

INFORME LGUM 07/2026, EN EL MARCO DEL PROCEDIMIENTO DE RECLAMACIÓN CONTRA OBSTÁCULOS O BARRERAS A LA UNIDAD DE MERCADO DEL ARTÍCULO 26 DE LA LEY 20/2013, DE 9 DE DICIEMBRE, DE GARANTÍA DE LA UNIDAD DE MERCADO (Expte. 26/26013 -Techo vehículos Formentera. Baleares)

Ref. LGUM/26/07/26

1. ANTECEDENTES

Con fecha 27 de marzo de 2026 tuvo entrada en la Secretaría para la Unidad de Mercado (en adelante, SECUM) escrito de reclamación presentado por la representación de un operador económico, en el marco del procedimiento previsto en el artículo 26 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), del sector de los servicios de transporte marítimo de pasajeros y mercancías (incluidos vehículos).

El 30 de marzo de 2026 la SECUM dio traslado a la Agencia de la Competencia y de la Regulación Económica de Andalucía (en adelante, ACREA o Agencia) de la reclamación y de toda la información que obra en el citado expediente, en su condición de punto de contacto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, a fin de que, en su caso, pueda emitir informe con las aportaciones que considere oportunas, en los términos previstos en el apartado 5, último párrafo, del artículo 26 de la LGUM.

En particular, del análisis por este PUC de la documentación suministrada por el operador reclamante se pueden extraer los siguientes antecedentes de hecho que resultan de interés para el análisis del asunto presentado:

Con fecha 26 de febrero de 2026, fueron adoptados por el Pleno del Consell Insular de Formentera, varios acuerdos (BOIB núm. 27, de 28 de febrero de 2026) que aprueban límites y cuotas de entrada de vehículos a la isla para el periodo 2025-2027. En concreto, dichos acuerdos fijan: (i) el período de aplicación de la limitación de la entrada, circulación y estacionamiento de vehículos a motor en las vías públicas de la isla de Formentera para el año 2026; (ii) el techo máximo de vehículos que podrán acceder, circular y estacionar en dichas vías durante el período de limitación; y (iii) la determinación del número máximo de vehículos destinados a la actividad de alquiler sin conductor que podrán comercializarse durante el período en que resulte aplicable la referida limitación:

En síntesis, el reclamante sostiene que determinadas previsiones de los citados Acuerdos, relativos a la fijación de los techos y al reparto del número de vehículos que pueden acceder, circular y estacionar en la isla de Formentera, vulneran los principios de no discriminación, necesidad y proporcionalidad recogidos en los artículos 3 y 5 de la LGUM, al establecer supuestas restricciones injustificadas al acceso al desarrollo de la actividad económica de transporte marítimo de vehículos.

2. CONTEXTO NORMATIVO SECTORIAL DE APLICACIÓN

Atendiendo a la materia particular sobre la que versa el presente procedimiento de reclamación, se cita a continuación, sin ánimo de exclusividad, la siguiente normativa de aplicación.

		13/04/2026	
		PÁG. 1/10	



2.1. Normativa estatal

El control de la circulación de vehículos en una determinada demarcación se fundamenta en el reparto competencial entre las administraciones públicas en materias interrelacionadas como el transporte terrestre, de acuerdo con el artículo 148.1.5.^a de la Constitución española (CE), la gestión medioambiental (art. 148.1.9.^a CE) y la promoción y ordenación del turismo (art. 148.1.18.^a CE). En este ámbito, las comunidades autónomas ostentan competencia exclusiva sobre los transportes terrestres que discurran íntegramente por su territorio, conforme a los artículos 148.1.5.^a y 149.1.21.^a CE y a la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, correspondiendo al Estado únicamente la regulación del transporte interautonómico.

El principal referente normativo estatal es la [Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres](#) (en adelante, LOTT), aplicable a los transportes por carretera y al arrendamiento de vehículos sin conductor. La LOTT proclama el principio de unidad de mercado y la libertad de gestión empresarial, admitiendo su limitación únicamente por razones de interés general (art. 4.3).

