com l'existència des de fa anys d'un altre tipus de taxes similars per poder pernoctar a moltes ciutats o regions europees, sense que això hagi plantejat dificultats més grans.

I, addicionalment a això, cal reparar que la limitació d'accés dels vehicles a l'illa en períodes determinats no constitueix en absolut un «pas per la frontera» (en el sentit de travessar una frontera existent dos estats membres), sinó que es tractaria en la major part de les vegades d'una mera limitació d'accés a una part del territori nacional (l'illa de Menorca) des d'una altra part del territori, amb l'excepció dels (pocs) vehicles que provenen de dues ciutats franceses.

A continuació, si seguim amb els articles centrals del títol II del TFUE (dedicats a la «lliure circulació de mercaderies»), que són els articles del 30 al 37, l'article 30 reitera la prohibició que ja hem vist a l'article 28 d'imposar drets de duana o equivalents a la importació o exportació de mercaderies: «Queden prohibits entre els estats membres els drets de duana d'importació i exportació o exaccions de caràcter equivalent.» Aquesta prohibició general es veu concretada una mica més endavant, a l'article 34, quan diu que «quedaran prohibides entre els estats membres les restriccions quantitatives a la importació, així com totes les mesures d'efecte equivalent». L'article 35 diu això, però pel que fa a l'exportació. Així doncs, cal preguntar-se aquí si la limitació temporal d'accés de vehicles a una illa determinada constitueix una «restricció quantitativa a la importació» o una «mesura d'efecte equivalent».

En aquest sentit, la noció de «restricció quantitativa» és definida per la doctrina comunitària com a tota disposició interna d'un estat que prohibeix o limita quantitativament el volum de transaccions comercials amb altres estats membres. Aquesta accepció àmplia permet englobar les reglamentacions internes que fixen contingents a la importació o l'exportació de productes, encara que el Tribunal de Justícia ha admès excepcionalment la viabilitat d'alguna d'aquestes mesures restrictives quan es tracta d'una mesura proporcionada en relació amb

l'objectiu que es pretén assolir i no es pugui obtenir el mateix resultat amb mesures menys restrictives. Per tant, si la mesura restrictiva quantitativament consisteix en una mesura proporcionada en relació amb l'objectiu que es pretén assolir i, a més, no es pot obtenir el mateix resultat amb mesures menys restrictives, la mesura que es tracta és compatible amb els tractats europeus.

Aplicant aquesta doctrina a aquest cas, es considera aquí que la limitació temporal d'accés de vehicles a l'illa -a causa de la congestió que es produeix en temporada estival- és una mesura proporcionada o adequada al resultat objectiu que es pretén assolir, que no és un altre que el de la descongestió substancial de les carreteres i rutes viàries menorquines, amb tots els efectes indirectes de menor contaminació aèria i acústica, etc. D'altra banda, estem davant d'uns resultats que no es poden assolir amb mesures menys restrictives, ja que l'única manera d'aconseguir una reducció a la congestió vehicular que es produeix en temporada estival és precisament reduir l'entrada o l'accés de vehicles a l'illa durant aquest període.

Més problemes suscita la definició de «mesura d'efecte equivalent» a les restriccions quantitatives. En el primer assumpte Dassonville, el TJCE definia la mesura d'efecte equivalent a la importació com «tota reglamentació comercial dels estats membres, susceptible d'obstaculitzar directament o indirecta, real o potencialment, el comerç comunitari» (Assumpte 8/1974, sentència d'11 de juliol de 1974, rec. 1973). Aquesta formulació tan àmplia que el Tribunal de Justícia ha ofert en aquesta primera sentència ha permès al llarg dels anys encaixar en aquesta noció -i, conseqüentment, prohibir- tota una multiplicitat d'exigències comercials imposades per les legislacions internes.

En segon lloc, també s'han considerat «mesures d'efecte equivalent» les exigències comercials indistintament aplicables -és a dir, no discriminatòries- i relatives a les característiques dels productes (composició, dimensions, presentació, etiquetatge, denominació de venda, etc.) quan l'aplicació a les mercaderies provinents d'altres estats membres porta a una restricció o a la introducció de condicions que afecten més negativament a les mercaderies importades que a les locals. En aquest tema, va ser essencial la sentència Cassis de Dijon (Assumpte 120/1978, sentència de 20 de febrer de 1979, rec. 1979, p.649). A partir d'aquí, la jurisprudència esmentada va establir un principi fonamental del dret comunitari: l'anomenat «principi del reconeixement mutu», d'acord amb el qual els estats membres han d'acceptar al seu territori l'entrada, la venda i el consum de productes que estiguin legalment fabricats i comercialitzats en un altre estat membre, tot i que aquests productes s'hagin fabricat d'acord amb especificacions tècniques diferents de les del país però que estableixin un nivell de protecció semblant.

Dit això, el que cal recalcar aquí és que les exigències comercials a què es refereixen les «mesures d'efecte equivalent» examinades per la jurisprudència comunitària estan referides en tot cas a la composició i altres elements estructurals del producte de què es tracta, però no al nombre ni la quantia màxima d'elements que es pot introduir o no en un determinat territori. En efecte, tota la jurisprudència que hem localitzat es refereix sempre a la diferent composició d'un producte a l'estat d'origen i a l'estat de destinació, però en cap cas no està referida a un supòsit similar al que es comenta aquí. És a dir, una limitació quantitativa del nombre màxim d'elements (vehicles, en el nostre cas) que es poden introduir en un territori determinat d'un estat membre. Per tant, entenem que el principi comunitari de «llibertat de circulació de mercaderies» entre els diferents estats de la Unió Europea no es veu contradit per la mesura de limitar el nombre màxim d'accés de vehicles -en períodes determinats- a una petita illa de 701 km², com és Menorca.

Finalment, hem de recordar que l'article 36 TFUE permet certes excepcions a l'aplicació del «principi de reconeixement mutu» establert amb caràcter general en el dret comunitari com a base de la llibertat de circulació de mercaderies. En aquest cas, l'enunciat diu: «Les disposicions dels articles 34 i 35 no seran obstacle per a les prohibicions o restriccions a la importació, exportació o trànsit justificades per raons d'ordre públic, moralitat i seguretat públiques, protecció de la salut i vida de les persones i animals, preservació dels vegetals, protecció del patrimoni artístic, històric o arqueològic nacional, no hauran de constituir un mitjà de discriminació arbitrària ni una restricció encoberta del comerç entre els estats membres.»

