



y conducidos por personas inexpertas pues, en muchos casos, es la primera vez que los utilizan por lo que no sólo ponen en riesgo a terceras personas, sino también a ellos mismos.

Esta realidad se aprecia cada vez con más habitualidad y se encuentra singularmente presente en ciudades que, por su casco histórico, la calidad de su arquitectura y espacios urbanísticos y el paisaje urbano hacen atractivo, sobre todo para los visitantes, el paseo por los distintos itinerarios de la ciudad de uso peatonal.

Además de dirigirnos a la FAMP, también dimos cuenta de nuestras actuaciones a la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales con objeto de conocer la posición que al respecto mantenía la Dirección General de Tráfico, del Ministerio del Interior. Esta Defensoría en su respuesta nos indicó que los patinetes eléctricos no han sido homologados conforme al Reglamento (UE) 168/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de Enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de 2 y 3 ruedas y a los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, que de acuerdo con su art. 2, «se aplicará a los vehículos de categoría L, que están destinados a circular en vías públicas». Por otra parte, el usuario de estos patines y otros medios de tracción eléctrica no encaja en el concepto de peatón, según el Anexo I, apartado 4, de la Ley de Seguridad Vial y el hecho de que se trate de un aparato provisto de motor impide que pueda ser asimilado a los patines o monopatines mencionados en el art. 121.4 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de Noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación. Sin perjuicio de ello, nos informaba que se estaban estudiando las modificaciones oportunas a esta legislación para aprovechar cuanto ofrezca de positivo este medio de locomoción, tratando de incorporarlo a la circulación urbana y que su uso se lleve a cabo con las mejores condiciones posibles de seguridad.

En cuanto a las personas con movilidad reducida, la Dirección General de Tráfico señala que el concepto de peatón se puede ampliar a las mismas, aún cuando utilicen sillas de ruedas con motor, como indica el número 4 del citado Anexo I de la Ley de Seguridad Vial.

Por todo ello, hemos procedido a suspender nuestras actuaciones en la misma, aunque hemos interesado del presidente de la FAMP que nos mantenga informados de las conclusiones y propuestas que, finalmente, se efectúen por el Grupo de Expertos, así como de cualquier otra noticia de que se produzca en torno a esta cuestión y, en todo caso, queremos dejar constancia del problema y los riesgos que conlleva el uso no autorizado de estos medios de transporte. Los Ayuntamientos no pueden vendarse los ojos ante esta realidad.

### **1.12.2.3.1.2 Debemos facilitar la formación de los agentes de la Policía Local para prevenir los riesgos que se derivan de la conducción bajo los efectos de las drogas**

Iniciamos de oficio la [queja 16/0707](#) ante la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía (ESPA) cuando hemos conocido, por diversas noticias publicadas en los medios de comunicación en los últimos meses, el [alto porcentaje de personas que conducen bajo los efectos de las drogas](#).

Sin perjuicio de los controles que realice la Guardia Civil y pese a la extraordinaria trascendencia que, en términos de riesgo, supone conducir bajo los efectos de estas sustancias en los espacios urbanos, lo cierto es que, como se puso de manifiesto en la III Jornada sobre Seguridad Vial, que celebramos en noviembre de 2012 en Sevilla, con el título [“Seguridad Vial y Drogas”](#) nuestra Policía Local está muy necesitada de recibir formación para desarrollar eficientemente su labor y de medios para poder ejercer las funciones de vigilancia y control que conlleva la realización de los test de verificación sobre el consumo de drogas.

Al tiempo de cerrar este Informe Anual nos falta aún respuesta de alguna asociación a la que nos hemos dirigido, por lo que en próximos ejercicios daremos cuenta de la valoración global que realicemos sobre esta cuestión.