



Sección V. Anuncios

Subsección segunda. Otros anuncios oficiales

PARLAMENTO DE LAS ILLES BALEARS

9414

Información sobre la tramitación en el Parlamento de las Illes Balears (participaciociudadana@parlamentib.es) de la Proposición de ley de regulación de la afluencia de vehículos en la isla de Mallorca (RGE núm. 9481/26)

Dado que el Pleno del Parlamento de las Illes Balears, en sesión de día 9 de septiembre de 2026, tomó en consideración la Proposición de ley de regulación de la afluencia de vehículos en la isla de Mallorca (RGE núm. 9481/26), y la Mesa de la cámara, en sesión de día 16 de septiembre del mismo año, 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, a la fecha de la firma electrónica (17 de septiembre de 2026)

El presidente del Parlamento de las Illes Balears

Gabriel Le Senne Presedo

PROPOSICIÓN DE LEY DE REGULACIÓN DE LA AFLUENCIA DE VEHÍCULOS EN LA ISLA DE MALLORCA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La isla de Mallorca sufre una presión notable y creciente sobre sus infraestructuras viarias y su entorno natural, especialmente durante los meses de mayor afluencia turística.

Es una evidencia que el número de turistas que recibe Mallorca cada año no ha dejado de crecer y que existe un cambio en la actividad turística, que ha pasado de un modelo de centralización a determinadas zonas a un modelo distribuido en todo el territorio y que es más exigente en cuanto a la movilidad, por lo que se han intensificado los problemas de presión sobre los recursos naturales y las infraestructuras de la isla. De conformidad con los datos publicados en IBESTAT, en el año 2024, hubo en Mallorca 13.389.923 turistas, 912.426 turistas más respecto al año 2023. Según los datos de los que se dispone, desde el año 2017, cuando hubo 11.609.382 turistas, se ha producido un incremento, en 2024, de 1.780.541 turistas, es decir, de un 15,34 %, con una alta concentración del incremento en verano.

Deben vincularse estos datos al territorio insular y limitado de la isla de Mallorca, y es obvio que esta situación genera graves impactos sobre las carreteras, el medio ambiente, la calidad de vida de la ciudadanía y la sostenibilidad del modelo turístico.

En este contexto, dado que la presión automovilística es un elemento trascendental para los ciudadanos y también para aquellas personas que nos visitan, corresponde a los poderes públicos establecer medidas legales que regulen la entrada de vehículos en la isla, con el fin de conseguir una sostenibilidad integral de los ámbitos económico, social y medioambiental, promoviendo al mismo tiempo una movilidad más eficiente, ordenada y respetuosa con el entorno, y mejorar así el bienestar tanto de los residentes en la isla de Mallorca como de los turistas que nos visitan.

Las medidas excepcionales que incorpora esta ley responden directamente, por tanto, a la preocupación de las autoridades y la sociedad de Mallorca por asegurar la sostenibilidad medioambiental, económica, social y turística de esta isla, que, a pesar de ser la isla mayor del archipiélago no está en absoluto exenta, dada la gran afluencia de visitantes, de una sobrecarga de sus carreteras e infraestructuras, especialmente en la temporada estival. Y es que Mallorca, que tiene, según datos del año 2024, 989.047 habitantes y una extensión de 3.650 km², es una isla que sufre desde hace años la sobreocupación turística y de parque móvil, con numerosos puntos críticos de congestión y accidentes, así como la existencia de muchos espacios especialmente vulnerables. Por todo ello, por ahora, es una necesidad imperiosa abordar los problemas específicos de la movilidad y de la red viaria y mejorar así la calidad de vida de los residentes.

La red viaria del Consejo de Mallorca está formada por 1.793 kilómetros de viales, de los que 1.502 son carreteras convencionales y los 291

kilómetros restantes son carreteras de doble calzada (vías de alta capacidad). El resto de viales que no son de titularidad del Consejo, forman parte de la red local municipal, y es la que da solución al transporte viario del mismo término municipal.

El borrador de la revisión del Plan director sectorial de carreteras de 2023, pone de manifiesto que en el año 2019 la red de carreteras convencional se encuentra al límite de la capacidad, con un 39 % de los kilómetros en saturación o al límite de la misma. Sólo en un 30 % de la red convencional de carreteras se puede circular sin demora. En cuanto a la red de carreteras de alta capacidad, el 9 % de los kilómetros se encuentran en saturación.

Por otro lado, el borrador del PDSC 2023 concluye que el incremento del tráfico entre los años 2013 y 2019 fue superior al aumento demográfico de la isla, y atribuye este incremento al turismo. Este hecho queda reflejado en la variabilidad mensual del tráfico, en la que en el mes de julio se registra un aumento del 28 % de desplazamientos respecto al mes de marzo (3,29 M de viajes frente a 2,57 M de viajes). Este incremento de viajes se concentra en relaciones intermunicipales turísticas, especialmente entre Palma y municipios costeros como Calvià o Lluçmajor, así como entre municipios costeros (principalmente: Alcúdia – Pollença, Andratx – Calvià).

Al comparar estos datos con las previsiones de los niveles de servicio del PDSC de 2009, en el año 2019 se superaron con creces las estimaciones previstas para 2024, lo que evidencia una saturación superior a la prevista para el horizonte temporal del anterior plan.

Por otra parte, el Estudio de la capacidad de carga de la Red Viaria del Consejo de Mallorca, indica que las intensidades medias diarias (IMD) registradas vuelven a ir en aumento una vez superada la crisis sanitaria de la Covid-19, con un incremento total del tráfico en la red de carreteras del Consejo de Mallorca del 3,7 % entre el año 2019 y el año 2023. Se alcanzan intensidades superiores a las del año 2019 a partir del año 2022.

Este mismo estudio analiza los datos de entradas y salidas de vehículos a través de los puertos de Mallorca, y concluye que, en el año 2021, entraron un volumen de vehículos similar al del año 2018. Y en 2023 entraron casi 100.000 vehículos más que en 2019, lo que supone un incremento del 34 % en cuatro años.

Analizando la distribución anual de las entradas, en el caso de vehículos en régimen de pasajeros, se pasa de unos 20.000 vehículos/mes en el periodo valle a 50.000 vehículos/mes en el pico de julio. En cuanto a los vehículos en régimen de mercancías (vehículos que llevan mercancía o que entran como mercancía transportada en camiones) se incrementan en poco más de 2.000 vehículos/mes en los meses de temporada baja hasta casi 10.000 vehículos/mes en los meses previos a la temporada alta (marzo-mayo), para hacer la provisión de vehículos de flotas de alquiler.

El Estudio de capacidad de carga, de octubre de 2024, muestra también los datos de vehículos acumulados en tierra mensualmente (entradas menos salidas). Estos datos permiten observar que, en el mes de enero de 2023, había poco más de 60.000 vehículos acumulados en la isla desde 2020, mientras que entre los meses de julio y octubre esta cifra se duplicó, hasta superar los 120.000 vehículos. A finales de año, este volumen desciende ligeramente y se sitúa en torno a los 110.000 vehículos acumulados en la isla desde 2020.

Finalmente, se observa que el 71 % de los vehículos que han entrado y se han quedado en Mallorca desde 2020 no se ha incorporado al parque vehicular; es decir, que son vehículos propiedad de flotas externas o de no residentes.

Así, se puede concluir que los vehículos no residentes suponen un incremento significativo del parque móvil que circula en nuestras carreteras. Teniendo en cuenta que la movilidad de los no residentes es más alta (tanto en distancia recorrida como en número de viajes diarios), la congestión se intensifica en puntos de la red que ya presentan saturación en temporada baja. Además, surgen nuevos puntos saturados a lo largo de buena parte del litoral, donde en temporada baja, no se acostumbra a registrar problemas de tráfico. Esto pone de manifiesto que el incremento de tráfico no sólo excede la evolución poblacional de la isla, sino que está directamente vinculado a la actividad turística estacional. Este aumento provoca una saturación generalizada de la red, con niveles de congestión persistentes que pueden comprometer el funcionamiento y la seguridad vial.

II

El hecho insular es, sin duda, determinante para impulsar políticas de protección del medio ambiente y la sobrecarga de las infraestructuras.

En nuestra comunidad autónoma debemos tener en cuenta, como precedentes, las siguientes normas:

1. La Ley 7/2019, de 8 de febrero, para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.

El Pleno del Consejo Insular de Formentera acordó, el 20 de diciembre de 2017 y al amparo del artículo 47.2 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, instar al Gobierno de las Illes Balears a tramitar una ley que permitiera implantar medidas de control de acceso a la isla y establecer un techo en el número de vehículos que circulan durante el periodo veraniego, con el fin de corregir la problemática derivada de la congestión del territorio insular en los periodos del año con mayor afluencia de personas y vehículos.



