



Sección V. Anuncios

Subsección segunda. Otros anuncios oficiales

PARLAMENTO DE LAS ILLES BALEARS

6014

Información sobre la tramitación en el Parlamento de las Illes Balears (participaciocitadana@parlamentib.es) de la Proposición de ley de control de la afluencia de vehículos en la isla de Ibiza para la sostenibilidad turística (RGE núm. 6519/24)

Dado que el Pleno del Parlamento de las Illes Balears, en sesión de día 4 de junio de 2024, tomó en consideración la Proposición de ley de control de la afluencia de vehículos en la isla de Ibiza para la sostenibilidad turística (RGE núm. 6519/24), y la Mesa de la cámara, en sesión de día 12 de junio de 2024, acordó la continuación de su tramitación, con el fin de hacer efectivo el artículo 139.6 del Reglamento del Parlamento se publica la citada proposición de ley, cuyo texto se transcribe a continuación.

Palma, (firmado electrónicamente: 17 de junio de 2024)

El presidente del Parlamento de las Illes Balears
Gabriel Le Senne Presedo

PROPOSICIÓN DE LEY DE CONTROL DE LA AFLUENCIA DE VEHÍCULOS EN LA ISLA DE IBIZA PARA LA SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

El Pleno del Consejo Insular de Ibiza, en base en su acuerdo de 10 de mayo de 2024 y al amparo del artículo 47.2 del Estatuto de autonomía de las Islas Baleares, ejerció la iniciativa legislativa ante el Parlamento de las Illes Balears, mediante la presentación de una proposición de ley de control de la afluencia de vehículos en la isla de Ibiza para la sostenibilidad turística, a fin de corregir la problemática derivada de la congestión del territorio insular en los periodos del año de más afluencia de personas y vehículos.

La isla de Ibiza sufre una elevada congestión del territorio insular en los periodos del año de más afluencia de personas y vehículos, la cual está creciendo anualmente desde que hay datos. La proyección futura de los datos disponibles muestra la tendencia a una situación de congestión territorial preocupante.

Según datos del IBESTAT, el parque de vehículos en Ibiza se ha incrementado en un 255% entre 1996 (63.062 vehículos) y 2023 (160.835 vehículos). Este incremento ha sido muy superior al de la media de las Illes Balears (que en el periodo 1996-2022 aumentó sólo un 52,7%).

La entrada anual de vehículos en la isla de Ibiza entre 2001 y 2022 se ha cuadruplicado, pasando de 51.000 en 2001 a 206.960 en 2022. Y además, en los últimos años se ha concentrado la proporción de estos vehículos que entran en los meses de julio y agosto (meses que representan alrededor del 40% de las entradas anuales). Esto implica, una gran sobrecarga de la red viaria insular en los meses centrales de la temporada alta turística, que en 2023 se ha estimado en hasta el 23,6% respecto del parque de vehículos insular del mismo año.

Las medidas excepcionales que incorpora esta Ley responden directamente, por lo tanto, a la preocupación de las autoridades y la sociedad de Ibiza de asegurar la sostenibilidad medioambiental, económica, social y turística de la isla. Hay que decir que las limitaciones que incorpora la presente ley van acompañadas de las excepciones necesarias para permitir encontrar el justo equilibrio para garantizar las necesidades de las ibicencas y los ibicencos, pero también de los que trabajan o tienen residencia en la isla con una especial sensibilidad hacia la isla de Formentera por su vínculo con ella.

La presente ley tiene como antecedente la Ley 7/2019, de 8 de febrero, para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera, publicada en el BOIB número 21, de 16 de febrero de 2019. Fue, esta, una ley nueva en la Estado Español, y preveía entre sus medidas: habilitar el Consejo de Formentera para establecer restricciones temporales en la entrada y circulación de determinados tipos de vehículos a motor (según la definición del anexo II.A del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento



General de Vehículos); establecer un número máximo de vehículos de alquiler que pueden entrar anualmente en la isla y que pueden estar en circulación y determinar, si se considera oportuno, qué porcentaje de esta flota debe ser eléctrica o no contaminante; potenciar el uso del transporte público y la movilidad sostenible; favorecer el uso progresivo de vehículos eléctricos y no contaminantes; financiar proyectos de sostenibilidad ambiental y limitar temporalmente el acceso de vehículos a motor a vías públicas o en espacios concretos de la isla, por sus valores naturales, patrimoniales o paisajísticos.

Así, el desarrollo sostenible constituye uno de los objetivos generales de la Unión Europea, la cual, de acuerdo con el artículo 3 del Tratado de la Unión Europea se compromete a lograr un nivel elevado de protección y mejora de la calidad del medio ambiente. En este sentido, en el Libro Blanco del transporte, la Comisión Europea describe el transporte como pieza fundamental para nuestra economía y nuestra sociedad, y al mismo tiempo establece que tiene que ser sostenible, a causa de las cada vez mayores limitaciones medioambientales y de recursos.

Y en este sentido, en cuanto a la movilidad sostenible, hay que mencionar que el artículo 60 de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética (BOIB n.º 27, de 2 de marzo de 2019) establece que las administraciones públicas de las Illes Balears deben promover la movilidad sostenible y, de manera especial, deben fomentar, entre otros los planes y proyectos orientados a potenciar el modelo de transporte público, colectivo e intermodal, que reduzcan el uso del vehículo privado y promuevan otras formas de transporte sostenible, sin emisiones de gases con efecto invernadero; los sistemas de gestión de la movilidad basados en criterios de eficiencia energética, reducción de emisiones y racionalización del uso del vehículo privado; la movilidad no motorizada, especialmente en los centros urbanos; el transporte público colectivo intermodal, especialmente con los medios de transporte que produzcan menos emisiones, así como la movilidad eléctrica y la sustitución o reconversión de vehículos por otros con menos emisiones asociadas, así como sistemas de vehículo compartido.

Por su parte, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. (BOE n.º 121, de 21 de mayo de 2021) en materia de movilidad sin emisiones, establece que los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares deben adoptar planes de movilidad urbana sostenible coherentes con los planes de calidad del aire que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad.

Así mismo, se ofrece la posibilidad en las comunidades autónomas insulares, por su vulnerabilidad ante el cambio climático, de instar al Estado a establecer medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones de la circulación de turismos y furgonetas en su ámbito territorial.