D'aquesta manera, encara que sigui de manera excepcional, els tractats comunitaris deixen oberta la possibilitat d'imposar restriccions (en el nostre cas, restriccions quantitatives) a la importació, l'exportació o el trànsit de les mercaderies de què es tracta, sempre que això estigui justificat per alguna de les raons que enumera aquest precepte.

En el cas que ens ocupa (limitacions quantitatives a l'entrada de vehicles en períodes determinats a l'illa de Menorca), sembla evident que les restriccions esmentades es poden imposar d'acord amb diversos dels motius esmentats:

- Primer, per raons de «seguretat pública», atès que l'excés de vehicles de motor a les carreteres insulars pot causar problemes de seguretat pública, així com un nombre més gran d'accidents.
- Segon, pel motiu de la «protecció de la salut i vida de les persones i animals», ja que un menor nombre de vehicles circulant simultàniament per les carreteres de l'illa comportarà una menor contaminació aèria (menys emissió de gasos tòxics) i acústica, que pot afectar tant les persones com els animals de l'illa, així com una menor sensació de congestió vehicular.
- Tercer, al motiu de la «preservació dels vegetals», que és un altre dels motius o fonaments pels quals es poden imposar restriccions a la llibertat de circulació, i del qual es pot dir el mateix que del primer motiu esmentat.
- Quart, pel motiu de la «protecció del patrimoni artístic, històric o arqueològic nacional», atesa la important quantitat de restes arqueològiques i històriques que hi ha a l'illa.



En conclusió, entenem que les mesures de limitació temporal d'accés de vehicles de motor a l'illa de Menorca es poden emparar perfectament en les raons i els motius de la «protecció de la salut i la vida de les persones i animals» i de la «preservació dels vegetals», ambdós motius previstos a l'article 36 TFUE. Per tant, no hi hauria en absolut cap vulneració del principi de llibertat i de circulació de mercaderies.

IV

A) Es podria entendre que l'exigència de l'autorització d'accés a l'illa de què parlem per als vehicles de motor va en contra de la regulació de la Llei paraigües (Llei 17/2009, de 23 de novembre, de lliure accés a les activitats de servei i el seu exercici) i de la Llei de garantia de la unitat de mercat (Llei 20/2013, de 9 de desembre; d'ara endavant, LGUM), les quals estableixen estrictes condicionaments legals per implantar noves autoritzacions administratives, atès que la nova llei exigeix una autorització d'entrada o accés a l'illa amb caràcter general. És cert que aquestes dues lleis estableixen restriccions a l'hora de crear nous tipus d'autoritzacions administratives, atès que l'autorització és el mitjà d'intervenció pública que més limita l'accés dels particulars a una activitat econòmica i al seu lliure exercici. Però les mateixes lleis admeten excepcions a aquesta regla general. La Llei paraigües, en l'article 5, permet establir autoritzacions administratives, encara que respectant els requisits de no discriminació, necessitat i proporcionalitat. Aquests requisits es reiteren i matisen en els articles 5 i 17 de l'LGUM.

En efecte, l'LGUM també permet les autoritzacions administratives en els casos en què hi hagi d'haver una limitació d'operadors en el mercat fonamentada en diverses raons, per garantir la concurrència competitiva, tal com diu l'«Exposició de motius» de l'LGUM.

D'acord amb això, l'article 17.1 LGUM (que porta el títol d'«Instrumentació del principi de necessitat i proporcionalitat» -per poder exigir una autorització administrativa-) assenyala els requisits de necessitat i proporcionalitat per poder establir vàlidament l'exigència d'una autorització. Segons l'article 17.1 LGUM, els requisits per crear una nova autorització fonamentalment són dos: el de la seva necessitat i el de proporcionalitat.

L'article 17.1 LGUM exigeix així la concurrència d'aquests requisits, que caldrà justificar suficientment en la norma de creació. De tota manera, aquest mateix precepte continua dient que es considera *ex lege* que concorren aquests requisits quan, per la utilització del domini públic o en funció de l'existència de serveis públics sotmesos a tarifes regulades, el nombre d'operadors del mercat sigui limitat (article 17.1.c). Amb això, la llei estableix una presumpció *iuris tantum* que en aquests casos es donen els requisits indispensables per crear una nova autorització.

Doncs bé, en la interpretació de l'àmbit d'aquest article 17.1 LGUM, cal incloure el cas de les autoritzacions d'entrada o accés a l'illa de Menorca. L'illa és un espai territorialment molt reduït (701 km²), amb una població de poc més de 101.000 habitants, i amb un índex de motorització d'uns 870 vehicles per cada 1.000 habitants (segons l'«Estudi de càrrega de vehicles de motor en l'àmbit de l'illa i el seu sistema de gestió», pàg. 45). Com s'ha dit, el parc vehicular de l'illa arriba a 86.023 vehicles al final de 2023, i el nombre total de vehicles existents el 2024 era de 122.170, dels quals 86.023 eren de residents a l'illa i 36.147 de no residents (pàg. 72 de l'estudi). Llavors, la limitació de les autoritzacions d'entrada o accés a l'illa està clarament justificada pels motius següents:

- Per raons de seguretat pública i de salut pública (article 17.1.a), atès que l'excés de vehicles de motor en les carreteres insulars pot causar problemes de seguretat pública, així com un nombre més elevat d'accidents.
- Per raons de protecció del medi ambient (article 17.1.a), ja que l'excés de vehicles de motor en les carreteres insulars provocarà, sense dubte, una emissió de gasos més elevada i més contaminació aèria.
- Per raons del previsible deteriorament de les infraestructures públiques viàries i de l'entorn urbà (article 17.1.b), ja que l'acumulació de vehicles de motor en les carreteres insulars n'ocasionarà un desgast més elevat.
- Per raons de l'escassetat de recursos naturals i per la utilització del domini públic viari (article 17.1.c), l'adequada conservació dels quals demana un ús proporcionat i raonable tant dels recursos naturals com del domini públic viari, atès que els vehicles de motor són el mitjà habitual per arribar fins als espais naturals, i que s'utilitzin gairebé sempre sobre el domini públic viari.

Per això, no hi ha dubte que en matèria d'autoritzacions d'entrada a l'illa es pot exigir, per la norma corresponent (la llei), la necessitat d'obtenir una autorització expressa de l'administració competent. Fins aquí, per tant, no es veu obstacle en les dues lleis citades per a l'exigència d'una nova autorització per accedir a l'illa amb un vehicle de motor.

