

Sr. Marc Pons i Pons
Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat
C/ de la Palma, 4
Palma (07003)

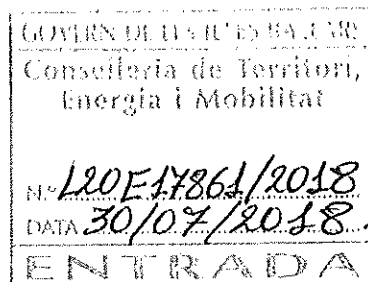
Assumpte: Tramesa dictamen 8/2018 relatiu a l'avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera

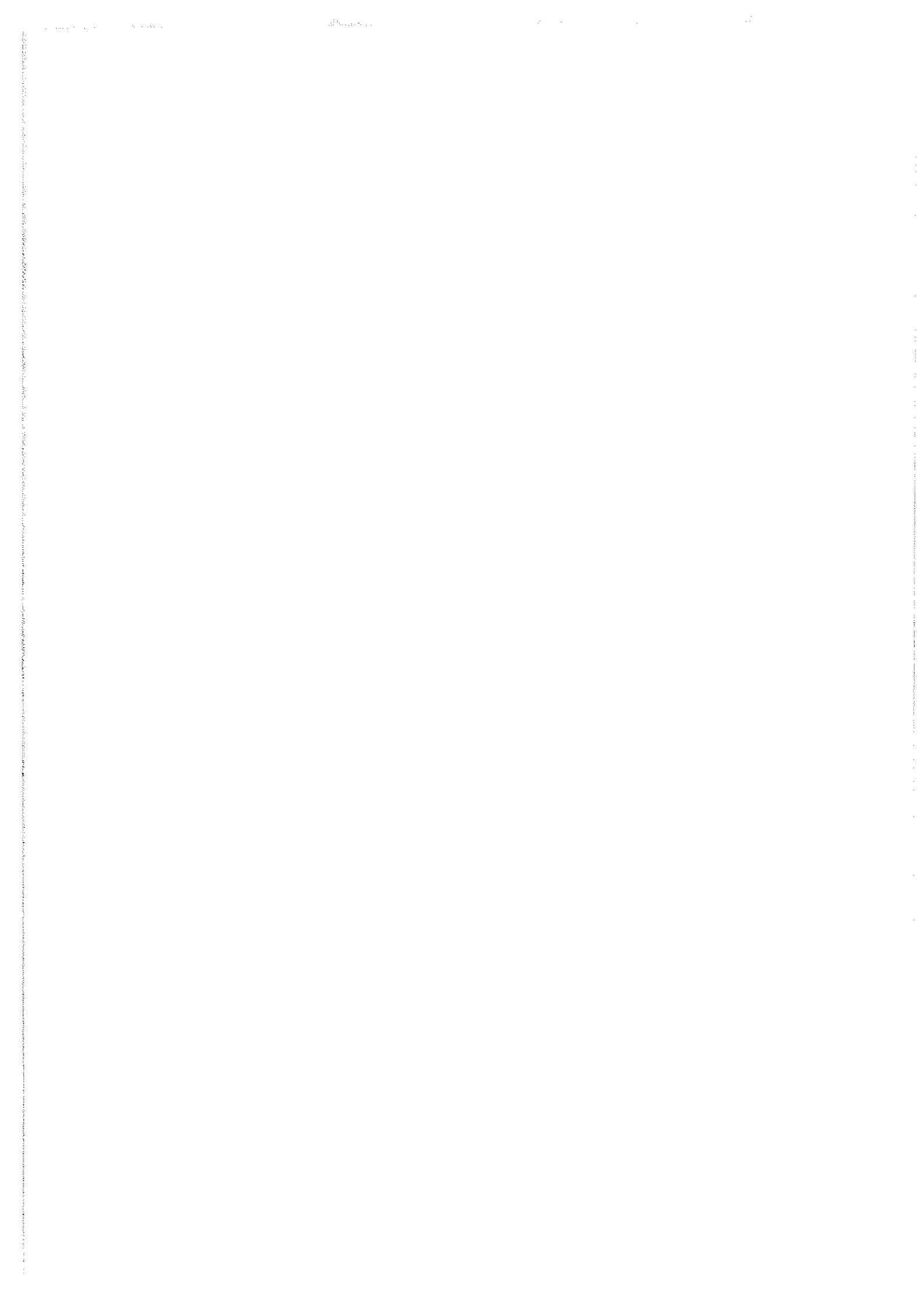
Atès el que disposa l'article 32 del Reglament d'organització i funcionament del Consell Econòmic i Social de les Illes Balears, aprovat pel Decret 67/2010, de 28 de maig, us tramet, adjunt, el dictamen emès per aquest Consell sobre l'avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.