La isla de Ibiza no es ajena a la saturación que ha sufrido la isla de Formentera y en este sentido hay que señalar que, una vez superada la crisis del COVID-19 el número de vehículos que actualmente circulan por la isla de Ibiza ha superado prácticamente los niveles previos a 2019. Así como se desvanecieron los efectos de la pandemia sobre la actividad económica, y la turística en particular, se recuperó y superó la afluencia de turistas de los años anteriores.

La entrada anual de vehículos en la isla de Eivissa entre 2001 y 2022 se ha cuadruplicado, pasando de 51.000 en 2001 a 206.960 en 2022 (en 2019 eran casi 158.000 vehículos). Y además, en los últimos años la entrada de vehículos en régimen de pasaje se ha incrementado de forma muy acusada, así como el número de vehículos que entran por el puerto y después no salen de la isla.

Según datos aportados por la Autoridad Portuaria de las Illes Balears para evaluar las entradas y salidas de vehículos en los puertos de Eivissa (el único que tiene tráfico de vehículos desde 2019), se ha podido constatar que en 2019 (justo antes de la crisis sanitaria) entraron (sin contar el tráfico con Formentera) 112.053 vehículos, de los que 28.923 en los meses de julio y agosto. En 2023 (igualmente sin contar el tráfico con Formentera) entraron 150.666 vehículos, es decir, un 34,2% más que 4 años antes. Y los coches que entraron en julio y agosto fueron 42.718, un 47,5% más en tan sólo 4 años.

Lo anterior implica, una gran sobrecarga de la red viaria insular, especialmente en los meses de julio y agosto.

Por otra parte, según datos del IBESTAT, el parque de vehículos de Eivissa ha aumentado a un ritmo más elevado que el de la media de las Illes Balears. La tasa de motorización en la isla de Eivissa en 2001 era de 932,9 vehículos/1000 habitantes, en 2016 era de 967,6 vehículos/1000 habitantes y en 2022 ya se situó en 1036,9 vehículos /1000 habitantes, mientras que la de las Illes Balears, para los mismos años, se situaba, respectivamente, en 840,4; 874,9 y 927,5 vehículos/1000 habitantes.

En cuanto al tráfico, medido en términos de intensidad media diaria (IMD), en la isla de Eivissa ha aumentado de forma continuada desde 2004 hasta la crisis sanitaria de 2020 y tras ésta se ha recuperado. Las estaciones de aforo presentan una marcada estacionalidad y concentran las puntas de tráfico en los meses que van de junio a septiembre y especialmente en julio y agosto. Con datos de la estación de aforo que el Plan de gestión de aforos de la red viaria del Consejo de Ibiza consideraba como estación permanente de referencia hasta el año 2022 (con el código E-11), entre los años 2004 y 2019, se incrementó el tráfico con una tasa anual acumulativa del 3%, pasando de 24.152 vehículos/día en 2004 a 37.616 vehículos día en 2019.

Entre los aspectos más relevantes que inciden en la saturación de las carreteras durante los meses de verano, una parte relevante de los turistas llegan a la isla en barco con su vehículo particular (según datos de la diagnosis del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears -PDSMIB-, el 21% los turistas de Eivissa usan su vehículo privado para los desplazamientos).

Además, existe un gran número de vehículos de alquiler (aunque no hay datos precisos respecto a su número dado que la mayoría están matriculados fuera de la isla) y según el PDSMIB, serían usados por el 49% de los turistas. Este incremento de vehículos tiene un comportamiento excepcionalmente estacional, por lo que afecta de forma significativa a la movilidad durante la temporada estival. Según datos de la estación de aforo de referencia anteriormente citada, para el año 2019, los meses de noviembre a febrero tienen una IMD que es inferior al 80% de la media anual; en cambio, en julio y agosto presentan una IMD que es un 33% mayor que la media anual. Para el año 2022, los meses de noviembre a febrero tienen una IMD que es inferior al 82% de la media anual; en cambio, los meses de julio y agosto presentan una IMD que es, respectivamente, un 33% y un 35% mayor que la media anual.

II

Para la adopción de las medidas que incorpora esta ley, el Gobierno de las Illes Balears se mueve en ámbitos materiales en los que está habilitado por la Constitución y el Estatuto de Autonomía para perfilar un modelo territorial, económico, ambiental y social sostenible, que además es coherente con el reconocimiento normativo del hecho insular (artículos 138 de la Constitución Española y 3 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears); un modelo que beneficia no solo la población de la isla de Ibiza, sino también al conjunto de la ciudadanía balear, atendida la contribución de esta isla al sector turístico y a la economía de la comunidad autónoma.

El diseño y el impulso de este modelo se amparan en varios títulos de competencias del artículo 30 del texto estatutario, como por ejemplo los relativos a la ordenación territorial (apartado 3), las carreteras y el transporte por estas vías (apartado 5), el transporte marítimo (apartado 6), el turismo (apartado 11), el fomento del desarrollo económico (apartado 21), el patrimonio paisajístico (apartado 25) y la protección del medio ambiente (apartado 46).

Por otro lado, y a pesar de que el Consejo Insular de Ibiza ha propuesto la aprobación de las medidas de sostenibilidad medioambiental y turística que se recogen en esta ley, el Gobierno de las Illes Balears, respetuoso con la autonomía constitucionalmente y estatutariamente reconocida a Ibiza (artículo 61 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears), quiere dar respuesta a su solicitud y elaborar una ley que establezca medidas de carácter limitativo, pero dejando en manos de la corporación insular la determinación del grosor de las disposiciones necesarias para conseguir los objetivos perseguidos, con el establecimiento de un marco conforme a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad y no-discriminación. Todo esto en consonancia con las competencias atribuidas a los consejos insulares en el artículo 70 del Estatuto de Autonomía, como también con las que corresponden a las entidades territoriales de acuerdo con la legislación básica de régimen local.

III

La respuesta que se quiere dar con la aprobación de esta ley a los graves riesgos que amenazan Ibiza está en sintonía con las políticas y estrategias de la Unión Europea vigentes en ámbitos como los transportes y la movilidad, el turismo, el medio ambiente y la energía. Varios instrumentos estimulan a las administraciones estatales, regionales y locales a adoptar sus políticas dirigidas a garantizar los principios y objetivos que proponen las instituciones comunitarias. Así, conviene recordar que el Tratado de Maastricht (1992) fijó las bases de la política comunitaria de transportes e incorporó los requisitos de protección del medio ambiente; y que el Tratado de Ámsterdam (1999) estableció como obligación la integración de la protección medioambiental en todas las políticas sectoriales de la Unión Europea, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible. Mediante el Tratado de Lisboa (2009), la lucha contra el cambio climático pasó a ser un objetivo específico de la Unión.