B) Un altre possible obstacle que se'ns presenta derivat de la Llei paraigües i de l'LGUM consisteix que aquestes lleis estableixen un principi d'eficàcia en tot el territori nacional de les actuacions administratives d'intervenció en l'activitat econòmica dels particulars i, en particular, de les autoritzacions administratives (article 7.3 de la Llei paraigües i articles 6 i 20 LGUM, encara que aquest darrer ha estat anul·lat per l'STC 79/2017, de 22 de juny). En conseqüència, es podria pensar que el permís de circulació del qual gaudeixen tots els vehicles matriculats a Espanya els permet circular per qualsevol carretera o via pública en qualsevol comunitat autònoma, sense que en cap cas es pugui demanar una autorització per circular per determinades parts del territori nacional.

Doncs bé, reconeixent d'entrada el principi d'eficàcia en tot el territori nacional de les autoritzacions estatal i autonòmiques, l'abast d'aquest principi ha estat molt matissat per l'STC 79/2017, la qual considera que aquest principi només és constitucionalment admissible si existeix una

normativa (europea, estatal o fins i tot autonòmica) que fixi un estàndard material que pugui ser considerat equivalent per a totes les comunitats autònomes, però, en canvi, no és admissible si no existeix aquesta normativa ni aquests estàndards (fonament jurídic 12).

D'acord amb aquest argument, l'STC citada declara inconstitucionals i anul·la l'article 20 LGUM. Com hem vist, aquest precepte assenyalava que les autoritzacions administratives tenen plena eficàcia en tot el territori nacional, sense que puguin exigir-se a l'operador econòmic nous requisits o altres tràmits addicionals (ap. 1), però l'apartat 4 establia una excepció a aquest principi, ja que menciona que aquest no era aplicable a determinats serveis o activitats en les quals el nombre d'operadors és limitat per diversos motius o als actes administratius relacionats amb l'ocupació d'un determinat domini públic.

De cara al tema que ens ocupa (la limitació d'accés de vehicles de motor a l'illa), hem d'afirmar que aquesta limitació està plenament justificada pels objectius que relaciona l'article 28, apartat 2, de la modificació de la Llei 3/2023: «Les administracions públiques menorquines han d'orientar les seves polítiques als objectius de millora de l'entorn natural i el medi ambient, d'ordenació racional de l'afluència turística, de reducció de la pressió de vehicles de motor sobre les vies i espais públics, de manteniment de la qualitat de vida de la població resident i de preservació de la bona imatge turística de Menorca».

Enfront de les mesures que permet adoptar la modificació de la Llei, no cal oposar vàlidament l'abast del permís de circulació dels vehicles a tot el territori nacional -propugnant que preval davant de la limitació d'accés-, perquè la limitació d'accés que implementa la Llei encaixa perfectament en «l'establiment d'un nivell de protecció propi i diferent» de l'illa de Menorca (tal com diu la STC 79/2017), amb vista a evitar la sobrecàrrega de les infraestructures insulars i dels espais públics, al control efectiu de l'afluència turística excessiva, així com a evitar els impactes i la saturació dels espais esmentats (article 28.1 de la nova Llei). En aquest tema, l'escassetat i la fragilitat del territori menorquí, la necessitat de preservar el territori de l'afluència turística excessiva i el manteniment de la qualitat de vida de la població resident justifiquen plenament que les autoritats insulars «poden adoptar regulacions que tinguin l'efecte d'obstaculitzar indirectament el comerç intracomunitari, sempre que les justifiquin sobre la base de la garantia proporcionada i la promoció de certs objectius legítims» (STC 79/2017).

V

Entrant al contingut de la llei, l'article 28 comença exposant els principals objectius o finalitats de la nova regulació (apartats 1 i 2), així com les grans mesures que es poden adoptar per aconseguir aquells objectius (apartat 3). Aquest apartat 3 és especialment important perquè és el precepte legal que habilita el Consell per poder adoptar les principals mesures que requereixen una regulació legal i que després es detallen en articles posteriors. Aquestes mesures necessiten estar establertes en una norma amb rang de llei, atès el caràcter limitatiu de drets dels ciutadans que suposen, en especial del dret a la lliure mobilitat al territori nacional.

L'article 28 bis preveu d'entrada la que probablement és la mesura fonamental del sistema de limitació d'accés a l'illa, o sigui, la fixació pel Ple del Consell del sostre o el nombre màxim de vehicles -que no estiguin exempts d'autorització d'entrada- dels quals es pot autoritzar l'entrada i la permanència a l'illa en els períodes que es determinin. És a dir, que basta que el Consell fixi el nombre màxim de vehicles que poden entrar o accedir a l'illa, tot i que la fixació s'ha de fer d'acord amb un estudi de capacitat de càrrega dels vehicles de motor i s'ha de justificar adequadament, especialment en la capacitat de càrrega ambiental i territorial.

A continuació, l'apartat 2 de l'article 28 bis preveu una mesura addicional de l'anterior: el nombre màxim de vehicles que poden entrar o accedir a l'illa en un període determinat, de manera diferenciada, entre el nombre específic anual destinat a vehicles de lloguer sense conductor i el nombre corresponent a la resta de vehicles que no disposen de cap exempció que poden accedir i romandre a l'illa, subdividint-los entre les diferents tipologies dels vehicles, determinades segons les categories o la classificació en funció de les seves característiques tècniques. Per exemple, aquí és on s'hauria d'especificar el nombre màxim de vehicles de quatre rodes, el nombre màxim de motocicletes o el nombre màxim de vehicles admissibles d'una determinada antiguitat, etc.

A més, l'apartat 3 de l'article 28 bis preveu quins són els vehicles de motor que queden exempts del sistema de limitació d'entrada i permanència que acabam de comentar.