Así, en aquel momento, en el año 2017, Formentera tenía un parque móvil, una flota permanente (durante el invierno), de 20.749 vehículos, de los que casi la mitad se dedicaban al alquiler. Durante el verano de ese mismo año, desembarcaron en la isla 29.000 vehículos. Esto, en una red de carreteras que tiene poco más de 30 kilómetros de extensión. Durante los meses de verano el tráfico de vehículos diario se multiplicaba, lo que suponía claramente una densidad desproporcionada para una isla con las dimensiones, los equipamientos y las infraestructuras de Formentera. Esta situación generaba graves problemas en la gestión del tráfico, en la disponibilidad de aparcamientos, en la seguridad vial y, en definitiva, en la presión global sobre los espacios urbanos y naturales de la isla.

Después de la correspondiente tramitación parlamentaria, finalmente, en el BOIB núm. 21, de 16 de febrero de 2019 se publicó la Ley 7/2019, de 8 de febrero, para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.

Esta ley de sostenibilidad ambiental y económica de la isla de Formentera, que ha sido pionera en el Estado español, prevé, entre sus medidas, habilitar al Consell de Formentera para establecer restricciones temporales a la entrada y la circulación de determinados tipos de vehículos de motor; establecer un número máximo de vehículos de alquiler que pueden entrar anualmente en la isla y que pueden circular, y determinar, si lo 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 de motor a vías públicas o a espacios concretos de la isla por sus valores naturales, patrimoniales o paisajísticos.

Las medidas excepcionales que incorpora esta ley respondían directamente, por tanto, a la preocupación de las autoridades y la sociedad de Formentera relativas a asegurar la sostenibilidad medioambiental, económica, social y turística de la isla.

2. Ley 5/2024, de 11 de noviembre, de control de la afluencia de vehículos a la isla de Eivissa para la sostenibilidad turística.

El Pleno del Consejo Insular de Eivissa acordó, el 10 de mayo de 2024 y al amparo del artículo 47.2 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, ejercer 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 a la isla de Eivissa para la sostenibilidad turística, con el fin de corregir la problemática derivada de la congestión del territorio insular en los periodos del año de mayor afluencia de personas y vehículos.

Según indica la exposición de motivos de la devengada ley, la isla de Eivissa sufre una elevada congestión del territorio insular en los periodos del año con mayor afluencia de personas y vehículos, que va creciendo anualmente desde que se dispone de datos. La proyección futura de los datos disponibles muestra la tendencia a una situación de congestión territorial preocupante. Se mencionan datos del IBESTAT, según los cuales el parque de vehículos en Eivissa se ha incrementado 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 %. Asimismo, se indica que la entrada anual de vehículos en la isla de Eivissa entre 2001 y 2022 se ha cuadruplicado, y ha pasado de 51.000 en 2001 a 206.960 en 2022. 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 al parque de vehículos insular del mismo año.

Las medidas excepcionales que incorpora la Ley responden directamente, por tanto, a la preocupación de las autoridades y la sociedad de Eivissa de asegurar la sostenibilidad medioambiental, económica, social y turística de la isla. Hay que decir que las medidas que incorpora la presente ley van acompañadas de las excepciones necesarias para permitir encontrar el equilibrio justo para garantizar las necesidades de las ibicencas y los ibicencos, pero también de las personas que trabajan o tienen residencia en la isla, con una especial sensibilidad hacia la isla de Formentera por su vínculo con ésta. Esto se hace con el reconocimiento de que el puerto de Eivissa actúa también como una de las puertas principales de entrada hacia Formentera y como puerta de salida de aquella isla hacia Eivissa y otros posibles destinos.

3. La Ley 3/2023, de 17 de febrero, de Menorca reserva de biosfera, toma como referente el modelo diseñado para Formentera por la Ley 7/2019, de 8 de febrero, para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera, y prevé, en el artículo 28 y en la disposición transitoria tercera, la posibilidad de que el Pleno del Consejo Insular de Menorca, pueda limitar la entrada a la isla de toda casta de vehículos de motor, en el periodo que se defina, así como también la circulación de estos vehículos por la red viaria de la isla, incluyendo el estacionamiento, establecer un techo máximo de vehículos que pueden circular por la isla y determinar el número máximo de vehículos de motor destinados a alquiler sin conductor o conductora que pueden entrar anualmente en la isla para su comercialización. Todo con la finalidad de ordenar los flujos turísticos, evitar el riesgo de sobreocupación de los espacios públicos, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, así como el impacto excesivo de la movilidad motorizada sobre la red viaria, principalmente en el periodo estival.

III

En este contexto, el Parlamento de las Illes Balears se ha convertido en impulsor de las transformaciones normativas necesarias para afrontar en esta comunidad autónoma los desafíos que los cambios sociales, económicos y turísticos implican, con la finalidad de proteger nuestro territorio y la calidad de los habitantes de estas islas y poder avanzar con paso decidido hacia el mejor cumplimiento de los compromisos que en esta materia han asumido los estados miembros de la Comunidad Autónoma. la Unión Europea. Es un ejemplo también de ello también la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.

A tal efecto, la regulación que se contiene en la presente ley aborda con el máximo respeto al marco competencial establecido en la Constitución y en el Estatuto de Autonomía de las Illes Balears. En este marco tienen cabida las intervenciones normativas de carácter autonómico que materializan políticas ambientales y turísticas propias. Estas políticas, en el caso balear, pueden permitir lícitamente dibujar un modelo adaptado a las especificidades territoriales de cada isla que permita un desarrollo económico y social sostenible y un modelo turístico con garantía de futuro, y proteger, en definitiva, el entorno natural, en este caso de Mallorca, lo que sólo puede redundar en una mayor calidad de vida para sus habitantes y para las personas que la visitan.

De hecho, el Estatuto de Autonomía apunta en dicha dirección al reconocer a toda persona el «derecho a disfrutar de una vida y un medio ambiente seguro y sano» y al exigir a las administraciones competentes «impulsar un modelo de desarrollo equitativo, territorialmente equilibrado y sostenible» (artículo 23.1). También lo hace al reconocer que la actividad turística es un elemento estratégico de las Illes Balears pero acto seguido afirma que «El fomento y la ordenación de la actividad turística deben llevarse a cabo con el objetivo de hacerla compatible con el respeto al medio ambiente, al patrimonio cultural y al territorio, así como con el impulso de políticas generales y sectoriales de fomento y ordenación económica que tengan como finalidad favorecer el crecimiento económico a medio ambiente. y a largo plazo» (artículo 24.1).

Respecto a las reglas competenciales que dimanen principalmente de los artículos 148 y 149 del texto constitucional y de los artículos 30 y 31 de la norma estatutaria, cabe afirmar que el legislador balear puede ampararse en diversos títulos de intervención normativa a la hora de establecer una regulación como la que es objeto de esta ley. Así, en el artículo 30, se prevén como competencias exclusivas de la comunidad autónoma, entre otras, la ordenación del territorio (art. 30.3); las carreteras y los caminos (30.5); el transporte marítimo, exclusivamente entre puertos o puntos de la comunidad autónoma, sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales (30.6); el turismo (30.11); el fomento del desarrollo económico dentro del territorio de la comunidad autónoma, de acuerdo con las bases y la coordinación general de la actividad económica (30.21); el patrimonio monumental, cultural, histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, científico y paisajístico, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.28ª de la Constitución (30.25); la protección del medio ambiente, la ecología y los espacios naturales protegidos, sin perjuicio de la legislación básica del Estado, así como de sus normas adicionales de protección y sobre los espacios naturales protegidos (30.46), y bienes de dominio público y patrimoniales de su titularidad (30.51).

Igualmente, el Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, en su artículo 31, prevé como competencias de desarrollo legislativo y ejecución, en el punto 6, la ordenación y la planificación de la actividad económica de las Illes Balears, y, en el punto 16, las agencias de transportes y el alquiler de vehículos.

Finalmente, tal y como prevé el artículo 32 del Estatuto de Autonomía, son competencias ejecutivas la ordenación del transporte de viajeros y mercancías que tengan su origen y destino dentro del territorio de la comunidad autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve la Administración General del Estado (32.2) y los puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión. La comunidad autónoma puede participar en la gestión de estos puertos y aeropuertos, de conformidad con lo previsto en las leyes del Estado (32.15), y en la defensa de la competencia en el ámbito autonómico, en los términos establecidos en la legislación estatal y europea (32.20).