Palma, 27 de juliol de 2018

El president


Carles Manera Erblina





Dictamen núm. 8/2018, relatiu a l'avantprojecte de Llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica a l'illa de Formentera

Atès el que disposa l'article 2, núm. 1, lletra a, incfs primer, de la Llei 10/2000, de 30 de novembre, del Consell Econòmic i Social de les Illes Balears i l'article 30 del Decret 67/2010, de 28 de maig, pel qual s'aprova el Reglament que regula l'organització i el funcionament, el Consell Econòmic i Social emet el següent:

DICTAMEN

I. Antecedents

Primer. El dia 29 de juny de 2018 es registra d'entrada en el Consell Econòmic i Social (CES) la sol·licitud de dictamen de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat, relativa a l'avantprojecte de Llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica a l'illa de Formentera.

Segon. El dia 4 de juliol s'anuncia l'entrada de la sol·licitud als consellers del CES.

Tercer. L'expedient tramés al CES consta de la següent documentació:

1. Memòria explicativa del procediment seguit per a l'elaboració de l'Avantprojecte de Llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
2. Escrit del Consell Insular de Formentera, al que acompanya la proposta d'acord del Ple del Consell Insular de dia 20 de desembre de 2017, pel qual es demana al Govern de les Illes Balears, amb caràcter urgent, que aprovi mesures que

- permetin implantar limitacions d'accés a l'illa en les properes temporades estivals.
3. Memòria justificativa sobre la iniciació de l'elaboració d'un Avantprojecte de Llei de sostenibilitat mediambiental i turística per a l'illa de Formentera.
 4. Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat per la qual s'acorda iniciar una consulta pública sobre l'aprovació d'una Llei que reguli la sostenibilitat mediambiental i turística de l'illa de Formentera.
 5. Certificat emès pel cap del Servei de Participació i Voluntariat, de la Direcció General de Participació i Memòria Democràtica, de la Conselleria de Cultura, Participació i Esports, relatiu al procés de consulta prèvia publicat a la pàgina de participació ciutadana.
 6. Memòria justificativa de la necessitat i oportunitat d'aprovar una Llei que reguli la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
 7. Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat sobre la iniciació de l'elaboració de l'Avantprojecte de Llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
 8. Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat per la qual se sotmet al tràmit d'informació pública l'Avantprojecte de Llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
 9. Tràmit d'audiència a les diferents conselleries del Govern de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, consells insulars, entitats interessades i justificants de la seva recepció.
 10. Publicació al Butlletí Oficial de les Illes Balears de la Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat per la qual se sotmet al tràmit d'informació pública

l'Avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.

11. Memòria d'impacte normatiu de l'Avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
12. Comunicació a la Direcció General de Relacions amb el Parlament de la Conselleria de Presidència de la resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat sobre la iniciació de l'elaboració de l'Avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
13. Alegacions i observacions formulades al text de l'Avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
14. Certificat emès pel cap del Servei de Participació i Voluntariat, de la Direcció General de Participació i Memòria Democràtica, de la Conselleria de Cultura, Participació i Esports, relatiu al tràmit d'informació pública.
15. Nova memòria d'impacte normatiu de l'Avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
16. Estudi econòmic i de càrregues administratives de l'Avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
17. Certificat emès per la secretària del Consell Balear de Transports Terrestres, en virtut del qual es fa constar que es va informar en aquest òrgan sobre l'Avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.
18. Sol·licitud d'informe d'impacte de gènere a l'Institut Balear de la Dona.
19. Tramesa informe d'impacte de gènere.
20. Esborrany definitiu de l'Avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.

21. Sol·licitud de dictamen al Consell Econòmic i Social.

Quart. D'acord amb el procediment aplicable, la Comissió de Treball d'Economia, Desenvolupament Regional i Medi Ambient elabora una proposta de dictamen que és elevada a la Comissió Permanent. Aquest òrgan, aprova finalment el dictamen el dia 27 de juliol de 2018.