L'article 28 ter és la conseqüència lògica de la fixació pel Ple del Consell del sostre o nombre màxim de vehicles dels quals es pot autoritzar l'entrada i permanència a l'illa en els períodes que es determinin. Aquesta fixació està prevista en l'article 28 bis anterior. En efecte, si el Consell fixa aquest sostre, la conseqüència lògica consisteix ineludiblement en el fet que cada vehicle que vulgui accedir a l'illa necessita un sistema de control previ del fet que el referit sostre no s'ha esgotat. Per a això, el millor i més segur sistema de control previ, sense dubte, és la necessitat d'obtenir una autorització prèvia singular per al vehicle de què es tracti. Això és el que diu l'article 28 ter, que determina que aquestes autoritzacions s'atorgaran fins a assolir el sostre màxim de vehicles fixat i es denegarà l'atorgament d'autoritzacions un cop s'arribi al sostre esmentat. D'altra banda, el mateix precepte també incorpora una previsió específica respecte dels vehicles inclosos en algun dels supòsits d'exempció, els quals, si bé no computen a l'efecte del sostre màxim de vehicles esmentat, resten subjectes a la validació prèvia del compliment dels requisits exigits per a l'aplicació de l'exempció.

Finalment, l'apartat 5 d'aquest article 28 ter obliga els vehicles autoritzats a portar en un lloc visible exteriorment l'acreditació o el distintiu gràfic que permeti els vehicles autoritzats per a l'entrada i la permanència a l'illa. D'aquesta manera, la llei distingeix entre l'autorització d'entrada o accés a l'illa (que, en definitiva, és un acte administratiu) del distintiu gràfic que l'acredita visualment a efectes de control.



L'article 28 quater especifica el cas singular dels vehicles de lloguer sense conductor, que són possiblement el sector que més cotxes ingressa a l'illa en període estival i, per tant, un sector que requereix una regulació específica i acurada. La regulació d'aquest precepte comença habilitant el Consell per fixar el sostre o nombre màxim de vehicles que es pot autoritzar per entrar i romandre a l'illa en els períodes que es determinin, sense comptar els vehicles que estiguin exempts d'autorització.

Un cop fixada la quota global per a tots els vehicles de lloguer sense conductor, l'apartat 1 habilita el Consell per fixar seguidament la distribució entre les diferents empreses del sector del nombre total d'autoritzacions que permetin l'entrada i permanència en l'illa d'aquest tipus de vehicles. Aquesta distribució o repartiment s'ha de fer a partir de la llista de criteris que relaciona l'apartat 2 de l'article 28 quater i, si escau, dels criteris addicionals que fixi el reglament de la llei, però serà sense dubte una tasca complexa, perquè és previsible que algunes empreses no obtenguin autorització per a tots els vehicles que hagin sol·licitat.

En aquest punt, cal destacar que aquesta tasca de distribució es farà mitjançant l'acord del Ple del Consell a què es refereixen els apartats 1 i 2 de l'article 28 bis, és a dir, mitjançant un acte administratiu que dicta el Ple. Com hem dit abans, aquest acord no té rang o caràcter normatiu (no és un reglament), sinó un acte administratiu amb pluralitat de destinataris, però malgrat això, serà pràcticament inevitable que l'acord estableixi algunes regles generals aplicables al cas, sempre que la llei o el reglament li encomanin aquesta tasca. Així mateix, l'article 28 quinques relaciona les obligacions de les empreses de vehicles de lloguer sense conductor.

Per la seva banda, l'article 28 sexies especifica les obligacions de les empreses navilieres i intermediàries. Destaca la de comunicar mensualment al Consell les matrícules de tots els vehicles que embarquin o desembarquin cada dia a l'illa, amb el dia i l'hora en què es produeixi l'entrada i la sortida (apartat 3).

L'article 28 septies preveu la possibilitat de crear i exigir el pagament d'una taxa o d'una prestació patrimonial de caràcter públic per obtenir l'autorització d'entrada i/o permanència dels vehicles de motor a l'illa. Com és notori, la creació d'aquesta taxa o de la prestació patrimonial de caràcter públic corresponent requereix l'habilitació prèvia per una norma amb rang de llei.

L'article 28 octies relaciona una sèrie de deures de col·laboració entre les diferents administracions públiques per garantir i controlar el correcte compliment del sistema de limitació d'accés i permanència de vehicles que instaura la llei.

A l'article 86 de la Llei 3/2023 es modifiquen la redacció dels apartats 1 i 2 de la Llei 3/2023. En el primer, se centralitza la funció inspectora de la Llei 3/2023 en els funcionaris del Consell Insular de Menorca, partint de la idea que és clarament convenient concentrar la potestat sancionadora (inclosa la potestat d'inspecció) en una única administració pública, sense perjudici de l'eventual col·laboració d'agents o de personal d'altres administracions públiques en la denúncia al Consell de possibles infraccions. D'aquesta manera, el personal d'altres administracions podran denunciar al Consell la presumpta comissió de possibles infraccions, però la tramitació de l'oportú expedient i la imposició d'una sanció li correspondrà al Consell.

A l'article 93 de la Llei 3/2023 es modifiquen diferents apartats. Per referir-nos només a les modificacions principals, s'hi introdueix la categoria d'infraccions molt greus (nou apartat 3), la qual no existia en la redacció original de la llei.

Per altra banda, també s'actualitzen els imports de les multes per imposar per la comissió dels diferents tipus d'infraccions, atès que els imports prevists en la Llei original 3/2023 eren insignificants i poc dissuasius.

A més a més, es preveuen dos casos en què es pot dictar la immobilització del vehicle: tant com a mesura complementària per a les infraccions greus com a mesura provisional en determinats casos.

L'article 93 bis introdueix la figura del reconeixement voluntari de la responsabilitat infractora, així com el pagament voluntari de la sanció abans de la resolució, admetent un determinat percentatge de bonificació de la multa que cal imposar.

També es modifica substancialment l'article 95 de la llei, assignant la competència d'iniciar i de resoldre el procediment sancionador per infraccions a l'accés de vehicles a l'illa de Menorca corresponent al conseller o consellera executiva competent en matèria de transports del Consell Insular o equivalent, preveient en tot cas que aquesta competència pot ser delegada. La versió original de la Llei 3/2023 atribuïa aquesta competència a òrgans diferents del Consell. L'única excepció a la regla anterior seria per al cas de la imposició de sancions per infraccions molt greus, la qual és atribuïda al Consell Executiu del Consell Insular, atesa la quantia significativa de les multes per imposar.

La disposició addicional setena se simplifica notablement, i es fa una única remissió global al desplegament reglamentari dels articles 28 i següents de la llei.

Finalment, la disposició transitòria tercera també es retoca una mica: s'aclareix i simplifica la redacció original, i es precisa que, transcorregut el termini d'un mes sense que s'hagi emès un informe prèviament sol·licitat, es podrà prosseguir la tramitació del procediment.