Todo ello, en consonancia con las competencias atribuidas a los consejos insulares en el artículo 70 del Estatuto de Autonomía, así como con las que corresponden a las entidades territoriales, de acuerdo con la legislación básica de régimen local. El diseño y el impulso de políticas que busquen contener el proceso de degradación medioambiental y que sean compatibles con el desarrollo económico y social del territorio y de la sociedad encuentran amparo en diversos títulos competenciales del artículo 70 del texto estatutario, como los relativos al patrimonio paisajístico (apartado 6), a la ordenación territorial (apartado 13), en las carreteras y en los caminos (apartado 15) y en el transporte por estas vías (apartado 10), así como, como competencia ejecutiva, en la planificación económica y el desarrollo económico en el territorio de la isla, de acuerdo con las bases y con la ordenación general de la economía del Estado y de la comunidad autónoma.

La interpretación y la aplicación de dichos títulos de competencias se ha planteado teniendo en cuenta dos elementos de gran trascendencia. El primero es el hecho insular, reconocido de manera explícita en los artículos 138.1 de la Constitución y 3 del Estatuto balear, que permite al legislador desarrollar la legislación básica estatal teniendo especialmente en cuenta las peculiaridades territoriales, geográficas, económicas y demográficas del archipiélago balear. El segundo de estos elementos es la facultad de desarrollar y ejecutar el derecho de la Unión Europea en los términos del artículo 109 del texto estatutario.

Dado el marco competencial diseñado por el Estatuto de Autonomía y el artículo 96, 97 y la disposición adicional primera de la Ley 4/2022, de 28 de junio, de consejos insulares, la corporación insular goza de la competencia para la determinación del grueso de las disposiciones necesarias para conseguir los objetivos perseguidos, conforme a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad y no discriminación, y de conformidad y con colaboración en lo que sea necesario con la comunidad autónoma visto el marco de distribución de competencias actual. Sin embargo, teniendo en cuenta que, en materia de transportes terrestres, no se ha aprobado el decreto de traspaso de funciones y servicios a la isla de Mallorca, en la disposición transitoria de la presente ley se prevé que, hasta que se lleve a cabo el traspaso de los medios y servicios necesarios para ejercer plenamente la competencia en materia de transporte terrestre en la isla de Mallorca, el Consejo Insular de Mallorca podrá adoptar todos los actos administrativos y todas las medidas y acciones, de acuerdo con lo previsto en la presente ley.



IV

Cabe 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, así como la protección de la salud de las personas. Esta política se basa en los principios de cautela, de acción preventiva y de corrección de la contaminación en su fuente.

Diversos instrumentos estimulan a las administraciones estatales, regionales y locales a adoptar 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 Amsterdam (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.

La Comisión Europea, mediante la Comunicación COM (2009) 490 final, de 30 de septiembre de 2009, Plan de acción de movilidad urbana, constató que determinadas políticas, como la cohesión, el medio ambiente y la salud, entre otras, no pueden conseguir sus objetivos sin tener en cuenta las especificidades urbanas, como la movilidad. El principio de movilidad sostenible trata de garantizar una movilidad eficiente de mercancías y personas, a la vez que debe 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.

En el *Libro Blanco del transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible* (COM [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 debe ser sostenible, debido a 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 diésel.

La Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo (3) relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de medio ambiente hasta 2030, establece como uno de los seis objetivos temáticos de la Unión para el periodo que finaliza el 31 de diciembre de 2030 la consecución del objetivo de contaminación cero, para un entorno sin sustancias tóxicas, incluyendo el aire, el agua y el suelo, y también en cuanto a la contaminación luminica y acústica, y la protección de la salud y el bienestar de las personas, los animales y los ecosistemas ante los riesgos y los impactos negativos medioambientales.

El Parlamento Europeo ha tenido también un papel clave a la hora de debatir las propuestas presentadas por la Comisión en el marco del Pacto Verde Europeo, puesto en marcha oficialmente en diciembre de 2019. El Pacto Verde Europeo, adoptado por la Comisión en una comunicación el 11 de diciembre de 2019, es la estrategia de la Unión para iniciar una transición con vistas a conseguir, no más tarde de 2050, una economía climáticamente neutra, limpia y circular, optimizando la gestión de los recursos y minimizando la contaminación a la vez que se reconoce la necesidad. 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible. Verde Europeo.

En noviembre de 2019, el Parlamento declaró una emergencia climática y medioambiental en Europa y en todo el mundo. Posteriormente, se adoptó la Legislación Europea sobre el Clima, en 2021, que obliga a la Unión a alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 y establece el objetivo de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero al menos en un 55 % de aquí a 2030, en comparación con los niveles de 2009. En este contexto, se aprobó diferente legislación en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55», destinada a alcanzar los objetivos climáticos.

En marzo de 2024, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) sometió a debate un informe y una comunicación de la Comisión sobre la necesidad urgente de una acción por el clima y el medio ambiente.

En el ámbito nacional, a partir de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, y de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, se da respuesta a los compromisos internacionales y europeos adquiridos por España, y se pone en el centro de la acción política la lucha contra el cambio climático y la transición energética, como vector clave de la economía y la sociedad para construir el futuro y generar nuevas oportunidades socioeconómicas, con la garantía de la coordinación de las políticas sectoriales, entre las que ocupan un lugar muy destacado las políticas de movilidad sostenible.

Los ciudadanos de la UE consideran que la segunda medida más eficaz, tras aplicar controles de contaminación más estrictos a las actividades industriales y de producción energética, es restringir el uso de vehículos de motor, a la vez que se promueven los medios de transporte con niveles bajos de emisiones u otras alternativas, como caminar, ir en bicicleta, utilizar el transporte público o compartir coches de bajas emisiones.

Así, el transporte por carretera es un eje fundamental que afecta a estas políticas. Es un ejemplo el Reglamento (UE) 2024/1257 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipos de los vehículos de motor y de los motores, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a estos vehículos con respecto a sus emisiones y a la duración de las baterías (Euro 7), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) núm. 715/2007 y (CE) núm. 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) núm. 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión.

En relación con ello, debemos decir que, en el ámbito estatal, se aprobó también el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

No hay duda de que el turismo y la movilidad están intrínsecamente relacionados, y la evolución del modelo turístico ha influido notablemente en la manera en que se desplazan los turistas y el tipo de transporte que utilizan. La movilidad, en particular la sostenible, se ha convertido en un factor clave en la elección de destinos turísticos y en la planificación de viajes.

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 siguientes instrumentos:

- La comunicación «Agenda para un turismo europeo sostenible y competitivo» COM (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 la consideración del 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 que requiere una vigilancia sin descanso.
- La comunicación «Europa, primer destino turístico mundial —un nuevo marco político para el turismo europeo» COM (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 muchas otras 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 empleo en el turismo costero y marítimo» COM (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.
- Resolución del Parlamento Europeo, de 25 de marzo de 2021, sobre la definición de una estrategia de la Unión en materia de turismo sostenible. Señala que el turismo sostenible debe tener en cuenta las repercusiones de índole económica, social y medioambiental actuales y futuras, atendiendo a las necesidades de los visitantes, del sector, del medio ambiente y de las comunidades locales; recuerda que el sector del turismo y de los viajes genera una huella ecológica en todo el mundo; destaca la necesidad de idear soluciones sostenibles y flexibles para el transporte multimodal y desarrollar políticas para preservar el patrimonio natural y la diversidad biológica, respetando la autenticidad sociocultural de las comunidades de acogida, garantiza la sostenibilidad y aporta beneficios socioeconómicos a todas las partes interesadas. Igualmente, pide a los estados miembros que elaboren planes de acción en materia de turismo sostenible a nivel nacional y regional, con la participación de las partes interesadas y de la sociedad civil, de acuerdo con una futura hoja de ruta europea para un turismo sostenible, y que hagan pleno uso de los fondos del Instrument Next Generation EU para financiar los planes de acción para la transición del turismo.

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 Mallorca.

V

El nuevo régimen jurídico que se establece, en la medida en que responde a los objetivos expuestos, se ha diseñado en el marco de los principios del derecho comunitario y conforme 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 a las libertades de circulación. Hay que añadir, además, que las restricciones más importantes que prevé la presente ley se basan en razones imperiosas de interés general y, de manera especial, en el medio ambiente, la salud, la protección del entorno y la protección del patrimonio histórico y cultural.

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 de motor, bien de carácter permanente, temporal para los períodos de más actividad turística.

Tal y como recoge el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea, el ejercicio de las competencias de la Unión se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad. Al mismo tiempo, las medidas que puedan limitar o restringir libertades comunitarias también deberán justificarse en virtud de este principio de proporcionalidad, así como en el principio de no discriminación.

El TJUE ha establecido que estas medidas son legítimas siempre que sean proporcionadas, necesarias para alcanzar los objetivos perseguidos y no constituyan una discriminación directa o indirecta basada en la nacionalidad o cualquier otro criterio prohibido por el derecho de la Unión (sentencias, entre otros, C-320/03, Comisión contra Francia, y C-274/11, Comisión contra Francia).

