

PLAN DE MOVILIDAD ELÉCTRICA DEL  
MUNICIPIO DE AGUILAR DE LA FRONTERA

**ANEXO 1.**  
**ORDENANZA**  
**REGULADORA DE LA**  
**MOVILIDAD**  
**ELÉCTRICA**



## **ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA DEL MUNICIPIO DE AGUILAR DE LA FRONTERA**

### ***Exposición de motivos de implantar una Ordenanza Municipal par Reguladora de la Movilidad Eléctrica***

El fomento de la movilidad eléctrica se alinea con los objetivos definidos por las Instituciones Europeas para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, por lo que la promoción del vehículo eléctrico desde las instituciones municipales se considera clave en la lucha contra el cambio climático, debiendo poner en marcha aquellas acciones que logren vencer las barreras y la reticencia al cambio de modelo de movilidad.

El fomento de la movilidad eléctrica permite conseguir los siguientes beneficios:

- *reducir el consumo de combustibles fósiles y mejorar la eficiencia energética en el transporte,*
- *reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y cumplir con los compromisos de lucha contra el cambio climático,*
- *mejorar la salud y calidad de vida de los ciudadanos gracias a la reducción de contaminantes locales, partículas y ruido,*
- *proporcionar almacenamiento de energía y posibilitar una mayor incorporación de energías renovables.*
- *generar oportunidades de desarrollo económico e innovación.*

Por todo lo anterior en el ámbito municipal se hace necesario, por un lado, establecer medidas que favorezcan la introducción del vehículo eléctrico, y por otro, establecer nuevas regulaciones acordes al cambio que se persigue en el modelo de movilidad.

La presente ordenanza se estructura en diez capítulos.

### **CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES**

#### ***Artículo 1.- Objeto y ámbito de aplicación***

La presente Ordenanza Reguladora de la Movilidad Eléctrica tiene por objeto la regulación de todos los aspectos que están directamente relacionados con la legislación de la implantación de la movilidad eléctrica en el entorno urbano. Será de aplicación a todo el ámbito del Municipio de Aguilar de la Frontera.

#### ***Artículo 2.- Definición de conceptos***

1.- A los efectos de la presente Ordenanza Reguladora de la Movilidad Eléctrica, se define la movilidad eléctrica, como el desplazamiento de personas mediante vehículos propulsados por motores eléctricos, y todos aquellos aspectos legales urbanos relacionados con ello.

2.- Se considera vehículo eléctrico a aquellos vehículos que están propulsados total o parcialmente por energía eléctrica procedente de baterías que se recargan en la red eléctrica. Dichos vehículos se definen en el artículo 3. Tipos de Vehículos Eléctricos.

3.- Se consideran baterías al elemento responsable de suministrar y almacenar la energía eléctrica necesaria para el funcionamiento de los vehículos eléctricos.

**ANEXO 1. ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA**

4.- Se consideran ventajas urbanas a las medidas aplicadas en el ámbito urbano que discriminan de manera positiva al vehículo eléctrico sobre el resto de vehículos motorizados actores de la movilidad, fomentando así su empleo en desplazamiento por el entorno urbano.

**Artículo 3.- Tipos de Vehículos Eléctricos**

La presente Ordenanza sólo será de aplicación a los Vehículos 0 según la Clasificación llevada a cabo por la Dirección General de Tráfico, que identifica cinco grupos de vehículos según el nivel de emisiones contaminantes.

Los vehículos clasificados como Eco según la Dirección General de Tráfico sólo podrán beneficiarse de una reducción en el impuesto de matriculación pero no podrán hacer uso de las ventajas urbanas de la presente ordenanza.

Los vehículos 0 deberán contar con la pegatina azul proporcionada por la Dirección General de Tráfico ubicada en la luna de los mismos y que permitirá identificarlos como vehículos de tipo 0.

Dentro de la categoría de Vehículo 0 en función del sistema de propulsión eléctrica, se establecen las siguientes modalidades de tipología de vehículo eléctrico:

1ª.- Vehículo eléctrico de batería, que disponen de uno o varios motores de tracción eléctricos y el suministro de energía a los mismos procede de baterías, siendo su único modo de propulsión. La recarga de estos dispositivos de acumulación de energía eléctrica se lleva a cabo exclusivamente a partir de la red eléctrica, aunque disponen de sistemas de recuperación de la energía en la frenada o deceleración del propio vehículo.

