CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL TRANSPORTE ESCOLAR

(del 10 al 14 de noviembre de 2025)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

V1.0

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 1

2. EVALUACIÓN DE RIESGOS 2

3. RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA CON DATOS DISPONIBLES 7

4. NORMATIVA DE REFERENCIA 8

1. INTRODUCCIÓN

Entre los días **10 y 14 de noviembre de 2025,** la Dirección General de Tráfico llevará a cabo una nueva campaña de vigilancia y control sobre el **transporte escolar**. Esta campaña se inscribe en la relevancia que la seguridad vial requiere del régimen profesional de empresa, en particular, del transporte de viajeros, aún más trascendente, si cabe, el régimen de transporte de viajeros vinculado al ámbito escolar.

Durante la campaña se intensificarán las labores de inspección de los vehículos destinados al transporte escolar, comprobando la documentación relativa a las autorizaciones necesarias para la prestación del servicio, así como la del propio vehículo en relación con sus condiciones técnicas y elementos de seguridad. También se prestará especial atención al conductor profesional, su habilitación y permiso de conducción, así como sus tiempos de conducción y descanso.

Con el ánimo de intensificar los resultados de la campaña y extender las intervenciones a las vías urbanas de circulación, se invitará a los ayuntamientos a sumarse a la misma, estableciendo medidas de vigilancia y control sobre el transporte escolar durante esas fechas.

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistemas seguros integrados, que identifica el vehículo como un elemento básico de seguridad: los vehículos deben diseñarse para garantizar la seguridad de los que están dentro del vehículo y de quienes están fuera de él[1]. El Marco de la política de seguridad vial de la Unión Europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la "Visión Zero" asume que determinados elementos de seguridad de los vehículos son esenciales asimismo para la seguridad vial[2].

Y más allá de la fabricación bajo diseños seguros, se propone la necesidad de reglamentar la necesidad de inspecciones técnicas periódicas a lo largo de su vida útil de los vehículos, lo que supone establecer mecanismos de "evaluación periódica de los vehículos" a fin de garantizar que todos los vehículos nuevos, como de los vehículos ya en uso, cumplan con las normas básicas de seguridad pertinentes.

Los comportamientos de los usuarios también están muy influenciados por las características de seguridad de los vehículos y el diseño de la infraestructura vial, que deben tener en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y aplicarse de una manera intuitiva y fácil de entender, y que garantice que las acciones más fáciles y obvias sean también las más seguras.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 identifica como un área estratégica la "tolerancia cero con comportamientos de riesgo" potenciando la vigilancia sobre las causas concurrentes más habituales en la siniestralidad: distracciones, velocidad y alcohol y drogas.

Así mismo, identifica también como un área estratégica las "administraciones, empresas y organizaciones seguras" y, en general "se promoverá la adopción de políticas activas de control de velocidad por parte de todo tipo de vehículos destinados al transporte de personas[3]". La mejora de la seguridad vial en el ámbito de las organizaciones exige también una adecuada formación para la conducción profesional, pero también de la vigilancia de la salud de los conductores profesionales.

---

[1] Naciones Unidas: Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Página 13. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