La regulación de entrada de vehículos en Mallorca responde a una política pública coherente con los principios establecidos por la Unión Europea, y garantiza el equilibrio entre la libertad de circulación y la protección de intereses generales imperiosos.

Las medidas que se adoptan mediante la presente ley respetan el principio de proporcionalidad que exige la Unión Europea.

A efectos de comprobar si este obstáculo es proporcionado con relación al objetivo legítimo perseguido en este caso, es necesario determinar si es necesario y adecuado para alcanzar los objetivos autorizados.

El Derecho de la Unión Europea y, más en particular, la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en sentencias como la C-28-09, Comisión Europea contra Austria, de 21 de diciembre de 2011, exigen que, para dar cumplimiento al principio de proporcionalidad se requiere una previa valoración de si existen medidas menos restrictivas y alternativas viables a la regulación que se pretende adoptar. Al mismo tiempo, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha destacado que los estados miembros deben implementar medidas adecuadas para garantizar el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire, así se desprende de la Sentencia C-752/18, de 19 de diciembre de 2019.

En virtud del principio de proporcionalidad exigido por la jurisprudencia del TJUE, se han analizado y descartado las medidas alternativas potencialmente menos restrictivas. La ampliación de la red viaria es físicamente imposible en un territorio insular finito. El tarifazo de congestión no reduce el número de vehículos acumulados, que es el problema estructural documentado. Las zonas de bajas emisiones por criterios de emisiones no resuelven la saturación de la red, dado que vehículos eléctricos y de combustión contribuyen por igual a la congestión. La mejora del transporte público es una medida complementaria necesaria, pero insuficiente para alterar de manera significativa la demanda de vehículos de flotas externas, que representan el 71 % de los vehículos acumulados en la isla desde 2020. Las restricciones temporales de circulación por horas o días no reducen el volumen de vehículos presentes en el territorio durante los meses de temporada alta. Por todo lo anterior, la regulación de la entrada a los puntos de origen se presenta como la única medida capaz de incidir eficazmente en la causa del problema y no sólo en sus efectos.

La insularidad es una circunstancia que, por sí misma, justifica un trato especial y diferenciado, ya que hace más evidente la insuficiencia de recursos para cubrir la actual demanda, con curva de crecimiento ascendente, que, por cuestiones de volumen y densidad, hoy en día, ya provoca una sobreexplotación y una sobrecarga de los limitados recursos insulares, no sólo medioambientales, sino también en el uso de las infraestructuras, en particular de las carreteras, de la isla de Mallorca.

En un territorio insular como Mallorca, donde el turismo no deja de crecer año tras año, la regulación de la entrada de vehículos durante determinados periodos se presenta como la única medida posible para proteger no sólo el modelo turístico, sino también el territorio, el medio ambiente, la salud pública y la calidad de vida de residentes y visitantes. Concurren, por tanto, razones de interés general de carácter superior que justifican y fundamentan plenamente esta ordenación de la afluencia, con el objetivo de garantizar la sostenibilidad ecológica, social y económica de la isla a medio y largo plazo, y evitar la sobrecarga de las infraestructuras y los espacios públicos que afectan, además, a la seguridad. Esta situación atenta también contra la calidad de vida de los residentes y afecta negativamente a la experiencia de los visitantes de la isla, por lo que influye negativamente en la sostenibilidad turística y, por tanto, puede conllevar un decrecimiento económico y, así, afectar negativamente al desarrollo económico y social.

Los datos del estudio de carga efectuado para conocer la capacidad y el volumen máximo que pueden soportar las carreteras de la isla de Mallorca son bastante ilustrativos, ya que en ellas se detecta una especial congestión del tráfico en determinadas zonas turísticas, accesos a playas y zonas críticas de gran afluencia estacional, especialmente en algunas carreteras y pueblos de la Serra de Tramuntana o del litoral.

Además, la experiencia comparada de las regulaciones análogas implantadas en las islas de Formentera y de Eivissa constituye un claro

ejemplo de que la regulación de la entrada y la circulación de vehículos de motor es una medida idónea, necesaria y proporcional, dados los intereses en juego, ya que no está tan encaminada a limitar la libre circulación sino más bien, a hacerla posible atendiendo a criterios de racionalidad y sostenibilidad.

Asimismo, 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 diésel, que incluyen actuaciones de fomento del transporte público y de los vehículos sin motor o no contaminantes. Son ejemplos bien conocidos Madrid, Barcelona, Roma, Berlín, Friburgo, París y Oslo, entre otros, en Europa; o Teherán, Pekín, Sao Paulo, Bogotá y Santiago de Chile.

Las soluciones adoptadas a menudo establecen diferenciación según el tipo de vehículo, dadas sus características o 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, así como en el archipiélago de Frioul.

Las medidas que se adoptan en la regulación de entrada de vehículos también tienen una motivación a la vez ambiental y territorial, dado que la regulación del 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.

Se persigue, en definitiva, 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 congestionen las infraestructuras y los aparcamientos, con los problemas de seguridad que ello conlleva; que no quede comprometida la capacidad de los sistemas de tratamiento de las aguas residuales; que no se sobrepase la capacidad de recogida y tratamiento de los residuos; que no se sobreexploten los recursos hídricos, y que no se pierda el valor y la buena imagen de la isla de Mallorca como destino turístico.

VI

La presente ley se estructura en 6 títulos, 5 disposiciones adicionales, 3 disposiciones transitorias, 1 disposición derogatoria y 4 disposiciones finales.

El título I define el objeto, el ámbito de aplicación y las finalidades de interés público de la presente ley, que está llamada a establecer medidas para conciliar el principal motor económico de nuestra isla, el turismo, con los impactos negativos que éste genera, así como para evitar la congestión de las infraestructuras y de los espacios públicos, hacer frente a los problemas de convivencia que ello conlleva y proteger el medio ambiente y el entorno cultural.

El título II regula la organización administrativa para poder llevar a cabo las políticas previstas en la Ley de acuerdo con el marco competencial diseñado por el Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, y se crea la Comisión de Coordinación de Políticas de Movilidad.

La Ley dedica el título III a la planificación y se prevé el Plan de acción para la movilidad sostenible de la isla de Mallorca.

El título IV contiene la regulación de la entrada y la permanencia de vehículos de 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 por la prohibición general.

En consecuencia, se faculta al Consejo Insular de Mallorca para crear un distintivo que permita identificar los vehículos que tienen permitida la entrada en la isla de Mallorca durante el periodo regulación de afluencia así como de los vehículos exceptuados del régimen de prohibición.

La regulación, en función de los acuerdos que adopte el Consejo Insular, puede afectar especialmente a los vehículos de alquiler, dado que son éstos los que tienen más incidencia en la sobrecarga de la red viaria isleña. Es comprensible que el objetivo de poner un techo al total de vehículos facultados para circular durante la temporada estival no puede quedar comprometido por el hecho de que las empresas de alquiler de vehículos puedan ampliar su oferta desmesuradamente.

Para asegurar la aplicación correcta de las medidas establecidas, 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 Mallorca. Asimismo, se impone a los operadores económicos que participen en la expedición de títulos de transporte marítimo a esta isla la obligación de informar a los pasajeros de las limitaciones establecidas por la presente ley.





El título V faculta a las administraciones competentes para el establecimiento de medidas de fomento dirigidas al cumplimiento de los objetivos fijados.

En último lugar, el título VI 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.

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente ley tiene por objeto establecer medidas específicas que eviten la sobrecarga de las infraestructuras insulares y de los espacios públicos, y que reduzcan la presión turística derivada de la gran acumulación de vehículos. Todo ello, con el fin de contribuir al fomento de la sostenibilidad medioambiental y socioeconómica de la isla de Mallorca.
2. A efectos del apartado anterior, las administraciones públicas deben orientar sus políticas, en este territorio y en el ámbito de sus competencias, a los objetivos y finalidades contenidos en la presente ley.

Artículo 2

Finalidades

La presente ley persigue las siguientes finalidades de interés público:

- a) mejora y protección del medio ambiente y del entorno natural.
- b) reducción de la presión de vehículos de motor sobre las vías públicas o determinados espacios públicos.
- c) fomento de una movilidad más sostenible.
- d) ordenación de la afluencia turística.
- e) preservación de la buena imagen turística de Mallorca.
- f) mantenimiento de la calidad de vida de la población.