2ª.- Vehículo híbrido enchufable, que combinan un motor eléctrico con otro de combustión interna de tal modo que ambos pueden traccionar simultánea o alternativamente el vehículo. El motor se alimenta a partir de baterías que se recargan de la red eléctrica y por auto-recarga.

3ª.- Vehículo eléctrico de autonomía extendida, que tienen las mismas características que los vehículos eléctricos de batería, donde la tracción es únicamente eléctrica pero llevan además un motor térmico girando a un número constante de revoluciones para producir electricidad, alimentar el motor eléctrico y recargar la batería. La batería presenta la opción de recargarse enchufándola a la red eléctrica y por auto- recarga. En estos vehículos la autonomía está muy próxima a la de los vehículos convencionales.

4ª.- Vehículos de pila de combustible. Son aquellos que cuentan con una celda de combustible para producir energía eléctrica que alimenta al motor eléctrico. Entre estos destacan los vehículos que usan celdas de hidrógeno.

**Artículo 4.- Lugares Autorizados para realizar Operaciones de Recarga de Vehículos Eléctricos**

Los vehículos eléctricos de las tipologías 1ª a 3ª podrán efectuar operaciones de recarga en los lugares reservados a tal efecto en el viario del núcleo urbano y, además, en cualquier otro lugar en que esté autorizado, respetando el resto de normas contenidas en la presente ordenanza. Dichos puntos habilitados deberán disponer de infraestructura de recarga reglamentaria, así como señalización del sitio reservado para vehículos eléctricos.

Los lugares habilitados para recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos, deberán estar ubicados en sitios de mayor preferencia.

Los vehículos de pila de combustible deberán emplear estaciones de servicio equipadas para ello.

## **CAPÍTULO II: FISCALIDAD MUNICIPAL ASOCIADA AL VEHÍCULO ELÉCTRICO**

### ***Artículo 5.- Bonificaciones sobre el Impuesto de Matriculación***

Los vehículos que se encuentren clasificados como Vehículos 0 según la Dirección General de Tráfico estarán exentos del impuesto de matriculación.

Los vehículos clasificados como ECO por la Dirección General de Tráfico contarán con una bonificación del 15% en el impuesto de matriculación.

### ***Artículo 6.- Bonificaciones en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica***

Los vehículos clasificados como Vehículos 0 estarán exentos de la tarifa fijada para el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (IVTM), de conformidad con el artículo 95 del Real Decreto legislativo 2/2004 de 5 de marzo por el que se aprueba el texto refundido de la ley Reguladora de las Haciendas Locales.

### ***Artículo 7.- Bonificaciones sobre el Impuesto de Actividades Económicas***

Las actividades que se inicien y cuya finalidad exclusiva sea el mantenimiento y conservación de los vehículos dotados con motor eléctrico, así como el mantenimiento, conservación, reparación, sustitución, reciclaje y descontaminación de los sistemas de recarga de los mismos, gozarán de una bonificación del 50 % de la cuota líquida de las Tasas por licencias ambientales y de apertura y comunicación de actividad.

La bonificación anterior también será aplicable cuando la actividad anteriormente descrita se solicite como ampliación a un establecimiento ya autorizado.

Asimismo, las empresas que dispongan de flotas de vehículos en las que al menos el 50% de los mismos sea eléctricos contarán con una bonificación del 20% en el Impuesto de Actividades Económicas.

### ***Artículo 8.- Bonificaciones sobre Servicios de taxi***

Los taxis que estén clasificados como Vehículos 0 estarán exentos de la correspondiente tasa por la concesión de licencia y autorización administrativa, así como por las ulteriores revisiones periódicas, tanto ordinarias como extraordinarias, exigidas para dichos vehículos.

### ***Artículo 9.- Licencias de obras de puntos de recarga.***

Estarán exentas del impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras así como en el Impuesto de Bienes Inmuebles aquellas obras relacionados con la instalación de un punto de recarga de iniciativa privada.