ARTICULAT**Article únic****Modificació de la Llei 3/2023, de 17 de febrer, de Menorca Reserva de Biosfera**

Els articles que a continuació es relacionen de la Llei 3/2023, de 17 de febrer, de Menorca Reserva de Biosfera, queden modificats de la manera següent:

“Capítol III bis

Limitacions a l'accés de vehicles de motor a l'illa de Menorca

Article 28

Objectius. Mesures per adoptar

1. Aquest capítol té per objecte la promoció de la sostenibilitat mediambiental i socioeconòmica de l'illa de Menorca mitjançant la implementació de mesures que evitin la sobrecàrrega de les infraestructures insulars i dels espais públics, i que controlin efectivament la pressió derivada de l'afluència turística, així com els impactes i la saturació dels espais esmentats, especialment en el període estival.

2. A l'efecte de l'apartat anterior, les administracions públiques han d'orientar les seves polítiques als objectius de millora de l'entorn natural i el medi ambient, d'ordenació racional de l'afluència turística, de reducció de la pressió de vehicles de motor sobre les vies i els espais públics, de manteniment de la qualitat de vida de la població resident i de preservació de la bona imatge turística de Menorca.

3. Per a l'efectivitat dels objectius establerts en els apartats anteriors, el Consell Insular de Menorca podrà adoptar, entre d'altres, les mesures següents:

- Determinar la capacitat màxima de vehicles de motor a l'illa durant els períodes que es fixin.
- Limitar l'entrada i la permanència de vehicles de motor a l'illa en els períodes que s'estableixin.
- Potenciar l'ús del transport públic.
- Establir el sostre o nombre màxim de vehicles de motor que poden entrar i romandre a l'illa en els períodes de limitació.
- Fomentar mesures que tinguin com a objectiu un model de mobilitat més sostenible.

4. El Govern i l'Administració de la comunitat autònoma han de prestar al Consell Insular la col·laboració i la cooperació adequades per a l'efectivitat de les mesures indicades en els apartats anteriors.

Article 28 bis

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

1. El Ple del Consell Insular fixarà anualment o biennalment, d'una banda, el sostre o nombre màxim de vehicles que poden accedir a l'illa i romandre-hi, i, de l'altra, els períodes durant els quals serà aplicable aquesta limitació. Aquesta fixació es farà d'acord amb un estudi de capacitat de càrrega dels vehicles de motor i es justificarà adequadament, especialment en la capacitat de càrrega ambiental i territorial. L'acord a què es refereix aquest apartat es publicarà al *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.

2. En l'acord d'establiment del sostre o nombre màxim de vehicles a què es refereix l'apartat anterior, s'ha de determinar de manera diferenciada el nombre específic anual destinat a vehicles de lloguer sense conductor i el nombre corresponent a la resta de vehicles que no gaudeixin de cap exempció per poder accedir i romandre a l'illa. Així mateix, es poden fixar quotes màximes i criteris d'adjudicació segons la tipologia del vehicle, determinades en funció de la categoria o la classificació de les seves característiques tècniques. En tot cas, s'ha de donar preferència als vehicles elèctrics o no contaminants. També es podrà tenir en compte l'antiguitat dels vehicles.

3. Queden exempts del sistema de limitació a què es refereixen els apartats anteriors:

- a) Els vehicles dels quals siguin titulars persones físiques empadronades en qualsevol dels municipis de les Illes Balears. A aquest efecte, el Consell Insular de Menorca pot determinar els requisits addicionals per disposar de l'exempció, així com en els casos en què una mateixa persona sigui titular de més d'un vehicle.
- b) Els vehicles dels quals siguin titulars les persones físiques no residents a l'illa que siguin propietàries d'un habitatge a Menorca. En aquest cas, l'excepció només és d'aplicació a un vehicle per habitatge.
- c) Els vehicles dels quals siguin titulars persones físiques no residents a Menorca que acreditin la necessitat de desplaçar-se a l'illa amb motiu de l'exercici de la seva activitat professional o laboral.
- d) Els vehicles al servei de persones físiques amb mobilitat reduïda, degudament acreditats.
- e) Els vehicles dels quals siguin titulars persones jurídiques amb domicili social a Menorca, sempre que el domicili que figuri en el permís de circulació del vehicle estigui radicat en algun dels municipis de l'illa de Menorca. També queden inclosos a aquesta





excepció els vehicles dels quals siguin titulars persones jurídiques sense domicili social a Menorca, que no es dediquin al lloguer de vehicles sense conductor, si disposen d'establiment propi obert al públic o centre de treball donat d'alta a l'illa, sempre que el domicili que figuri en el permís de circulació del vehicle estigui radicat en algun dels municipis de l'illa de Menorca.

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

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

h) Maquinària i vehicles d'ús industrial, ramader i agrícola.

i) Els vehicles que determini reglamentàriament el Consell Insular.

El Ple del Consell Insular pot concretar reglamentàriament l'abast les condicions d'aquestes exempcions.

4. El Consell Insular i els ajuntaments també adoptaran les mesures pertinents per reforçar els serveis de transport públic col·lectiu i els modes de mobilitat no motoritzada, i també per establir el nombre de títols que habilitin per als serveis de taxi i vehicles de lloguer amb conductor adequats.

Article 28 ter

Sistema d'autoritzacions i acreditacions

1. Durant els períodes de limitació d'accés, l'entrada i la permanència de vehicles a l'illa requereix l'obtenció prèvia d'una autorització administrativa del Consell Insular, a sol·licitud de les persones interessades.

2. Les autoritzacions s'han d'atorgar, de manera diferenciada, entre els vehicles de lloguer sense conductor i la resta de vehicles no inclosos en cap dels supòsits d'exempció previstos en l'apartat 3 de l'article 28 bis. En el cas dels vehicles de lloguer sense conductor susceptibles de ser autoritzats, l'autorització s'atorgarà per a tot el període de limitació que es determini. En canvi, per al cas de la resta de vehicles susceptibles de ser autoritzats i no inclosos en cap dels supòsits d'exempció, l'autorització s'atorgarà per a un nombre determinat de dies.

3. Les autoritzacions es concediran fins a assolir el nombre màxim de vehicles fixat per a cada quota, i s'haurà de denegar l'atorgament de noves autoritzacions un cop s'arribi al sostre màxim establert. L'autorització té caràcter intransferible i queda vinculada a un vehicle concret. El Consell Insular determinarà reglamentàriament el procediment de sol·licitud i d'atorgament de l'autorització, la vigència i les condicions, així com les causes de denegació, suspensió o revocació.