La realización del transporte público está sujeta a autorización administrativa (art. 42), cuyo otorgamiento tiene carácter reglado (art. 48), si bien pueden establecerse limitaciones cuantitativas en determinados ámbitos territoriales. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor se configura, con carácter general, como una actividad libre, sujeta únicamente al cumplimiento de las obligaciones legales aplicables (art. 133).

Esta norma ha sido desarrollada por el [Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres](#) (en adelante, ROTT), que regula el arrendamiento de vehículos sin conductor en sus artículos 176 a 179.

2.2. Normativa autonómica

El Estatuto de Autonomía, aprobado por la [Ley Orgánica 1/2007, de 28 de febrero, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears](#) atribuye a la comunidad autónoma competencias exclusivas en materia de ordenación del territorio, transporte terrestre y turismo, correspondiendo a los consejos insulares la potestad reglamentaria y la gestión directa de dichas competencias.

En este marco se aprueba la [Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears](#), orientada al impulso de una movilidad sostenible y a la racionalización del uso del espacio viario. Dicha norma atribuye a los consejos insulares competencias en materia de planificación de la movilidad y en la regulación de determinados títulos habilitantes vinculados al transporte discrecional y al alquiler de vehículos.

Asimismo, en materia turística resulta de aplicación la [Ley 8/2012, de 19 de julio, del Turismo de las Illes Balears](#), cuyo artículo 1.1 establece como objeto “la ordenación, la planificación, la promoción, el fomento y la disciplina del turismo y de la calidad en la prestación de servicios turísticos de las Illes Balears y el impulso del turismo sostenible y circular en el marco del Estatuto de Autonomía y del resto del ordenamiento jurídico”. Dicha Ley reconoce la libertad de establecimiento y de prestación de servicios, sujeta a la presentación de la correspondiente declaración responsable de inicio de actividad turística.

Por último, resulta de especial relevancia la [Ley 7/2019, de 8 de febrero, para la sostenibilidad medioambiental y económica de la Isla de Formentera](#), que habilita al Consell Insular para limitar la afluencia y circulación de vehículos a motor, establecer techos máximos de vehículos en determinados

		13/04/2026	
		PÁG. 2/10	



periodos y fijar cuotas específicas por tipologías, todo ello con sujeción a los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

En desarrollo de la Ley 7/2019, de 8 de febrero, el Pleno del Consell Insular de Formentera adoptó tres Acuerdos, publicados en el BOIB núm. 27, de 28 de febrero de 2026, a saber:

- [Aprobación del período de aplicación de la limitación de la entrada, la circulación y el estacionamiento en las vías públicas de la isla de Formentera para el año 2026](#) (Exp. 2068).

Mediante este acuerdo se establece, entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2026, la prohibición general de entrada, circulación y estacionamiento de vehículos a motor en la isla de Formentera, con las excepciones previstas en la Ley 7/2019, de 8 de febrero, para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera. El acuerdo se acompaña de medidas de fomento del transporte público y de la movilidad sostenible, el impulso de vehículos eléctricos y bicicletas, obligaciones de información a las empresas navieras y un sistema de control basado en agentes públicos y medios tecnológicos.

- [Aprobación del techo de vehículos que podrán circular durante la limitación de la entrada, la circulación y el estacionamiento en las vías públicas de la isla de Formentera para el año 2026](#) (Exp. 2070).

El Acuerdo fija en 10.287 vehículos el techo máximo de vehículos a motor que pueden acceder, circular y estacionar en la vía pública de la isla de Formentera durante el periodo de limitación, excluidos los supuestos exceptuados por la Ley 7/2019, de 8 de febrero.

Dentro de dicho techo, el resuelve segundo establece las siguientes cuotas por tipología de vehículos:

a) Vehículos de visitantes de uso particular:

- Turismo: 1.732 vehículos (se incluyen los vehículos de los trabajadores no residentes en Formentera o Eivissa al no estar recogidos en los apartados a-i del artículo 3.2 Ley 7/2019, de 8 de febrero).
- Motos: 122 vehículos.
- Quads: 0 vehículos.
- Caravanas y autocaravanas: 0 vehículos.

El Acuerdo prevé que, por razones de interés general, en caso de agotamiento de la cuota se garantice la entrada en la isla de vehículos cuyos titulares acrediten debidamente su relación laboral con el sector público de Formentera.

b) Vehículos de visitantes, de uso particular, residentes en la isla de Eivissa:

- Turismos: 235 vehículos.
- Motos: 50 vehículos.
- Quads: 0 vehículos.
- Caravanas y autocaravanas: 0 vehículos.

