



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE PEÑAFIEL  
ILMO. SR. ALCALDE**

**Asunto: Control del uso de patinetes eléctricos en zonas peatonales**

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **449/2026**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, en la queja se hacía alusión a que en ese municipio, debido a los patinetes eléctricos, *“Ya ha habido 5 ó 6 atropellos (...), alguno de ellos grave (...) con personas mayores. Y diferentes incidentes con otras personas que han llegado a ser amenazadas y malas contestaciones en tono desafiante por parte de los propietarios de los patines eléctricos.*

*Incumplen toda la normativa continuamente como circulación por aceras y calles peatonales, circulación a velocidades que superan la velocidad permitida, circulación de dos personas en el mismo vehículo, manejo de los vehículos por parte de menores que no llegan a la edad permitida según la normativa, la no utilización del casco y muchas otras”.*

Según manifestaciones de la persona autora de la queja, existe *“una pasividad en el control de dichos vehículos por parte del Consistorio y cuerpos de seguridad que empiezan a ser un peligro público para todos los vecinos del pueblo”.*

Considerando que la queja reunía los requisitos formales establecidos en el artículo 11 de la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común de Castilla y León, esta Institución acordó admitirla a trámite e iniciar las gestiones de investigación necesarias para el esclarecimiento de los supuestos en que se basaba. Al amparo de lo previsto en el artículo 13 de la citada Ley, se remitió al Ayuntamiento de Peñafiel escrito de solicitud de información en el que se requería al Consistorio que se pronunciara sobre los siguientes extremos: copia íntegra de la ordenanza municipal vigente en materia de VMP, con indicación de la fecha de su aprobación y entrada en vigor; descripción de los mecanismos y procedimientos de control existentes, especificando las unidades encargadas de su vigilancia, los medios personales y materiales disponibles y las



actuaciones programadas o campañas de control desarrolladas durante el período 2021-2025; información estadística sobre la actividad sancionadora relativa a infracciones cometidas por usuarios de VMP en ese mismo período, con desglose por número de expedientes, tipología y calificación de las infracciones, importes de las sanciones impuestas y resultado final de los expedientes; y, por último, cualquier otra información o documentación relevante sobre la problemática y las medidas adoptadas para su regulación.

El Ayuntamiento de Peñafiel dio respuesta al requerimiento formulado mediante escrito que tuvo entrada en esta Institución, en el que se facilitaba la siguiente información:

En relación con el primer punto, el Ayuntamiento informó de que no existía ordenanza específica sobre el uso y circulación de vehículos de movilidad personal en el municipio, haciendo referencia genérica a los decretos de la Dirección General de Tráfico como marco regulador aplicable. No obstante, señalaba que recientemente había procedido a modificar el Reglamento Municipal de Tráfico de Peñafiel para adaptarlo a las nuevas exigencias de la Dirección General de Tráfico, incorporando un artículo 21 relativo a “*Usos prohibidos en la vía pública y VMP*”, cuyo apartado tercero establece que los vehículos de movilidad personal, con exclusión de los vehículos para personas con movilidad reducida, quedan sometidos a las normas del Reglamento General de Circulación y demás normativa vigente en materia de tráfico y seguridad vial, con determinadas obligaciones y prohibiciones específicas: inscripción en el Registro de Vehículos Personales con portación visible de la correspondiente etiqueta; disposición de seguro de responsabilidad civil que cubra daños a terceros; prohibición de circular por aceras, andenes y paseos, zonas peatonales, túneles o vías interurbanas salvo que existan zonas específicamente habilitadas para ello; límite de velocidad de 25 km/h; obligación de disponer de certificado de circulación en vigor; prohibición de conducir con cascos o auriculares conectados a dispositivos reproductores de sonido o con teléfono móvil; recomendación del uso de casco y ropa adecuada; y prohibición de transporte de más de una persona.

En cuanto al segundo punto, el Ayuntamiento señaló que los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y la Policía Local eran los encargados de la vigilancia y control de estos vehículos, disponiendo el municipio de tres vehículos y ocho agentes de Policía Local, cuyas actuaciones de vigilancia se realizaban con carácter permanente, sin que se especificara la existencia de campañas o programas de control específicamente diseñados para los VMP.