Por un lado, hay que señalar que entre los objetivos concretos de la política de la Unión Europea en el ámbito del medio ambiente se encuentran la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, como también la protección de la salud de las personas. Esta política se basa en los principios de cautela, acción de prevención y corrección de la contaminación en su fuente.

La Comisión Europea, mediante la Comunicación COMO (2009) 490 final, de 30 de septiembre de 2009, Plan de Acción de Movilidad Urbana, constató que determinadas políticas, como por ejemplo la cohesión, el medio ambiente y la salud, entre otros, no pueden conseguir sus objetivos sin tener en cuenta especificidades urbanas tales como la movilidad. El principio de movilidad sostenible trata de garantizar una movilidad eficiente de mercancías y personas, a la vez que tiene que gestionar el creciente volumen de transporte y, por lo tanto, minimizar los costes externos derivados de los accidentes de circulación, las enfermedades respiratorias, el cambio climático, el ruido, la contaminación ambiental o los atascos. La aplicación de este principio exige un enfoque integrado para optimizar la eficiencia del sistema y la organización de los transportes, así como la reducción del consumo de energía y del impacto sobre el medio ambiente. El 14 de diciembre de 2021, la Comisión Europea, mediante la Comunicación COMO (2021) 811 final, presentó su nuevo marco de movilidad urbana, el cual presta especial atención a una movilidad más sana y segura, al transporte público y a los desplazamientos a pie y en bicicleta, da prioridad a las soluciones con cero emisiones para las flotas de transporte urbano, como los taxis y otros servicios de transporte con conductor, incluye consideraciones sobre los servicios de reparto urbano y esboza opciones de financiación para que los entes locales y regionales apliquen estas medidas. Destaca también la mayor relevancia que se quiere dar a la figura de los Planes de Movilidad urbana Sostenibles.

En el Libro Blanco del transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible (COMO [2011] 144 final), de 28 de marzo de 2011, la Comisión describe el transporte como pieza fundamental para nuestra



economía y nuestra sociedad, y al mismo tiempo establece que tiene que ser sostenible, a causa de las cada vez mayores limitaciones medioambientales y de recursos. Entre los puntos clave que identifica su hoja de ruta, se incluye el objetivo de conseguir la eliminación progresiva del uso de vehículos de gasolina y diesel. Por su parte, el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el Documento de trabajo de los servicios de la Comisión - Evaluación del Libro Blanco - «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [SWD (2020) 410 final] (2021/C 341/14), concluye afirmando que “la sustitución de los motores de combustión interna por vehículos eléctricos no modificará nada la congestión del tráfico en nuestras ciudades.”

Por otro lado, el Tratado de Lisboa establece que la Unión Europea debe complementar la acción de los estados miembros en materia turística, y debe promover, entre otros aspectos, el desarrollo sostenible en el sector turístico. En este marco, la Comisión Europea ha fijado, incluso antes de la suscripción de este Tratado, los ejes prioritarios de la política turística en los instrumentos siguientes:

· La comunicación «Agenda para un turismo europeo sostenible y competitivo» COMO (2007) 621, de 19 de octubre de 2007: se asume la importancia de proteger la durabilidad del entorno natural y la comunidad local de los destinos turísticos para fomentar la competitividad del sector y propone como retos, entre otros, la protección de los recursos naturales y culturales de los destinos turísticos, la reducción de la utilización de los recursos y la contaminación en los lugares turísticos, la gestión del cambio en interés del bienestar de la comunidad y tener en cuenta el impacto medioambiental de los transportes vinculados al turismo. Como principios para conseguir un turismo a la vez competitivo y sostenible, la Comisión propone: (i) minimizar y administrar los riesgos (principio de precaución), con la prevención de todo efecto nocivo sobre el medio ambiente o la sociedad; (ii) evaluar la capacidad de acogida de los destinos turísticos y fijar límites a la amplitud del desarrollo turístico; y (iii) controlar permanentemente la sostenibilidad, lo cual requiere una vigilancia sin descanso.

· La comunicación «Europa, primer destino turístico mundial —un nuevo marco político para el turismo europeo» COMO (2010) 352 final, de 30 de junio de 2010, que inicia una nueva etapa en la política europea sobre el turismo y se basa en cuatro ejes principales: estimular la competitividad del sector turístico en Europa; promover el desarrollo de un turismo sostenible, responsable y de calidad; consolidar la imagen y la visibilidad de Europa como conjunto de destinos sostenibles y de gran calidad; y reforzar la integración del turismo en las políticas e instrumentos financieros de la Unión Europea. La comunicación subraya el carácter transversal del turismo, que está en contacto con otras muchas políticas, como la del transporte, que exige un tratamiento conjunto en determinados aspectos; expone una batería de líneas de acciones, con especial incidencia para las entidades locales y regionales y destaca que el turismo contribuye al desarrollo regional y económico y la necesidad de mejorar el atractivo de las regiones como incentivo para la promoción de prácticas y políticas más sostenibles y positivas respecto del medio ambiente.

· La comunicación «Una estrategia europea para un mayor crecimiento y ocupación en el turismo costero y marítimo» COMO (2014) 86 final, de 20 de febrero de 2014: adopta una nueva estrategia para mejorar este tipo de turismo en Europa y constata que requiere un marco político ambicioso. Establece que la Comisión, los estados miembros, las autoridades regionales y locales, la industria y otras partes interesadas deben emprender actuaciones específicas que sean coherentes con las políticas de la Unión Europea que tienen un impacto en este sector, teniendo en cuenta determinados aspectos transversales de las diferentes políticas, tales como los transportes, la protección del medio ambiente, el desarrollo regional y la adaptación al cambio climático, entre otros.

Estos son algunos de los valores principales del derecho europeo que hay que invocar en la aprobación de las medidas necesarias de sostenibilidad medioambiental y económica para la isla de Ibiza.

IV

El nuevo régimen jurídico, en la medida que responde a los objetivos expuestos, se ha diseñado en el marco de los principios del derecho comunitario y de conformidad con la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, órgano que ha ido definiendo las condiciones que deben respetar las autoridades de los estados miembros a la hora de establecer limitaciones en las libertades de circulación. Hay que añadir, además, que las limitaciones más importantes que prevé esta ley se basan en razones imperiosas de interés general y, de manera especial, en el medio ambiente, la salud y la protección del entorno urbano.

