

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCL013153

DECRETO LEY 2/2023, de 6 de marzo, de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, de medidas urgentes en materia del servicio público discrecional del transporte de personas viajeras y en otras materias vinculadas a sectores económicos.*(BOIB de 9 de marzo de 2023)*

I

La temporada de verano del año 2022 fue muy complicada para ofrecer un transporte de calidad, dada la gran cantidad de turistas que hubo. No se podía prever la gran afluencia de visitantes, ya que todavía existía incertidumbre por la pandemia, lo que provocó que no se pudiera prever la insuficiencia de disponibilidad de transporte privado para atender a la elevada demanda generada por una afluencia turística que va superar las previsiones de todos los colectivos del transporte.

Este problema de carencia de vehículos no se había producido en ninguna temporada estival con tanta intensidad como hasta aquellos meses del 2022.

Como consecuencia de este déficit del servicio del transporte y el desbordamiento de la situación, los clientes y los turistas de la isla se quejaron de los grandes retrasos que tuvieron que soportar para contratar un servicio de transporte, así como para no atenderse, en ocasiones, las numerosas llamadas telefónicas a las emisoras del servicio del taxi.

Este año se prevé que también la afluencia de turistas sea considerable y debe añadirse que el transporte público de viajeros es gratuito para los residentes de las Illes Balears, por lo que se ha incrementado notablemente el uso de éste, lo que dificulta más la disponibilidad para el sector turístico.

Esta previsión de incremento exponencial en la demanda de transporte público durante la temporada de verano obliga a plantearse medidas eficaces y eficientes con el fin de que no se vuelva a repetir la situación producida durante el verano de 2022, a la vez que poder realizar frente al colapso coyuntural de la temporada turística.

Es evidente que estamos ante una concatenación de problemas que afecta tanto al servicio del transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, como al transporte público discrecional de viajeros en autobús, y la actividad de alquiler de vehículos con conductor, lo que repercutirá, por consiguiente, en los clientes de los servicios de transporte público; por lo que se hace necesaria una regulación que impida esta situación de crisis en el sector del transporte por carretera.

Para paliar los efectos negativos provocados por la insuficiencia de abastecimiento del servicio del transporte terrestre de viajeros durante la temporada de verano de 2023, y de cara, también, a mejorar la correspondencia entre la oferta y la demanda a partir de esta regulación, se han adoptado una serie de medidas con este propósito, de las cuales unas son de aplicación durante la temporada alta de verano de 2023, y otras empezarán a desplegar la aplicación a partir de la entrada en vigor del Decreto-ley, sin limitación temporal y con carácter de permanencia.

Por lo que respecta a los vehículos VD (discrecional viajeros en autobús), de conformidad con la previsión del artículo 63.2 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, este Decreto ley adopta una medida para optimizar los vehículos VD y que puedan contratar individualmente, cuando el origen o destino sean puertos o aeropuertos de las Illes Balears y en otros supuestos excepcionales cuando concurren conjuntamente distintas circunstancias. La previsión actual está regulada en las letras b) y c) del punto 2 del artículo 63 de la citada Ley, que recoge únicamente esta posibilidad de contratación por plaza, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca. La medida del cobro por plaza en los VD que tengan su origen o destino en puertos y aeropuertos se prevé, sólo, en el período comprendido entre el 1 de mayo y el 31 de octubre de 2023.

En cuanto al transporte público de viajeros en vehículos de turismo se adoptan las siguientes medidas:

- El otorgamiento de licencias de VT temporales sin necesidad de la aprobación del plan regulador que establece actualmente, con carácter preceptivo, el artículo 53.4 de la Ley 4/2014.

- El establecimiento de regímenes especiales de recogida de viajeros en la isla de Mallorca queda supeditado a una regulación en el plazo de un año desde la entrada en vigor del Decreto ley, por parte de la Administración competente. Estas medidas deben adoptarse de conformidad con la previsión del artículo 71 de la Ley 4/2014, artículo que establece, con carácter general, la prestación de este servicio de transporte público en origen en el municipio en el que ha obtenido la autorización y con aplicación de las tarifas autorizadas. No obstante esta previsión general, el apartado 2 del citado artículo posibilita constituir regímenes especiales fuera de los municipios de la autorización y el apartado 3 de este artículo habilita el órgano competente para expedir autorizaciones per establecer las condiciones de recogida de viajeros i tarifas de estos regímenes.

Por lo que respecta a las autorizaciones de los vehículos de alquiler con conductor, se establece la autorización preceptiva del municipio donde esté residenciado el vehículo para poder ejercer la actividad en el ámbito urbano. Esta medida de implantación de una autorización por parte de la Administración local responde a la regulación contenida en el Real decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, que modifica el ámbito territorial de la autorización VTC para intentar resolver el grave enfrentamiento que existe entre ambos sectores, dado que ambos dirigen normalmente su oferta al ciudadano que se desplaza dentro del ámbito urbano o como máximo dentro del ámbito territorial de una comunidad autónoma.

Con esta idea, el Real decreto ley 13/2018 plantea que una respuesta a estos problemas puede llegar de la mano de las administraciones más cercanas a este tipo de servicios, y acuerda que aquellas que tienen competencias en materia de transporte urbano puedan valorar las circunstancias particulares y determinar las condiciones en las que podrán autorizarse y prestarse servicios de transporte de viajeros que se lleven a cabo íntegramente en su ámbito territorial.

Ahora bien, en cuanto a las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor que en el momento de la entrada en vigor del Decreto ley estén residenciadas en las Illes Balears y para las que haya finalizado la moratoria otorgada por el Real decreto ley 13/2018, continuarán habilitadas para prestar servicios urbanos e interurbanos, sin necesidad de autorización municipal, en aplicación del artículo 3 del Decreto ley 1/2019, de 22 de febrero, de medidas urgentes sobre la explotación y el control de la actividad de alquiler de vehículos con conductor y otras medidas en materia de transporte terrestre.

No obstante lo anteriormente expuesto, las autorizaciones de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca no estarán sometidas a este régimen de autorización por parte del municipio y estarán habilitadas para prestar servicios interurbanos y urbanos.

II

La disposición adicional segunda establece la distribución entre las cuatro islas que conforman la comunidad autónoma de las Illes Balears, en relación con la ayuda que establece la disposición adicional centésima decimoquinta de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de presupuestos generales de el Estado para el año 2023. Este precepto reconoce el hecho insular de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares; dispone la concesión de una ayuda por importe de 43 millones de euros, con cargo a la aplicación presupuestaria 17.39.441M.452.02, para la implantación del descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte colectivo terrestre de las islas, y estipula un reparto proporcional.

Por eso, se distribuye la cantidad total de forma proporcional aplicando el criterio de población atendiendo a los últimos datos de población por isla publicados por el IBESTAT. En la siguiente tabla se calcula la proporción de la población de cada isla respecto al total de las Islas Baleares y se reparte la ayuda total de acuerdo con el porcentaje de población de cada isla:

ISLA	POBLACIÓN	AYUDA ESTADO
Mallorca	912.544 (77,8%)	33.451.939 €
Menorca	95.936 (8,2 %)	3.516.811 €
Ibiza	152.820 (13,0%)	5.602.059 €
Formentera	11.708 (1,0%)	429.191 €
TOTAL	1.173.008 (100%)	43.000.000 €

El reparto entre los diferentes modos de transporte en Mallorca no puede realizarse de acuerdo con la población, visto que las redes y la demanda de movilidad no se pueden separar geográficamente. Por eso, se ha calculado el porcentaje de reparto en función de los ingresos tarifarios totales con la Tarjeta Ciudadana y con la Tarjeta Intermodal (que son las tarjetas que dan acceso a la gratuidad durante el año 2023) durante los últimos doce meses antes de septiembre 2022, cuando empezaron las primeras medidas de descuentos tarifarios. Así, el peso relativo en porcentaje de los tres modos de transporte público colectivo -bus urbano, bus interurbano y tren/metro- es el siguiente:

- Ingresos tarifarios Tarjeta Ciudadana/Tarjeta Intermodal en el período 09/2021-08/2022, en el bus urbano de Palma (EMT): 11.341.369,12 € (56 %)

- Ingresos tarifarios Tarjeta Ciudadana/Tarjeta Intermodal en el período 09/2021-08/2022, en el bus interurbano (TIB): 5.203.627,17 € (26 %)

- Ingresos tarifarios Tarjeta Ciudadana/Tarjeta Intermodal en el período 09/2021-08/2022, en el tren y metro (SFM): 3.650.666,03 € (18 %)

Aplicando estos porcentajes al total disponible para Mallorca (33.451.939 €), la distribución de la ayuda del Estado queda de la siguiente manera:

Bus urbano (EMT):	18.785.756 €
Bus interurbano (TIB):	8.619.248 €
Tren y metro (SFM):	6.046.935 €

III

Las disposiciones finales tercera, cuarta y quinta vienen motivadas por el Decreto ley 4/2022, de 30 de marzo, por el que se adoptan medidas extraordinarias y urgentes para paliar la crisis económica y social producida por los efectos de la guerra en Ucrania, que se publicó en el *Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB* núm. 44, de 31 de marzo de 2022) y que se dictó porque la guerra en Ucrania supuso la necesidad de adoptar medidas extraordinarias destinadas a asegurar el bienestar de la ciudadanía, de contención frente a los daños producidos para el consumo y la reactivación económica a consecuencia del incremento de precios de la energía y de las materias primas, para facilitar la acogida de las personas desplazadas a consecuencia del conflicto bélico, así como para rebajar la dependencia energética de Rusia a través del impulso del hidrógeno verde y de las energías renovables.