II. Contingut de l'Avantprojecte de Llei

L'avantprojecte de Llei tramés per dictamen consta d'una part expositiva, una part dispositiva composta per 21 articles, dividits en cinc capítols, i una part final formada per dues disposicions addicionals i dues disposicions finals.

I. A la part expositiva es fa una breu explicació de l'objecte i raó de ser de la norma, les competències en virtut de les quals s'elabora i es resumeix el seu contingut. Així, es fa referència a l'article 47.2 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears que habilita als consells insulars per a sol·licitar al Govern de les Illes Balears l'adopció d'un projecte de Llei, així com també, a diferents títols competencials de l'article 30 del text estatutari, com ara ordenació territorial (apartat 3), transports i carreteres (apartat 5), turisme (apartat 11) o la protecció del medi ambient (apartat 46), que emparen l'adopció d'aquest Avantprojecte de Llei. D'altra banda, pel que fa a l'àmbit de la Unió Europea es menciona el Tractat de Maastrich (1992), el qual va fixar les bases de la política comunitària de transports i va incorporar els requisits de protecció del medi ambient, el Tractat d'Amsterdam (1999), que va establir com a obligació la integració de la protecció del mediambiental en totes les polítiques sectorials de la Unió Europea, amb l'objectiu de promoure el desenvolupament sostenible, i el Tractat de Lisboa (2009), segons el qual, la lluita contra el canvi

climàtic va a passar a ser un objectiu específic de la Unió. Finalment, es fa referència a tota una sèrie de comunicacions de la Comissió Europea en relació al transport i a la protecció del medi ambient.

II. La part dispositiva de l'Avantprojecte de llei s'estructura, com s'ha dit, en 21 articles dividits en quatre capítols:

El capítol I (articles 1 i 2) fa referència a les disposicions generals, que inclou les polítiques públiques i les mesures de sostenibilitat.

El capítol II (articles 3 a 9) es titula la entrada i circulació de vehicles, i regula les limitacions generals d'entrada i circulació de vehicles, sostre de vehicles en circulació, les obligacions de les empreses, els vehicles de lloguer i els vehicles de servei públic, els parcs mòbils oficials així com també l'accés restringit a determinats espais.

El capítol III (article 10) regula el programa d'actuacions de sostenibilitat.

El capítol IV (articles 11 a 14) fa referència a les mesures de foment, destacant la creació d'un Fons per a la sostenibilitat, la possibilitat d'aprovar programes conjunts de subvencions, la adopció de mesures per aconseguir l'assoliment progressiu d'objectius de mobilitat sostenible i la promoció de l'ús de vehicles elèctrics o no contaminants.

Finalment, el capítol V (articles 15 a 21) regula el règim d'inspecció i sancionador, tipificant tot un quadre d'infraccions, les sancions corresponents, els subjectes responsables, la competència per interposar les sancions i el règim de prescripció.

III. Pel que fa a la part final, com s'ha assenyalat anteriorment, l'Avantprojecte de llei tramés disposa de dues disposicions addicionals i dues de finals

En aquest sentit, pel que fa a les disposicions addicionals, la primera fa referència a la informació que es prestarà a les empreses navilieres en relació al contingut de l'Avantprojecte de llei, i la segona, al règim d'informació sobre la entrada i circulació de vehicles.

D'altra banda, en relació a les disposicions finals, la primera modifica l'article 27.d) de la Llei 11/2000, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, per tal d'adequar-la a les disposicions de la nova llei, i la segona fa referència a la seva entrada en vigor.

III. Observacions generals

Primera. La qualitat ambiental i els recursos naturals no només influeixen en la qualitat de vida de les persones, sinó que són factors fonamentals a l'hora de valorar la competitivitat d'un territori. Desenvolupament econòmic i sostenibilitat ambiental són elements que avui en dia no es conceben de forma independent.

En el cas de les Illes Balears, la relació entre medi ambient i desenvolupament econòmic i social és especialment rellevant ja que la capacitat productiva de la nostra economia depèn en gran part del desenvolupament del sector turístic i aquest està estretament lligat al nostre capital ambiental.

Atès el caràcter estratègic de la protecció mediambiental, la política mediambiental és cada vegada més transversal i també més complexa. No només té com a objectiu contenir el procés de degradació mediambiental sinó que els seus objectius són molt

més amplis, regulant la interacció de la societat amb el medi ambient com a medi natural, procurant que la protecció al medi ambient i el desenvolupament econòmic i social siguin compatibles.