## **CAPÍTULO III: INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA**

### ***Artículo 10.- Puntos de Recarga en Aparcamientos Públicos***

Será obligatorio en todos los aparcamientos públicos que se autoricen, que dispongan de de un punto de recarga por cada 50 plazas de estacionamiento. Este deberá ser de carga semi-rápida con una potencia mínima de 22 kw.

Así mismo, dichas plazas deberán estar ubicadas en las plazas preferentes.

Los aparcamientos públicos existentes dispondrán de un plazo de dos años desde la aprobación de la Ordenanza Reguladora de Movilidad Eléctrica para llevar a cabo la adaptación de sus instalaciones.

**Artículo 11.- Puntos de Recarga en Desarrollos Urbanísticos**

En el caso de nuevos desarrollos urbanísticos se deberá cumplir al menos uno los siguientes ratios:

- Un punto de recarga lenta con una potencia de 7,2 kw por cada 50 plazas de aparcamiento.
- Un punto de recarga semi-rápida con una potencia mínima de 22 kw por cada 70 plazas de aparcamiento.

**Artículo 12.- Puntos de Recarga en Garajes Comunitarios**

Si se tratara de instalar en el aparcamiento de un edificio comunitario un punto de recarga de vehículos eléctricos para uso privado, siempre que éste se ubicará en una plaza individual de garaje, sólo se requerirá la comunicación previa a la comunidad de que se procederá a su instalación. El coste de dicha instalación será asumido íntegramente por él o los interesados directos en la misma. Este artículo sigue las prescripciones de la Ley 19/2009 de 23 de noviembre de medios de fomento y agilización procesal del alquiler y de la eficiencia energética de los edificios.

**Artículo 13.- Puntos de Recarga en aparcamientos colectivos de obra nueva.**

Se exigirá el dimensionado de la instalación eléctrica de los aparcamientos colectivos de obra nueva considerando que al menos uno de cada cinco plazas de estacionamiento requerirá la instalación de un cargador de potencia 7,2 kw.

**Artículo 14.- Señalización Puntos de Recarga**

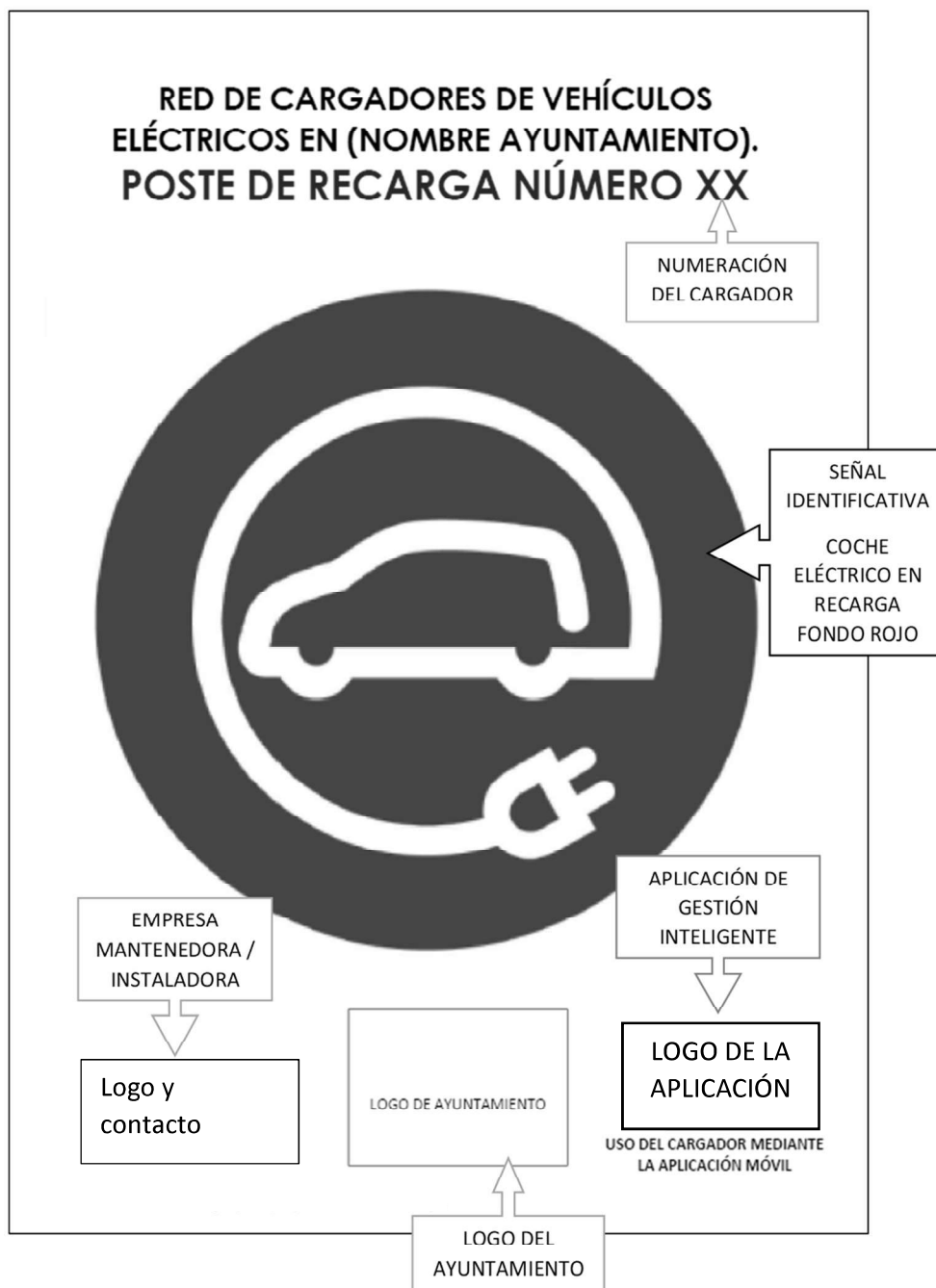
Para la estandarización de la señalización de puntos de recarga se incluirán los siguientes elementos y se seguirán los criterios que a continuación se describen:

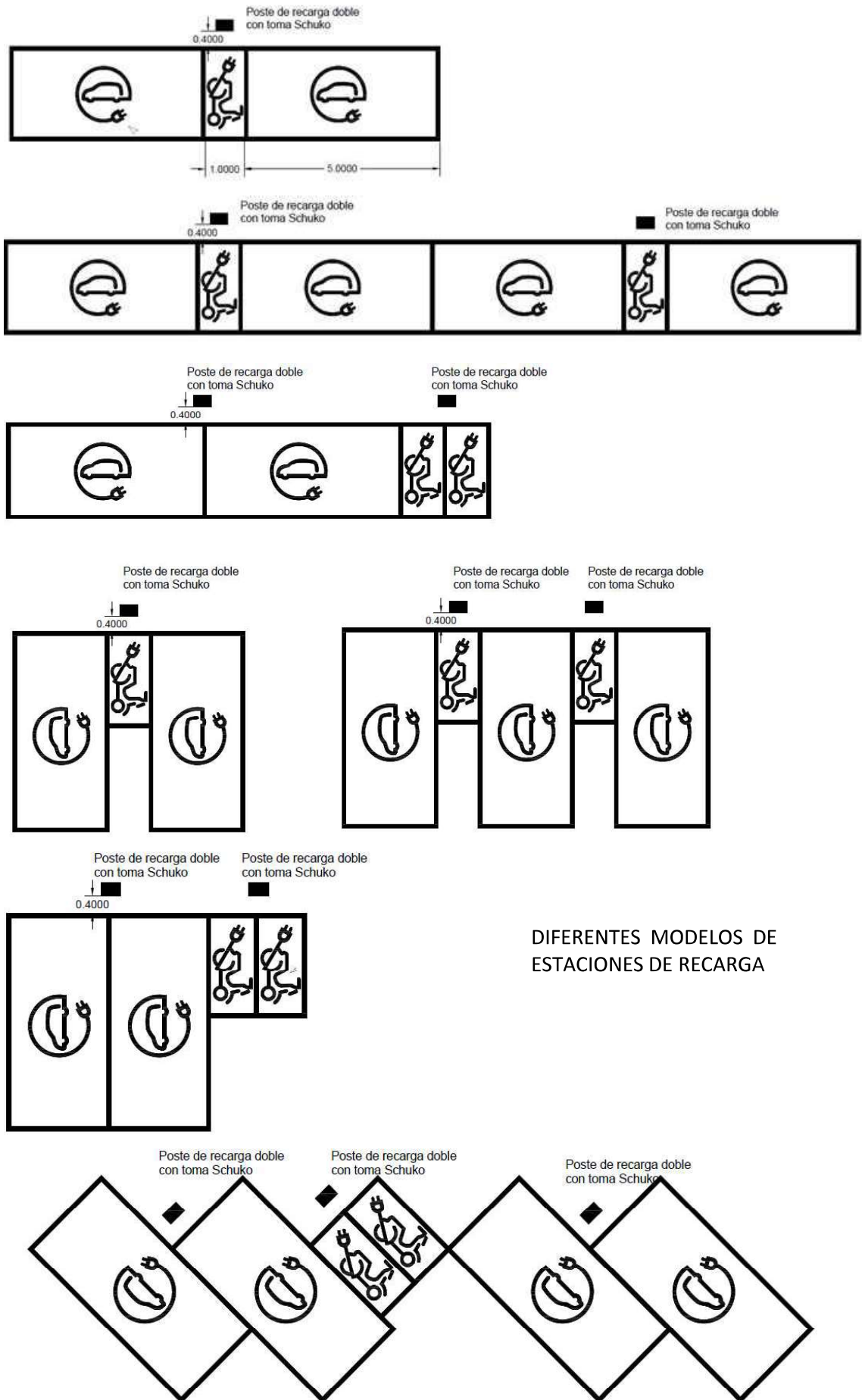
- Cartel identificativo del punto de recarga. Cada poste de recarga estará identificado mediante un cartel metálico de 900 x 600 mm. Este cartel además podrá incluir información de la aplicación móvil de gestión inteligente, de la empresa de mantenimiento así como el logo del ayuntamiento. Incluirá la señal de coche eléctrico en recarga con fondo rojo como se detalla en la imagen adjunta.
- Señal de prohibición de aparcamiento. Se dispondrán señales del tipo R-307 de prohibición de estacionamiento incluyendo placa indicando "salvo vehículos eléctricos en recarga".
- Señalización de aparcamientos de coches y motos para recarga. Se marcarán los espacios de parada de vehículos y motos. Para postes de recarga con enchufes Schuko adicionales además de los aparcamientos para recarga de coches se dejará un aparcamiento para motos junto al poste. La dimensión del aparcamiento de motos tendrá un ancho mínimo de un metro entre marcas viales. La dimensión de los aparcamientos de coches será de 5 m de largo y el ancho el correspondiente al disponible en la calle, siendo recomendable un valor de 2,4 m. Las líneas de señalización horizontal serán del tipo M 1-3 con 10 cm de ancho. Cuando se prevean postes de recarga exclusivos para motos los aparcamientos para recarga de motos podrán disponerse agrupados con acceso independiente a los postes. En dicho caso entre los aparcamientos de coches para recarga no será necesario disponer un aparcamiento de motos.
- Disposición del poste de recarga. Los postes de recarga dobles se ubicarán para dar servicio por sendos laterales a cada uno de los aparcamientos de coches eléctricos.