4. Els vehicles inclosos en algun dels supòsits d'exempció previstos en l'apartat 3 de l'article 28 bis requereixen la validació prèvia per part del Consell Insular del compliment dels requisits exigits per a l'aplicació de l'exempció. Un cop validat el compliment, el Consell Insular haurà d'expedir el comprovant acreditatiu corresponent, que ha de servir com a justificant en cas de control, inspecció o verificació.

5. El Consell Insular podrà establir el sistema que permeti identificar els vehicles autoritzats per a l'entrada i la permanència a l'illa mitjançant l'acreditació o distintiu gràfic corresponent, el qual, un cop establert, s'haurà de fixar obligatòriament en els vehicles autoritzats en un lloc clarament visible exteriorment.

Article 28 quater

Vehicles de lloguer sense conductor

1. Dins el sostre o nombre màxim de vehicles autoritzables a què es refereix l'apartat 1 de l'article 28 bis, el Ple del Consell Insular establirà una quota específica o nombre màxim anual de vehicles de lloguer sense conductor susceptibles de ser autoritzats per entrar i romandre a l'illa durant els períodes de limitació d'accés. En l'acord, el Ple fixarà els criteris d'adjudicació entre les diferents empreses del sector de les autoritzacions que permetin l'entrada i permanència en l'illa d'aquest tipus de vehicles, partint del llistat de criteris de l'apartat següent. En tot cas, es disposarà que un determinat percentatge del total de vehicles de lloguer que pot entrar i romandre a l'illa quedi reservat als vehicles elèctrics o no contaminants.

2. El sistema de repartiment per empresa s'ha de basar en una combinació dels criteris, com ara els següents, que ha de fixar i ponderar el Ple del Consell:

a) El volum mitjà d'activitat desenvolupada a Menorca de l'empresa de què es tracti, degudament acreditat, durant els tres anys immediatament anteriors.

b) La reserva d'una quota destinada a noves empreses o a l'increment limitat de flota d'empreses existents.

c) El grau de contribució a la reducció d'impactes ambientals, especialment mitjançant la incorporació de vehicles elèctrics o no contaminants.

d) El volum de les sol·licituds presentades per cada empresa.

e) Els criteris que fixi reglamentàriament el Consell Insular.





3. Una vegada s'hagi assignat la quota corresponent a cada empresa, el Consell Insular haurà de fixar el termini perquè les empreses de vehicles de lloguer comuniquin les matrícules dels vehicles que resultaran efectivament comercialitzats a l'illa.

Article 28 quinquies

Obligacions de les empreses de vehicles de lloguer sense conductor

1. Les empreses de lloguer sense conductor que operin a l'illa de Menorca han de complir les obligacions següents:

- Informar el Consell Insular, en els termes i terminis que s'estableixin, del nombre de vehicles que integren la flota operativa a Menorca, desglossats per tipologia i categoria de classificació ambiental.
- Sol·licitar anualment, en el termini que fixi el Consell Insular, la corresponent autorització per a cada vehicle que es pretengui destinar a l'activitat de lloguer a l'illa durant els períodes de limitació, amb indicació de la matrícula -o el número de bastidor en el cas de no tenir matrícula assignada-, així com les característiques del vehicle.
- No superar en cap cas durant els períodes de limitació el nombre màxim de vehicles autoritzats per empresa, ni comercialitzar o permetre l'ús de vehicles no autoritzats.
- Col·laborar amb el Consell Insular i amb les administracions competents en les tasques de control, inspecció i verificació.
- Les obligacions restants que reglamentàriament fixi el Consell Insular.

2. L'incompliment de les obligacions previstes en aquest article pot donar lloc a la imposició de les sancions corresponents, d'acord amb el règim sancionador aplicable.

Article 28 sexies

Obligacions de les empreses navilieres i intermediàries

1. Les empreses navilieres que operin línies amb destinació o escala Menorca -i 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 o escala, del règim de limitacions temporals d'accés i permanència de vehicles de motor a l'illa que s'hagi establert, de la necessària autorització per poder accedir-hi i de les possibles conseqüències de l'incompliment d'aquest règim. El Consell Insular determinarà el contingut mínim de la informació que aquestes empreses hauran de proporcionar als usuaris a aquest efecte.

2. Les empreses navilieres que facin transport de viatgers amb vehicles de motor amb destinació o escala a Menorca estan obligades en el procés d'embarcament dels vehicles a verificar que els usuaris disposen de l'autorització i l'acreditació per entrar a l'illa o que disposen del comprovant acreditatiu de la validació del compliment dels requisits exigits per a l'aplicació d'algun dels supòsits d'exempció, d'acord amb el sistema de limitacions d'accés.

3. Les empreses navilieres que operin línies als ports de l'illa de Menorca estan obligades a comunicar mensualment al Consell Insular les matrícules -o el número de bastidor, en cas de no tenir matrícula assignada- de tots els vehicles que embarquin o desembarquin a l'illa, especificant el dia i l'hora en què es produeixi. La comunicació es farà a través de la plataforma informàtica d'intermediació de dades que s'estableixi a aquest efecte.

4. Un cop el nombre d'autoritzacions atorgades arribi al sostre màxim de vehicles a què es refereix l'apartat 1 de l'article 28 bis, el Consell Insular, a través de la plataforma informàtica d'intermediació de dades que s'estableixi, avisarà d'aquest fet les empreses navilieres que operin línies amb destinació o escala a Menorca.

5. El Consell Insular no assumeix cap responsabilitat derivada del fet que les empreses navilieres venguin un nombre de bitllets amb vehicle de motor que sigui superior al sostre màxim de vehicles aprovat.

Article 28 septies

Taxa o prestació patrimonial de caràcter públic per a l'obtenció de l'autorització d'entrada i permanència a l'illa

L'entrada de vehicles a Menorca que necessitin autorització durant els períodes de limitació podrà comportar el pagament d'una taxa o d'una prestació patrimonial de caràcter públic per l'obtenció de l'autorització d'entrada i/o permanència dels vehicles de motor a l'illa. El Consell Insular tramitarà i aprovarà l'ordenança corresponent que reguli la taxa o la prestació patrimonial de caràcter públic i el procediment per al seu pagament.