Segona. El desenvolupament sostenible constitueix un dels objectius generals de la Unió Europea, la qual, d'acord amb l'article 3 del Tractat de la Unió Europea es compromet a assolir un nivell elevat de protecció i millora de la qualitat del medi ambient.

En aquest sentit, en el Llibre blanc del transport, la Comissió Europea descriu el transport com a peça fonamental per a la nostra economia i la nostra societat, i al mateix temps estableix que ha de ser sostenible, a causa de les cada vegada majors limitacions mediambientals i de recursos. Entre els punts clau que identifica el seu full de ruta, s'inclou l'objectiu d'aconseguir l'eliminació progressiva de l'ús de vehicles de gasolina i dièsel.

Així, des de l'CES creiem que dins el marc de les polítiques generals de protecció del medi ambient i de la sostenibilitat mediambiental de la Unió Europea, ateses les reduïdes dimensions de l'illa de Formentera, i per fer realment efectiva la mobilitat sostenible, seria adient fomentar per part de les diferents administracions públiques l'establiment de mesures dirigides a la reducció progressiva de la necessitat de l'ús individual de qualsevol vehicle motoritzat a l'illa.

D'altra banda, i pel que fa a l'àmbit estatal, un dels objectius més importants de l'Estratègia Espanyola per a un Desenvolupament Sostenible és fomentar el consum i la producció sostenibles atenent al desenvolupament social i econòmic, respectant la capacitat de càrrega dels ecosistemes i dissociant el creixement econòmic de la degradació mediambiental.

Així, l'Estratègia destaca que el sector transport és, un sector prioritari per emprendre accions de millora de l'eficiència, no només pel seu elevat consum energètic, sinó perquè a més utilitza combustibles fòssils, que repercuteixen de forma significativa en la qualitat de l'aire que respirem i, per tant, en la salut dels ciutadans.

En relació a l'àmbit autonòmic, cal fer referència al Pla d'equilibri ambiental i turístic (2017-2020) del Govern de les Illes Balears, el qual preveu com a una de les mesures per millorar l'eficiència energètica a les zones turístiques la instal·lació de punts de recàrrega públics així com la signatura de convenis amb ajuntaments per donar avantatges als vehicles elèctrics als diferents municipis, per promoure el vehicle elèctric tant per als residents com al sector del rent a car.

En qualsevol cas, aquest Consell valora de manera positiva la presentació d'aquest avantprojecte de llei per a dictamen, el qual, sense perjudici de les observacions que es puguin fer constar a continuació, es tracta d'una passa molt important en el camí per fer efectiva la mobilitat sostenible a l'illa de Formentera, encara que, al tractar-se d'un avantprojecte de llei sense cap precedent a la nostra comunitat autònoma, es recomana que durant la tramitació de les disposicions reglamentàries necessàries per a la seva aplicació es fomenti la participació ciutadana i audiència a tots els sectors afectats.

Tercera. A continuació, cal advertir que amb l'avantprojecte que es sotmet a dictamen advertim un cert solapament amb l'avantprojecte de llei de canvi climàtic i transició energètica que actualment s'està tramitant, la qual cosa es desprèn tant de l'exposició de motius com del seu articulat.

Així, si l'objecte de l'avantprojecte de llei de canvi climàtic i transició energètica és l'ordenament de les accions encaminades a la mitigació i l'adaptació al canvi

climàtic a les Illes Balears, d'una lectura sistemàtica de l'avantprojecte de llei tramés per a dictamen podem deduir com el canvi climàtic forma part també de l'objecte d'aquesta norma.

D'aquesta manera, començant per l'exposició de motius de l'avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera, on es descriuen el contingut, objecte i finalitats de la norma, es fa una referència al Tractat de Lisboa (2009), destacant la seva importància en el sentit de que incorpora la lluita contra el canvi climàtic com a un objectiu específic de la Unió. D'altra banda, a l'article 10, es preveu l'aprovació d'un programa d'actuacions de sostenibilitat, el qual ha de contenir principalment objectius i mesures mediambientals de lluita contra el canvi climàtic.