		13/04/2026	
		PÁG. 3/10	



La fijación de una cuota cero (0) para los quads se justifica en el Acuerdo por los daños que este tipo de vehículos ocasionan en la red viaria de Formentera, especialmente en los caminos de tierra, que constituyen una parte significativa de las vías de la isla.

Asimismo, la cuota cero (0) para caravanas y autocaravanas se fundamenta en la prohibición de la acampada libre establecida en la correspondiente ordenanza sancionadora (BOIB núm. 109, de 22 de julio de 2010) y en la inexistencia de espacios habilitados en la isla para este tipo de vehículos.

En los apartados posteriores de la parte resolutive del Acuerdo se regula el procedimiento de adjudicación y gestión de las autorizaciones para la entrada, circulación y estacionamiento de vehículos durante el período de limitación. Las autorizaciones se otorgan por orden de solicitud, hasta el agotamiento de las cuotas disponibles, y deben tramitarse a través del portal web habilitado al efecto (www.fomentera.eco), siendo necesario que el solicitante disponga de la correspondiente autorización con carácter previo al acceso a la isla.

Se prevén acreditaciones de temporada y puntuales, estas últimas sujetas al abono de la tasa correspondiente conforme a la ordenanza fiscal vigente. El Consell Insular queda facultado para revisar las autorizaciones de temporada, pudiendo proceder a su retirada de oficio si el vehículo autorizado no es detectado durante el período establecido, debiendo solicitarse una nueva autorización en tal caso.

Cada autorización queda vinculada a una matrícula concreta, de manera que cualquier modificación exige la tramitación de una nueva acreditación. Asimismo, se faculta a la Presidencia del Consell Insular para fijar mediante decreto la fecha de inicio del procedimiento de tramitación, disponiéndose su publicación íntegra en el BOIB a efectos de publicidad y transparencia.

- [Aprobación de la fijación del número de vehículos de alquiler que se podrán comercializar durante la limitación de la entrada, la circulación y el estacionamiento en las vías públicas de la isla de Formentera para el año 2026](#) (Exp. 2072).

El Acuerdo establece, para el año 2026 y dentro del período de limitación de la entrada, circulación y estacionamiento de vehículos en la isla de Formentera, la cuota máxima de vehículos destinados a la actividad de alquiler sin conductor que pueden operar en la isla, fijando límites diferenciados en función de la tipología del vehículo. En concreto:

- Turismos: 2.268 vehículos.
- Motos: 5.880 vehículos.
- Quads: 0 vehículos.
- Caravanas y autocaravanas: 0 vehículos.

Asimismo, se fija en cero (0) el número de vehículos de alquiler con conductor (VTC) que pueden comercializarse durante dicho período. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 43.1 del Decreto 6/2026, de 20 de febrero, por el que se regulan los servicios de taxi y de arrendamiento de vehículos con conductor en las Illes Balears, esta actividad se encuentra sujeta a la obtención de la correspondiente autorización administrativa, válida para la isla o municipio de que se trate —coincidentes en el caso de Formentera—, no existiendo en la actualidad ningún VTC autorizado para prestar servicio en la isla.

El Acuerdo determina igualmente los requisitos documentales y los criterios de adjudicación de las acreditaciones a las empresas de alquiler, entre los que se incluyen la identificación del vehículo, la

		13/04/2026	
		PÁG. 4/10	



acreditación de su afectación a la actividad de alquiler sin conductor y, en su caso, la documentación acreditativa de su titularidad o régimen de uso. Se exige, además, que las empresas hayan presentado con anterioridad una Declaración Responsable de Inicio de Actividad Turística (DRIAT) ante el Consell Insular de Formentera, así como que hayan aplicado una reducción de flota respecto de la comercializada en el año 2019, con determinadas excepciones previstas para pequeñas flotas.

Asimismo, el Acuerdo regula el mecanismo de ajuste proporcional de las flotas cuando estas superen la cuota establecida, una vez aplicada la reducción correspondiente, y establece la obligación de identificación externa de los vehículos acreditados mediante la matrícula y el distintivo de la empresa.