En lo referente al tercer punto, el Ayuntamiento remitió un informe de la Jefatura de Policía Local que recogía los expedientes sancionadores incoados en materia de VMP durante el período comprendido entre 2021 y 2025, con la advertencia de que este registro



correspondía exclusivamente a las actuaciones materializadas por la Policía Local y que el Jefe de Policía tenía conocimiento de la existencia de otras denuncias no incluidas. Los expedientes relacionados eran los siguientes: expediente XXX/2023, por conducción negligente, calificada como grave, con sanción de 200 euros y resolución firme; expediente XXX/2023, por transportar un número de personas superior al permitido, calificada como leve, con sanción de 100 euros y resolución firme; expediente XXX/2023, cuya tipología resulta incompleta en la documentación remitida, calificada como leve, con sanción de 80 euros y resolución firme; expediente XXX/2025, por conducir utilizando auriculares, calificada como grave, con sanción de 200 euros y resolución firme; expediente XXX/2025, por conducción temeraria, calificada como muy grave, con sanción de 500 euros y resolución firme; expedientes XXX/2025 y XXX/2025, ambos por circular por zona peatonal, calificados como leves, con sanción de 100 euros cada uno y resolución firme; y expediente XXX/2025, por no obedecer señal de entrada prohibida a toda clase de vehículos, calificado como leve, con sanción de 80 euros y resolución firme. El informe contextualiza que los VMP fueron poco frecuentes en el municipio durante los años 2021 y 2022, comenzando a tener presencia apreciable a partir de finales de 2025.

En relación con el cuarto punto, el Ayuntamiento se remitió a la modificación del Reglamento Municipal de Tráfico antes descrita, sin aportar estudios, informes adicionales ni otro tipo de documentación complementaria.

En una primera consideración, debemos recordar que la parte esencial del marco jurídico estatal regulador de los vehículos de movilidad personal se halla en vigor desde el año 2021, y se encuentra actualmente integrado por las siguientes normas:

1.- Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, TRLTSV), que establece en su artículo 7 las competencias de las entidades locales en materia de tráfico, incluyendo:

*“a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*

*b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.*



2.- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (en adelante RGC), y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

Esta norma, en vigor desde el 2 de enero de 2021, incorporó por primera vez una regulación específica de los VMP en el ordenamiento jurídico español:

- Definición de VMP (Anexo II, apartado A del Reglamento General de Vehículos): *“Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado”.*

- Prohibición de circular por aceras y zonas peatonales (artículo 121.5 RGC): Los VMP, al ser definidos formalmente como vehículos, tienen prohibida su circulación por aceras y zonas peatonales, como cualquier otro vehículo.

- Prohibición de circular por determinadas vías (artículo 38.4 RGC): Se prohíbe circular con VMP por travesías, vías interurbanas, y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado, así como por túneles urbanos.

- Delegación en ordenanzas municipales: El RD 970/2020 no estableció normas estatales específicas sobre las vías urbanas por las que los VMP deben circular, delegando esta regulación en las ordenanzas municipales. En municipios sin ordenanza específica, los VMP pueden circular por cualquier calzada urbana, quedando únicamente prohibidas las aceras, zonas peatonales y las vías expresamente excluidas por el artículo 38.4, anteriormente citado.

3.- Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal (publicada en BOE núm. 18, de 21 de enero de 2022).

Establece los requisitos técnicos que los VMP deben cumplir para su puesta en circulación, con las siguientes obligaciones temporales:

- Certificado de circulación obligatorio desde 22 de enero de 2024 para VMP comercializados a partir de esa fecha.

- Los VMP adquiridos antes del 22 de enero de 2024 pueden circular sin certificado hasta el 22 de enero de 2027.

4.- Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación en materia de señalización de tráfico, publicado en el BOE núm.



145, de 17 de junio de 2025 (en vigor desde el día 1 de julio de 2025), que introduce importantes novedades en materia de señalización para vehículos de movilidad personal (VMP), adaptando el catálogo de señales a la “*Nueva Movilidad*”.

5.- Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y otras normas del sector de la movilidad. En vigor desde el 25 de julio de 2025, establece:

- VMP que pasan a ser vehículos a motor: Aquellos con masa superior a 25 kg y una velocidad superior a 14 km/h deben contar con seguro obligatorio de responsabilidad civil desde el 26 de enero de 2026, sin necesidad de inscripción previa en registro.

- Vehículos Personales Ligeros (VPL): VMP con peso inferior a 25 kg (velocidad 6-25 km/h) o con peso superior a 25 kg pero velocidad entre 6-14 km/h. El seguro es obligatorio una vez inscritos en el Registro de Vehículos Personales Ligeros, creado por el Real Decreto 52/2026 de 28 de enero (en vigor desde 30 de enero de 2026).

6.- Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que lo aprueba, para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros. En vigor desde el 30 de enero de 2026, establece:

- Creación del Registro de Vehículos Personales Ligeros dentro del Registro Nacional de Vehículos.

- Obligación de inscripción de todos los VMP desde el 30 de enero de 2026.