También se ha tenido en cuenta que, en consonancia con los principios europeos que defienden un equilibrio entre los flujos turísticos y la sostenibilidad medioambiental y territorial, en especial de los territorios insulares y costeros susceptibles de protección, ya hace años que en varias regiones europeas se han implantado restricciones a la afluencia y circulación de vehículos a motor, bien de carácter permanente, bien temporal para los periodos de más actividad turística. En las soluciones adoptadas en el caso de Ibiza, la regulación de entrada de vehículos también tiene una motivación a la vez ambiental y territorial, dado que la limitación al acceso de vehículos supone evitar el consumo de más territorio con la ampliación de las infraestructuras viarias que, en temporada alta, ya se encuentran al límite de su capacidad.

Las soluciones adoptadas a menudo establecen diferenciación según el tipo de vehículo, atendidas sus características o a la funcionalidad a que están destinados; también incluyen en muchos supuestos excepciones para los residentes y para los vehículos destinados a cubrir necesidades básicas de la ciudadanía. Entre otros, hay ejemplos en las islas mediterráneas de Capri, Ischia, Marettimo y Favignana (Italia);



Hydra, Athos y Rodas (Grecia); Kolocep (Croacia); en las islas alemanas de Hiddensee, Helgoland, Juist, Baltrum, Wangerooge, Spiekeroog y Langeoog; en la isla holandesa de Schiermonnikoog; y en las islas del norte francés de Sein, Hoedic, Bréhat, Batz, Houat, Molène y el archipiélago de Frioul.

Así mismo, se ha considerado el éxito de los criterios aplicados en muchas ciudades de todo el mundo para restringir el tráfico motorizado -ya sea para luchar contra la contaminación y la congestión viaria, o bien para proteger su patrimonio- con medidas de todo tipo, desde restricciones periódicas por horas, días o temporadas, hasta prohibiciones de acceso a determinados tipos de vehículos como los de motor diesel, que incluyen actuaciones de fomento del transporte público y de los vehículos sin motor o no contaminantes. Son ejemplos muy conocidos Madrid, Barcelona, Roma, Berlín, Friburgo, París, Oslo, entre otros en Europa; o Teherán, Pekín, Sao Paulo, Bogotá y Santiago de Chile.

V

En el capítulo I de esta ley se establecen medidas específicas para la sostenibilidad medioambiental y socioeconómica de la isla de Ibiza; principalmente medidas de regulación de flujos turísticos y de movilidad sostenible. También se detallan los objetivos que deben guiar estas medidas, a la vez que se proclama la sujeción a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad y no-discriminación.

El capítulo II regula las limitaciones temporales en la entrada y la circulación de vehículos a motor en la isla durante los periodos de máxima afluencia turística e incluye un régimen de excepciones que prevé las situaciones diferenciales que no pueden verse afectadas en régimen de igualdad por la prohibición general.

Se incorporan excepciones específicas para garantizar la movilidad entre las Pitiusas, a fin de dar continuidad a los vínculos especiales existentes entre las islas de Ibiza y Formentera, de acuerdo con la voluntad expresada por sus instituciones.

También se prevén excepciones no ligadas a las características de las personas usuarias ni de los vehículos, susceptibles de modulación por el consejo insular, en función de un techo máximo que permita la entrada y la circulación de vehículos, de forma limitada por días y con solicitud previa de los interesados, y que favorecerá los de motores no contaminantes. El consejo también debe determinar el número de vehículos de servicio público para los periodos de movilidad restringida.

En consecuencia, se faculta el Consejo Insular de Ibiza para crear un distintivo que permita identificar todos los vehículos exceptuados del régimen de prohibición.

Las medidas restrictivas, en función de los acuerdos que adopte el consejo insular, pueden afectar especialmente los vehículos de alquiler, dado que son estos los que tienen más incidencia en la saturación de la red viaria isleña. Es comprensible que el objetivo de limitar el total de vehículos facultados para circular durante la temporada estival no puede quedar comprometido por el hecho que las empresas de alquiler de vehículos puedan ampliar su oferta desmesuradamente.

Para asegurar la aplicación correcta de las medidas, y en el marco previsto en la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears, se introducen obligaciones específicas de información y de verificación para las empresas navieras y los pasajeros que embarquen vehículos con destino a Ibiza. Así mismo, se impone a los operadores económicos que participen en la expedición de títulos de transporte marítimo en esta isla la obligación de informar a los pasajeros de las limitaciones establecidas por esta ley.

La ley dedica el capítulo III a la planificación y el capítulo IV faculta a las administraciones competentes para el establecimiento de medidas de fomento dirigidas al cumplimiento de los objetivos fijados.

En último lugar, el capítulo V establece el régimen de inspección y la sanción aplicable como mecanismo para garantizar la efectividad del régimen jurídico que se establece.

Esta ley se ajusta a los principios básicos de buena regulación que establece el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, como son los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Capítulo I Disposiciones generales

Artículo 1

Objeto

1. Esta ley tiene por objeto la promoción de la sostenibilidad medioambiental y socioeconómica de la isla de Ibiza mediante la introducción de medidas que reduzcan la afluencia turística excesiva y los riesgos, impactos y saturación de los espacios públicos que esta comporta.
2. A efectos del apartado anterior, y de acuerdo con esta ley, las administraciones públicas deben orientar sus políticas, en este territorio y en



el ámbito de sus competencias, a los objetivos de mejora del entorno natural y el medio ambiente, de ordenación de la afluencia turística, de eliminación de la congestión de las vías públicas y de la saturación del parque de vehículos a motor, definidos en el anexo II.A del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, de mantenimiento de la calidad de vida de la población y de preservación de la buena imagen turística de Ibiza.

Artículo 2

Medidas de sostenibilidad

1. Para la efectividad de los objetivos establecidos en el artículo 1 anterior, al Consejo Insular de Ibiza le corresponde adoptar, entre otros, las medidas fundamentales siguientes:

- a) Limitar la afluencia de vehículos a motor en la isla.
- b) Limitar la circulación en vías públicas para determinados tipos de vehículos a motor de acuerdo con criterios medioambientales.
- c) Establecer el número máximo de vehículos de alquiler en circulación.
- d) Potenciar el uso del transporte público y de la movilidad sostenible previstos en la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.
- e) Elaborar y aprobar el Plan de acción para la sostenibilidad de la isla de Ibiza

2. La adopción y la ejecución de las medidas previstas en esta ley deben responder a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad y no-discriminación.