Artículo 3

Políticas de sostenibilidad

1. Para la efectividad de los objetivos establecidos en el artículo 1 anterior, el Consejo Insular de Mallorca adoptará, entre otras, las siguientes medidas:
 - a) Regular la afluencia y la capacidad máxima de vehículos de motor en la isla de Mallorca durante los periodos que se determinen.
 - b) Regular la entrada y la permanencia de determinados vehículos de motor en espacios, en vías públicas y en determinados espacios públicos de la isla de Mallorca, de acuerdo con criterios ambientales, de seguridad, de sobrecarga de infraestructuras o de espacios públicos y de ordenación de flujos turísticos.
 - c) Establecer el número máximo de vehículos de alquiler en circulación en la isla de Mallorca.
 - d) Crear una tasa para la obtención y el control de la autorización de entrada y permanencia de vehículos en la isla de Mallorca.
 - e) Potenciar el uso del transporte público y de la movilidad sostenible en la isla de Mallorca.
 - f) Elaborar y aprobar el Plan de acción de la movilidad sostenible de la isla de Mallorca.
 - g) Fomentar medidas que tengan como objetivo un modelo de movilidad más sostenible en la isla de Mallorca.
2. La adopción y la ejecución de las medidas previstas en la presente ley deben responder a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad y no discriminación.
3. En el marco de la política presupuestaria, el Gobierno de la comunidad autónoma debe prestar al Consejo Insular de Mallorca la colaboración y la cooperación adecuadas para la efectividad de las medidas indicadas en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 4**Definiciones**

1. Se entiende por *sobrecarga* en una infraestructura la situación en la que la demanda de uso supera los límites para los que dicha infraestructura ha sido diseñada o dimensionada, de acuerdo con las especificaciones técnicas y normativas vigentes.

Esta condición puede derivar en el deterioro acelerado de la infraestructura, la reducción de su vida útil, la disminución del nivel de servicio, el incremento de los costes de mantenimiento y la generación de riesgos para la seguridad y sostenibilidad ambiental.

2. Se entiende por *permanencia* de un vehículo la situación en la que éste permanece dentro de los límites territoriales de la isla de Mallorca, independientemente de si se encuentra en circulación o estacionado.

3. Se entienden como *grandes centros generadores de movilidad* los que así se definan en la normativa urbanística y de ordenación territorial sobre la base del aforo, tipología y accesibilidad.

4. Se entienden como *planes de transporte al trabajo* aquellos planes de naturaleza estratégica que deben incluir un conjunto de medidas que tienen por objeto racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad, tanto de sus propios empleados como de clientes, proveedores y visitantes. Estos planes deben ser elaborados mediante un proceso participativo y ejecutados por la dirección del centro de trabajo.

TÍTULO II**ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA****Artículo 5****Atribuciones al Consejo Insular de Mallorca**

1. Corresponde al Consejo Insular de Mallorca regular la afluencia y la capacidad máxima de vehículos en la isla de Mallorca y adoptar las medidas de gestión que se deriven, de acuerdo con lo previsto por la presente ley.

2. Siempre que sea necesario, la implantación de estas medidas se hará de manera coordinada con los ayuntamientos de la isla, el Gobierno de las Illes Balears y la Administración General del Estado, en función de las competencias respectivas que puedan encontrarse implicadas en cada medida en concreto.

Artículo 6**La Comisión de Coordinación de Políticas de Movilidad**

1. Con la finalidad de garantizar la cooperación y la colaboración entre las diferentes administraciones presentes en Mallorca, de promover un eficiente funcionamiento del transporte público y de implantar el sistema de regulación de la afluencia de vehículos, se crea la Comisión de Coordinación de Políticas de Movilidad de Mallorca.

2. La Comisión de Coordinación de Políticas de Movilidad de Mallorca está integrada por el Consejo Insular de Mallorca, por el Gobierno de las Illes Balears, por los Ayuntamientos de la isla y por la Administración General del Estado.

3. La organización y el funcionamiento de la Comisión de Coordinación de Políticas de Movilidad de Mallorca se regularán mediante un reglamento interno que será elaborado por el Consejo Insular de Mallorca y aprobado por el órgano plenario de esta comisión. Este reglamento tendrá que prever la concreta composición y el funcionamiento de la Comisión.

TÍTULO III**PLANIFICACIÓN****Artículo 7****Plan de acción para la movilidad sostenible de la isla de Mallorca**

1. Con la finalidad de alcanzar un mejor cumplimiento de las determinaciones establecidas en la presente ley, y en desarrollo del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears, se crea el Plan de acción para la movilidad sostenible de la isla de Mallorca.

2. El Plan de acción tendrá como finalidades, entre otras y de acuerdo con las previsiones del Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears, las siguientes:

- a) Desarrollar las previsiones en materia de movilidad sostenible previstas en la legislación vigente.
- b) Implantar las estrategias de movilidad y transporte sobre la base de la intermodalidad.
- c) Establecer las estrategias para la reducción de las externalidades producidas por la presión automovilística.
- d) Fijar los indicadores para medir el grado de cumplimiento de los objetivos del Plan.

3. La vigencia del Plan de acción no podrá ser inferior a 2 años ni superior a 5, y podrá ser revisado o modificado en cualquier momento. Será preceptiva la revisión antes de agotarse el periodo de vigencia cuando se alteren sustancialmente las circunstancias que motivaron las medidas previstas o dejen de ser eficaces.

4. Sobre la base de los indicadores del Plan, durante el primer trimestre de cada año, se hará una evaluación de los resultados de la aplicación de las medidas implantadas. Esta evaluación se recogerá en una memoria que deberá proponer las medidas correctoras pertinentes y las medidas normativas que se puedan desprender.

Artículo 8

Políticas de movilidad y transporte

1. De conformidad con las previsiones en materia de promoción de movilidad sostenible recogidas en la legislación de cambio climático, el Consejo Insular, en colaboración con el Gobierno de las Illes Balears, 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 de efecto invernadero.

2. Estas medidas deben centrarse, entre otras, en las siguientes acciones:

- a) 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 de efecto invernadero.
- b) Los sistemas de gestión de la movilidad basados en criterios de eficiencia energética, reducción de emisiones y racionalización del uso del vehículo privado.
- c) La movilidad no motorizada, especialmente en los centros urbanos.
- d) El transporte público colectivo intermodal, especialmente con los medios de transporte que produzcan menos emisiones.
- e) La movilidad eléctrica y la sustitución o reconversión de vehículos por otros con menos emisiones, así como sistemas de vehículo compartido.

3. Las medidas que se adopten deben dirigirse a los siguientes objetivos:

- a) La racionalización de la demanda de movilidad y del transporte privado, para optimizar el conjunto de la red de infraestructuras de transporte público mediante la adopción de instrumentos de gestión, información y fomento del transporte público.
- b) El impulso de la mejora en la eficiencia energética del parque de vehículos para su conversión o sustitución por alternativas no contaminantes.
- c) La creación de las condiciones técnicas y de gestión que faciliten la integración y la intermodalidad de los diversos modos de transporte, y potenciar los modos con una mayor intensidad en el uso de las energías no contaminantes.
- d) La promoción de la movilidad eléctrica y la sustitución o reconversión de vehículos de combustión interna hacia combustibles y métodos de tracción alternativos con menos emisiones asociadas.
- e) El uso de la bicicleta.
- f) El uso de vehículos compartidos.

4. Igualmente, se priorizarán las actuaciones dirigidas a potenciar el transporte público, a reforzar la red de carriles bici, a incorporar medidas correctoras en los puntos de sobrecarga de las infraestructuras, a proteger a los usuarios vulnerables de la red viaria y a la descarbonización.

Artículo 9

Planes de movilidad urbana sostenible

1. Con el fin de posibilitar los objetivos de movilidad sostenible previstos en el artículo anterior, las administraciones municipales y, en su caso, supramunicipales, promoverán la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), con el alcance y el contenido previstos en la legislación de transporte y movilidad sostenible. Estos planes podrán ser modificados cuando las circunstancias lo aconsejen o lo hagan necesario para una mejor consecución de sus objetivos.

2. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) implantarán formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano y, en el

caso de las zonas con conurbación o áreas metropolitanas, podrán tener carácter supramunicipal.

3. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) de ámbito municipal que contemplen reservas de suelo para intervenciones que requieran la declaración de utilidad pública, tendrán carácter de plan especial urbanístico y se tramitarán conforme a la legislación urbanística vigente, con los efectos que prevé, todo ello sin perjuicio de las especialidades previstas en la legislación de transporte y movilidad sostenible, así como de la posibilidad de que sus previsiones se integren en los instrumentos de planeamiento municipal

4. En el caso de planes supramunicipales, éstos serán elaborados y aprobados por el Consejo Insular en colaboración con los municipios involucrados, de acuerdo con el procedimiento de los planes especiales de ordenación territorial y con los efectos previstos en la legislación de ordenación del territorio.

Artículo 10

Aparcamientos de intercambio modal

1. Con la finalidad de mejorar la movilidad vial y fomentar el uso del transporte público, se debe desarrollar una red de aparcamientos de intercambio modal que enlace el transporte público con el vehículo privado.