Finalmente, se dispone la publicación íntegra del Acuerdo en el BOIB, se indica que el mismo pone fin a la vía administrativa y se especifican los recursos administrativos y jurisdiccionales procedentes frente a él.

3. ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN DESDE LA ÓPTICA DE LA UNIDAD DE MERCADO

Con carácter previo, procede precisar que el objeto del presente informe se circunscribe exclusivamente al análisis, desde la perspectiva y a la luz de los principios consagrados en la LGUM, de las medidas restrictivas contenidas en los Acuerdos adoptados el 26 de febrero de 2026 por el Pleno del Consell Insular de Formentera, que han sido impugnadas por la parte reclamante. En particular, el análisis se centra en aquellas medidas relativas a la fijación del techo máximo de vehículos y al período de aplicación de la limitación de la entrada, circulación y estacionamiento en las vías públicas de la isla de Formentera, comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2026, así como en la distribución de dicho techo en cuotas diferenciadas, especialmente, el tratamiento desigual otorgado a favor de los vehículos de alquiler¹.

La LGUM tiene por objeto establecer las disposiciones necesarias para hacer efectivo el principio de unidad de mercado en el territorio nacional. La unidad de mercado se fundamenta en la libre circulación y establecimiento de los operadores económicos, en la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio español, sin que ninguna autoridad pueda obstaculizarla directa o indirectamente, y en la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica.

El artículo 2 de la LGUM² determina el ámbito de aplicación de esta Ley, que incluye el acceso y ejercicio de las actividades económicas en condiciones de mercado y, en consecuencia, a todos los actos y disposiciones de las diferentes Administraciones públicas que afecten al acceso y ejercicio de las mencionadas actividades económicas. A estos efectos, el Anexo de esta misma Ley, en su apartado b), define «actividad económica» como cualquier actividad de carácter empresarial o profesional que suponga la ordenación por cuenta propia de los medios de producción, de los recursos humanos, o ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o en la prestación de servicios, quedando excluidas las actividades relativas a la reserva o al ejercicio de potestades públicas, jurisdiccionales o administrativas, así como la regulación de las relaciones laborales por cuenta ajena o asalariadas.

¹ Ello, sin perjuicio de la incidencia de las citadas limitaciones desde la óptica de la competencia. A este respecto, interesa destacar que la CNMC ejercitó acciones impugnatorias contra el varios apartados del “Acuerdo del techo de vehículos y periodo de aplicación de la limitación de la entrada, la circulación y el estacionamiento en las vías públicas de la isla de Formentera para el año 2023”, al amparo del artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC.

²«Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Esta ley será de aplicación al acceso a actividades económicas que se prestan en condiciones de mercado y su ejercicio por parte de operadores legalmente establecidos en cualquier lugar del territorio nacional.

2. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de esta ley las materias del ámbito tributario».

		13/04/2026	
		PÁG. 5/10	



En el presente caso, la actividad desarrollada por la parte reclamante —la prestación de servicios de transporte marítimo de vehículos con origen y destino en la isla de Formentera— constituye una actividad económica a los efectos de lo dispuesto en el artículo 2 y en el anexo de la LGUM. En consecuencia, las medidas adoptadas por la autoridad competente deben respetar los principios consagrados en dicha norma.

Si bien los Acuerdos no inciden de manera directa en el régimen jurídico aplicable a las empresas navieras, cabe apreciar la posible existencia de efectos indirectos sobre su actividad, en la medida en que introducen una limitación al acceso de vehículos particulares a la isla. Dicha restricción resulta susceptible de afectar a mercados conexos, en cuanto puede incidir en la demanda efectiva de los servicios de transporte marítimo de vehículos (en el que operan las navieras) y, de forma correlativa, incentivar el recurso al alquiler de vehículos en destino (en el que prestan servicios los operadores implantados en la isla).

La reclamación se dirige contra determinadas medidas contenidas en los referidos Acuerdos, al considerar la parte interesada que las mismas resultan contrarias a los principios de no discriminación, necesidad y proporcionalidad recogidos en los artículos 3 y 5 de la LGUM.