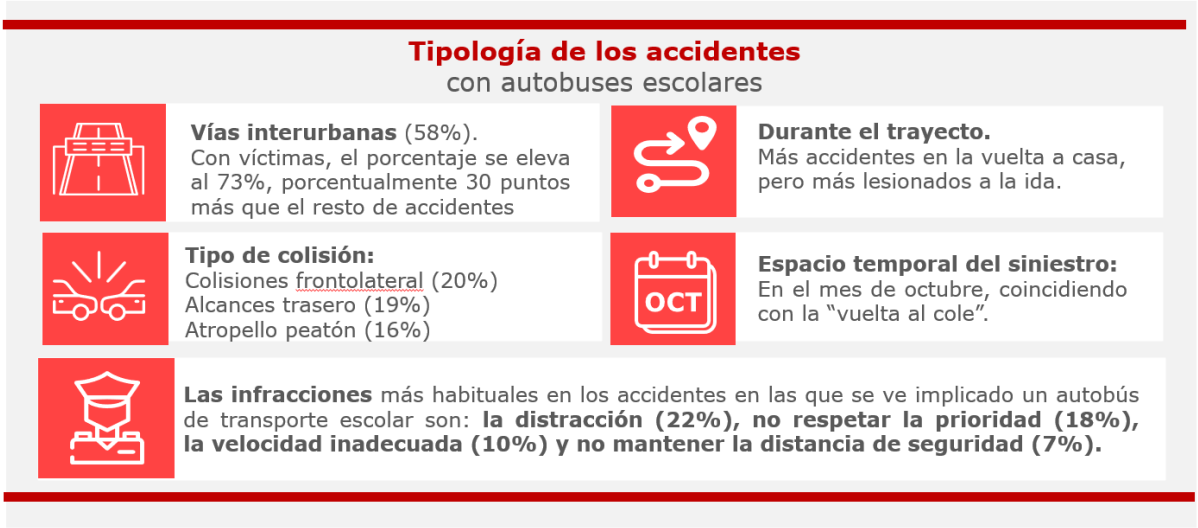
[2] Unión Europea: Marco de política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la "Visión Zero". Página 36.

[3] Dirección General de Tráfico: Estrategia de Seguridad Vial 2030 (España). Página 254. https://seguridadvial2030.dgt.es/inicio/

2. EVALUACIÓN DE RIESGOS

El **Estudio Transporte escolar: ¿viajan seguros nuestros hijos?** de la Fundación Línea Directa (2020) ha calculado que respecto al transporte escolar los menores de quince años que viajan en turismos particulares multiplican por 11 el riesgo de sufrir un accidente. El transporte escolar es el primer colectivo de seguridad vial que alcanza el objetivo "visión cero" con cero fallecidos en siniestros de tráfico desde 2012, y según dicho estudio es uno de los medios más seguros para el colectivo de usuarios de las vías de cero a quince años.

El Estudio señala que la mayoría de los siniestros del transporte escolar con víctimas se concentra en las vías interurbanas, siendo las distracciones las infracciones sancionadas más frecuentes, seguidas de la desatención a la prioridad de otros vehículos, la velocidad inadecuada y no respetar la distancia de seguridad.



Fuente: Fundación Línea Directa (Estudio Transporte escolar, ¿Viajan seguros nuestros hijos? 2020).

Así mismo, identifica que Galicia, Andalucía y Comunidad Valenciana son las comunidades autónomas con más accidentes de transporte escolar. El caso gallego es especialmente llamativo, ya que solo supone el 5% de los accidentes generales, pero el 17% de los de transporte escolar.

La **Guía de la Dirección General de Tráfico "Al cole siempre seguros"** señala que el 90% de los siniestros de tráfico con niños que se producen en relación con el transporte escolar al colegio tienen lugar en el momento de subir o bajar del vehículo, o justo en los instantes inmediatos y, en muchos casos, se trata de atropellos causados por una distracción. Menciona también que una gran parte de esos siniestros con lesiones graves están relacionados con la ausencia del uso adecuado de los cinturones de seguridad.

Por todo ello, establece una serie de recomendaciones a los progenitores:

LOS PADRES / TUTORES

Los responsables más directos:
padres/madres/tutores deberán:

1. Comprobar la seguridad de los autobuses de transporte escolar.
2. Solicitar la contratación de autocares con cinturones de seguridad.
3. Comprobar que se cumple la reglamentación.
4. Respetar las paradas del autobús. No estacionar en doble fila.
5. Enseñar a los menores las conductas correctas en el uso de este medio de transporte.

La evaluación de los riesgos en el transporte escolar toma especial relevancia en el entorno espacial motivo por el cual desde hace años se desarrollan las iniciativas de “camino escolar seguro”.