- Obligación de llevar etiqueta identificativa visible.

Determinado lo anterior, es esencial subrayar, de nuevo, que desde el 2 de enero de 2021 existe un marco normativo estatal que regula aspectos esenciales de los VMP: su definición, requisitos técnicos, zonas de circulación permitidas y prohibidas, y normas básicas de conducción.

Cuando el Ayuntamiento de Peñafiel nos indica que carece de ordenanza municipal específica que regule el uso de VMP en su término municipal, conviene indicar que, en todo caso, esto no desvirtúa que, desde un punto de vista competencial, la ordenación del tráfico en las vías urbanas de los VMP se atribuye a los municipios, y que esta trae causa de la siguiente normativa:

1.- Artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante, LRBRL): “*En su calidad de Administraciones públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias, corresponden en todo caso*



a los municipios, las provincias y las islas: a) *Las potestades reglamentaria y de autoorganización*”.

2.- Artículo 25.2.g) LRBRL: Atribuye a los municipios competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en materia de *“Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad”*.

3.- Artículo 84.1.a) LRBRL: Los entes locales, en el ámbito de sus competencias, pueden aprobar ordenanzas, respetando las normas de carácter superior.

4.- Artículo 7 a) y b) del Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, anteriormente reproducido.

El Tribunal Supremo (STS de 19 de julio de 2000), puntualiza que *“...el ejercicio de la potestad discrecional en la ordenación del tráfico viario ha de verificarse a través de la adopción de los criterios técnicos más eficaces para conseguir esa misma finalidad, criterios que dependen de multitud de complejas circunstancias y cuya elección y acogimiento en el caso concreto han de referirse al juicio ponderado de la Administración encargada de velar por su correcta regulación”*.

La discrecionalidad en las decisiones de la Corporación local en esta materia debe siempre respetar la normativa general.

Conforme a estos preceptos, el Ayuntamiento será competente, por tanto, para acordar *“la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración”*.

La competencia municipal en materia de ordenación del tráfico en vías urbanas no constituye una mera facultad de ejercicio discrecional, sino una obligación derivada de la necesidad de garantizar la seguridad vial, la protección de los peatones y la adecuada convivencia en el espacio público urbano.

Así resulta que, si bien los municipios tienen atribuida la facultad de regular el tráfico en las vías urbanas, a su vez se les impone el deber de velar por la seguridad en los espacios públicos. Esto determina el deber de adoptar las medidas oportunas de acuerdo con el principio de eficacia. En este sentido, existe un auténtico derecho de los ciudadanos a que se adopten las soluciones que, de una manera realmente eficaz, garanticen la seguridad de la circulación viaria (Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de julio de 2000, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª).



La adopción de medidas normativas y organizativas de carácter preventivo constituye un mandato legal dirigido a las Administraciones competentes, entre ellas las Corporaciones Locales.

Esta Institución reconoce que la obligación de aprobar una ordenanza específica en materia de VMP no está impuesta con carácter preceptivo por la normativa estatal vigente, y que la vía reglamentaria elegida por el Ayuntamiento, la modificación del Reglamento Municipal de Tráfico, puede constituir un instrumento jurídicamente adecuado para incorporar a la normativa local las exigencias derivadas del marco estatal, siempre que el contenido de dicha regulación sea suficientemente completo y preciso. En principio, la regulación incorporada mediante la modificación del artículo 21 del Reglamento Municipal de Tráfico reproduce, con buen grado de fidelidad, las principales obligaciones y prohibiciones establecidas en la normativa estatal: prohibición de circulación por aceras, zonas peatonales y vías interurbanas; límite de velocidad de 25 km/h; obligación de inscripción en el Registro de Vehículos Personales con portación visible de la etiqueta identificativa; obligación de disponer de certificado de circulación en vigor; prohibición de conducir con auriculares o dispositivos móviles; y restricción de la circulación a una sola persona por vehículo.

No obstante, esta Procuraduría advierte que la regulación local aprobada presenta algunas omisiones o indefiniciones que merecen atención. En particular, el reglamento no establece con claridad las vías o zonas del municipio por las que sí está permitida la circulación de VMP, lo que puede generar incertidumbre tanto para los usuarios como para los agentes de la autoridad encargados de su control. Asimismo, la modificación reglamentaria no contiene previsión alguna en materia de estacionamiento de VMP ni de régimen sancionador específico aplicable a las infracciones de sus disposiciones, aspectos que, si bien están parcialmente cubiertos por la normativa estatal, convendrían ser desarrollados en el ámbito local para una aplicación más efectiva. Por otro lado, la referencia al seguro de responsabilidad civil como obligación del usuario, correcta en su enunciado, no refleja plenamente el estado actual de la legislación, pues la Ley 5/2025 ha articulado este requisito con un régimen propio de vehículos personales ligeros que, para su correcta aplicación municipal, requeriría una actualización alineada con la norma reglamentaria de desarrollo ya vigente.