En este orden de consideraciones, es preciso señalar que, conforme al artículo 9 de la LGUM, todas las autoridades competentes están obligadas a observar, en las actuaciones administrativas, disposiciones y medios de intervención adoptados en su ámbito de actuación, los principios de no discriminación, cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad de sus actuaciones, simplificación de cargas y transparencia.

En tal sentido, y más específicamente, ha de indicarse que con arreglo a lo dispuesto por el artículo 5 de la LGUM³, los límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio o la exigencia de requisitos para el desarrollo de una actividad habrán de estar motivados en la necesaria salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11⁴ de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley 17/2009), debiendo existir un nexo causal y coherencia entre las medidas adoptadas con las razones que justifican su exigencia, y además, habrán de ser proporcionadas de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

A tales efectos, debe tenerse en cuenta que no basta invocar la existencia de una «razón imperiosa de interés general» (RIIG), sino que ha de acreditarse también que la actuación o medida concreta resulta

³ «Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica (...).

⁴ «Artículo 3.11. «Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural».

		13/04/2026	
		PÁG. 6/10	



adecuada a la finalidad perseguida, y superado el referido test de necesidad y proporcionalidad, dicha intervención debe contener las medidas imprescindibles y más adecuadas para atender la necesidad a cubrir, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas que permitan obtener el mismo resultado de un modo menos gravoso para la libertad individual y de empresa.

Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, corresponde a la Administración que impone una restricción justificar, con datos suficientes, que la medida es necesaria y proporcionada en relación con las libertades de establecimiento y de prestación de servicios⁵.

Por su parte, el artículo 17 de la LGUM establece los medios de intervención en la actividad económica, precisándose en su apartado 1 los supuestos tasados en los que procederá la exigencia de un régimen de autorización. El apartado 2 del citado artículo contempla cuando se considera que concurren los principios de necesidad y proporcionalidad para exigir la presentación de una declaración responsable para el acceso a una actividad económica o su ejercicio. Y, en el apartado 4 se impone a las autoridades competentes el deber de velar por minimizar las cargas administrativas soportadas por los operadores económicos, de manera que, una vez aplicado el principio de necesidad y proporcionalidad de acuerdo con los apartados anteriores, elegirán un único medio de intervención, bien sea la presentación de una comunicación, de una declaración responsable o la solicitud de una autorización.

Junto a lo anterior, merece recordar que el artículo 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece que “las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias. Asimismo, deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos”.

Desde la perspectiva del artículo 5 de la LGUM, aun cuando el establecimiento de un techo máximo de vehículos pueda encontrar cobertura en razones imperiosas de interés general —singularmente la protección del medio ambiente, la ordenación de la movilidad y la preservación de un territorio insular de capacidad limitada—, ello no exonera a la autoridad competente de justificar de manera específica todas y cada una de las concretas restricciones impuestas a la actividad económica, acreditando su necesidad, adecuación y la inexistencia de alternativas menos restrictivas o distorsionadoras. Este examen individualizado resulta especialmente exigible cuando las medidas adoptadas, aun no regulando directamente la actividad de la reclamante, producen efectos indirectos sobre mercados relacionados.

A estos efectos, en el presente caso pueden identificarse, entre otras, las siguientes medidas limitativas contenidas en los Acuerdos examinados:

- La prohibición, desde el día 1 de junio al 30 de septiembre de 2026, de la afluencia, la circulación y el estacionamiento en vía pública en la isla de Formentera de cualquier vehículo que no disponga de la correspondiente autorización, a excepción de los vehículos recogidos en artículo 3.2 de la Ley 7/2019, de 8 de febrero y de los supuestos exceptuados en el presente acuerdo.

⁵ Véase, por ejemplo, la Sentencia de 11 de diciembre de 2014, en el asunto C-576/13, Comisión contra España, apartado 48; la Sentencia de 14 de junio de 2017, en el asunto C 685/15, *Online Games Handels GmbH*, apartado 50; y la Sentencia de 24 de marzo de 2011, Comisión/España (C-400/08), apartado 83.

		13/04/2026	
		PÁG. 7/10	



En la parte expositiva del Acuerdo se hace referencia a la protección del medio ambiente, la gestión de la capacidad del territorio insular y la reducción de la congestión y mejora de la movilidad en los periodos del año de mayor afluencia de personas y vehículos, y a los objetivos que motivaron la promulgación de la Ley 7/2019, de 8 de febrero, como razones que justificarían tal medida.