Un proyecto de camino escolar exige un alto grado de compromiso, entusiasmo y complicidad, pero no sólo del colegio o del ayuntamiento, sino sobre todo de otros agentes sociales involucrados como las familias, el profesorado y las asociaciones locales, y además ese compromiso debe expresarse en todas las etapas del proyecto, desde el diseño y planificación hasta la ejecución de las medidas de mejora. Son esos colectivos sociales quienes van a demandar mejoras al gobierno local acelerando el proceso de toma de decisiones y quienes contribuyen a enraizar el proyecto en el colegio y en el entorno de cada barrio.

Su objetivo es conseguir una movilidad sostenible, proporcionando a los niños itinerarios seguros que favorezcan y estimulen el desplazamiento a pie, en bicicleta o en transporte público, en la ida y vuelta al colegio.

Características que deben reunir los caminos escolares:

- Aceras amplias, semáforos sin luz ámbar intermitente para vehículos y que duren lo suficiente para poder cruzar con suficiente seguridad los usuarios más pequeños.
- Prohibición de aparcar a la entrada y salida del colegio, evitando aglomeraciones.
- La señalización indicará que la velocidad máxima será de 30 km/h.
- Policía local para regular la entrada al colegio
- Parada donde los padres dejen a los niños y de ahí con un adulto, vayan andando al colegio.
- Los comerciantes ayudan a los que van solos al colegio.
- Aparcamiento para bicicletas.

Otros factores de riesgo vinculados al transporte escolar en autocar están vinculados a la velocidad, las distracciones y al uso de los cinturones de seguridad. Velocidad y distracciones son las principales causas de los accidentes en los que están implicados los vehículos de transporte escolar.

Las colisiones fronto-laterales y los alcances suponen casi el 40% de los siniestros, en ese sentido, todos los autobuses nuevos desde 2013 incorporan ya un sistema de frenado de emergencia que se active automáticamente cuando detecta la posibilidad de una colisión.

Desde 2007 todos los autocares deben llevar instalados sistemas de retención desde el momento de su matriculación. Un menor sin ningún tipo de retención multiplica por cinco las posibilidades de sufrir lesiones mortales. Nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales, podrían haberse evitado si se hubiera utilizado un dispositivo de retención.

Ideas fuerza

Crear caminos escolares seguros que faciliten el desplazamiento a la escuela a pie, en bicicleta bien en transporte público como contribución a la seguridad vial

El Proyecto STARS (Acreditación y Reconocimiento de Desplazamientos Sostenibles para Colegios), es una iniciativa europea que tiene como objeto animar y premiar a los centros educativos que fomentan entre sus alumnos los desplazamientos sostenibles y seguros, tanto a pie como en bicicleta.

El cinturón de seguridad en el transporte escolar es seguridad vital tanto en trayectos cortos como largos, y tanto en trayecto urbanos como interurbanos.

La Fundación Mapfre en colaboración con la Asociación Española de la Carretera patrocinó un **Manual de inspecciones de seguridad vial en entornos escolares**[4] como herramienta para la identificación de problemas de seguridad vial con propuestas sobre los desplazamientos escolares, con base en experiencias que han demostrado tener una gran eficacia, pero con la flexibilidad que necesaria que permita tener en consideración las particularidades del área espacial de cada caso.

Los objetivos del trabajo fueron los siguientes:

- Identificar posibles problemas de seguridad vial en los entornos escolares a través de encuestas dirigidas a los usuarios (profesores, conserjes, padres y alumnos) y a través de la inspección de las inmediaciones de los colegios (el manual tiene como objetivo que puedan ser los propios profesores o padres, por ejemplo, los que realicen las inspecciones)
- Crear conciencia de seguridad vial en relación con los usuarios vulnerables e incidir en particular en la importancia del factor humano.
- Proponer ejemplos de buenas prácticas llevadas a cabo en cada municipio para que puedan ser replicadas en otros municipios.
- Extender el uso de herramientas eficaces y de fácil uso para la mejora de la seguridad vial, como son las inspecciones y auditorías.
- Recomendar soluciones que pudieran eliminar o paliar los problemas detectados.