3. En el marco de la política presupuestaria, el Gobierno y la Administración de la comunidad autónoma deben prestar al Consejo Insular de Ibiza la colaboración y la cooperación adecuadas para la efectividad de las medidas indicadas en el apartado 1 de este artículo.

Capítulo II

Entrada y circulación de vehículos

Artículo 3

Limitaciones generales

1. Se prohíbe la afluencia en la isla de Ibiza de todo tipo de vehículos a motor, como también la circulación de estos vehículos por la red viaria de la isla, incluido el estacionamiento, en el periodo del año que determine el Pleno del Consejo Insular de Ibiza a efectos de ordenar los flujos turísticos. Con carácter previo al Acuerdo del Pleno se dará audiencia a los ayuntamientos de la isla.

Así mismo, el Acuerdo del Pleno debe publicarse en el Boletín Oficial de las Illes Balears como mínimo tres meses antes de la entrada en vigor de la prohibición.

2. Quedan exceptuados de la prohibición anterior los vehículos siguientes:

- a) Vehículos cuyos titulares sean personas físicas o jurídicas con residencia en Ibiza, salvo de las que sean titulares de flotas de vehículos de alquiler. A tal efecto, el Consejo Insular de Ibiza puede determinar los requisitos adicionales para disfrutar de la excepción en los casos en que una misma persona sea titular de más de un vehículo.
- b) Vehículos cuyos titulares sean personas físicas no residentes en la isla que sean propietarias de una vivienda en Ibiza. En este caso, la excepción solo es de aplicación a un vehículo por propietario.
- c) Vehículos cuyos titulares sean personas residentes en la isla de Formentera, Menorca o Mallorca que acrediten la necesidad habitual de desplazarse en Ibiza por razones laborales.
- d) Vehículos al servicio de personas con movilidad reducida, acreditados debidamente.
- e) Vehículos oficiales y de servicio público, incluidos en todo caso los de las fuerzas y cuerpos de seguridad, extinción de incendios, ambulancias y vehículos del sistema sanitario, coches fúnebres, protección civil, transporte público y escolar, taxis, residuos y limpieza pública.
- f) Vehículos de alquiler que estén autorizados para circular de acuerdo con lo que prevé el artículo 6 de esta ley.
- g) Vehículos de transporte de bienes y mercancías, así como de distribución comercial.
- h) Tractores, excavadoras y vehículos similares.
- i) Vehículos no sometidos a limitaciones de circulación por el Consejo Insular de Ibiza de acuerdo con lo que dispone el artículo 4 de esta ley.

3. El reglamento de desarrollo podrá prever que los vehículos a los que se permite la circulación por la isla de Ibiza en el periodo de limitación que se establezca deban llevar obligatoriamente, en un lugar visible, la acreditación expedida por el Consejo Insular de Ibiza, con abono previo, si procede, de la tasa correspondiente.

4. Corresponde al Consejo Insular de Ibiza establecer el sistema que permita identificar los vehículos con acreditación para circular, y el





control del cumplimiento de esta obligación. Así mismo, debe determinar el procedimiento telemático adecuado para facilitar la obtención de la acreditación a que se refiere este artículo. En todo caso, se pueden establecer sistemas automatizados de lectura de matrículas.

5. El Consejo Insular de acuerdo con los artículos siguientes colaborará con los ayuntamientos de la isla de Ibiza en orden a la correcta identificación de los vehículos que se consideren residentes en la isla, estableciendo las oportunas determinaciones a estos efectos.

Artículo 4

Techo de vehículos en circulación

1. El Pleno del Consejo Insular de Ibiza debe establecer justificadamente, con carácter anual o bienal, el techo de vehículos que puede circular por la isla de Ibiza en los periodos de limitación establecidos de acuerdo con esta ley. A tal efecto, y sin perjuicio de lo que dispone el artículo anterior, puede permitir la circulación de un número máximo de vehículos a motor, para un número de días concreto, cuyas personas usuarias lo soliciten con la antelación que se fije.

2. El Pleno del Consejo Insular de Ibiza debe establecer una cuota reservada únicamente a los vehículos de las personas residentes en la isla de Formentera no incluidas en las excepciones previstas en el apartado segundo del artículo anterior. Esta cuota debe determinarse según los datos históricos de afluencia de vehículos de que se disponga, para garantizar que es suficiente.

3. Las personas usuarias a que se refieren los apartados anteriores no pueden circular sin haber obtenido previamente la acreditación y, si lo exige el reglamento, el distintivo a los que hace referencia el artículo 3 anterior.

4. En el establecimiento y la gestión del techo de unidades en circulación pueden introducirse motivadamente cuotas para todos o algunos de los tipos de vehículos a motor y establecer los criterios de adjudicación de las acreditaciones disponibles según el número máximo fijado; pudiendo establecerse excepciones o fijar motivadamente cuotas "o" para determinados tipos de vehículos. En todo caso, debe darse preferencia en este techo a los vehículos eléctricos o no contaminantes. Así mismo, a los efectos de adjudicar las acreditaciones disponibles también se tendrán en cuenta la antigüedad de los vehículos para los que se solicita.

Atendida la problemática que provocan las caravanas y auto caravanas en la isla de Ibiza, el Pleno del Consejo Insular de Ibiza, al fijar una cuota para este tipo de vehículo, puede establecer así mismo la obligación de tener que acreditar disponer de una previa reserva en un campamento de turismo de la isla para su estacionamiento y pernocta.

5. Las condiciones para determinar el número máximo de vehículos que puede circular en la isla en los periodos de limitación y el número de días concretos que establece el apartado 1, así como la cuota que debe aplicarse a los vehículos de las personas residentes en la isla de Formentera que establece el apartado 2, ambos de este artículo, deben publicarse en el Boletín Oficial de las Illes Balears.

Artículo 5

Obligaciones de las empresas

1. Las empresas navieras que operen líneas con destino a Ibiza, como también las empresas mediadoras o expendedoras de títulos de transporte marítimo, están obligadas a informar a las personas usuarias, durante el proceso de adquisición de los títulos de transporte relativos a vehículos con este destino, del régimen de limitaciones temporales de acceso y circulación de vehículos a motor en la isla de Ibiza, como también de las consecuencias del incumplimiento de este régimen.