En cuanto a la vigilancia y el control de los VMP, el Ayuntamiento manifestó que corresponde a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y a la Policía Local, que cuenta con ocho agentes y tres vehículos, ejerciendo actuaciones de vigilancia con carácter permanente. Sin embargo, el Consistorio no describió ningún protocolo específico de control en materia de VMP, ni indicó la existencia de campañas, programas de vigilancia sectorizados o actuaciones coordinadas con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado dirigidas específicamente a este tipo de vehículos.



Esta Procuraduría comprende que el municipio de Peñafiel, con una población de en torno a los cinco mil habitantes, dispone de recursos de Policía Local necesariamente limitados, y que la exigencia de medios y protocolos de actuación equivalentes a los de los grandes municipios no resulta ni proporcionada ni razonable. No obstante, ello no obsta para apreciar que la ausencia de cualquier tipo de protocolo o instrucción interna específicamente orientada al control de los VMP, unida al escasísimo número de expedientes sancionadores registrados durante el período analizado, resulta llamativa en el contexto descrito en la queja. En efecto, si se da por verosímil la descripción de atropellos y conductas infractoras reiteradas aportada por la persona reclamante, que esta Institución no prejuzga, pero tampoco ignora, la producción de únicamente ocho expedientes sancionadores en cinco años, con apenas uno en los años 2021-2022 y seis en 2025, evidencia una capacidad de respuesta que, cuando menos, merece ser analizada desde la perspectiva de la suficiencia de los mecanismos de control existentes.

No puede soslayarse, en este punto, la circunstancia señalada por el propio Jefe de Policía Local en su informe: la existencia de otras denuncias en materia de VMP de las que tiene conocimiento pero que no han quedado incorporadas al registro de expedientes sancionadores aportado. Esta mención, aunque escueta, pone de relieve una posible falta de sistematización en el registro y seguimiento de las actuaciones relacionadas con este tipo de vehículos, lo que dificulta tanto el análisis estadístico de la problemática como la adopción de medidas de respuesta adecuadas y proporcionales.

Los ocho expedientes sancionadores relacionados en el informe de la Jefatura de Policía Local presentan una estructura básicamente correcta desde el punto de vista procedimental. Todos han concluido con resolución firme y con imposición efectiva de sanción, sin que se haya registrado ningún archivo o sobreseimiento. Las infracciones tipificadas responden a conductas prohibidas por la normativa estatal: conducción negligente o temeraria, transporte de un acompañante, uso de auriculares durante la conducción, circulación por zona peatonal e incumplimiento de señal de prohibición.

Sin embargo, no puede ignorarse que uno de los expedientes, el registrado con el número XXX/2023, presenta una deficiencia formal relevante, puesto que la tipología de la infracción consta en blanco en la documentación remitida a esta Institución. Esta omisión, que puede obedecer a un error material en la transcripción, impide conocer cuál fue la conducta efectivamente sancionada en ese caso concreto, lo que afecta a la completitud del registro estadístico aportado por el municipio.

En un plano más general, la evolución de la actividad sancionadora muestra que los expedientes se concentran mayoritariamente en los años 2023 y 2025, coincidiendo respectivamente con el comienzo de la presencia más significativa de VMP en el municipio y con el período más reciente del total examinado. La tipología predominante en 2025, es decir, circulación por zonas peatonales y conducción peligrosa, apunta a que los comportamientos de mayor riesgo para los peatones son los que han generado mayor



actividad sancionadora, lo que debe valorarse positivamente. No obstante, la ausencia de expedientes en los años 2021 y 2022, así como la reducida cifra total del período, llevan a esta Institución a recomendar un refuerzo de la actividad de vigilancia activa y de la respuesta sancionadora ante infracciones de los usuarios de VMP, en particular en lo que se refiere a la circulación por zonas peatonales y a la utilización de estos vehículos por menores que no alcanzan la edad legalmente exigida.

El análisis de la información aportada por el Ayuntamiento de Peñafiel revela un marco normativo local que, aunque mejorable en algunos aspectos, ofrece una base regulatoria razonable para municipios de pequeño tamaño como el que es objeto de la presente queja. La modificación recientemente introducida en el Reglamento Municipal de Tráfico supone un paso positivo en la dirección de una mayor concreción de las obligaciones y prohibiciones aplicables a los usuarios de VMP en el municipio, y esta Institución reconoce el esfuerzo normativo realizado en este sentido.