**ANEXO 1. ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA**

Cuando se incluya un aparcamiento de motos eléctricas entre los de coche eléctrico el poste se ubicará centrado con el de motos eléctricas. Se dispondrán a 40 cm del borde exterior del bordillo de la acera.

- Disposición de la hornacina con cuadro general y contador. Por lo general se preferirá la disposición de una sola hornacina por poste de recarga e incluirá el contador y el cuadro general de protección. Se recomienda que la hornacina se ubique evitando reducir el espacio de paso en las aceras. Por este motivo dichas hornacinas nunca se ubicarán justo frente al poste de recarga.
- Aparcamiento en línea, batería o batería en ángulo. Tanto en aparcamiento en línea como en batería se dispondrán aparcamientos de moto eléctrica entre los de coche cuando el cargador disponga de enchufes Schuko. En los aparcamientos en batería y en ángulo los aparcamientos de moto para recarga irán agrupados.





#### **CAPÍTULO IV: VENTAJAS URBANAS**

##### ***Artículo 15.- Estacionamiento en aparcamientos regulados.***

Los propietarios de vehículos de Clasificación 0 que cuenten con la Tarjeta de Movilidad Eléctrica estarán exentos de la tasa de estacionamiento y no dispondrán de límite de tiempo de estacionamiento.

##### ***Artículo 16.- Preferencia de Circulación***

Los vehículos eléctricos dispondrán de preferencia de circulación por el viario de la ciudad, en el cual:

- 1.- Se les permitirá circular por los carriles reservados al transporte público (carriles BUS cuándo existan).
- 2.- Se les permitirá circular por los carriles reservados a vehículos de alta ocupación (carriles VAO cuando existan) sin necesidad de cumplir el requisito de mínimo número de pasajeros.
- 3.- Se les permitirá acceder a zonas restringidas al tráfico por motivos ambientales, como puedan ser Zonas de Bajas Emisiones, ZBE, delimitadas por el Ayuntamiento y señalizadas, sin necesidad de cumplir requisitos de estancias mínimas de tiempo.

##### ***Artículo 17.- Uso de zonas de carga y descarga.***

*Los propietarios de vehículos de Clasificación 0 que cuenten con la Tarjeta de Movilidad Eléctrica podrán hacer uso de las zonas de carga y descarga para estacionar durante un tiempo máximo de una hora.*

#### **CAPÍTULO V: RENOVACIÓN Y ADQUISICIÓN DE FLOTAS MUNICIPALES**

##### ***Artículo 18.- Pautas para la Adquisición de Nuevos Vehículos Municipales***

Cualquier flota municipal que vaya a adquirir un nuevo vehículo, deberá priorizar la presencia del vehículo eléctrico, de acuerdo a la Directiva 2009/33/CE de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficiente. En este marco se encuadran:

- 1.- Poderes adjudicadores o entidades adjudicadoras.
- 2.- Operadores que ejecutan obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público.

Tanto en los contratos como en los pliegos de licitación se deberán tener en cuenta los impactos energéticos y medioambientales de la utilización de los vehículos, considerando consumo de energía y emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC y partículas. Para dicho objetivo se podrán incluir especificaciones técnicas de orden energético y ecológico a cumplir en la documentación relativa a la compra de vehículos.

En los procedimientos de contratación pública se aplicará la valoración de los impactos derivados de las soluciones que se proponga como criterio de adjudicación



## CAPÍTULO VI: PRESTACIÓN DE SERVICIOS URBANOS MEDIANTE FLOTAS DE TRANSPORTE

### ***Artículo 19.- Pautas para la Prestación de Servicios Urbanos***

En la prestación de servicios urbanos mediante flotas de transporte, se deberá priorizar y favorecer la presencia del vehículo eléctrico, de acuerdo a la Directiva 2009/33/CE de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. En este marco se encuadran:

1.- Operadores que ejecutan obligaciones de servicio público en el marco de un contrato de servicio público.

En los contratos y en los pliegos de licitación se deberán tener en cuenta los impactos energéticos y medioambientales de la utilización de los vehículos, considerando consumo de energía y emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC y partículas.

Para incluir los criterios anteriores se podrá:

1.- Establecer especificaciones técnicas para el comportamiento energético y ecológico en la documentación relativa a los vehículos que vayan a prestar los servicios urbanos, para cada uno de los impactos considerados, así como para cualquier otro impacto medioambiental adicional.

2.- Incluir los impactos energéticos y medioambientales en la prestación de servicios urbanos, de manera que en los casos en que se lleve a cabo un procedimiento de contratación pública se apliquen esos impactos como criterios de adjudicación.

## CAPÍTULO VII: INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

### ***Artículo 20.- Responsabilidades de las Dependencias Municipales para Informar y Gestionar la Comunicación con y para los Ciudadanos respecto a la Movilidad Eléctrica del Municipio***

Con carácter general, las dependencias municipales responsables de la integración de la movilidad eléctrica en el entorno urbano del municipio serán responsables de promover y gestionar la Oficina de la Movilidad Eléctrica, que atenderá todas las consultas relacionadas con las medidas municipales, autonómicas y estatales que favorecen el desarrollo de este tipo de movilidad, un Foro de Movilidad Eléctrica como punto de encuentro de todos los agentes implicados. .