El contenido mínimo que las empresas navieras que operen líneas con destino a Ibiza, así como las empresas mediadoras o expendedoras de títulos de transporte marítimo, deben proporcionar a los usuarios, será el que determine a tales efectos el Consejo Insular de Ibiza por medio de los diferentes canales de distribución.

2. Las empresas navieras que realicen transporte de viajeros con vehículos a motor, con origen y destino dentro del territorio de la comunidad autónoma de las Illes Balears, están obligadas igualmente a verificar, en el proceso de embarque de los vehículos con destino a Ibiza, que sus usuarios disponen de la acreditación para circular en Ibiza de acuerdo con lo que dispone esta ley. La información resultante de este proceso debe comunicarse por medios telemáticos al Consejo Insular de Ibiza.

Las obligaciones establecidas en este apartado solo son exigibles durante los periodos de limitación determinados anualmente por el Consejo Insular de Ibiza.

3. La consejería competente en materia de transporte marítimo y el Consejo Insular de Ibiza, para facilitar el cumplimiento de las obligaciones a que hace referencia este artículo, deben publicar y mantener actualizada la información sobre las limitaciones de acceso y circulación en las sedes electrónicas corporativas respectivas, y promover acciones dirigidas a difundir el contenido de las restricciones derivadas de esta ley entre los visitantes y turistas por medio de los canales más adecuados.

Artículo 6**Vehículos de alquiler**

1. El Pleno del Consejo Insular de Ibiza, oídas las empresas del sector de alquiler de vehículos, puede fijar motivadamente el número máximo de vehículos a motor que, para el conjunto de esta actividad, puede entrar anualmente en la isla de Ibiza para su comercialización. Así mismo, puede determinar, respetando el techo de vehículos en circulación que regula el artículo 4, el número máximo de vehículos de alquiler que puede circular por la isla en los periodos de limitación a que hace referencia el artículo 3.1, ambos.
2. En el mismo acuerdo, el Pleno del Consejo Insular puede disponer que un porcentaje del total de los vehículos de alquiler que puede circular por la isla quede reservado para los vehículos eléctricos o no contaminantes.

Artículo 7**Vehículos de servicio público**

1. El consejo insular debe favorecer el uso de vehículos de servicio público con clasificación “cero emisiones” o menos contaminantes, siempre que sea técnicamente viable.
2. Para afrontar el incremento de demanda de transporte que se produzca por las limitaciones establecidas en esta ley, el consejo insular debe adoptar las medidas adecuadas para reforzar las frecuencias y la dotación de las líneas de transporte regular.

Artículo 8**Acceso restringido a determinados espacios**

1. El Pleno del consejo insular, para evitar que se produzcan daños o aglomeraciones en vías públicas o espacios determinados con valores naturales, patrimoniales o paisajísticos, o que la concentración de vehículos pueda poner en riesgo las medidas de evacuación de las personas en supuestos de emergencia, previo informe favorable del ayuntamiento correspondiente, puede acordar limitar temporalmente la afluencia y/o el estacionamiento de vehículos a motor. Los vehículos autorizados para acceder a los mencionados espacios, dedicados al transporte público de viajeros, deberán ser prioritariamente de bajas emisiones.
2. El acuerdo correspondiente debe publicarse en el Boletín Oficial de las Illes Balears y debe tener una difusión adecuada en los medios de comunicación.

Artículo 9**Razones imperiosas de interés general que justifican el establecimiento de las regulaciones**

Las limitaciones y regulaciones previstas en este capítulo II, que serán proporcionadas y no discriminatorias, se consideran necesarias, adecuadas y justificadas por la concurrencia de razones imperiosas de interés general referidas a la protección del medio ambiente y del entorno urbano y la salud pública, tales como garantizar que no se intensifique la presión sobre el territorio, que no se supere la capacidad de carga de las playas y calas, que la concentración de vehículos no comprometa la eventual actuación de los servicios de emergencia, que no se congestione la red viaria y los aparcamientos, no quede comprometida la capacidad de los sistemas de tratamiento de las aguas residuales, no se sobrepase la capacidad de recogida y tratamiento de los residuos, no se sobreexploten los recursos hídricos y que no se pierda el valor y la buena imagen de la isla de Ibiza como destino turístico.

Capítulo III
Planificación**Artículo 10****Plan de Acción para la Sostenibilidad de la isla de Ibiza**

1. Para el mejor cumplimiento de las determinaciones establecidas en esta ley, y en coherencia con los instrumentos de planificación sectorial vigentes, el Consejo Insular de Ibiza, a propuesta del Consejo Ejecutivo, aprobará mediante acuerdo de pleno el Plan de Acción por la Sostenibilidad de la isla de Ibiza, encaminado a la reducción de las externalidades que pueda producir la presión turística y la automovilística. Este instrumento de carácter específico se someterá a un periodo de exposición pública por un plazo no inferior a un mes y estará abierto a la participación del Consejo de Diálogo Social de la isla de Ibiza, con la posibilidad de invitar a los ayuntamientos y/o al Gobierno de las Illes Balears, si se considera necesario.
2. El Plan de Acción debe contener unos objetivos específicos, acciones concretas para conseguirlos e indicadores para medir el grado de cumplimiento de los objetivos, delegando en uno de los Departamentos del Consejo Insular de Ibiza la labor de medir los resultados de cumplimiento.
3. El Plan de Acción debe tener una vigencia no inferior a 24 meses e inferior o igual a 5 años. El Plan de Acción podrá revisarse una vez

finalizada su vigencia o previa la aprobación de un acuerdo de Consejo Ejecutivo que autorice la revisión o una nueva redacción para elevarla a debate plenario de acuerdo con el procedimiento indicado en el apartado 1 de este artículo.

4. El Departamento designado previamente deberá evaluar, en el último trimestre de cada año, los resultados de la aplicación de las medidas. Así mismo, el Consejo de Ibiza enviará una memoria de la evaluación al Gobierno de las Illes Balears que permita plantear, si procede, propuestas normativas para el mejor cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad para la isla de Ibiza.

Artículo 11 **Políticas de movilidad y transporte**

1. De conformidad con el título V de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, el consejo insular debe promover la movilidad sostenible en la isla, potenciando un modelo de transporte público, colectivo e intermodal, que reduzca el uso del vehículo privado y promueva otras formas de transporte sostenible, sin emisiones de gases con efecto invernadero.