2. La ordenación de esta implantación de aparcamientos de intercambio modal se hará mediante un plan especial de ordenación territorial, en coordinación con las previsiones del Plan territorial insular de Mallorca y la ordenación territorial sectorial en materia de movilidad y transporte.

3. Los objetivos concretos de este plan especial serán, entre otros, los siguientes:

- a) Ordenar y promover los estacionamientos de intercambio modal en el ámbito de la isla de Mallorca.
- b) Mejorar la calidad de vida, garantizar la accesibilidad al transporte público de la ciudadanía y conseguir una movilidad sostenible y segura que colabore también en la mejora de la competitividad del tejido económico del país.
- c) Contribuir a la consecución de los objetivos ambientales fijados en la legislación ambiental y en los instrumentos de planeamiento de la movilidad que los precisan.
- d) Definir una red de estacionamientos de intercambio modal, de acuerdo con las necesidades actuales y futuras.

Artículo 11

Movilidad sostenible en los grandes centros generadores de movilidad y en los centros de trabajo

1. Los grandes centros generadores de movilidad deben contar con los correspondientes estudios de movilidad generada (EGM) previstos en la legislación territorial, urbanística y de transporte y movilidad sostenible.

2. Los estudios de movilidad generada (EMG) de los grandes centros generadores deben prever las correspondientes medidas de movilidad sostenible para su personal, su clientela y las personas usuarias, de acuerdo con el contenido previsto en la legislación urbanística.

3. Sin perjuicio de lo previsto en los apartados anteriores, los centros de trabajo con más de 200 trabajadores o más de 2.000 asistentes diarios habituales en sus instalaciones, así como los polígonos industriales que generen más de 2.500 viajes al día, deben elaborar planes de transporte al trabajo (PTT), que incluyan medidas de racionalización de los desplazamientos con la finalidad de reducir el uso del automóvil privado. Estos planes deben ser informados por el ayuntamiento del municipio correspondiente y validados por el departamento del Consejo Insular competente en materia de movilidad.

4. Los grandes centros generadores de movilidad y las administraciones públicas de Mallorca deben implantar en sus centros de trabajo puntos de recarga para vehículos eléctricos y de estacionamiento de bicicletas. Igualmente, deben acordar con la administración correspondiente, la implantación de estaciones de servicio público de bicicletas en las proximidades de los grandes centros generadores de movilidad y la implantación de vías seguras de acceso en bicicleta y otros medios de movilidad personal.

TÍTULO IV MEDIDAS CORRECTORAS

CAPÍTULO I Afluencia de vehículos

Artículo 12

Medidas de control de la afluencia de vehículos de motor en la isla de Mallorca

1. Se regula la entrada y la permanencia en la isla de Mallorca de todo tipo de vehículos de motor, en el periodo del año que determine el





Pleno del Consejo Insular de Mallorca, con el fin de ordenar los flujos turísticos, evitar el riesgo de sobrecarga de las infraestructuras y de los espacios públicos, así como para proteger el medio ambiente.

Con carácter previo al acuerdo del Pleno se dará audiencia a los ayuntamientos de la isla por un plazo de diez días hábiles.

Asimismo, el acuerdo del Pleno debe publicarse en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears* como mínimo tres meses antes de la entrada en vigor de la regulación.

2. Quedan exceptuados los vehículos siguientes:

- a) Vehículos de los que sean titulares personas físicas o jurídicas con residencia en Mallorca, siempre que los vehículos tengan domicilio fiscal en un municipio de la isla de Mallorca, salvo los que sean titulares de vehículos destinados a alquiler.
- b) Vehículos de los que sean titulares personas físicas no residentes en la isla que sean propietarias de una vivienda en Mallorca. En este caso, la excepción sólo es de aplicación a un vehículo por propiedad, siempre que se acredite que el vehículo está domiciliado fiscalmente en esta vivienda.
- c) Vehículos de los que sean titulares personas físicas o jurídicas con residencia en Mallorca y que se disponga a través de un contrato de arrendamiento financiero (leasing o renting).
- d) Vehículos de los que sean titulares personas residentes en las islas de Formentera, Menorca o Eivissa que acrediten la necesidad de desplazarse a Mallorca por razones médicas.
- e) Vehículos de los que sean titulares personas que acrediten que se desplazan temporalmente a Mallorca por razones laborales.
- f) Vehículos de los que sean titulares personas residentes en Mallorca que permanecen temporalmente fuera de la isla y acrediten la necesidad de desplazarse a la isla por circunstancias médicas o familiares graves.
- g) Vehículos al servicio de personas con movilidad reducida, debidamente acreditados.
- h) Vehículos oficiales y de servicio público, incluyendo, en todo caso, los vehículos de las fuerzas y cuerpos de seguridad, de extinción de incendios, las ambulancias y otros vehículos del sistema sanitario, los coches fúnebres, los vehículos de protección civil, de transporte público y escolar, los taxis, y los vehículos de recogida de residuos y de limpieza pública. A estos efectos, no tendrán la consideración de vehículos de servicio los destinados a la prestación del servicio de alquiler de vehículos con conductor o conductora cuya autorización no esté radicada en la isla de Mallorca.
- i) Vehículos de alquiler que estén autorizados de acuerdo con lo previsto en el artículo 16 de esta ley, siempre que acrediten que el vehículo está domiciliado fiscalmente en la isla de Mallorca.
- j) Vehículos de transporte de bienes y mercancías, así como de distribución comercial.
- k) Procedimentales, excavadoras y vehículos similares.
- l) Vehículos no sometidos a control de afluencia por el Consejo Insular de Mallorca de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 de esta ley.

3. En todo caso, los vehículos que tengan permitida la entrada y permanencia en la isla de Mallorca en el periodo de control de acceso que se establezca deben disponer de la documentación que lo acredite, así como, en su caso, del pago previo de la tasa prevista en el artículo 3.

4. El Consejo Insular, de acuerdo con los artículos siguientes, colaborará con los ayuntamientos de la isla de Mallorca para la correcta identificación de los vehículos que se consideren residentes en la isla, y establecerá las determinaciones oportunas a estos efectos.

En atención a dicha colaboración, los ayuntamientos de Mallorca, a requerimiento del Consejo Insular, deberán ceder a éste toda la información o los datos propios de las administraciones locales que sean necesarios para la buena gestión en el control de la entrada de vehículos en Mallorca.

Artículo 13

Techo insular de vehículos

1. El Pleno del Consejo Insular de Mallorca debe establecer justificadamente, con carácter anual o bienal, el techo máximo de vehículos con autorización de entrada y permanencia en la isla de Mallorca en los periodos de control establecidos de acuerdo con la presente ley. A tal efecto, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, previa petición, puede permitir, de manera motivada, un número máximo de vehículos de motor para un número de días concreto.

2. Las personas usuarias de los vehículos a que se refiere el apartado anterior no pueden entrar vehículos de motor en la isla sin haber obtenido previamente la acreditación correspondiente.

3. En el establecimiento y la gestión del techo de vehículos se pueden introducir, de manera motivada, diferentes duraciones de los periodos de control de acceso de vehículos o cuotas según la tipología de vehículo o por sus características técnicas, por razones medioambientales o de interés general. Se pueden establecer también los criterios de adjudicación de las acreditaciones disponibles de acuerdo con el número máximo fijado. En todo caso, se debe dar preferencia en la aplicación de este techo a los vehículos eléctricos o no contaminantes. Asimismo, a efectos de adjudicar las acreditaciones disponibles, también se tendrá en cuenta la antigüedad de los vehículos para los que se solicite.

4. Las condiciones para determinar el número máximo de vehículos con autorización de entrada y permanencia en la isla en los periodos de control de acceso y el número de días concretos establecidos en el apartado 1, se publicará en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears* y en el *Boletín Oficial del Estado*.

Artículo 14

Acreditación para la entrada y permanencia en la isla de Mallorca y la gestión del cobro de las tasas

1. La obtención de la acreditación para la entrada y permanencia en la isla de Mallorca y la gestión del cobro de las tasas que se establezcan en relación con las restricciones a la entrada de vehículos reguladas en esta ley se llevará a cabo telemáticamente, mediante el procedimiento que se determine en la ordenanza fiscal reguladora de la tasa prevista en el artículo 3.

2. Corresponde al Consejo Insular de Mallorca establecer el procedimiento y el sistema que permita identificar los vehículos con acreditación para la entrada y permanencia en la isla de Mallorca así como controlar el cumplimiento de esta obligación. En todo caso, se pueden establecer sistemas automatizados de lectura de matrículas.

Artículo 15

Obligaciones de las empresas navieras

1. Las empresas navieras que operen líneas con destino a Mallorca, así como 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 restricciones temporales de acceso de vehículos de motor a la isla de Mallorca y de las consecuencias del incumplimiento de este régimen.