Sin embargo, la situación descrita en la queja, referida a atropellos con resultado de lesión y conductas infractoras reiteradas sin respuesta efectiva, obliga a considerar la existencia de una posible insuficiencia en el nivel actual de vigilancia y control. En un municipio de las características de Peñafiel, el Ayuntamiento debe arbitrar mecanismos de control adaptados a su dimensión y recursos, pero no puede abdicar de su deber de ordenación y disciplina del tráfico urbano, que le atribuye expresamente el artículo 7 del TRLTSV. La implantación de instrucciones internas de actuación para la Policía Local en materia de VMP, la realización de actuaciones de información y sensibilización dirigidas a los usuarios de estos vehículos, especialmente a los de menor edad y a sus responsables legales, y la mejora del registro estadístico de las denuncias tramitadas son medidas que, sin exigir una dotación extraordinaria de recursos, contribuirían de manera significativa a mejorar la efectividad del sistema de control existente.

Esta Defensoría no puede ignorar tampoco el contexto normativo en que se sitúa la queja. El marco regulatorio de los VMP ha experimentado cambios sustanciales en los últimos meses, con la entrada en vigor del Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, que establece el Registro de Vehículos Personales Ligeros, y la efectividad plena del seguro obligatorio regulado por la Ley 5/2025. La adaptación del Reglamento Municipal de Tráfico a estas novedades normativas, así como la incorporación de mecanismos de control que permitan verificar el cumplimiento de las nuevas obligaciones por parte de los usuarios, forma parte del deber de actualización permanente del marco regulatorio local que incumbe al Ayuntamiento al amparo del ya citado artículo 7 del TRLTSV.

En virtud de todo lo expuesto, y al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, consideramos oportuno formular a ese Ayuntamiento las siguientes recomendaciones en nuestra **Resolución:**



**PRIMERA:** Se recomienda al Ayuntamiento de Peñafiel que proceda a revisar y completar la regulación incorporada al artículo 21 del Reglamento Municipal de Tráfico, con el fin de dar una respuesta normativa más completa a la problemática de los VMP en el municipio. En particular, se recomienda que dicha regulación incluya: la delimitación expresa de las vías o zonas del término municipal por las que está permitida la circulación de VMP; las condiciones de estacionamiento de estos vehículos en la vía pública; la actualización de las referencias al seguro obligatorio de conformidad con lo establecido en la Ley 5/2025, de 24 de julio, y en el Real Decreto 52/2026, de 28 de enero; la mención expresa a las obligaciones derivadas de la inscripción en el Registro de Vehículos Personales Ligeros, y el establecimiento de un régimen sancionador específico aplicable a las infracciones. Esta actualización normativa debe entenderse como un proceso continuo, alineado con la evolución de la legislación estatal en la materia.

**SEGUNDA:** Se recomienda al Ayuntamiento de Peñafiel que, en coordinación con la Jefatura de la Policía Local, se elaboren instrucciones o protocolos internos de actuación específicamente dirigidos al control de los vehículos de movilidad personal en el municipio. Dichas instrucciones deberán determinar, con la mayor concreción posible, las vías y espacios de vigilancia prioritaria, los supuestos de actuación preferente, en especial, la circulación por zonas peatonales, el uso por menores de edad y la conducción que ponga en riesgo la seguridad de los peatones, y los mecanismos de coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para el ejercicio conjunto de las funciones de control.

**TERCERA:** Se recomienda al Ayuntamiento de Peñafiel que adopte las medidas necesarias para garantizar que todas las denuncias tramitadas en materia de vehículos de movilidad personal, incluyendo las formuladas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, queden debidamente registradas y sean objeto de seguimiento estadístico sistematizado. La disponibilidad de datos completos y fiables sobre la actividad sancionadora en este ámbito es un instrumento esencial para evaluar la efectividad del sistema de control existente y para fundamentar la adopción de medidas adicionales cuando sea necesario.

**CUARTA:** Se recomienda al Ayuntamiento de Peñafiel que, en la medida de sus posibilidades, promueva acciones de información y sensibilización dirigidas a los usuarios de vehículos de movilidad personal en el municipio. Estas acciones deberán hacer especial hincapié en las conductas prohibidas que mayor riesgo generan para la seguridad de los peatones, en particular la circulación por zonas peatonales y la conducción a velocidad inadecuada, y en las nuevas obligaciones derivadas de la normativa más reciente en materia de registro y seguro obligatorio.



PROCURADOR DEL COMÚN  
DE CASTILLA Y LEÓN

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN  
Tomás Quintana López