En tal sentido, en la exposición de motivos de la citada Ley se dispone que “las cifras de afluencia turística, y especialmente las de entrada y circulación de vehículos en la isla, son sin duda alarmantes porque evidencian la existencia de un riesgo elevado para el equilibrio medioambiental. No se puede dejar de valorar el hecho de que se trata de un territorio insular muy reducido en el que coexisten múltiples elementos, áreas y espacios naturales que ya gozan de varios niveles de protección ecológica, paisajística o urbanística, como las áreas integradas en la red ecológica europea de la Red Natura 2000 (ZEC, LIC y ZEPA), así como las declaradas área natural de especial interés (ANEI) por el Parlament balear, todas ellas inevitablemente afectadas por la saturación turística, dada la proximidad a los centros de población y a la red vial”. A lo que se añade que “las características biogeográficas especiales de Formentera ponen de manifiesto, en efecto, la fragilidad de la isla. Sus valores naturales, paisajísticos y patrimoniales se ven amenazados por la sobrecarga de afluencia turística que sufre durante la temporada alta”.

- Especial consideración merece la concreta distribución del techo máximo de vehículos mediante cuotas diferenciadas, atendiendo tanto a su tipología como al título jurídico que habilita su utilización (propiedad o alquiler), así como a su procedencia geográfica (Ibiza u otros orígenes).

En efecto, los Acuerdos objeto de análisis establecen distintas subcuotas para estas categorías. A este respecto, bien la Ley 7/2019, de 8 de febrero, habilita al Consell Insular de Formentera para fijar límites cuantitativos y cuotas por tipologías de vehículos con fines de sostenibilidad ambiental y ordenación de la movilidad, la concreta configuración de dichas cuotas —y, en particular, la asignación de un número significativamente mayor de autorizaciones a los vehículos de alquiler frente a los de uso particular— puede generar efectos restrictivos sobre actividades económicas conexas. En concreto, esta distribución puede limitar en mayor medida la entrada de vehículos transportados por vía marítima y favorecer, de forma indirecta, el recurso al alquiler en destino.

Por ello, resulta necesario que la autoridad competente justifique de forma expresa la existencia de un nexo causal entre la diferenciación de cuotas en función de la modalidad de explotación del vehículo y los objetivos de interés general invocados; la adecuación de dicha diferenciación para la consecución efectiva de tales objetivos; y la inexistencia de medidas alternativas igualmente idóneas y menos restrictivas, con un menor impacto sobre la competencia y la libertad de establecimiento. A tal fin, podrían considerarse opciones como la fijación de un cupo único y global o la utilización de criterios de reparto basados en parámetros objetivos, tales como el impacto ambiental de los vehículos o su contribución a una gestión más eficiente de la movilidad, con el fin de evitar la introducción de restricciones que puedan resultar difícilmente conciliables con los principios de la LGUM.

- Asimismo, aun cuando el análisis específico de estas medidas no constituye objeto del presente informe, al no haber sido expresamente impugnadas por la parte reclamante, resulta oportuno poner de relieve la fijación de cuotas nulas para determinadas categorías de vehículos, en particular

		13/04/2026	
		PÁG. 8/10	



los quads y las caravanas y autocaravanas⁶, así como para los vehículos de alquiler con conductor (VTC)⁷, y los criterios de adjudicación de las autorizaciones para vehículos de alquiler sin conductor. En este último ámbito, merece destacarse, en particular, la exigencia de que los operadores hayan presentado con anterioridad una Declaración Responsable de Inicio de Actividad Turística (DRIAT) ante el Consell Insular de Formentera, así como la obligación de haber aplicado una reducción de flota respecto de la comercializada en el año 2019, con determinadas excepciones previstas para pequeñas flotas. Asimismo, el Acuerdo regula un mecanismo de ajuste proporcional de las flotas cuando estas superen la cuota establecida, una vez aplicada la reducción correspondiente, y establece la obligación de identificación externa de los vehículos acreditados mediante la matrícula y el distintivo de la empresa.