Seguidament, l'article 6.2 de l'avantprojecte de llei tramés, en relació als vehicles de lloguer, preveu que "el Consell Insular pot disposar que un percentatge del total dels vehicles de lloguer que pot circular a l'illa quedi reservat per als vehicles elèctrics o no contaminants", per la seva banda, l'article 57.2 de l'avantprojecte de llei de canvi climàtic i transició energètica, en relació al lloguer i adquisició de vehicles elèctrics, disposa que "les renovacions de la flota de vehicles per part de les empreses de lloguer de vehicles amb activitat econòmica a les Illes Balears han de complir els percentatges mínims de vehicles elèctrics establerts a l'annex d'aquesta llei per a les noves adquisicions, fins arribar, de forma successiva, al 100 % l'any 2035".

Des de el CES entenem que en el cas de que aquests dos preceptes s'aprovin amb el seu contingut actual, per tal d'evitar situacions d'inseguretat jurídica, aquest percentatge que ha d'aprovar el Consell Insular de Formentera, previst a l'article 6.2 de l'avantprojecte de llei tramés per a dictamen, s'haurà d'adequar a l'annex que fa referència l'article 57.2 de l'avantprojecte de llei de canvi climàtic i transició

energètica, o alternativament, es podria afegir un tercer apartat a aquest article 6, a través del qual es faci constar que aquest percentatge de vehicles en cap cas podrà ser inferior als que figurin a l'avantprojecte de llei de canvi climàtic, encara que, prèvia justificació del Consell Insular, es puguin augmentar ateses les limitacions físiques i especial singularitat de l'illa de Formentera.

Més endavant, apreciam una certa contradicció entre l'article 14.a) de l'avantprojecte de llei objecte de dictamen, el qual estableix l'obligació d'implantació de punts de recàrrega elèctrica en els aparcaments de titularitat pública de més de 30 places, i l'article 60 de l'avantprojecte de llei de canvi climàtic i transició energètica, que preveu que tots els aparcaments públics i privats d'ús públic han de disposar almenys d'un punt de recàrrega de vehicle elèctric per cada 40 places d'estacionament.

Hem de tenir en compte en aquest punt, que d'acord amb l'article 1.2 de l'avantprojecte de llei de canvi climàtic i transició energètica, aquest resulta d'aplicació a tot l'àmbit territorial de les Illes Balears, inclosa l'illa de Formentera.

Per acabar, entenem que determinats articles dels dos avantprojectes coincideixen o tenen un contingut molt semblant. Un bon exemple és l'article 13 de l'avantprojecte de llei tramés per a dictamen, el qual es titula "*Mobilitat sostenible*", mentre que l'article 55 de l'avantprojecte de llei de canvi climàtic i transició energètica, es titula "*Promoció de la mobilitat sostenible*", resultant el contingut dels dos preceptes molt similar.

En definitiva, per tal d'evitar reiteracions o contradiccions entre dues lleis autonòmiques amb el mateix àmbit d'aplicació (l'illa de Formentera), que poden provocar desajusts o incorreccions que podrien afectar al principi de seguretat

jurídica, aquest Consell recomana modificar aquests preceptes abans de l'aprovació de la norma.

IV. Consideracions particulars

Primera. En general, i pel que fa al procediment, l'expedient s'ha elaborat amb correcció destacant, una àmplia fase d'audiència amb la participació d'experts en la matèria i dels sectors destinataris de la norma, i la possibilitat, mitjançant el tràmit d'informació pública de la participació de tots aquells que es poguessin considerar interessats, així com també, es justifica el compliment del tràmit de participació ciutadana previst a l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Així, consta a l'expedient una memòria sobre l'anàlisi d'impacte normatiu de l'avantprojecte, d'acord amb els articles 13 i 42 de la Llei 4/2011, de 31 de març, de bona administració i govern de les Illes Balears, i un estudi econòmic i de càrregues administratives, encara que aquest últim, d'acord amb l'article 42.4 de la Llei 4/2011 abans esmentada, hauria de formar part del contingut de la memòria d'impacte normatiu.

D'altra banda, es troba a faltar la comunicació a la resta d'autoritats en els termes establerts a l'article 14 de la Llei 20/2013, de 9 de desembre, de garantia de la unitat del mercat, atès que es tracta d'un projecte normatiu que pot afectar a la unitat de mercat, o en el seu defecte, s'hauria d'explicar a la memòria d'impacte normatiu els motius que justifiquen aquesta falta de comunicació.