Article 28 octies

Control, inspecció i col·laboració administrativa

1. El Consell Insular ha d'establir sistemes de control i verificació per comprovar el compliment del règim d'autoritzacions i exempcions, en coordinació amb les administracions i les entitats competents.

2. El Consell Insular establirà mecanismes de col·laboració amb les autoritats portuàries de l'illa per garantir la implantació i el compliment de les mesures de limitació, instal·lant els sistemes automàtics de lectura de matrícules i altres mitjans tecnològics en els llocs adients.

3. El Consell Insular i els ajuntaments de Menorca col·laboraran en l'aplicació de les limitacions d'accés i permanència de vehicles prevista en aquesta llei, especialment en ordre a la correcta identificació dels supòsits d'exempció, tot establint les determinacions oportunes a aquests efectes. Els ajuntaments hauran de cedir al Consell la informació necessària per verificar els supòsits d'exempció de l'apartat 3 de l'article 28 bis."

"Article 86

Funció inspectora (apartats 1 i 2 d'aquest article. Els apartats restants continuen sense modificar)

1. Les actuacions inspectores destinades a vetlar per la vigilància i el control del compliment de les disposicions aplicables en els diversos sectors concurrents sobre l'àmbit de la reserva de biosfera, inclosa aquesta llei, les ha de dur a terme personal funcionari del Consell Insular, sense perjudici de la col·laboració d'agents o de personal d'altres administracions públiques en la denúncia al Consell de possibles infraccions.

2. El personal funcionari que faci les tasques d'inspecció, vigilància i control té el caràcter d'agent de l'autoritat als efectes del que preveu la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Aquest personal -degudament identificat en l'exercici de la facultat d'inspecció- pot accedir lliurement en qualsevol moment i sense avís previ a terrenys, recintes, immobles, establiments, instal·lacions, vehicles, embarcacions o dependències de titularitat pública o privada que estiguin subjectes a inspecció.

Aquesta facultat no s'estén als domicilis constitucionalment protegits, respecte dels quals s'han de respectar en tot cas els límits i els requisits del dret fonamental a la intimitat i a la inviolabilitat del domicili, i l'accés als quals requereix el consentiment de l'afectat o, si no, l'oportuna autorització judicial.

Així mateix, el personal esmentat pot practicar les actuacions d'investigació, examen o prova que es considerin necessàries en relació amb els fets investigats. En particular, pot requerir i accedir a la documentació administrativa o de qualsevol altra naturalesa que sigui rellevant per a l'exercici de la funció inspectora, així com agafar o extreure mostres de substàncies o materials, fer amidaments, obtenir fotografies, gravar imatges i aixecar croquis o plànols. Els fets constatats i formalitzats en les actes d'inspecció i denúncia tenen la presumpció de certesa als efectes probatoris, sense perjudici de les proves que en defensa dels seus drets i interessos puguin aportar les persones interessades."

"Article 93

Infraccions i sancions en cas d'incompliment de les previsions sobre l'afluència de vehicles de motor a l'illa de Menorca

1. Són infraccions lleus:

- a) No dur en un lloc visible l'acreditació o el distintiu a què es refereix l'apartat 5 de l'article 28 ter d'aquesta llei o, si escau, el que es pugui establir de manera transitòria a conseqüència de les regulacions derivades de les determinacions de la disposició transitòria tercera d'aquesta mateixa llei.
- b) Qualsevol altre incompliment de les previsions relatives a l'afluència de vehicles de motor previstes a aquesta llei no qualificat d'infracció greu o molt greu.

2. Són infraccions greus:

- a) Accedir i romandre a l'illa de Menorca contravenint les limitacions que es deriven del que estableix l'article 28 ter d'aquesta llei o, si escau, del que s'estableixi de manera transitòria a conseqüència de les regulacions derivades de les determinacions de la disposició transitòria tercera d'aquesta mateixa llei.
- b) Manipular o falsejar l'acreditació o el distintiu gràfic a què fa referència l'apartat 5 de l'article 28 ter d'aquesta llei o, si escau, el que es pugui establir de manera transitòria a conseqüència de les regulacions derivades de les determinacions de la disposició transitòria tercera d'aquesta llei.
- c) Incomplir el deure d'informació de vehicles que integren la flota operativa que s'estableix a l'apartat 1.a de l'article 28 quinquies i del seu desplegament reglamentari o, si s'escau, del que s'estableixi de manera transitòria a conseqüència de les regulacions derivades de les determinacions de la disposició transitòria tercera d'aquesta mateixa llei.
- d) Obstaculitzar o dificultar injustificadament l'activitat inspectora de l'Administració.

3. Són infraccions molt greus:

- a) Incomplir el deure de sol·licitar anualment l'autorització per a cada vehicle que es pretengui destinar a l'activitat de lloguer establert a l'apartat 1.b de l'article 28 quinquies d'aquesta llei.
- b) Incomplir el deure de no superar el nombre màxim de vehicles autoritzats per empresa establert a l'apartat 1.c de l'article 28 quinquies d'aquesta llei.





- c) Incomplir el deure de comunicació de dades establert a l'apartat 3 de l'article 28 sexies d'aquesta llei.
- d) La comissió en el termini d'un any de més d'una infracció greu, quan així hagi estat declarat per resolució en via administrativa.

4. Per la comissió de les infraccions tipificades en els apartats 1, 2 i 3 anteriors, s'imposaran les sancions següents:

- a) Infraccions lleus: multa de fins a 3.000 euros.
- b) Infraccions greus: multa de 3.001 a 25.000 euros.
- c) Infraccions molt greus: multa de 25.001 a 100.000 euros.

5. Per a la gradació de les sancions s'han de tenir en compte les circumstàncies modificatives de la responsabilitat previstes a la legislació de règim jurídic del sector públic. L'aplicació de la sanció ha de ser proporcionada a la gravetat de la conducta infractora, i si el benefici econòmic obtingut per la comissió de la infracció és superior a l'import de la multa a imposar, aquesta serà incrementada fins a assolir la quantitat de l'esmentat benefici.

6. Per la comissió d'infraccions greus o molt greus, a més, es pot imposar la sanció d'immobilitzar temporalment el vehicle implicat en els fets il·licits per un període no superior a quatre mesos.

7. Per a l'execució forçosa de les obligacions que hagin estat imposades en la resolució sancionadora a l'autor d'una infracció greu o molt greu, l'òrgan competent pot imposar multes coercitives, que es poden reiterar cada dos mesos fins que es compleixi el que ha estat ordenat. La quantia de cada multa no pot excedir del 20 % de l'import de la sanció imposada.