A este respecto, procede recordar que medidas limitativas de naturaleza análoga han sido ya objeto de análisis en ejercicios anteriores en el marco de procedimientos de protección de operadores económicos. En particular, dichas medidas fueron examinadas por esta Agencia en su informe LGUM/26/024/24. Cuotas vehículos Formentera, de 9 de abril de 2024, la CNMC, en su informe UM/0025/24, de 15 de abril de 2024; y la Secretaría para la Unidad de Mercado, en su informe 26-0326 TRANSPORTE – Cuotas vehículos Formentera», de 16 de abril de 2024⁸.

- Finalmente, la parte reclamante alude a las obligaciones de información impuestas a las empresas navieras y a las entidades mediadoras o expendedoras de títulos de transporte marítimo. A la vista del tenor literal del Acuerdo, dichas obligaciones parecen enmarcarse en el deber de información previsto en el artículo 5 de la Ley 7/2019, de 8 de febrero. No obstante, ha de evitarse la imposición de obligaciones que excedan de lo estrictamente imprescindible para garantizar la eficacia del sistema establecido, en términos de proporcionalidad.

5. CONCLUSIÓN

A la vista de cuanto antecede, este Punto de Contacto considera que toda actuación administrativa que limite el acceso o el ejercicio de una actividad económica debe respetar los principios consagrados en el artículo 9 de la LGUM; en especial, el de necesidad y proporcionalidad previsto en su artículo 5.

En el supuesto examinado, los Acuerdos adoptados por el Pleno del Consell Insular de Formentera el 26 de febrero de 2026 no regulan de forma directa la actividad de transporte marítimo desarrollada por la parte reclamante; no obstante, establecen prohibiciones, limitaciones cualitativas y cuantitativas, así como requisitos para la adjudicación de autorizaciones y determinadas obligaciones que pueden producir una incidencia indirecta sobre dicha actividad. Ello se debe a que tales medidas restringen el acceso de vehículos particulares a la isla, pudiendo alterar la demanda de transporte marítimo de vehículos y favorecer, correlativamente, el recurso a operadores implantados en mercados conexos, singularmente el alquiler de vehículos en destino.

⁶ En el caso de los quads y de las caravanas y autocaravanas, los Acuerdos incorporan una motivación específica, vinculada, respectivamente, al deterioro de la red viaria —especialmente en caminos de tierra— y a la inexistencia de espacios habilitados en la isla, así como a la prohibición de la acampada libre. No obstante, incluso en estos supuestos, corresponde valorar si la restricción absoluta resulta estrictamente indispensable para alcanzar los fines perseguidos o si podrían existir medidas menos restrictivas que permitan atender dichos objetivos con un menor impacto sobre la actividad económica.

⁷ Por lo que respecta a los vehículos de alquiler con conductor (VTC), la inexistencia actual de VTC autorizados en la isla no exime, por sí sola, de la necesidad de justificar la fijación de una cuota nula, en la medida en que esta supone la exclusión efectiva de esta modalidad de transporte durante el período de limitación, conforme al art. 5 de la LGUM.

⁸ Se puede acceder al contenido de estos informes en el siguiente [enlace](#).

		13/04/2026	
		PÁG. 9/10	



En particular, se considera necesario que la autoridad competente motive de forma expresa, individualizada y suficiente la necesidad y proporcionalidad de las limitaciones cualitativas y cuantitativas, así como de las obligaciones analizadas ut supra, acreditando su fundamento en una razón imperiosa de interés general de las recogidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, con una exposición adecuada de la idoneidad de la medida y de la inexistencia de alternativas menos restrictivas, a fin de garantizar su plena compatibilidad con los principios establecidos en la LGUM.

Es todo cuanto esta Agencia, en su condición de punto de contacto por parte de la Comunidad Autónoma de Andalucía, tiene a bien informar y someter a la consideración de esa Secretaría para la Unidad de Mercado.

En Sevilla, a la fecha de la firma digital

PUNTO DE CONTACTO PARA LA UNIDAD DE MERCADO EN ANDALUCÍA
AGENCIA DE LA COMPETENCIA Y DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA DE ANDALUCÍA

El director de la Agencia

Joaquín Pérez Muñoz

		13/04/2026	
		PÁG. 10/10	