2. El consejo Insular debe impulsar, de forma coordinada con el Gobierno de las Illes Balears, la mejora en la eficiencia energética del parque de vehículos a motor mediante incentivos económicos y administrativos para su conversión o sustitución por alternativas no contaminantes.

Capítulo IV **Medidas de fomento**

Artículo 12 **Fondos para la sostenibilidad**

1. El Gobierno de las Illes Balears y el Consejo Insular de Ibiza acordarán la constitución de un fondo específico para la financiación de actuaciones orientadas a garantizar la sostenibilidad medioambiental y turística de la isla y, en particular, las acciones contenidas en el Plan de acción para la sostenibilidad de la Isla de Eivissa. Este fondo debe nutrirse fundamentalmente de los ingresos derivados de la tasa prevista en el artículo 3 de esta ley y de las aportaciones de la Administración de la comunidad autónoma, así como de lo que se obtenga por la imposición de sanciones.

2. La cantidad anual total de este fondo, y en particular, la aportación de la Administración de la comunidad autónoma se determinará de mutuo acuerdo entre ambas administraciones, de acuerdo con los correspondientes estudios y valoraciones. El Gobierno de las Illes Balears debe incorporar en los presupuestos generales de la comunidad autónoma la cantidad acordada.

Artículo 13 **Programas conjuntos de subvenciones**

El Gobierno de las Illes Balears y el Consejo Insular de Ibiza deben establecer y financiar programas conjuntos de subvenciones destinadas a fomentar las conductas de empresas y particulares que se adecuen a los objetivos establecidos en el artículo 1 de esta ley.

Artículo 14 **Movilidad sostenible**

1. El consejo insular debe adoptar las medidas adecuadas para el logro progresivo de objetivos de movilidad sostenible y debe fomentar el uso del transporte público, las vías verdes y la bicicleta.

2. El consejo insular, de forma coordinada con los ayuntamientos de la isla, debe promover la planificación de las infraestructuras y servicios necesarios para fomentar al máximo el uso de los vehículos de movilidad personal.

Capítulo V **Régimen de inspección y sancionador**

Artículo 15 **Inspección**

1. Corresponde al Consejo Insular de Ibiza adoptar las medidas adecuadas para la inspección y el control de las actividades reguladas en esta ley, sin perjuicio de las competencias de la Administración de la comunidad autónoma de velar por el cumplimiento de las obligaciones que se imponen a las empresas en el artículo 5 de esta ley.

2. La Administración de la comunidad autónoma, el consejo insular y los ayuntamientos de la isla deben adoptar las medidas de colaboración y coordinación adecuadas para la efectividad de la actuación inspectora.





Artículo 16

Infracciones administrativas

1. Constituyen infracciones administrativas los incumplimientos de los deberes establecidos en esta ley en los términos de los apartados siguientes.

2. Son infracciones leves:

- Circular sin llevar en un lugar visible el distintivo cuando sea obligatorio según el artículo 3 de esta ley.
- Acceder a los espacios a que hace referencia el artículo 8 de esta ley infringiendo las limitaciones establecidas por el Consejo Insular de Ibiza.
- Cualquier otro incumplimiento de lo previsto en la presente Ley no calificado de infracción grave o muy grave.

3. Son infracciones graves:

- Circular por la red viaria de la isla de Ibiza contraviniendo las limitaciones de carácter temporal establecidas de acuerdo con el artículo 3.1 de esta ley.
- Manipular o falsear la acreditación o el distintivo a que hace referencia el artículo 3 de esta ley.
- Comercializar vehículos de alquiler sin adecuarse a las limitaciones establecidas en el artículo 6 de esta ley.
- Obstaculizar o dificultar injustificadamente la actividad inspectora de la Administración.
- Incumplir los deberes de información y verificación establecidos en el artículo 5 de esta ley.
- Haber sido sancionado, mediante resolución firme en vía administrativa, más de dos veces por la comisión de alguna de las infracciones leves que indica el apartado anterior.

4. Se considera infracción muy grave la comisión en el plazo de un año de más de una infracción grave, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

5. A los efectos de esta ley, cada vehículo a motor constituirá una infracción independiente aunque los hechos infrinjan los mismos o similares preceptos.

En cuanto a la infracción prevista en el apartado 3.a) de este artículo 16, si esta se comete por un mismo vehículo a motor en días consecutivos, será considerada una única infracción.

Así mismo, si la persona física obtiene la acreditación para poder circular con un vehículo a motor de su titularidad, en el plazo máximo de 24 horas desde la comisión de la infracción prevista al apartado 3.a) de este artículo 16, esta infracción quedará sin efecto.

Artículo 17

Sujetos responsables

Son sujetos responsables de la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 16 las personas físicas o jurídicas autoras de las acciones u omisiones correspondientes. Así mismo, responderán subsidiariamente del pago de las sanciones impuestas las personas titulares de los vehículos.

Artículo 18

Sanciones

1. Por la comisión de las infracciones tipificadas en el artículo 16 deben imponerse las sanciones siguientes:

- Para las infracciones leves, una multa de 300 a 1.000 euros.
- Para las infracciones graves, una multa de 1.001 a 10.000 euros.
- Para las infracciones muy graves, una multa de 10.001 a 30.000 euros.

2. Por la comisión de infracciones graves o muy graves se puede imponer, además, la sanción de inmovilización temporal del vehículo implicado en los hechos ilícitos por un periodo no inferior a dos meses ni superior a cuatro meses.

3. Para la gradación de las sanciones deben tenerse en cuenta las circunstancias modificativas de la responsabilidad previstas en el artículo 29 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público. La aplicación de la sanción debe ser proporcionada a la gravedad de la conducta infractora y debe asegurar que la comisión de infracciones no resulte más beneficiosa para la persona infractora que el cumplimiento de las normas infringidas. Solo a estos efectos podrán incrementarse las cuantías de las multas previstas hasta el triple del precio de los servicios afectados por la infracción.



Artículo 19

Multas coercitivas

1. Para la ejecución forzosa de las obligaciones que hayan sido impuestas en la resolución sancionadora a la persona autora de una infracción leve o grave o muy grave, y en el marco de la legislación en materia de procedimiento administrativo común, el órgano competente puede imponer multas coercitivas que pueden reiterarse cada dos meses hasta que se cumpla lo que haya sido ordenado.
2. La cuantía de cada una de las multas coercitivas no puede exceder del 20% del importe de la multa impuesta.