En relación con el artículo 8 y el capítulo V (artículos 15 a 19), la disposición adicional primera y las disposiciones finales tercera, cuarta y novena del Decreto ley 4/2022, la Administración General del Estado planteó varias discrepancias, lo que originó que se iniciaran negociaciones para resolverlas mediante la designación de un grupo de trabajo para proponer la solución a la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado - Comunidad Autónoma de las Islas Baleares (según el Acuerdo de la Comisión Bilateral mencionada de 6 de junio de 2022, publicado en el *BOIB* n.º 85, de 30 de junio de 2022).

Como resultado de las negociaciones previas mencionadas del grupo de trabajo, ambas partes han considerado solucionadas las controversias, mediante el Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado - Comunidad Autónoma de las Islas Baleares en relación con el Decreto ley 4/2022, adoptado el 28 de diciembre de 2022. Este Acuerdo se publicó el 26 de enero de 2023 en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 22 y, en la misma fecha, en el *BOIB* núm. 12.

Así, de conformidad con el Acuerdo de 28 de diciembre de 2022 de la citada Comisión Bilateral, procede, en síntesis, que la Comunidad Autónoma de las Illes Balears promueva la correspondiente modificación legislativa, con efectos, en todo caso, a partir de la entrada en vigor de la modificación y, por tanto, aplicable a los procedimientos de compensación o de modificación que se inicien desde la publicación, según la redacción que consta en el citado Acuerdo de los artículos 8, 15, 16, 17, 18 y 19 del Decreto ley 4/2022.

Asimismo, y también de conformidad con el citado Acuerdo de la Comisión Bilateral, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, además de aprobar dos modificaciones normativas con rango reglamentario en el marco de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, promoverá una modificación legislativa o, en su caso, aprobar un decreto ley, según la redacción que consta en este Acuerdo de los siguientes preceptos:

- El artículo 2 de la Ley 13/2012, de 20 de noviembre, de medidas urgentes para la activación económica en materia de industria y energía, nuevas tecnologías, residuos, aguas, otras actividades y medidas tributarias, a fin de que el apartado 2 de este artículo resulte conforme a la legislación básica del Estado, especialmente, con lo dispuesto en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, en concreto, en el artículo 54; así como con la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, en particular, el artículo 103.

- El artículo 48 bis de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, para que el apartado 3 de este artículo resulte conforme a la legislación básica del Estado, especialmente en relación con lo que dispone la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, en particular, el artículo 53.

Finalmente, de conformidad con el citado Acuerdo, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears promoverá una modificación legislativa que implique la supresión de los apartados 6 y 7 del artículo 52 de la citada Ley 10/2019.

Por otra parte, debido a la modificación del artículo 18 del Decreto ley 4/2022, también es necesario modificar la disposición adicional primera de este Decreto ley, para suprimir la mención al acuerdo del Consejo de Gobierno en que hace referencia la letra d) del artículo 18.3 del citado Decreto ley, dado que con la modificación del artículo 18 ya no se menciona este acuerdo.

IV

Con este Decreto ley se llevan a cabo también algunas modificaciones puntuales, urgentes y necesarias de diversos textos legales que afectan a diferentes sectores materiales, y así, la disposición final sexta modifica la disposición adicional sexta de la Ley 3/2022, de 15 de junio, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Islas Baleares.

Esta modificación viene motivada porque el Decreto ley 9/2022, de 7 de noviembre, de medidas urgentes para compensar la inflación en las Illes Balears, modificó, mediante la disposición final séptima, la disposición adicional sexta del Decreto ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Islas Baleares. Sin embargo, el Decreto ley 3/2022 debe considerarse sin vigencia dada la entrada en vigor de la Ley 3/2022, de 15 de junio, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears.

Por eso, mediante este Decreto ley se modifica ahora la redacción mencionada, con los mismos argumentos y motivos contenidos en el Decreto ley 9/2022, y se considera necesaria y urgente la modificación para introducir aspectos fundamentales de la entidad pública empresarial denominada Escuela de 'Hotelería de las Islas Baleares con la Universidad de las Islas Baleares.

Este Decreto ley también introduce algunas modificaciones de la normativa relativa al régimen transitorio que afecta a los albergues de ocio educativo y que eventualmente estarán sometidos a la normativa turística. En primer lugar, la disposición final séptima modifica la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Illes Balears, para introducir cambios de necesidad extraordinaria y urgente dado que desde el pasado 29 de diciembre de 2022, fecha de publicación en el *Boletín Oficial de las Islas Baleares* de la Ley 10/2022, de 23 de diciembre, de ocio educativo para niños y jóvenes de las Islas Baleares, ya se ha iniciado el plazo de seis meses que establece la disposición transitoria cuarta de esta norma, y es imprescindible añadir - un supuesto en el ámbito de aplicación objetivo: el caso de las solicitudes de licencia de obras o de reformas, en edificio existente, para iniciar una nueva actividad de albergue juvenil, y que fueron presentadas antes del entrada en vigor del Decreto ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears. Esto es necesario para lograr la coherencia con los demás supuestos establecidos y permitir la actividad privada dentro de dicho régimen transitorio. Además, la modificación también es necesaria para otorgar seguridad jurídica porque es necesario corregir la discrepancia entre la Ley 8/2012 y la Ley 10/2022 en cuanto al momento de inicio de este régimen transitorio; en este sentido, se opta por mantener lo establecido en la Ley 10/2022.

Esta disposición final séptima modifica también, en el segundo apartado, la disposición transitoria décima de la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Islas Baleares, dado que se ha detectado durante la vigencia de esta disposición, introducida en primera instancia por el Decreto ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears, la necesidad urgente de otorgar mayor flexibilidad a los destinatarios, para que puedan aplicar de forma adecuada las medidas relativas a la implantación de las camas elevables.

Por otra parte, y en la misma línea de la modificación que se lleva a cabo en el apartado 1 de la disposición final séptima, la disposición final octava de este Decreto ley modifica la Ley 10/2022, de 23 de diciembre, de ocio educativo para niños y jóvenes de las Islas Baleares. Este cambio también es de necesidad extraordinaria y urgente por las mismas razones expresadas en el párrafo anterior, ya que se regula este régimen transitorio de seis meses de que disponen los albergues juveniles para adaptarse a la nueva normativa o, en caso contrario, se los somete a la normativa turística mencionada, y es imprescindible establecer el mismo ámbito de aplicación objetivo en ambas normas.

V

El Decreto ley tiene habilitación expresa en el artículo 49 del Estatuto de Autonomía y se dicta al amparo de las competencias exclusivas que ejerce la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en materia de transportes. El artículo 30.5 del Estatuto de Autonomía recoge la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, carreteras y caminos y el transporte realizado por estos medios, por cable y por tubería. Por lo que respecta a las modificaciones normativas, encuentran anclaje competencial en los artículos que legitimaron la aprobación de las respectivas normas que con este Decreto ley se modifican.

El artículo 49 del Estatuto de Autonomía permite al Gobierno dictar medidas legislativas provisionales, en forma de decreto ley, en casos de necesidad extraordinaria y urgente, las cuales no pueden afectar a determinadas materias. Se trata de una figura inspirada en la prevista en el artículo 86 de la Constitución española y cuyo uso ha producido una extensa jurisprudencia del Tribunal Constitucional. El alto tribunal ha insistido en que la definición, por parte de los órganos políticos, de una situación de necesidad extraordinaria y urgente debe ser explícita y razonada, y que debe haber una «conexión de sentido», o relación de adecuación, entre la situación excepcional y las medidas que se pretendan adoptar, que deben ser idóneas, concretas y de eficacia inmediata. Es exponente de

esta doctrina constitucional la Sentencia núm. 12/2015, de 5 de febrero, en el que se recogen los pronunciamientos reiterados del alto tribunal sobre la utilización de este instrumento normativo.