Finalment, es valora positivament que s'hagin considerat individualment les al·legacions presentades, i s'hagin contestat incloent-hi els motius pels quals s'acceptaven o es rebutjaven.

Segona. En relació amb l'exposició de motius, consideram que, en general, compleix amb el seu objecte, atès que fa referència al marc normatiu en el qual s'insereix la proposta normativa; en defineix la finalitat, i justifica la necessitat de la regulació.

No obstant això, atès que es tracta d'una norma legal, resulta d'aplicació el que disposa l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, que obliga a incloure en l'exposició de motius la justificació detallada referent a l'adequació de l'avantprojecte de llei als principis bona regulació. Així, en l'exercici de la iniciativa legislativa, les administracions públiques han d'actuar d'acord amb els principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència, de conformitat amb el que disposa l'apartat primer d'aquest article, sense ser suficient una simple menció a aquests principis, ja que es tracta de detallar perquè concretament la norma en qüestió compleix amb aquests principis, aprofitant el contingut de l'exposició de motius per fer-ho. Al respecte, a més a més, el Consell Consultiu ha assenyalat (entre d'altres, dictamen 19/2017) la necessitat de justificar aquests principis en l'exposició de motius o el preàmbul de la norma.

Per acabar, d'acord amb la Llei 10/2000, de 30 de novembre, del Consell Econòmic i Social de les Illes Balears, s'ha de fer constar també la consulta feta a aquest Consell.

Tercera. En relació al contingut de l'avantprojecte de llei, farem les següents recomanacions amb la finalitat de millorar-ne el text i la comprensió:

aquest nombre màxim de vehicles que podrà circular durant els períodes de limitació, així com els dies concrets de circulació, s'haurien de publicar al Butlletí Oficial de les Illes Balears. El mateix cal afegir en relació al que disposa l'article 4.2.

4.- Més endavant, l'article 5.2 de l'avantprojecte estableix que "Les empreses navilieres que realitzin transport de viatgers amb vehicles de motor, amb origen i destinació dins el territori de la comunitat autònoma de les Illes Balears, estan obligades igualment a verificar, en el procés d'embarcament dels vehicles amb destinació a Formentera, que els seus usuaris disposen de l'acreditació per circular a Formentera d'acord amb allò que disposa aquesta Llei. La informació resultant d'aquest procés s'ha de posar a disposició del Consell Insular de Formentera amb caràcter immediat".

En aquest sentit, consideram que s'haurien d'establir els mitjans adequats de comunicació entre les empreses navilieres i el Consell Insular de Formentera per tal de fer efectiu l'enviament d'aquesta informació, com per exemple, a través de mitjans electrònics que assegurin l'efectiva posada a disposició d'aquesta informació. D'altra banda, es recomana eliminar l'expressió "*amb caràcter immediat*", ja que resulta absolutament indeterminada i mancada del rigor propi d'una llei.

Seguidament, l'article 5.3 de l'avantprojecte fa referència a la conselleria competent en matèria de transport marítim. En aquest sentit, per tal de facilitar la comprensió i claredat de la norma, i per evitar situacions d'inseguretat jurídica, entenem que s'ha de fer referència a la conselleria que actualment ostenta la competència, que en aquest cas seria la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. El mateix cal dir en relació al contingut de la Disposició addicional primera.

1.- En primer lloc, pel que fa a l'articulat, es troba a faltar al capítol I relatiu a les disposicions generals, un article que delimiti amb claredat i precisió l'objecte de la norma, així com el seu àmbit d'aplicació.

2.- A continuació, respecte a l'article 3.1 de l'avantprojecte de llei relatiu a les limitacions generals d'entrada i circulació de vehicles de motor, consideram que s'hauria de precisar que dintre d'aquestes limitacions també s'entendran incloses els ciclomotors i motocicletes.

Pel que fa a l'abonament de la taxa prevista a l'article 3.3, aquest CES mostra la seva conformitat amb el seu establiment per tal sufragar les despeses que aquest servei pugui generar a l'Administració, no obstant això, creiem que s'hauria de preveure també un règim d'exempcions i bonificacions per aquells col·lectius més vulnerables com aturats de llarga duració, discapacitats, pensionistes, etc. D'altra banda, cal tenir en compte que d'acord amb l'article 4 de la Llei 2/1997, de 3 de juny, de taxes de les Illes Balears, el preu d'aquestes no podrà excedir del cost real o estimat del cost del servei que es presti o activitat que es tracti.