Las consultas de los ciudadanos relacionadas con la movilidad eléctrica se gestionarán de forma presencial en el Ayuntamiento de AGUILAR DE LA FRONTERA o por medio de la web de La Oficina del Vehículo Eléctrico que será la encargada de adoptar las actuaciones específicas dirigidas a ciudadanos, a los sectores implicados y a los núcleos urbanos del entorno municipal, tales como acciones divulgativas y de comunicación para la sensibilización ciudadana en favor de la movilidad eléctrica y actuará como centro de captación de datos de usuarios potenciales, particulares y profesionales, mediante un análisis exhaustivo de sus necesidades y preferencias.

Así mismo, la Oficina del Vehículo Eléctrico será la encargada de tramitar la Tarjeta de Movilidad Eléctrica para propietarios de vehículos eléctricos, que otorgan beneficios para aparcar en zonas azules y zonas verdes.

**Artículo 21.- Procedimiento de Obtención de Tarjeta de Movilidad Eléctrica**

Los propietarios de vehículos de Clasificación 0, podrán obtener, de forma gratuita, el distintivo de la Tarjeta de Movilidad Eléctrica del Ayuntamiento, acreditativo de vehículo cero emisiones para, mediante su exhibición en el vehículo, estacionar en las plazas de estacionamiento regulado sin limitación temporal, siempre que no esté prohibido por alguna norma general o particular, y sin coste alguno de estacionamiento.

Podrán solicitar la tarjeta:

1. La persona física o jurídica titular del vehículo
2. El/la trabajador/a de la empresa titular que tenga adscrito el uso del vehículo
3. Y, además, en caso de vehículo con contrato de renting/leasing:
  - La persona física o jurídica arrendataria
  - El/la trabajador/a de la empresa arrendataria que tenga adscrito el uso del vehículo

**CAPÍTULO VIII: USO DEL ESPACIO PÚBLICO****Artículo 22.- Normas de circulación para patinetes y bicicletas eléctricas**

Las personas que se desplacen con patinetes o bicicletas eléctricas en aquellos espacios compartidos con el peatón deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso podrán exceder la velocidad de 5 kilómetros por hora, circular en zigzag ni tendrán prioridad respecto de los peatones.

Cuando circulen por carril bici o carril 30 no podrán superar la velocidad de 20 km/h. En el caso de que deseen superar dicha velocidad deberán circular por el viario convencional.

No se admite el estacionamiento de bicicletas o patinetas en aceras debiendo hacerse en el espacio dedicado al aparcamiento de vehículos convencionales en el caso de que no exista un espacio exclusivo para los mismos.

**Artículo 23.- Empresas de alquiler de patinetas eléctricas, ciclomotores o motocicletas eléctricas.**

Sólo se otorgarán licencias de actividad a aquellas empresas de alquiler de patinetas eléctricas, ciclomotores o motocicletas eléctricas que prevean la cancelación del servicio de alquiler en puntos fijos del municipio.

Dichos puntos deberán ser previamente autorizados por el Ayuntamiento, para lo cual la empresa presentará una memoria con la indicación de las características de las instalaciones que requiera.

Cuando se requiera de la ocupación del dominio público será de aplicación la ordenanza y tasas que correspondan según la normativa municipal.

**Artículo 24.- Empresas de alquiler de coches eléctricos.**

El estacionamiento de vehículos eléctricos de alquiler en las modalidades de car sharing o car pooling seguirán la presente Ordenanza Reguladora de la Movilidad Eléctrica.

**Artículo 25.- Aparcamientos reservados para vehículos eléctricos**

Sólo podrán hacer uso de aparcamientos reservados para vehículos eléctricos y motos eléctricas sin recarga los vehículos clasificados como 0 según la Dirección General de Tráfico.