En cuanto a la definición de la situación de urgencia, se ha precisado que no es necesario que esta definición expresa de la necesidad extraordinaria y urgente deba contenerse siempre en el mismo decreto ley, sino que el presupuesto se puede deducir igualmente de una pluralidad de elementos. El examen de la concurrencia del presupuesto habilitante de «la necesidad extraordinaria y urgente» siempre debe llevarse a cabo mediante la valoración conjunta de todos los factores que determinan el Gobierno a dictar la disposición legal excepcional y que son, básicamente, los que quedan reflejados en el preámbulo, en el debate parlamentario de validación y en el mismo expediente de elaboración de ésta (STC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 4; STC 182/1997, de 28 de octubre, FJ 4, STC 11/2002, de 17 de enero, FJ 4, y STC 137/2003, de 3 de julio,

En cualquier caso, la doctrina constitucional ha señalado que la necesidad extraordinaria y urgente supone un requisito o presupuesto habilitante de concurrencia inexcusable para que el Gobierno pueda dictar normas con rango de ley, lo que se erige en auténtico límite jurídico de la actuación gubernamental mediante los decretos ley (STC 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8; STC 26/2016, de 18 de febrero, FJ 2, y STC 125/2016, de 7 de julio, FJ 2).

Desde la Sentencia núm. 137/2011, de 14 de septiembre, el Tribunal Constitucional ha reconocido que la valoración de la necesidad extraordinaria y urgente puede ser independiente de la imprevisibilidad e incluso puede tener origen en la inactividad previa de la administración competente, siempre que concurra efectivamente la excepcionalidad de la situación. Asimismo, el Tribunal Constitucional, en la misma línea que la anterior Sentencia núm. 29/1986, de 20 de febrero, en la Sentencia núm. 237/2012, de 13 de diciembre, razona que no debe confundirse la eficacia inmediata de la norma provisional con la ejecución instantánea y, por tanto, debe permitirse que las medidas adoptadas con carácter de urgencia incluyan un posterior desarrollo normativo y de actuaciones administrativas de ejecución de aquéllas.

En cuanto a la dimensión del presupuesto habilitante de la legislación de urgencia, concebida como conexión de sentido entre la situación de necesidad definida y las medidas que en el decreto ley se adoptan, el hecho de que se considere una reforma estructural no impide, por sí sola, la utilización de la figura del decreto ley; porque, y esto es particularmente pertinente en el supuesto que se analiza, el posible carácter estructural del problema que se pretende evitar no excluye que este problema se pueda convertir en un momento dado en un supuesto de necesidad extraordinaria y urgente, como ocurre en el caso que nos ocupa, para cuyo tratamiento representa un instrumento constitucionalmente lícito, al tiempo que pertinente y adecuado para la consecución del fin que justifica la legislación de urgencia,

El contenido de este Decreto ley no afecta a los derechos establecidos en este Estatuto, las materias objeto de leyes de despliegue básico del Estatuto de autonomía, los presupuestos generales de la Comunidad Autónoma, la reforma del Estatuto, el régimen electoral ni el ordenamiento de las instituciones básicas de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

Las medidas que se adoptan en este Decreto ley tienen por finalidad garantizar la minimización de los frecuentes problemas de movilidad y alteración de la seguridad vial que se desencadenan, sobre todo, durante la temporada alta en las Illes Balears, tanto con vistas al verano del 2023, como resolver situaciones que, aunque no sean circunstanciadas únicamente en la temporada estival, requieren de una solución inmediata e inaplazable, dado que las situaciones problemáticas generadas en el ámbito del transporte de viajeros por carretera se agudizan, aún más, en las temporadas altas; tanto en lo que respecta a la carencia de transporte de viajeros que dé cobertura a toda la demanda, como a las situaciones de conflicto entre los diferentes sectores intervinientes en la prestación del servicio.

Por otra parte, el artículo 153 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre de 2015, de régimen jurídico del sector público, establece en el apartado 4 que las decisiones adoptadas por las comisiones bilaterales de cooperación son de obligado cumplimiento, cuando así se prevé expresamente. De este modo deben cumplirse los acuerdos ya mencionados en el apartado anterior: el Acuerdo de la Comisión Bilateral de 6 de junio de 2022 (BOIB núm. 85, de 30 de junio de 2022) y el Acuerdo adoptado el 28 de diciembre de 2022 (BOIB núm. 12, de 26 de enero de 2023).

Por lo que respecta a la situación excepcional de la gratuidad del transporte público de las Illes Balears durante el año 2023, obliga a aprobar, de forma inminente, una distribución proporcional de la concesión de la ayuda de 43 millones establecida en la Ley 31/ 2022, de 23 de diciembre, de presupuestos generales del Estado para el año 2023

Todo lo razonado de forma explícita determina la urgencia de las medidas que deben adoptarse, que exigen un plazo más breve que el que requiere la tramitación parlamentaria de las leyes, así como la de los reglamentos, tanto por el procedimiento ordinario como por el de urgencia, y, en consecuencia, justifica la utilización del instrumento del decreto ley que prevé el artículo 49 de la Ley orgánica 1/2007, de 28 de febrero, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Islas Baleares.

Este Decreto ley cumple los requisitos exigidos por la jurisprudencia constitucional para su utilización, ya que los preceptos que se adoptan introducen un conjunto de medidas que posibilitan hacer frente al importante problema que supone un déficit de oferta de transporte privado en la temporada estival. La utilización de la figura del decreto ley está justificada, dado que se trata de una situación extraordinaria y urgente. Extraordinaria, ya que

el aumento del turismo a niveles que no puedan ser atendidos por la oferta de transporte se prevé por cada año y este año se ve agravada con la gratuidad del transporte público, que ha sufrido un importante incremento de utilización, circunstancia ésta del todo excepcional. Medidas como las licencias temporales de VT y VTC ya están previstas en la normativa, teniendo en cuenta la previsibilidad de la afluencia de turistas en verano. Ahora bien, estas medidas no son suficientes para atender a la demanda total de turistas en proporción a la disponibilidad de transporte público que se prevé; por lo que se hace necesaria la regulación de esta circunstancia excepcional con la aprobación de un decreto ley sujeto a convalidación posterior por el Parlamento.

En cuanto a la urgencia, las medidas que establece el Decreto ley para paliar los efectos negativos de la situación excepcional deben empezar a aplicarse con inmediatez, lo que requiere de un instrumento normativo cuya tramitación sea rápida y efectiva .

Consecuentemente, resulta necesario e inaplazable aprobar este Decreto ley de medidas urgentes en materia del servicio público discrecional del transporte de viajeros, puesto que el inicio de la temporada turística comportará un enorme aumento de la demanda de movilidad; así como aprobar la distribución del presupuesto del Estado para sufragar la gratuidad del precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte colectivo terrestre de las Islas. También se hace necesario acometer las modificaciones normativas recogidas en los acuerdos de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma sin dilaciones.

Todas las razones expuestas justifican ampliamente y razonada la adopción de esta norma, existiendo la necesaria conexión entre la situación de urgencia expuesta y la medida concreta adoptada para subvenir, sin que constituya un supuesto de uso abusivo o arbitrario de ese instrumento. El Gobierno de las Illes Balears considera plenamente adecuado el uso de este instrumento para dar cobertura a las disposiciones contenidas en el mismo.

De esta forma, este Decreto ley se estructura en cinco títulos; el título I, relativo a las medidas para el transporte público discrecional de viajeros en autobús, con tres artículos; el título II, relativo a las medidas para el transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo, con artículos; el título III, relativo a las medidas para las autorizaciones de los vehículos de alquiler con conductor, con un artículo; el título IV, relativo a medidas para el transporte público en autotaxi; y el título V, relativo a las infracciones, con un artículo.

El artículo 1 del título I establece la posibilidad relativa a la contratación por plaza en el transporte discrecional de viajeros en autobús, por empresas transportistas o intermediarios, en el supuesto de transportes que tengan su origen y destino en los aeropuertos y puertos determinados de las Illes Balears, con unos requisitos recogidos en el citado artículo.

El artículo 2 del título I establece la justificación de la contratación por plaza del supuesto del artículo 1, que debe instrumentalizarse mediante un documento con una serie de datos recogidos en el artículo mencionado y un fichero actualizado de las contrataciones hechas.