[4] Fundación Mapfre: Manual de Inspecciones de seguridad vial en entornos escolares (2014). Página 7. https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/imagen.cmd?path=1082078&posicion=1&registrardownload=1

La metodología de inspección de seguridad vial en entornos escolares se resume en cinco fases:

FASE I: Preparación

*Identificación de municipios, selección de colegios y creación de un grupo de trabajo en cada caso
*Establecimiento de un calendario, y comunicación y difusión del proyecto a la comunidad escolar

FASE II: Recopilación de datos

*Recopilación de información básica del municipio y del colegio con atención al perfil del colegio
*Cumplimentación de encuestas (profesores, conserjes, padres y alumnos)
*Análisis y tratamiento de datos de las encuestas realizadas a cada uno de los grupos
*Auditoría/inspección de seguridad vial en el área de influencia de cada centro escolar
*Elaboración del documento con los resultados y conclusiones obtenidas.
*Análisis del documento junto con los distintos grupos de interés

FASE III: Desarrollo del plan de acción

*Redacción de un plan de acción concreto en cada caso
*Comunicación y consulta del plan con la comunidad escolar y proceso de consenso
*Finalización del proceso de elaboración de la "ruta escolar segura"
*Aceptación del proyecto por parte de los grupos de interés

FASE IV: Implementación del plan de acción

*Apoyo a la aplicación de los puntos del plan de acción
*Información a la comunidad escolar del impacto de las medidas implantadas

FASE V: Evaluación

*Repetición de tareas de recopilación de datos y tratamiento y análisis de datos
* Comunicación de los resultados de la revisión, logros y lecciones aprendidas
* Actualización y supervisión de los cambios en el entorno escolar

Algunas ideas clave en todo caso para el trayecto seguro al colegio, tanto para llegar caminando, como si utilizas el transporte escolar o el vehículo privado:

Escolares andando al colegio:

- Utilizarán siempre pasos peatonales o semáforos para cruzar las calles, mirando antes de cruzar a ambos lados de la calzada si viniera algún vehículo.
- Caminarán por el interior de las aceras, lejos de los bordillos que delimitan la calzada.
- Tendrán cuidado con los coches que entran y salen de los accesos a garajes.
- No cruzarán las calles o las plazas en diagonal o realizan o zig-zags.
- De noche y días oscuros, llevar prendas reflectantes.
- En carretera deben circular por la izquierda.

En el entorno del autobús escolar:

- No pararse nunca detrás del autobús porque no te ven.
- No correr al llegar, ni al salir, ni en el entorno del autocar.
- Dentro del autobús, mantenerse sentado y con el cinturón de seguridad abrochado.
- Durante el desplazamiento con el vehículo en marcha evitar en todo momento ponerse de pie.
- Obedecer siempre y en todo momento al conductor y al monitor del autocar.

Recomendaciones a los padres:

- Las asociaciones de padres deben comprobar la seguridad de los autocares de transporte escolar.
- Solicitar al centro escolar la contratación de autocares con cinturones de seguridad instalados.
- Siempre que sea posible deben escoger entre autocares que incorporen dichos cinturones.
- Comprobar que un monitor acompaña a los niños/as durante el trayecto al colegio.
- Si utilizas el vehículo particular siempre con sillas de retención adecuadas al niño.
- No aparcar, ni parar en doble fila y/o dificultando la visión de los peatones.

Recomendaciones a las empresas del sector:

- Deben recordar a todos los escolares la importancia de utilizar el cinturón de seguridad.
- Desarrollar un protocolo de seguridad vial que pueda informar de forma adecuada al nivel académico de los escolares cómo comportarse en caso de siniestro de tráfico.
- Proyección antes y durante el trayecto de consejos de seguridad vial en formato audiovisual en consonancia con el protocolo de seguridad vial desarrollado.

3. RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA CON DATOS DISPONIBLES

La última campaña especial de vigilancia y control sobre transporte escolar con datos disponibles, se celebró del pasado 20 al 24 de enero de 2025, con un resultado de 6.621 vehículos inspeccionados, de los cuales fueron denunciados 1.789 vehículos.