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

2. Las empresas navieras que realicen transporte de viajeros con vehículos de 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 Mallorca, que sus usuarios dispongan de la acreditación de entrada y permanencia en la isla de Mallorca, de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley. La información resultante de este proceso debe comunicarse por medios telemáticos al Consejo Insular de Mallorca.

La obligación establecida en este apartado 2 sólo es exigible durante los periodos de control de acceso determinados anual o bienalmente por el Consejo Insular de Mallorca.

3. Las empresas navieras que operen líneas en los puertos de la isla de Mallorca están obligadas a comunicar en tiempo real, al Consejo Insular de Mallorca, a través de la plataforma informática de intermediación de datos que se establezca al efecto, las matrículas o el número de bastidor, en el caso de no tener matrícula asignada, de todos los vehículos que desembarquen, así como de los que embarquen en la isla de Mallorca, junto con el día y la hora en que se produzcan estos movimientos. Mientras no esté implementada esta plataforma, la comunicación podrá efectuarse a través de la aportación documental que se determine al efecto por resolución del Consejo Insular.

4. La consejería competente en materia de transporte marítimo de la comunidad autónoma de las Illes Balears y el Consejo Insular de Mallorca, para facilitar el cumplimiento de las obligaciones a que se refiere el presente artículo, deben publicar y mantener actualizada la información sobre las regulaciones de acceso en las respectivas sedes electrónicas corporativas, y promover acciones dirigidas a difundir el contenido de las regulaciones derivadas de la presente ley entre los visitantes y turistas por medio de los canales más adecuados.

5. Las empresas navieras que realicen transporte de viajeros con vehículos de motor, con origen y destino dentro del territorio de la comunidad autónoma de las Illes Balears, están obligadas a realizar la gestión directa del cobro al viajero, por cuenta de la administración competente, de las tasas que se establezcan en relación con las limitaciones a la entrada de vehículos reguladas en la presente ley.

A tal efecto, se establecerá el sistema correspondiente para su cobro a cuenta por parte de la naviera, junto con el importe correspondiente al billete de transporte, para posteriormente resultar transferido para su ingreso en la administración competente.



CAPÍTULO II

Regímenes especiales

Artículo 16

Vehículos de alquiler

1. El Pleno del Consejo Insular de Mallorca, oídos las empresas del sector de alquiler de vehículos, puede fijar motivadamente el número máximo de vehículos de motor que, para el conjunto de esta actividad, pueden entrar anualmente en la isla de Mallorca para su comercialización. Asimismo, puede determinar, respetando el techo de vehículos que regula el artículo 13 de esta ley, el número máximo de vehículos de alquiler que pueden circular por la isla en los periodos de control de acceso a que se refiere el artículo 12.1 de esta ley.
2. En el mismo acuerdo, el Pleno del Consejo Insular de Mallorca puede disponer que un porcentaje del total de los vehículos de alquiler que pueden circular por la isla quede reservado para los vehículos eléctricos o no contaminantes.
3. El Consejo Insular de Mallorca puede establecer, a instancias de la empresa interesada, por acuerdo de Pleno, el número de vehículos de una flota por debajo del cual la empresa no se verá obligada a aplicar las posibles reducciones.
4. El Consejo Insular de Mallorca establecerá, por acuerdo de Pleno, el mecanismo y los criterios de adjudicación de las acreditaciones que permitan la entrada y permanencia de vehículos para su comercialización como alquiler sin conductor o conductora, teniendo en cuenta los objetivos de esta ley y respetando los límites establecidos en el apartado 1 de este artículo, y posibilitará, en todo caso, la entrada de nuevos operadores en el sector del alquiler de vehículos.
5. El órgano competente del Consejo Insular de Mallorca adjudicará las cuotas a las empresas comercializadoras de alquiler sin conductor o conductora. También podrá redistribuir los excedentes de cuotas entre las empresas comercializadoras.
6. Las empresas de alquiler de los vehículos sin conductor o conductora están obligadas a comunicar al Consejo Insular de Mallorca, a través de la plataforma informática de intermediación de datos que se establezca al efecto y con una periodicidad mínima diaria, las matrículas o el número de bastidor, en el caso de no tener matrícula asignada, de todos los vehículos que entren y salgan de la isla de Mallorca, junto con el día y la hora en que se produzca la entrada y la salida. También tienen obligación de comunicar las nuevas matriculaciones de vehículos que hayan entrado en la isla sin matricular. Mientras no esté implementada dicha plataforma, la comunicación podrá efectuarse a través del aporte documental que se determine al efecto por resolución del Consejo Insular.

Artículo 17

Servicio de transporte de pasajeros

Durante el periodo en que existan regulaciones a la entrada de vehículos, y con el fin de afrontar el posible incremento de demanda de transporte de pasajeros que se pueda producir en aplicación de las previsiones de la presente ley, la administración competente deberá adoptar las correspondientes medidas correctoras en relación con el transporte público regular de viajeros por carretera y de los servicios ferroviarios, así como otras medidas que se consideren necesarias.

Artículo 18

Vehículos de servicio oficial

Todas las administraciones de la isla de Mallorca deben incorporar progresivamente a su servicio vehículos con distintivo de cero emisiones (etiqueta azul) o *Eco* (etiqueta azul-verde), siempre que las características del servicio lo hagan posible.

Artículo 19

Acceso restringido a determinados espacios

1. De manera motivada, y con el fin de evitar peligros para personas y bienes, el Pleno del Consejo Insular de Mallorca puede acordar restringir, por un periodo de tiempo determinado, el acceso o el estacionamiento de vehículos de motor a vías públicas o espacios con valores naturales, patrimoniales o paisajísticos, o también en aquellos lugares donde la concentración de vehículos pueda poner en riesgo la eficacia de las medidas de protección y evacuación de las personas en supuestos de emergencia.

2. El acuerdo deberá adoptarse previa audiencia de los municipios afectados por un periodo de diez días hábiles y deberá tener la difusión adecuada en los medios de comunicación y publicarse en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.

3. Los vehículos de transporte público de viajeros autorizados para acceder a los espacios mencionados deberán ser prioritariamente de bajas emisiones.



TÍTULO V MEDIDAS DE FOMENTO

Artículo 20

Movilidad sostenible

El Consejo Insular adoptará las medidas adecuadas para la consecución progresiva de objetivos de movilidad sostenible y fomentará el uso del transporte público, las vías verdes y la bicicleta.

Artículo 21

Fondos para la sostenibilidad

1. El Consejo Insular de Mallorca acordará 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 movilidad sostenible de la isla de Mallorca. Este fondo se nutrirá fundamentalmente de los ingresos derivados de la tasa prevista en el artículo 3 de esta ley y de lo que se obtenga por la imposición de sanciones.

2. La gestión y la ejecución del fondo para la sostenibilidad de aquellas actuaciones que sean propias del Consejo Insular de Mallorca o del ente en el que se hayan delegado sus competencias, corresponderán a dicho ente.

Artículo 22

Programas conjuntos de subvenciones

El Consejo Insular de Mallorca establecerá y financiará programas de subvenciones, que podrán ser gestionados por el ente que se haya creado a tal efecto, destinadas a fomentar las conductas de empresas y particulares que se adecuen a los objetivos establecidos en el artículo 1 de esta ley.

TÍTULO VI RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 23

Inspección

1. Corresponde al Consejo Insular de Mallorca la competencia de adoptar las medidas adecuadas para la inspección y el control de las actividades reguladas en la presente 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 15 de esta ley.

2. La Administración de la comunidad autónoma y el Consejo Insular adoptarán las medidas de colaboración y coordinación adecuadas para la efectividad de la actuación inspectora.

Artículo 24

Competencia sancionadora

1. La competencia para imponer las sanciones establecidas en el artículo 28 de esta ley corresponde al consejero ejecutivo del departamento que tenga competencias en la materia.

2. No obstante, la competencia para la imposición de las sanciones por las infracciones previstas en los apartados 3.e), 3.f) y 4.a) del artículo 26 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.

Artículo 25

Sujetos responsables

Son sujetos responsables de la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 26 de esta ley las personas físicas o jurídicas titulares del vehículo.

**Artículo 26****Infracciones administrativas**

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

2. Son infracciones leves:

- a) Circular sin el documento expedido de autorización de entrada y permanencia en la isla de Mallorca a que obliga el artículo 14.
- b) Acceder a los espacios a que se refiere el artículo 19 de esta ley infringiendo las restricciones establecidas por el Consejo Insular de Mallorca.
- c) Cualquier otro incumplimiento de lo previsto en la presente ley no calificado de infracción grave o muy grave.