El artículo 3 del título I recoge otros supuestos que posibilitan la contratación por plaza en el transporte discrecional de viajeros en autobús; con carácter excepcional y autorizada por el órgano competente en materia de movilidad, cuando concurren varias de las circunstancias previstas en este artículo.

El artículo 4 del título II establece un procedimiento excepcional, durante el año 2023, para otorgar licencias temporales de autotaxi, con la posibilidad de otorgar estas licencias temporales sin la aprobación previa del plan regulador establecido en la Ley 4/2014. Para otorgar estas licencias temporales será suficiente con un acto administrativo motivado en los términos previstos en el artículo.

El artículo 5 del título III establece, para realizar la actividad de alquiler de vehículos con conductor, la autorización necesaria del municipio donde esté residenciado el vehículo, mediante el procedimiento competitivo correspondiente; todo ello sin perjuicio de que las solicitudes de nuevas autorizaciones de VTC, en la Administración autonómica competente, puedan denegarse cuando se superen las proporciones que establece el artículo 3 del Decreto 43/2014, de aplicación.

El artículo 6 del título V reconoce el servicio público del taxi como interés general.

Por su parte, el artículo 7 del título VI recoge el régimen de infracciones y califica las infracciones por incumplimiento de este Decreto ley como graves, de conformidad con la tipificación establecida en los apartados 2 y 4 del artículo 95 de la Ley 4/2014.

Por último, el texto contiene dos disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias y nueve disposiciones finales.

La disposición adicional primera determina que las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca habilitan para prestar servicios interurbanos y urbanos.

La disposición adicional segunda determina la distribución de las cuantías, proporcionalmente a las administraciones o empresas gestoras de los servicios de transporte terrestre colectivo de las Illes Balears, de la ayuda estatal para establecer el descuento del 100% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las Islas Baleares.

La disposición transitoria primera establece que las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor residenciadas en las Islas Baleares en el momento de entrada en vigor de este Decreto ley estarán habilitadas para prestar servicios tanto interurbanos como urbanos, en aplicación del artículo 3 del Decreto ley 1/2019, de 22 de febrero.

La disposición transitoria segunda contempla la contratación por plaza en el transporte discrecional de viajeros en autobús, con origen o destino en puertos o aeropuertos de las Illes Balears, para la temporada estival del 1 de mayo al 31 de octubre de 2023, prorrogable por una resolución del órgano competente en materia de movilidad, dentro del mismo período de 2024.

La disposición transitoria tercera contempla la regulación, en el plazo de un año, de un régimen especial de recogida de viajeros para la isla de Mallorca.

Mediante la disposición final primera de este Decreto ley se modifica el artículo 2 de la Ley 8/2006, de 14 de junio, de creación del Consorcio de Transportes de Mallorca. También se modifica la letra t) del artículo 7, que queda con otra redacción.

La disposición final segunda modifica el punto 8 del artículo 114 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares.

La disposición final tercera modifica diferentes artículos y la disposición adicional primera del Decreto ley 4/2022, de 30 de marzo, por el que se adoptan medidas extraordinarias y urgentes para paliar la crisis económica y social producida por los efectos de la guerra en Ucrania .

La disposición final cuarta modifica el artículo 2 de la Ley 13/2012, de 20 de noviembre, de medidas urgentes para la activación económica en materia de industria y energía, nuevas tecnologías, residuos, aguas, otras actividades y medidas tributarias .

La disposición final quinta modifica los artículos 48 bis y 52 de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.

La disposición final sexta modifica la disposición adicional sexta de la Ley 3/2022, de 15 de junio, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Islas Baleares.

La disposición final séptima modifica el apartado segundo de la disposición adicional vigésima segunda y la disposición transitoria décima de la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Illes Balears.

La disposición final octava modifica el apartado quinto de la disposición transitoria cuarta de la Ley 10/2022, de 23 de diciembre, de ocio educativo para niños y jóvenes de las Islas Baleares.

La disposición final novena establece la entrada en vigor del Decreto ley al día siguiente de su publicación en el *Boletín Oficial de las Illes Balears*.

Por todo ello, a propuesta conjunta del conseller de Movilidad y Vivienda; la consejera de Hacienda y Relaciones Exteriores; el consejero de Transición Energética, Sectores Productivos y Memoria Democrática; el consejero de Modelo Económico, Turismo y Trabajo, y la consejera de Asuntos Sociales y Deportes, y habiéndolo considerado el Consejo de Gobierno en la sesión del día 6 de marzo de 2023, se aprueba lo siguiente

DECRETO LEY

TÍTULO I

Medidas para el transporte público discrecional de viajeros en autobús

Artículo 1. *Contratación por plaza en el transporte discrecional de viajeros en autobús con origen o destino en puertos o aeropuertos de las Islas Baleares.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en la letra b) del punto 2 del artículo 63 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, pueden ser objeto de contratación por plaza, con pago individual por asiento, los transportes discretionales de viajeros en autobús que tengan su origen o destino en los aeropuertos de las Illes Balears o en los siguientes puertos: La Savina, Ibiza, Ciutadella, Maó, Alcúdia y Palma.

2. Pueden llevar a cabo esta contratación las empresas transportistas o las entidades intermediarias autorizadas legalmente.

3. Se establecen los siguientes requisitos:

a) La contratación debe realizarse con una antelación mínima de 24 horas.

b) El servicio discrecional no podrá utilizar en ningún caso las paradas reservadas para las líneas regulares de autobús.

Artículo 2. *Justificación de la contratación.*

1. En el supuesto establecido en el artículo anterior, las empresas transportistas o entidades intermediarias facilitarán a cada viajero un documento en el que constarán, como mínimo, los siguientes datos:

- a) Identificación de la entidad vendedora con el nombre y NIF.
- b) Identificación del viajero con el nombre y número de DNI o pasaporte.
- c) Itinerario.
- d) Fecha de realización del transporte.
- e) Precio.

2. Las entidades vendedoras tendrán a disposición de la Inspección de los Transportes Terrestres copia de los documentos mencionados en el punto anterior como mínimo un año desde la fecha de la realización del transporte.

3. Asimismo, las entidades vendedoras tendrán un fichero actualizado con las contrataciones realizadas, al menos con 24 horas de antelación, a disposición de la Inspección de los Transportes Terrestres.

Artículo 3. *Otros supuestos de contratación por plaza en el transporte discrecional de viajeros en autobús.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en la letra c) del punto 2 del artículo 63 de la Ley 4/2014, con carácter excepcional, el órgano competente en materia de movilidad puede autorizar la contratación por plaza, con pago individual por asiento, en los servicios de transporte en los que se den conjuntamente al menos tres de las cuatro circunstancias siguientes:

- a) Que el transporte venga motivado por eventos de afluencia masiva de público en los que los servicios regulares permanentes de uso general existentes no puedan atender adecuadamente a la demanda.
- b) Que por el carácter ocasional del servicio no proceda establecer transportes regulares permanentes, temporales o de uso especial.
- c) Que los servicios no se presten con reiteración de itinerario, calendario y horario, y cada transporte tenga una finalidad específica e independiente.
- d) Que el transporte se organice con objetivo o finalidad común a la totalidad de los viajeros.

2. La autorización podrá tener carácter único o temporal y concretará el viaje o viajes autorizados y, en su caso, el plazo de duración.

TÍTULO II

Medidas para el transporte público discrecional de viajeros en vehículos turismo

Artículo 4. *Procedimiento excepcional para otorgar licencias temporales de autotaxi.*

1. Excepcionalmente, para el año 2023, los ayuntamientos pueden otorgar licencias temporales de autotaxi sin la aprobación previa del plan regulador establecido en el artículo 53.4 de la Ley 4/2014.

2. Durante el año 2023 los ayuntamientos pueden otorgar licencias temporales de autotaxi mediante un acto administrativo motivado que determine la adjudicación, las condiciones de prestación del servicio, el número mínimo y máximo, las condiciones a las que debe ajustarse los derechos y obligaciones, la cuantía de la tasa, los supuestos de revocación, los plazos de duración y las demás condiciones que consideren adecuadas o necesarias.

3. Los ayuntamientos que tengan el plan de licencias estacionales aprobado y en vigor deben ajustarse a las determinaciones del plan.

TÍTULO III

Medidas para las autorizaciones del vehículos de alquiler con conductor

Artículo 5. *Autorizaciones de ámbito urbano.*

1. Para llevar a cabo la actividad de alquiler de vehículos con conductor de carácter urbano será preceptiva la autorización del municipio donde se encuentre residenciado el vehículo, a través del procedimiento competitivo correspondiente.