Artículo 20

Competencia sancionadora y procedimiento sancionador

1. La competencia para imponer las sanciones establecidas en el artículo 18 corresponde al presidente o a la presidenta del consejo insular, salvo que las normas insulares de organización lo atribuyan a otros órganos.
2. No obstante, la competencia para la imposición de las sanciones por las infracciones previstas en los apartados 3.d), 3.e), 3 f) y 4 del artículo 16 de esta ley, en relación con la actividad de las empresas navieras y de mediación, corresponde al consejero o a la consejera de la Administración de la comunidad autónoma competente en materia de transporte marítimo.
3. El procedimiento sancionador debe instruirse y resolverse de acuerdo con el régimen sancionador que se contiene en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y los principios y disposiciones que se contienen en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público. El órgano competente aplicará también el Decreto 1/2024, de 5 de enero, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento sancionador de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.
4. Pueden adoptarse las medidas provisionales previstas en el artículo 56 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y en especial la inmovilización de los vehículos que circulen por la isla sin haber obtenido previamente la acreditación en el supuesto de que el vehículo sea de una empresa de arrendamiento de vehículos con o sin conductor.

Artículo 21

Pago voluntario y reconocimiento de la responsabilidad

1. Una vez que se haya iniciado el procedimiento, si la persona infractora reconoce su responsabilidad, dicho procedimiento se resolverá con la correspondiente sanción y se aplicará una reducción del 20% sobre la cantidad propuesta.
2. Además, la cuantía de la sanción propuesta por el órgano competente debe reducirse un 20% si la persona interesada decide voluntariamente hacer efectivo el importe de la multa antes de la resolución.
3. Las reducciones anteriores son acumulables y su efectividad se condiciona al desistimiento o a la renuncia de cualquier acción o recurso en vía administrativa contra la sanción.

Artículo 22

Prescripción

Las infracciones y las sanciones previstas en esta ley prescriben en los plazos y las condiciones que se establecen en el artículo 30 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.

Disposición adicional primera

Información a las empresas navieras, mediadoras o expendedoras sobre el contenido de esta ley

En el mes siguiente a la entrada en vigor de esta ley, la consejería competente en materia de transporte marítimo y el Consejo Insular de Ibiza deben adoptar las medidas adecuadas de difusión del régimen de limitación de entrada y circulación de vehículos a motor en la isla de Ibiza entre las empresas a que hace referencia el artículo 5 de esta ley.

Disposición adicional segunda

Información sobre el régimen jurídico de entrada y circulación de vehículos

El Gobierno de las Illes Balears y el Consejo Insular de Ibiza deben tomar las medidas de difusión adecuadas y suficientes para informar a la ciudadanía, con carácter previo a la entrada en vigor del régimen jurídico de carácter temporal que se establezca de acuerdo con esta ley, en cuanto a la entrada y la circulación de vehículos a motor en la isla de Ibiza.



Disposición adicional tercera

Estacionamiento en suelo rústico de vehículos a motor

1. En orden a evitar la proliferación de vehículos a motor estacionados en determinados lugares por largas temporadas y que son empleados, en la práctica, para la acampada y pernocta, se prohíbe el estacionamiento prolongado de vehículos a motor en el suelo rústico de la isla fuera de los aparcamientos de uso público existentes y especialmente habilitados a tal efecto. Se considera estacionamiento prolongado, permanecer estacionado en la misma ubicación más de tres días.

2. Queda prohibida la acampada y pernocta con vehículos a motor en el suelo rústico de la isla de Ibiza fuera de los campamentos de turismo legalmente existentes.

Disposición adicional cuarta

Ordenanza fiscal reguladora

En el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Consejo Insular de Ibiza procederá a iniciar la tramitación para la aprobación de una ordenanza fiscal reguladora de la tasa por la obtención y control de la autorización de entrada, circulación y estacionamiento en vías públicas de la isla de Ibiza de los vehículos a motor.

Disposición adicional quinta

Coordinación y colaboración con otras Administraciones Públicas

1. A los efectos de mejorar la gestión, el control y sanción de las previsiones contenidas en la presente Ley, se podrán establecer fórmulas de coordinación y colaboración con otras administraciones públicas, en especial con la Dirección General de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior.

2. Los Ayuntamientos de la isla de Ibiza colaborarán en la identificación de los vehículos que se consideren residentes (según las determinaciones que a estos efectos establezca el correspondiente acuerdo del Consejo) y enviarán anualmente la relación de matrículas de los vehículos residentes en la isla de Ibiza al Consejo Insular.

3. Asimismo a los efectos del apartado 4 del artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en la isla de Ibiza corresponderá al Consejo Insular de Ibiza, instar al Estado el establecimiento de medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones en su ámbito territorial de la circulación de turismos y furgonetas.

Disposición derogatoria única

Derogación normativa

Quedan derogadas todas las disposiciones de rango igual o inferior que se opongan a lo que establece esta ley.

Disposición final primera

Modificación de la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears

Añadir a continuación del actual texto del apartado d) del artículo 27 de la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears, y después del punto y final, un nuevo párrafo, con la redacción siguiente:

“.../...Lo mismo será predicable de los pasajeros con destino a la isla de Ibiza.”

Disposición final segunda

Desarrollo normativo

1. El Consejo Insular de Ibiza aprobará, dentro del plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de esta ley, un reglamento propio que desarrolle las previsiones contenidas en esta Ley, y en especial, para desarrollar aspectos previstos en el Capítulo II (entrada y circulación de vehículos), sin perjuicio de la plena efectividad desde la entrada en vigor de la presente ley de la adopción por el Consejo Insular de los acuerdos plenarios a que se refiere el mencionado capítulo II. En cualquier caso, y a los efectos de adoptar aquellos acuerdos plenarios, se tendrá en cuenta la puesta en funcionamiento del nuevo servicio concesional de transporte público insular de la isla de Ibiza.

2. Se autoriza así mismo al Gobierno de las Illes Balears para dictar aquellas otras disposiciones reglamentarias que sean necesarias por el desarrollo y aplicación de la presente ley.

Disposición final tercera

Entrada en vigor

Esta ley entra en vigor al día siguiente de haberse publicado en el *Boletín Oficial de las Illes Balears*.