8. També es poden adoptar les mesures provisionals previstes a l'article 56 de la Llei 39/2015, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i, en especial, la immobilització dels vehicles que siguin a l'illa sense haver obtingut prèviament l'autorització preceptiva en el cas que el vehicle sigui d'una empresa de lloguer de vehicles sense conductor.

Article 93 bis

Pagament voluntari i reconeixement de la responsabilitat

1. Una vegada que s'hagi iniciat el procediment sancionador, si la persona infractora reconeix la responsabilitat, s'haurà d'aplicar en la resolució del procediment una reducció del 20 % sobre la quantitat proposada.

2. A més, la quantia de la sanció que imposi 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 95

Competència i procediment sancionador

La competència per exercir la potestat sancionadora derivada de les infraccions tipificades en aquesta llei correspon al president o a la presidenta del Consell Insular, o a l'òrgan en qui hagi delegat aquesta competència. No obstant això, la competència per exercir la potestat sancionadora derivada de les infraccions tipificades en l'article 93 correspon al conseller executiu o a la consellera executiva competent en matèria de transports del Consell Insular, o a l'òrgan equivalent.

No obstant el que estableix l'apartat anterior, quan la infracció sigui tipificada com a molt greu, la competència per imposar la sanció pertinent correspon al Consell Executiu del Consell Insular.

El procediment per imposar les sancions que determina aquesta llei s'ha d'ajustar a les normes i els principis del procediment sancionador que estableixen la legislació sobre procediment administratiu comú i la normativa de les Illes Balears sobre el procediment sancionador (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 o la norma que el substitueixi).

Article 95 bis

Prescripció d'infraccions i sancions

Les infraccions i les sancions previstes en aquesta llei prescriuen 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.”

“Disposició addicional segona

Informació sobre el règim jurídic d'entrada circulació de vehicles a Menorca



Amb caràcter previ a l'entrada en vigor de les limitacions previstes a l'article 28 i següents d'aquesta llei acordades pel Consell Insular de Menorca, tant el Consell Insular com el Govern de les Illes Balears han de prendre les mesures de difusió adequades i suficients per informar-ne tant a la ciutadania com a les empreses a què fan referència els articles 28 quinquies, 28 sexies i la disposició transitòria tercera d'aquesta llei.”

“Disposició addicional setena

Desplegament reglamentari

El Consell Insular de Menorca ha d'aprovar un reglament propi que desplegui les previsions contingudes en l'article 28 i següents d'aquesta llei.”

“Disposició addicional novena

Regla de reciprocitat en les exempcions a les persones físiques empadronades a les Illes Balears

L'exempció prevista en la lletra a), de l'apartat 3 de l'article 28 bis, serà aplicable directament a totes les persones físiques empadronades a qualsevol dels municipis de Menorca. L'esmentada exempció només serà aplicable a les persones físiques empadronades en qualsevol dels municipis de les altres illes a partir del moment en què les normes reguladores de l'afluència de vehicles dels seus respectius territoris estableixin la mateixa exempció que la prevista en la lletra a), de l'apartat 3 de l'article 28 bis d'aquesta llei.”

“Disposició transitòria tercera

Regulació transitòria de l'afluència de vehicles de motor a l'illa de Menorca

1. Des de l'entrada en vigor d'aquesta llei o, en qualsevol cas, simultàniament o amb posterioritat a l'acte d'iniciació de la formulació del reglament que desplegui les previsions contingudes en l'article 28 i següents d'aquesta llei, o de la seva revisió o modificació, i sempre d'acord amb el que s'hi preveu, el Ple del Consell pot apreciar motivadament la necessitat d'establir un acord amb caràcter transitori i provisional que reguli l'afluència de vehicles de motor a l'illa de Menorca i la seva possible limitació, i definir-ne l'àmbit, la temporalitat, la finalitat i el contingut bàsic. Les determinacions d'aquest acord regiran fins que s'aprovi aquest reglament.

2. Per a l'aprovació de les determinacions de l'acord previst en el punt anterior i sempre d'acord amb alguna de les mesures previstes en l'article 28 i següents d'aquesta llei, prèviament a l'entrada en vigor del reglament que desplegui les previsions contingudes en els articles esmentats, s'hauran de seguir els tràmits següents:

a) L'aprovació inicial correspon al Ple del Consell.

b) Amb l'aprovació inicial s'ha d'obrir un termini d'informació pública no inferior a vint dies per formular al·legacions. Per a això, s'han de publicar els anuncis corresponents en el Butlletí Oficial de les Illes Balears, així com en dos dels mitjans de comunicació de l'illa de Menorca de més difusió, almenys un dels quals haurà de ser en paper. Al mateix temps, s'ha de sol·licitar un informe als ajuntaments i a les administracions que es puguin veure afectats per l'acord que es pretén establir. Els informes s'han d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la sol·licitud. Transcorregut aquest termini sense que l'informe s'hagi emès, es podrà prosseguir la tramitació del procediment.

c) Una vegada estudiades les al·legacions presentades i els informes emesos, el Ple del Consell aprovarà definitivament l'acord que es pretén establir en el termini màxim de sis mesos, comptadors des de l'aprovació inicial, transcorreguts els quals sense que s'hagi produït l'aprovació definitiva, no produirà cap efecte. L'acord aprovat definitivament s'ha de publicar en el Butlletí Oficial de les Illes Balears.

3. Sense perjudici del que es disposa en aquesta disposició, la vigència de les determinacions que s'estableixin en l'acord no superarà el termini de tres anys comptadors des de la publicació de l'acord d'aprovació definitiva en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.

4. En l'acord regulat en els punts 1 i 2 d'aquesta disposició, es podran exceptuar de la limitació d'entrada a l'illa els vehicles previstos en l'apartat 3 de l'article 28 bis.

En tot cas, els vehicles als quals es permet l'entrada i permanència a l'illa de Menorca en els períodes de limitació que s'estableixin han de complir amb les previsions de l'article 28 ter d'aquesta llei i, si escau, amb l'abonament previ de la taxa corresponent que s'estableixi.

Així mateix, en l'acord regulat en els punts 1 i 2 d'aquesta disposició, entre d'altres, es podran aplicar les disposicions previstes en els articles 28 quinquies i 28 sexies.”