2. Las solicitudes de nuevas autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor deben denegarse cuando se superen las proporciones entre autorizaciones VT y VTC que establece el artículo 3 del Decreto 43/2014, de 3 de octubre, por el que se despliegan y concretan determinados aspectos de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en el ámbito territorial de las Illes Balears, o las proporciones que en cada momento estén vigentes.

3. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, los municipios deben determinar el número óptimo de autorizaciones VTC urbanas domiciliadas en su municipio atendiendo, por un lado, a las necesidades turísticas del municipio y la población flotante y, por otra, a la adecuada gestión del dominio público viario, el correcto funcionamiento del tráfico, el fomento de las políticas públicas de transporte y la protección del medio ambiente. En caso de que consideren que este número óptimo se sitúa por encima del número resultante de aplicar la ratio prevista en el apartado anterior, deberán solicitar una autorización expresa al Gobierno debidamente justificada conforme a los criterios descritos anteriormente.

4. La concesión de las autorizaciones urbanas estará supeditada al abono del canon que cada municipio determine pertinente.

5. Reglamentariamente debe establecerse el procedimiento y las condiciones para otorgar las autorizaciones de ámbito urbano, que deben incluir la exigencia de disponer de vehículos con energías menos contaminantes y con unos parámetros de calidad.

TÍTULO IV

Medidas para el transporte público con autotaxi

Artículo 6. *Reconocimiento de servicio público de interés general del taxi.*

El servicio de taxi tendrá la condición de servicio de interés público y, como tal, resultará parte integrante de los servicios de movilidad pública. Las disposiciones de desarrollo de este Decreto ley, así como los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas de movilidad adoptados por las diferentes autoridades competentes de las Illes Balears deben garantizar y resultar coherentes con esta condición, como medio para asegurar un servicio de calidad suficiente y homogénea para todos los ciudadanos.

TÍTULO V

Infracciones

Artículo 7. *Infracción.*

El incumplimiento de lo dispuesto en este Decreto ley se considera infracción grave, tal y como se tipifica en los puntos 2 y 4 del artículo 95 de la Ley 4/2014.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. *Autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y de carácter temporal.*

Están habilitadas para prestar servicios interurbanos y urbanos las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y de carácter temporal que se puedan otorgar en la isla de Mallorca, en aplicación de lo que dispone el Decreto 46/2019, de 7 de junio, por el que se establecen las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor de ámbito insular y carácter temporal en la isla de Mallorca.

Segunda. *Distribución de la ayuda estatal para establecer el descuento del 100% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las Islas Baleares.*

1. La disposición adicional centésima decimoquinta de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de presupuestos generales del Estado para el año 2023, establece una ayuda a la Comunidad Autónoma de las Illes Balears por un importe de 43 millones de euros, para implantar el descuento del 100% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte colectivo terrestre de las islas.

En cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 5 de la citada disposición, se compensa proporcionalmente a las administraciones o empresas gestoras de los servicios de transporte terrestre colectivo de las Illes Balears, con las siguientes cuantías:

- Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Palma: 18.785.756 €.
- Consorcio de Transportes de Mallorca: 8.619.248 €.
- Servicios Ferroviarios de Mallorca: 6.046.935 €.
- Consejo Insular de Eivissa: 5.602.059 €.
- Consejo Insular de Menorca: 3.516.811 €.
- Consejo Insular de Formentera: 429.191 €.

2. La consejera de Hacienda y Relaciones Exteriores habilitará, en su caso, los créditos necesarios en las secciones presupuestarias correspondientes para financiar las medidas previstas en esta disposición adicional.

3. Dado que las entidades beneficiarias de las ayudas han manifestado formalmente su compromiso de implantación del descuento del 100% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte colectivo terrestre para el año 2023, el pago de las ayudas se tramitará cuando entre en vigor este Decreto ley.

4. Los créditos que se destinen a financiar estas medidas deben restituirse con las aportaciones que la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears reciba del Estado en relación con la ayuda que establece la disposición adicional centésima quincena de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de presupuestos generales del Estado para el año 2023

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. *Autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor residenciadas en las Islas Baleares.*

1. Los requisitos exigidos en los puntos 2, 3 y 4 del artículo 5 no serán exigibles a las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor que, en el momento de la entrada en vigor de este Decreto ley, se encuentren residenciadas en las Islas Baleares, estén operativas y para las que haya finalizado ya la moratoria otorgada por el Real decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

2. Hasta que los ayuntamientos no saquen los concursos oportunos para otorgar las autorizaciones de ámbito urbano, las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor que en la entrada en vigor de este Decreto ley se encuentren operativas, domiciliadas en las Illes Balears y hayan extinguido la moratoria otorgada por el Real decreto ley 13/2018, continúan habilitadas para prestar servicios interurbanos y urbanos, tal y como dispone el artículo 3 del Decreto ley 1/2019, de 22 de febrero, de medidas urgentes sobre la explotación y control actividad de alquiler de vehículos con conductor y otras medidas en materia de transporte terrestre.

Segunda. *Contratación por plaza en el transporte discrecional de viajeros en autobús con origen o destino en puertos o aeropuertos de las Islas Baleares.*

La contratación por plaza en los servicios de transporte discrecional de viajeros en autobús, con origen o destino en puertos o aeropuertos de las Illes Balears, que establece el artículo 1, sólo puede aplicarse en el período comprendido entre los días 1 de mayo y 31 de octubre de 2023; sin perjuicio de que esta medida pueda prorrogarse mediante resolución del órgano competente en materia de movilidad dentro del mismo período del año 2024.

Tercera. *Régimen especial de recogida de viajeros para la isla de Mallorca.*

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de este Decreto ley, el Gobierno debe determinar, con el acuerdo de los ayuntamientos, las condiciones de un régimen especial unificado de recogida de viajeros en la isla de Mallorca para vehículos con autorización VT, con la utilización de una aplicación tecnológica única y con un sistema tarifario homogéneo.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. *Modificación de la Ley 8/2006, de 14 de junio, de creación del Consorcio de Transportes de Mallorca.*

1. Se modifica el artículo 2, que queda redactado como sigue:

«Artículo 2. *Concepto y ámbito de aplicación.*

1. Se entiende por transporte público regular de viajeros, el transporte que se hace por cuenta ajena, mediante una retribución económica, dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, que se dedica a realizar el transporte de las personas y de sus equipajes en medios construidos y preparados para tal fin.»

2. Se modifica la letra t) del artículo 7, que queda redactada de la siguiente forma:

«t) Cualquier otra función que le sea encomendada por los entes consorciados conforme a la normativa vigente, en las materias que constituyen funciones del Consorcio.»

Segunda. Modificación de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares.

Se modifica el punto 8 del artículo 114, que queda redactado como sigue:

«8. Inicialmente no puede devolverse la documentación del vehículo o dejar sin efecto la medida cautelar de inmovilización del vehículo hasta que no se haga efectivo el importe provisional de la sanción o se constituya un depósito o caución del cincuenta por ciento de este importe.

Transcurridos tres meses desde la aplicación de la medida cautelar de inmovilización del vehículo sin que haya podido levantarse, la administración responsable de la tramitación del expediente sancionador correspondiente puede optar por dar por finalizada esta inmovilización a través de la resolución motivada correspondiente, que debe basarse en criterios de eficacia y eficiencia administrativa, ponderando debidamente la eficacia de la medida adoptada para impedir la continuación de la actividad infractora frente al coste incurrido por la administración, en medios personales y materiales, derivados de la retirada y custodia del vehículo. También puede valorarse la posibilidad real de que el vehículo pueda constituir garantía de cobro de la sanción.»

Tercera. Modificación del Decreto ley 4/2022, de 30 de marzo, por el que se adoptan medidas extraordinarias y urgentes para paliar la crisis económica y social producida por los efectos de la guerra en Ucrania.

1. El artículo 8 del Decreto ley 4/2022, de 30 de marzo, por el que se adoptan medidas extraordinarias y urgentes para paliar la crisis económica y social producida por los efectos de la guerra en Ucrania, queda modificado de la forma siguiente:

«Artículo 8. *Revisión del precio y modificación del contrato de concesión de servicios de transporte público regular de viajeros de uso general de Mallorca.*

1. Se reconoce a los concesionarios de los servicios de transporte interurbano regular de viajeros en autobús de Mallorca la posibilidad de una revisión del precio del contrato de concesión en los términos y con las condiciones que prevé el artículo 103 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público.

2. Asimismo, el contrato a que se refiere el apartado anterior podrá modificarse si se han producido circunstancias sobrevenidas imprevisibles en el momento de la licitación, siempre que se cumplan las condiciones previstas en los artículos 203 y 205 de la Ley 9 /2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público, y de acuerdo con el procedimiento previsto en los artículos 191 y 207.»