Tot seguit, l'article 3.4 fa referència a la possibilitat de què el Consell Insular de Formentera estableixi un procediment telemàtic per facilitar l'obtenció d'acreditacions de vehicles per circular durant el període de limitació. En aquest sentit, des de el CES consideram que per tal fer efectiu els drets dels ciutadans de comunicar-se a través de mitjans electrònics amb l'Administració, seria adient que aquesta opció figurés en termes preceptius, des de el moment en que es donin les condicions de seguretat tecnològica i mitjans personals i informàtics, del que pugui respondre el Consell de Formentera.

3.- Pel que fa al sostre de vehicles que preveu l'article 4.1 de l'avantprojecte, d'acord amb el principi de seguretat jurídica consideram que les condicions per determinar

5.- D'altra banda, l'article 7.1 de la noma no té cap sentit normatiu de la manera en la qual està redactat. En qualsevol cas, en el cas de què es vulgui mantenir aquest precepte, es recomana la següent redacció:

El Consell Insular establirà motivadament el nombre màxim de títols habilitants per al servei del taxi i afavorirà l'ús de vehicles de servei públic amb classificació "zero emissions" o "ECO".

A continuació, l'article 7.2 estableix que el Govern de les Illes Balears i al Consell Insular de Formentera han d'adoptar de manera consensuada les mesures adients per reforçar les freqüències i la dotació de les línies de transport regular. Aquest Consell considera que per tal d'evitar que aquest mandat es converteixi en una mera declaració d'intencions, seria necessari concretar quin tipus de mesures serien aquestes així com el termini per dur-les a terme. Aquesta concreció de mesures es podria fer, per exemple, a través del corresponent desenvolupament reglamentari de la llei. El mateix cal assenyalar en relació a l'article 13 de l'avantprojecte, quan en relació a la mobilitat sostenible, estableix que el Consell Insular de Formentera haurà d'adoptar les mesures adequades per a l'assoliment progressiu d'objectius de mobilitat sostenible i foment del transport públic, les vies verdes i les bicicletes.

6.- L'article 11 de l'avantprojecte de llei preveu la constitució d'un fons per a la sostenibilitat, el qual s'haurà de nodrir de les aportacions de l'Administració de la Comunitat Autònoma i dels ingressos derivats de la taxa prevista a l'article 3. En aquest sentit, consideram que les quanties obtingudes com a conseqüència de la imposició de les sancions previstes en aquest avantprojecte també podrien anar destinades a aquest fons de sostenibilitat.

7.- Quant a l'article 17, hi ha un error quan fa referència a les infraccions establertes a l'article 15, ja que aquestes figuren a l'article 16.

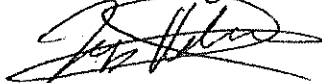
8.- Respecte a l'article 19 de l'avantprojecte, de la seva titulació s'hauria d'eliminar la referència al procediment, ja que aquest article només determina l'òrgan competent per exercir la potestat sancionadora sense fer referència a cap procediment en qüestió.

9.- Finalment, cal tenir en compte que l'afluència de vehicles a l'illa de Formentera prové no tan sols de les Illes Balears, sinó també de la resta de l'Estat. En aquest sentit, per tal de poder fer efectives les mesures contemplades a aquest avantprojecte de llei i aconseguir l'efectiva sostenibilitat econòmica i mediambiental de l'illa, seria adient que el Govern de les Illes Balears instés al Govern de la Nació per a què adopti les mateixes mesures pel que fa al trànsit de vehicles en relació als trajectes que es produeixen des de fora d'aquesta comunitat autònoma.

V. Conclusions

El Consell Econòmic i Social de les Illes Balears ha valorat l'avantprojecte de llei per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica a l'illa de Formentera, i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en aquest dictamen.

El secretari general

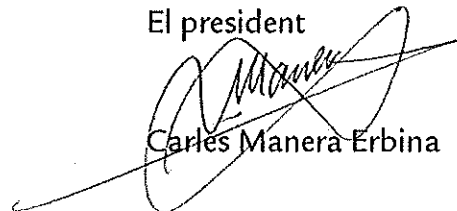
Handwritten signature of Josep Valero González.

Josep Valero González

Palma, 27 de juliol de 2018

Vist i plau

El president

Handwritten signature of Carles Manera Erbina.

Carles Manera Erbina