3. Son infracciones graves:

- a) Circular por la red viaria de la isla de Mallorca sin disponer de la autorización exigida en la presente ley.
- b) Manipular o falsear la acreditación a que se refiere el artículo 14 de la presente ley.
- c) Comercializar vehículos de alquiler sin adecuarse a las restricciones establecidas en el artículo 16 de la presente ley.
- d) Obstaculizar o dificultar injustificadamente la actividad inspectora de la administración.
- e) Incumplir el deber de informar en el proceso de adquisición del título de transporte relativo a vehículos con destino a la isla de Mallorca de la regulación de la entrada de vehículos establecida en la presente ley.
- f) Incumplir el deber de verificar que, en el proceso de embarque de los vehículos con destino a la isla de Mallorca, sus usuarios disponen de la acreditación de entrada y permanencia en la isla de Mallorca, de acuerdo con lo dispuesto por la presente ley.
- g) De haber sido sancionado por resolución firme en vía administrativa por dos infracciones leves en el plazo de dos años, la tercera o sucesivas infracciones leves se considerarán graves.

4. Son infracciones muy graves:

- a) Incumplir el deber de comunicación de datos establecido en el apartado 3 del artículo 15 de la presente ley.
- b) Incumplir el deber de comunicación de datos establecidos en el apartado 6 del artículo 16 de esta ley.
- c) De haber sido sancionado por resolución firme en vía administrativa por dos infracciones graves en el plazo de dos años, la siguiente infracción grave se considerará muy grave.

5. A los efectos de esta ley, cada vehículo de motor constituirá una infracción independiente, aunque los hechos infrinjan el mismo o similar precepto. Lo establecido anteriormente no es aplicable a las sanciones por incumplimiento de lo previsto en los artículos 15.3 y 16.6 de esta ley.

En cuanto a la infracción prevista en el apartado 3.a) de este artículo 26, si se comete por un mismo vehículo de motor en días consecutivos, dichas infracciones serán consideradas independientes.

Artículo 27**Especialidades del procedimiento sancionador**

1. El procedimiento sancionador debe instruirse y resolverse de acuerdo con el régimen sancionador contenido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y los principios y las disposiciones de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. El órgano competente debe aplicar 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.

2. Se pueden adoptar 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 caso de que el vehículo sea de una empresa de arrendamiento de vehículos con o sin conductor.

Artículo 28**Sanciones**

1. Por la comisión de las infracciones tipificadas en el artículo 26 de esta ley deben imponerse las siguientes sanciones:

- a) Para las infracciones leves, una multa de 300 a 1.000 euros.
- b) Para las infracciones graves, una multa de 1.001 a 10.000 euros.
- c) 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 podrá 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, o bien la de retirada de la autorización para circular en la isla de Mallorca, con la imposibilidad de obtener una nueva acreditación para este vehículo durante el periodo de dos años.

3. Para la graduación de las sanciones se tendrán 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.

Artículo 29

Multas coercitivas

1. Para la ejecución forzosa de las obligaciones que hayan sido impuestas en la resolución sancionadora a la persona responsable de una infracción leve, 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 ordenado.

2. La cuantía de cada una de las multas coercitivas no puede exceder del 20 % del importe de la multa impuesta.

Artículo 30

Pago voluntario y reconocimiento de la responsabilidad

1. Una vez que se haya iniciado el procedimiento, si la persona infractora reconoce su responsabilidad, éste se resuelve con la sanción correspondiente y debe aplicarse 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 31

Plazo de tramitación

1. El plazo para tramitar, resolver y notificar la resolución sancionadora es de un año, a contar desde la adopción del acuerdo de inicio del procedimiento sancionador. Este plazo se cumplirá de conformidad con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

2. Transcurrido este plazo, teniendo en cuenta las posibles interrupciones del cómputo por causas imputables a las personas interesadas o por la suspensión del procedimiento, se declarará la caducidad del procedimiento, sin perjuicio de la apertura de un nuevo expediente en el caso de que no haya prescrito la infracción.

Artículo 32

Prescripción de infracciones y sanciones

Las infracciones y sanciones previstas en esta ley, prescribirán al cabo de tres años en caso de faltas muy graves, dos años en caso de faltas graves y un año en caso de faltas leves.

Disposiciones adicionales

Disposición adicional primera

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

En el mes siguiente a la entrada en vigor de la presente ley, la conselleria competente en materia de transporte marítimo y el Consejo Insular de Mallorca deben adoptar las medidas adecuadas de difusión del régimen de limitación de entrada y permanencia de vehículos de motor en la isla de Mallorca entre las empresas a que se refiere el artículo 15 de la presente ley.

Disposición adicional segunda

Información sobre el régimen jurídico de entrada de vehículos

El Gobierno de las Illes Balears y el Consejo Insular de Mallorca 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 la presente ley, en cuanto a la entrada y permanencia de vehículos de motor en la isla de Mallorca.

**Disposición adicional tercera****Trámite de audiencia a las medidas de control de la entrada, circulación y permanencia de vehículos en la isla de Mallorca**

Hasta que no se lleve a cabo el traspaso al Consejo Insular de Mallorca de los medios y servicios necesarios para ejercer plenamente la competencia en materia de transportes terrestres en la isla de Mallorca de acuerdo con la normativa vigente, el trámite de audiencia previsto en el artículo 12 de esta ley se llevará a cabo también con el órgano competente por razón de la materia del Gobierno de las Illes Balears.

Disposición adicional cuarta**Ordenanza a fiscal reguladora**

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente ley, el Consejo Insular de Mallorca iniciará la tramitación para la aprobación de la ordenanza fiscal reguladora de la tasa prevista en el artículo 3, para la obtención y el control de la autorización de entrada y permanencia de vehículos en la isla de Mallorca.

Disposición adicional quinta**Coordinación y colaboración con otras administraciones públicas**

1. A efectos de mejorar la gestión, el control y la sanción de las previsiones contenidas en la presente ley, se podrán establecer fórmulas de coordinación y colaboración con otras administraciones públicas, especialmente con la Dirección General de Tráfico.

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

Disposiciones transitorias**Disposición transitoria primera****Gestión de las competencias derivadas de la aplicación de la presente ley**

1. Durante el período comprendido entre la entrada en vigor de la presente ley y el momento en que se lleve a cabo el traspaso de los medios y servicios necesarios para ejercer plenamente la competencia en materia de transportes terrestres en la isla de Mallorca de acuerdo con la normativa vigente, el Consejo Insular de Mallorca, en aplicación de la presente ley, podrá adoptar todos los actos administrativos y todas las medidas y acciones previstas y, a tal efecto, crear la estructura administrativa adecuada.

2. No obstante lo anterior, el Consejo Insular de Mallorca podrá crear, de conformidad con la normativa de aplicación, un ente del sector público instrumental para llevar a cabo las funciones encomendadas a esta ley. Alternativamente, podrá decidir, después de hacer las modificaciones necesarias en sus estatutos y, si procede, con la colaboración de otras administraciones, que se haga cargo un ente ya existente.

Disposición transitoria segunda**Distintivo o elemento gráfico**

Hasta que no se haya establecido el procedimiento telemático con el fin de identificar los vehículos con acreditación para la entrada y permanencia en la isla de Mallorca, se podrá establecer un sistema que permita distribuir un distintivo o elemento gráfico que acredite el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley.

Disposición transitoria tercera**Aplicación del artículo 96bis de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears**

Cuando el Consejo de Mallorca sea conocedor de que el vehículo que ha cometido alguna de las infracciones establecidas en el artículo 96bis de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, haya sido sancionado por resolución firme en vía administrativa, le retirará automáticamente la autorización para circular en la isla de Mallorca, con la imposibilidad de obtener una nueva acreditación para este vehículo durante el periodo de dos años.

Disposición derogatoria única**Derogación normativa**

Quedan derogadas todas las disposiciones de rango igual o inferior que se opongan a lo establecido por la presente ley.



Disposición final primera

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

Se modifica el apartado d) del artículo 27 de la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears, en el sentido de añadir un nuevo párrafo, con la siguiente redacción:

«Lo mismo será predicable de los pasajeros con destino a la isla de Eivissa y de Mallorca.»

Disposición final segunda

Desarrollo reglamentario

1. El Consejo Insular de Mallorca aprobará, dentro del plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la presente ley, un reglamento propio que desarrolle las previsiones contenidas en la presente ley, y, especialmente, los aspectos previstos en el título IV, 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 dicho título.

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

Disposición final tercera

Comunicación de datos

Las obligaciones de comunicar los datos a los que se refieren los artículos 15.3 y 16.6 de esta ley serán efectivas a partir de la fecha que disponga en cada caso el acuerdo de Pleno previsto en el artículo 12.1.

Disposición final cuarta

Entrada en vigor

La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.