2. El artículo 15 del Decreto ley 4/2022 mencionado queda modificado de la siguiente forma:

«Artículo 15. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Los órganos de contratación de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y de su sector público instrumental quedan habilitados para adoptar las medidas previstas en este capítulo en los supuestos en los que se haya producido una alteración extraordinaria e imprevisible de los precios de los materiales tenidos en cuenta en la formalización del contrato o, en su caso, en las posteriores modificaciones.

2. Las medidas establecidas en este capítulo son incompatibles entre sí.»

3. El artículo 16 del Decreto ley 4/2022 mencionado queda modificado de la siguiente forma:

«Artículo 16. *Alteración extraordinaria e imprevisible.*

1. A efectos de la letra a) del apartado primero del artículo 17 de este Decreto ley, se entiende por alteración extraordinaria e imprevisible una variación de los precios de los materiales empleados en los términos establecidos en el artículo 7 del Real decreto ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/ 1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas en lo que se refiere a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.

2. En cuanto al restablecimiento del equilibrio económico de los contratos previstos en la letra b) del apartado primero del mismo artículo 17, el Consejo de Gobierno podrá acordar, con carácter orientativo, los supuestos en los que pueda considerarse que concurren circunstancias sobrevenidas determinantes de un desequilibrio económico imprevisible, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos y límites referidos en esta letra b).»

4. El artículo 17 del Decreto ley 4/2022 mencionado queda modificado de la siguiente forma:

«Artículo 17. *Medidas que se pueden adoptar.*

1. Las medidas que pueden adoptarse en los casos previstos en este capítulo consisten en alguna de estas opciones:

a) En el caso de contratos de obras, una compensación económica al contratista en los términos previstos en el título II del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo.

Esta medida se aplicará exclusivamente a los contratos administrativos y privados que, en fecha 2 de marzo de 2022, se encuentren en ejecución, licitación, adjudicación o formalización, o cuyo anuncio de la adjudicación o formalización se publique en la Plataforma de Contratación del Sector Público en el período de un año desde esa fecha, o bien a aquellos cuyo anuncio de licitación se publique en la Plataforma de Contratación del Sector Público en el plazo de un año desde de 2 de marzo de 2022 y cuyo pliego de cláusulas administrativas particulares establezca una fórmula de revisión de precios, y únicamente respecto de las variaciones en el coste de los materiales que se hayan producido en el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y la fecha de la solicitud del restablecimiento de equilibrio económico por parte del contratista.

b) En el caso de cualquier tipo de contrato, una modificación del contrato para restablecer el equilibrio económico, siempre que se cumplan los requisitos y se respeten los límites previstos en los artículos 203 y 205 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público, y se tramite de conformidad con lo dispuesto en los artículos 191 y 207.

Esta medida puede aplicarse a los contratos administrativos y privados que, en fecha 1 de enero de 2021, se encuentren en ejecución, o bien cuya ejecución se haya iniciado con posterioridad al 1 de enero de 2021 siempre que la anuncio de licitación se haya publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público antes del 2 de marzo de 2023.

2. Cualquiera de estas medidas debe acordarse necesariamente dentro de los límites de las dotaciones consignadas cada año en el presupuesto de cada órgano de contratación.»

5. El artículo 18 del Decreto ley 4/2022 mencionado queda modificado de la siguiente forma:

«Artículo 18. *Compensación extraordinaria.*

1. El procedimiento para aplicar la compensación extraordinaria a que se refiere la letra a) del apartado 1 del artículo anterior se iniciará mediante solicitud del contratista dirigida al órgano de contratación.

2. El plazo de presentación de las solicitudes comienza al día siguiente de la entrada en vigor de este Decreto ley y, en todo caso, antes de la liquidación del contrato.

3. El contratista adjuntará a dicha solicitud la documentación justificativa que acredite, de forma fidedigna, la existencia de una alteración extraordinaria e imprevisible de los precios de los materiales en los términos previstos en el artículo 16.

4. En todo caso, para el cálculo de la compensación, se tendrán en cuenta los criterios establecidos en el artículo 8 del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo.

5. Una vez recibida la solicitud, el órgano de contratación debe analizarla teniendo en cuenta los certificados de obra emitidos desde el 1 de enero de 2021, y puede llevar a cabo cualquier otro acto de instrucción que considere necesario.

Una vez examinada la solicitud y hechos, en su caso, los trámites a que se refiere el párrafo anterior, el órgano de contratación elaborará una propuesta de resolución de la que dará audiencia al contratista por plazo de diez días hábiles.

6. Una vez finalizado el trámite de audiencia, el órgano de contratación, previo informe de los servicios jurídicos competentes y de la Intervención General, en su caso, dictará resolución.

7. El plazo máximo para resolver el procedimiento será de tres meses desde la presentación de la solicitud. El transcurso del plazo máximo para resolver el procedimiento sin que se haya notificado resolución expresa legitima al contratista para entender desestimada por silencio la solicitud presentada.

8. La cuantía de las compensaciones que se puedan aprobar, de acuerdo con lo que dispone este Decreto ley, no puede superar aislada o conjuntamente el 20% del precio primitivo del contrato, excluido el impuesto sobre el valor añadido.»

6. El artículo 19 del Decreto ley 4/2022 mencionado queda modificado de la siguiente forma:

«Artículo 19. *Pago de la compensación extraordinaria de los contratos de obra.*

1. La compensación extraordinaria prevista en la letra a) del artículo 17.1 se aplicará con arreglo a la regulación que establezca la legislación básica para estos supuestos y de acuerdo con la regla de incompatibilidad a que se refiere el artículo 15.2 de este Decreto ley.

En todo caso, las cantidades percibidas al amparo de este capítulo se computarán y tendrán en consideración en cualquier otra resolución o medida que pueda acordarse orientada a garantizar la viabilidad económica del contrato, de forma que no pueda obtenerse una doble compensación por la misma causa.

2. El pago de la compensación extraordinaria a que se refiere la letra a) del artículo 17 está supeditado a que el contratista renuncie a cualquier reclamación administrativa o judicial derivada del incremento del coste de los materiales y queda sometido a la resto de condiciones y requisitos establecidos en el artículo 10 del Real decreto ley 3/2022, de 1 de marzo.»

7. La disposición adicional primera del Decreto ley 4/2022 mencionado queda modificada de la siguiente forma:

«Disposición adicional primera. *Normas para las administraciones insulares y locales.*

Las normas que se aprueban mediante el capítulo V de este Decreto ley son aplicables, sin perjuicio de la legislación de carácter básico y de la autonomía local e insular, en los contratos de los consejos insulares y de las entidades locales, y en los contratos del sector público instrumental.

Estas entidades también pueden aplicar las normas de agilización de la actividad subvencional contenidas en este Decreto ley.

Asimismo, estas entidades también pueden adoptar las normas contenidas en las disposiciones adicionales cuarta y quinta de este Decreto ley, con el fin de agilizar los procesos selectivos que deben ejecutar las ofertas de empleo público y la provisión de puestos de trabajo, además de facilitar la llamada de personal funcionario interino, así como las normas legales y reglamentarias en materia de función pública, que se modifican mediante las disposiciones finales quinta, sexta, séptima y octava de este Decreto ley.»

Cuarta. *Modificación de la Ley 13/2012, de 20 de septiembre, de medidas urgentes para la activación económica en materia de industria y energía, nuevas tecnologías, residuos, aguas, otras actividades y medidas tributarias.*

El artículo 2 de la Ley 13/2012, de 20 de septiembre, de medidas urgentes para la activación económica en materia de industria y energía, nuevas tecnologías, residuos, aguas, otras actividades y medidas tributarias, queda modificado de la modo siguiente:

«Artículo 2. *Utilidad pública.*

1. Las instalaciones de generación, transporte y distribución de energía eléctrica y las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 250 kW serán declaradas de utilidad pública de acuerdo con lo establecido en el artículo 54 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, a efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre.

2. Sin perjuicio de la legislación básica sectorial, pueden ser declaradas de utilidad pública, según su interés público y energético, las instalaciones de aprovechamiento térmico de la energía solar y/o de la biomasa, las redes de distribución de frío y/o calor, el aprovechamiento de la energía geotérmica y las de almacenamiento no eléctrico por el órgano competente en materia de energía, a efectos de la declaración de interés general en los términos previstos en apartado 2 del artículo 24 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, del suelo rústico de las Illes Balears, sin que, en caso de inversiones en materia de energías renovables, sea aplicable la prestación compensatoria por usos y aprovechamientos excepcionales, recogidos en el artículo 17 de la citada Ley.