**Artículo 26.- Zonas de Bajas Emisiones**

Cuando el Ayuntamiento apruebe la delimitación de una Zona de Bajas Emisiones, ZBE, y procesa a su señalización, Sólo podrán hacer acceder a la misma vehículos clasificados como 0 por la Dirección General de Tráfico o Eco. Los demás vehículos sólo podrán acceder siempre y cuando dispongan de una acreditación aprobada por la oficina del Vehículo Eléctrico en los siguientes supuestos:

- El propietario disponga de plaza de aparcamiento dentro de la ZBE y lo acredite adecuadamente.
- Se trate de una empresa de suministros que no dispone de otros vehículos para operar y necesite acceder a la ZBE.

Este artículo no será de aplicación a los vehículos municipales, Policía Nacional, Guardia Civil, Ambulancias, Protección Civil y Cruz Roja, Transporte Escolar y Transporte público en general.

**CAPÍTULO IX: APOYO A LA INNOVACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA ELECTROMOVILIDAD**

**Artículo 27.- Procedimiento de autorización de ensayos y pruebas en la vía pública**

Todas aquellas empresas que deseen validar o probar sus desarrollos en el ámbito de la movilidad eléctrica que requieran el uso del dominio público viario deberán presentar solicitud dirigida al Excelentísimo Alcalde de Aguilar de la Frontera.

Dicha solicitud deberá ir acompañada del correspondiente proyecto visado que incluya los siguientes elementos:

- Descripción de la tecnología que se pretende validar.
- Descripción de las pruebas.
- Tiempo necesario de desarrollo de las pruebas.
- Estudio de seguridad vial que se añadirá al correspondiente estudio de seguridad y salud. Este estudio indicará la necesidad o no de afectar al tráfico convencional así como la participación de la Policía Local en su caso.
- Seguro de responsabilidad civil por una cuantía mínima de 500.000,00 €.

Cuando el prototipo afecte a elementos urbanos deberá indicarse el tiempo de prueba y el proceso de reposición de los elementos anteriores. En este caso el Ayuntamiento podrá pedir un aval de valor igual al de los elementos urbanos que se afectan.

Las correspondientes obras para el desarrollo de prototipos estarán exentas del pago de licencia de obras.

## CAPÍTULO X: RÉGIMEN SANCIONADOR

### **Artículo 28.- Tipificación de las Infracciones**

Se considerará infracción el incumplimiento de las normas contenidas en el presente borrador de Ordenanza Municipal

### **Artículo 29.- Sanciones**

Seguidamente se relacionan las principales infracciones y su cuantía:

- Estacionamiento o parada por vehículo no clasificado como 0, en estación de recarga de vehículo eléctrico: 300,00 €
- Estacionamiento o parada por vehículo clasificado como 0, en una plaza asociada a un poste de recarga pero sin llevar a cabo la recarga: 200,00 €
- Estacionamiento o parada por vehículo no clasificado como 0 o Eco, en una plaza de estacionamiento reservada a vehículos eléctricos sin recarga: 250,00 €.
- Estacionamiento o parada por vehículo clasificado como Eco, en una plaza de estacionamiento reservada a vehículos eléctricos sin recarga: 20,00 €.
- Circulación por patinetas o bicicletas eléctricas en espacio peatonal a velocidad superior a 5 km/h: 100,00 €
- Circulación por patinetas o bicicletas eléctricas en espacio peatonal a velocidad superior a 20 km/h: 200,00 €
- Acceso a zona restringida de bajas emisiones, ZBE, por vehículos no clasificados como 0 ó Eco: 300,00 €
- Estacionamiento de vehículo Clasificado como 0 en zona de carga o descarga durante más de una hora: 20,00 €.

### **Artículo 30.- Competencia**

La competencia para sancionar corresponde a la Alcaldía del Municipio.

### **Artículo 31.- Responsabilidad**

La responsabilidad por las infracciones cometidas recaerá directamente sobre el autor del hecho en que consista la infracción

Han participado en la redacción del presente plan:

*Salvador Mansilla Vera, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.*

*Tomás Quesada Jiménez, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.*

*Antonio Alhama Jiménez, Ayuntamiento de Aguilar de la Frontera*

*Amparo Manso Ramírez, Agencia de la Energía*

*Sofía Méndez Groiss, Federación Andaluza de Municipios y Provincias*



ACTIVIDADES DE CONSULTORÍA TÉCNICA,  
INVESTIGACIÓN Y SERVICIOS AVANZADOS S.L.