3. Las instalaciones de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables (energía eólica, solar o hidráulica, biomasa, energía procedente del mar u otras similares), según su interés energético o de aprovechamiento de espacios degradados, pueden solicitar a la dirección general competente en materia de energía el reconocimiento de la utilidad pública a efectos de la declaración de interés general en los términos previstos en el apartado 2 del artículo 24 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, del suelo rústico de las Illes Balears, sin que, en caso de inversiones en materia de energías renovables, sea de aplicación la prestación compensatoria por usos y aprovechamientos excepcionales, que recoge el artículo 17 de la citada Ley.

4. Las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica pueden solicitar a la dirección general competente en materia de energía el reconocimiento de la utilidad pública a efectos de la declaración de interés general en los términos previstos el apartado 2 del artículo 24 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, del suelo rústico de las Illes Balears, sin que, en caso de inversiones en materia de energías renovables, sea aplicable la prestación compensatoria por usos y aprovechamientos excepcionales, recogidos en el artículo 17 de la citada Ley.

5. La declaración de utilidad pública o su reconocimiento tiene los mismos efectos que los que regulan los artículos 25, 26.5 y 26.6 del Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears, aprobado por el Decreto 96/2005, de 23 de septiembre, por que se aprueba definitivamente la revisión del Plan Director Sectorial Energético de las Islas Baleares.»

Quinta. *Modificación de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.*

1. El artículo 48 bis de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, queda modificado de la siguiente forma:

«Artículo 48 bis. *Control municipal de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica en baja, media y alta tensión.*

Sin perjuicio de las autorizaciones exigidas por la legislación básica del sector eléctrico, el control municipal que establece el artículo 84. c) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, para las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica en baja, media y alta tensión debe ser el siguiente:

1. Acometidas de baja tensión

a) Las acometidas de baja tensión, tal y como se encuentran definidas en la ITC-BT-11 del Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión (en adelante, Real Decreto 842/2002), salvo que requieran un trámite ambiental, quedan sujetos al régimen de comunicación previa, a efectos de la obtención de la licencia municipal de obras, y de acuerdo con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, siempre que se cumplan las siguientes particularidades:

1a. El trazado de la acometida debe ser lo más corto posible.

2a. La ejecución de las acometidas se realizará según la ITC-BT-07 del Real Decreto 842/2002, sobre redes subterráneas para distribución en baja tensión. Se incluirán los trazados verticales por fachadas siempre que se disponga de los permisos de energía correspondientes, cuando esta solución sea inevitable.

3a. Las acometidas deben transcurrir por aceras, caminos o viales.

4a. El proyecto o la documentación técnica que se adjunte a la comunicación previa debe constar de una declaración responsable por parte de personal técnico competente en la que se declare que se han consultado los servicios municipales existentes, de forma que el trazado propuesto evita cualquier interferencia con éstos, y que el plan de obras ha estado coordinado con los servicios técnicos municipales. El órgano competente en materia de energía publicará un modelo tipo de declaración responsable.

b) Las acometidas que no se realicen bajo las premisas indicadas en la letra a) anterior quedan sometidas al trámite de licencia municipal de obras. Asimismo, cuando de forma excepcional deban llevarse a cabo mediante trazado aéreo, total o parcialmente, o mediante ejecución puesta por fachada, cuando técnicamente quede justificada, quedan sometidas al trámite de licencia municipal de obras. Todo ello, sin perjuicio de lo que establece el Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears.

c) Las acometidas que se realicen bajo las premisas indicadas en la letra a) del apartado 1 de este artículo, en suelo rústico común o en áreas de transición, deben tener la consideración de uso permitido desde un punto de vista territorial y urbanístico.

2. Redes de distribución de energía eléctrica en baja tensión

a) Las redes de distribución de energía eléctrica en baja tensión, tal y como están definidas en el artículo 8 del Real Decreto 842/2002, quedan sujetas al régimen de comunicación previa, salvo que requieran un trámite ambiental, a efectos de la obtención de la licencia municipal de obras, y de acuerdo con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, siempre que se cumplan las siguientes particularidades:

1a. El trazado de la red de distribución en baja tensión no debe superar los 700 metros de longitud entre el cuadro distribución de baja tensión y el último armario de distribución.

2a. La ejecución de las redes de distribución de energía eléctrica se realizará según la ITC-BT-07 del Real Decreto 842/2002, sobre redes subterráneas para distribución en baja tensión. Se incluirán los trazados verticales por fachadas siempre que se disponga de los permisos de energía correspondientes, cuando esta solución sea inevitable.

3a. El trazado de la red de distribución en baja tensión transcurrirá por aceras, caminos o viales.

4a. El proyecto o la documentación técnica que se adjunte a la comunicación previa debe constar de una declaración responsable por parte de personal técnico competente en la que se declare que se han consultado los servicios municipales existentes, de forma que el trazado propuesto evite cualquier interferencia con éstos, y que el plan de obras ha estado coordinado con los servicios técnicos municipales. El órgano competente en materia de energía publicará un modelo tipo de declaración responsable.

b) Las redes de distribución en baja tensión que no se realicen bajo las premisas indicadas en la letra a) anterior quedan sometidas al trámite de licencia municipal de obras. Asimismo, cuando de manera excepcional deban llevarse a cabo mediante trazado aéreo, total o parcialmente, o mediante ejecución puesta por fachada, por la imposibilidad material de ejecución soterrada de la misma, quedan sometidas al trámite de licencia municipal de obras. Todo ello, sin perjuicio de lo que establece el Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears.

c) Las redes de distribución en baja tensión que se realicen bajo las premisas indicadas en la letra a) del apartado 2 de este artículo, en suelo rústico común o en áreas de transición, tendrán la consideración de uso permitido desde un punto de vista territorial y urbanístico.

3. Redes de transporte y distribución de energía eléctrica en media o alta tensión

a) Las redes de transporte y distribución de energía eléctrica en media o alta tensión, tal y como están definidas en el artículo 2 del Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, quedan sujetas al régimen de comunicación previa, salvo que requieran un trámite ambiental, a efectos de la obtención de la licencia municipal de obras, y de acuerdo con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, siempre que se cumplan las siguientes particularidades :

1a. El trazado de la red en media o alta tensión no debe superar los 10 kilómetros de longitud entre la cabecera de subestación y el último centro de transformación.

2a. La ejecución de las redes de energía eléctrica en media o alta tensión debe llevarse a cabo según la ITC-LAT 06 del Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, de líneas subterráneas con cables aislados.

3a. Las redes de energía eléctrica en media o alta tensión deben transcurrir por aceras, caminos o viales.

4a. Se incluyen los centros de transformación, los sistemas de acumulación asociados al sistema, los activos de compensación de energía reactiva y de regulación de tensión, así como las conversiones aéreas subterráneas cuando éstas sean necesarias.

5a. El proyecto o la documentación técnica que se adjunte a la comunicación previa debe constar de una declaración responsable por parte de personal técnico competente en la que se declare que se han consultado los servicios municipales existentes, de forma que el trazado propuesto evita cualquier interferencia con éstos, y que el plan de obras ha estado coordinado con los servicios técnicos municipales. El órgano competente en materia de energía publicará un modelo tipo de declaración responsable.

b) Las redes de transporte y distribución en media o alta tensión que se realicen bajo las premisas indicadas en la letra a) del apartado 3 de este artículo, en suelo rústico común o en áreas de transición, tendrán la consideración uso permitido desde un punto de vista territorial y urbanístico. Sin embargo, en el caso de Formentera, dadas sus características territoriales, esta consideración de uso permitido queda condicionada a una resolución favorable emitida por el Pleno del Consell Insular en cuanto a su tramitación.

c) Las redes de transporte y distribución en media o alta tensión que no se realicen bajo las premisas indicadas en la letra a) anterior quedan sometidas al trámite de licencia municipal de obras. Asimismo, cuando de forma excepcional deban llevarse a cabo mediante trazado aéreo, total o parcialmente, por la imposibilidad material de ejecución soterrada de la misma, quedan sometidas al trámite de licencia municipal de obras. Todo ello, sin perjuicio de lo que establece el Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears.»

2. Se suprimen los apartados 6 y 7 del artículo 52 de la citada Ley 10/2019.

Sexta. *Modificación de la disposición adicional sexta de la Ley 3/2022, de 15 de junio, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Islas Baleares.*

1. Se introduce un punto 2 en la disposición adicional sexta de la Ley 3/2022, de 15 de junio, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears, con el siguiente contenido:

«2. El órgano colegiado de máxima representación en el gobierno, gestión y deliberación de la entidad pública empresarial debe estar formado, como mínimo, por representantes de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y la Universidad de las Islas Baleares. La presidencia de este órgano colegiado debe recaer en la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, mientras que la vicepresidencia debe recaer en la Universidad de las Illes Balears.»

2. Se vuelven a numerar los puntos 2, 3, 4, 5, 6 y 7 de la disposición adicional sexta de la Ley 3/2022, de 15 de junio, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Islas Baleares, que pasan a ser los puntos 3, 4, 5, 6, 7 y 8, respectivamente.

3. Se introduce un punto 9 en la disposición adicional sexta de la Ley 3/2022, de 15 de junio, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears, con el siguiente contenido:

«9. Cualquier enseñanza conducente a la obtención de titulaciones universitarias que imparta la Ehib, a través de la Escuela Universitaria de Hostelería de las Illes Balears u otro centro adscrito que pueda crear, debe hacerlo preferentemente con adscripción a la Universidad de las Islas Baleares.»

Séptima. *Modificaciones de la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Islas Baleares.*

1. Se modifica el apartado segundo de la disposición adicional vigésima segunda de la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Illes Balears, que queda redactado como sigue:

«2. Pasados seis meses desde la publicación de la Ley 10/2022, de 23 de diciembre, de ocio educativo para niños y jóvenes de las Islas Baleares en el *Boletín Oficial de las Islas Baleares*, las instalaciones que se indican a continuación, y no cumplan los requisitos para ser albergues para el ocio, deben quedar sometidas a la normativa turística, con el régimen específico establecido en las letras a) hasta g) siguientes.

Las instalaciones afectadas por este punto son:

i) las que, de acuerdo con la Ley 10/2006, de 26 de julio, integral de la juventud, y su normativa de desarrollo, sean consideradas albergues juveniles de gestión o titularidad privada y se encuentren en funcionamiento desde antes de 18 de junio de 2022.

ii) las que hayan presentado una solicitud completa de ampliación de plazas como albergue juvenil o solicitado licencia de obras o reformas, en edificio existente, para iniciar la actividad de albergue juvenil, frente a la administración municipal competente, antes de la entrada en vigor del Decreto ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears, siempre que el cómputo total de plazas del albergue resultante respete el límite máximo de plazas aplicable de acuerdo con el régimen jurídico vigente y que corresponda.

El régimen específico para estas instalaciones es el siguiente:

a) Deben presentar la declaración responsable de inicio de actividad ante la administración turística correspondiente, que debe inscribirse en los registros turísticos con el código ABT.

b) No les será de aplicación el artículo 88 de la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Illes Balears, sin perjuicio de que las plazas de los albergues no pueden ser objeto de intercambio entre particulares. No obstante lo anterior, las plazas de los albergues mencionados deben computar a efectos del límite máximo por isla de plazas turísticas a alojamientos turísticos referido al artículo 5.3 de la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Islas Baleares.

c) Quedan sometidas al ámbito de aplicación de la Ley 2/2016, de 30 de marzo, del impuesto sobre estancias turísticas en las Illes Balears y de medidas de impulso del turismo sostenible.

d) El número máximo de plazas turísticas de las que pueden disponer estos establecimientos es de 150 en la isla de Mallorca, de 80 en las islas de Menorca y de Eivissa, y de 60 en la isla de Formentera.

e) Pueden aumentarse plazas, siempre de conformidad con la normativa turística de aplicación.

f) Quedan sometidas a las obligaciones y deberes generales de las empresas turísticas determinados en la Ley 8/2012, de 19 de julio, del turismo de las Illes Balears, y en la normativa de desarrollo.

g) Sin perjuicio de lo anterior, y hasta la entrada en vigor del reglamento mencionado en el punto 1 de esta disposición final, también quedan sometidas a los requisitos ya las condiciones establecidos en el artículo 57, en los artículos 68 a 70 del capítulo IV y en la sección primera del capítulo V (artículos 71 a 74) del Decreto 23/2018, de 6 de julio, por el que se despliegan diversos aspectos de la normativa de juventud y de ocio.»

2. Se modifica el punto 1 de la disposición transitoria décima de la Ley 8/2012, con el siguiente contenido:

«Disposición transitoria décima. *Calendario.*

1. Las medidas contenidas en el artículo 37 bis de esta Ley, relativas a la obligatoriedad de disponer y tener instaladas camas elevables, estarán implantadas en fecha 1 de mayo de cada año, de conformidad con el calendario y los siguientes porcentajes:

a) Establecimientos de alojamiento de cinco estrellas: el 30% en 2023, el 50% en 2024, el 60% en 2025, el 75% en 2026, el 100% en 2027.

b) Establecimientos de alojamiento de cuatro estrellas superior: el 25% en 2023, el 40% en 2024, el 50% en 2025, el 75% en 2026, el 100% en 2027.

c) Establecimientos de alojamiento de cuatro estrellas: el 20% en 2023, el 30% en 2024, el 40% en 2025, el 60% en 2026, el 75% en 2027, el 100% en 2028.

d) Establecimientos de alojamiento de una, dos y tres estrellas, incluidos los hoteles rurales que no dispongan de clasificación: el 15% en 2024, el 30% en 2025, el 50% en 2026, el 75% en 2027, el 100% en 2028.

Sin perjuicio de ello, las empresas titulares de la explotación de más de un establecimiento de alojamiento así como los diferentes establecimientos de alojamiento que se comercialicen bajo una misma marca o nombre comercial, pueden optar para aplicar los porcentajes referidos al conjunto de camas de que dispone la empresa y, por tanto, pueden seleccionar el establecimiento donde instalarlos con independencia de la categoría de éstas. En este caso, el porcentaje de camas elevables que deben estar instaladas cada año será el que corresponda al establecimiento con la categoría de estrellas más alta.

Asimismo, las empresas titulares de la explotación de establecimientos de alojamiento que durante los años 2019, 2020 y 2021 hayan llevado a cabo reformas con un porcentaje mínimo de cambio de camas de las unidades de alojamiento de al menos un 50% , pueden optar por iniciar la instalación de las camas elevables en el establecimiento concreto en el año 2027, con un porcentaje del 50% de estas instaladas el 1 de mayo, y en el año 2028 el otro 50% en fecha 1 de mayo, o bien llevar a cabo la instalación del 100% de las camas elevables desde enero de 2028 con fecha límite el 1 de mayo del mismo año.

Si, cumplidas las fechas límite citadas, no se ha podido dar cumplimiento a la obligación de instalación por problemas derivados de producción y logística de los proveedores, la obligación debe entenderse cumplida mediante un documento certificado que valide y acredite la adquisición de las camas.»

Octava. *Modificación de la Ley 10/2022, de 23 de diciembre, de ocio educativo para niños y jóvenes de las Islas Baleares.*

Se modifica el apartado quinto de la disposición transitoria cuarta de la Ley 10/2022, de 23 de diciembre, de ocio educativo para niños y jóvenes de las Illes Balears, que queda redactado como sigue:

«5. El régimen transitorio recogido en esta disposición será también aplicable a las instalaciones que hayan presentado una solicitud completa de ampliación de plazas como albergue juvenil o solicitado licencia de obras o reformas, en edificio existente, por iniciar la actividad de albergue juvenil, ante la administración municipal competente, antes de la entrada en vigor del Decreto ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Islas Baleares, siempre que el cómputo total de plazas del albergue resultante respete el límite máximo de plazas aplicable de acuerdo con el régimen jurídico vigente y que corresponda.»

Novena. *Entrada en vigor.*

Este Decreto ley entra en vigor al día siguiente de su publicación en el *Boletín Oficial de las Illes Balears*.

Palma, 6 de marzo de 2023

El vicepresidente

(Por suplencia de acuerdo con el artículo 7 de la Ley 1/2019, de 31 de enero del Gobierno de las Islas Baleares)

Juan Pedro Yllanes Suárez

**El consejero de Transición Energética,
Sectores Productivos y Memoria
Democrática**

Juan Pedro Yllanes Suárez
**La consejera de Hacienda y Relaciones
Exteriores**

Rosario Sánchez Grau
**El consejero de Modelo Económico,
Turismo y Trabajo**

Por suplencia (art.1 del Decreto 10/2021, de
13 de febrero, de la presidenta de las Islas
Baleares)

El consejero de Movilidad y Vivienda
Josep Marí i Ribas

**La consejera de Asuntos Sociales y
Deportes**

Fina Santiago Rodríguez
El consejero de Movilidad y Vivienda

Josep Marí i Ribas