En los cinco días que duró la campaña, 3.190 vehículos fueron controlados por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y, de ellos, algo más del 45% (1.441 vehículos) fue sancionado con un total de 2.756 denuncias formuladas.

Durante la última campaña del mes de enero de 2025 participaron 300 ayuntamientos de 39 jefaturas provinciales de tráfico, que representa un aumento del número de municipios participantes del 21,95% respecto a la campaña previa de transporte escolar celebrada en noviembre de 2024 en la que participaron 246 municipios. Los ayuntamientos participantes en su conjunto controlaron un total de 3.431 vehículos, siendo sancionados 348 vehículos, un 10,14 % de los vehículos.

Desagregados por Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y policías municipales de los diferentes ayuntamientos participantes, resultan los siguientes datos y porcentajes sobre el total de vehículos controlados, total de vehículos denunciadas y porcentaje vehículos sancionados respecto del total de vehículos controlados:

Resultados obtenidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

Campaña	Vehículos Controlados	Vehículos Denunciados	% Vehículos denunciados
Enero 2022	2.354	924	39,25%
Diciembre 2022	2.962	1.136	38,35%
Mayo 2023	3.576	1.622	45,36%
Enero 2024	2.799	1.014	36,22%
Mayo 2024	3.660	1.517	41,45%
Noviembre 2024	3.797	1.852	48,78%
Enero 2025	**3.190**	**1.441**	**45,17%**

Resultados obtenidos por policía municipal de los ayuntamientos participantes

Campaña	Vehículos Controlados	Vehículos Denunciados	% Vehículos denunciados
Enero 2022	2.189	129	5,89%
Diciembre 2022	2.595	240	9,25%
Mayo 2023	3.516	290	8,25%
Enero 2024	3.466	298	8,60%
Mayo 2024	2.946	411	13,95%
Noviembre 2024	3.213	423	13,17%
Enero 2025	**3.431**	**348**	**10,14%**

Respecto de las denuncias tramitas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, las irregularidades administrativas son las que mayor número de denuncias han generado, entre ellas, 822 por no disponer de la autorización especial para realizar transporte escolar y 666 por no tener suscrito un seguro de responsabilidad ilimitada, tal y como exige la ley.

Hay que destacar el hecho de que 3 de los conductores de transporte escolar controlados durante la campaña dieron positivo en los controles preventivos de alcohol realizados por los agentes, y otros 6 conductores dieron positivo a otras drogas, además 5 fueron sancionados por incumplir los límites de velocidad establecidos.

4. NORMATIVA DE REFERENCIA

Real Decreto 443/2001, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores

Artículo 1. Ámbito de aplicación:

a) ***A los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera***, cuando al menos la tercera parte o más de los alumnos transportados tuviera **una edad inferior a dieciséis años** en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar.
b) ***A aquellas expediciones de transportes públicos regulares de viajeros*** de uso general por carretera que la mitad, o más, de las plazas del vehículo hayan sido previamente reservadas para viajeros **menores de dieciséis años**.
c) ***A los transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús***, cuando tres cuartas partes, o más, de los viajeros sean **menores de dieciséis años.**
d) ***A los transportes privados complementarios de viajeros por carretera***, cuando la tercera parte, o más, de los viajeros sean **menores de dieciséis años.**

Artículo 2. Autorizaciones de transporte:

Los transportes reseñados serán realizados por empresas que cuenten con la correspondiente *concesión o autorización administrativa*…

Artículo 3. Antigüedad de los vehículos:

Como norma general, sólo podrán prestarse los servicios comprendidos en el párrafo a) del artículo 1 y adscribirse, en su caso, a las autorizaciones de transporte regular de uso especial, aquellos ***vehículos que no superen, al inicio del curso escolar, la antigüedad de diez años, contados desde su primera matriculación***.

No obstante, se admitirá la adscripción de vehículos de antigüedad superior, siempre que se cumplan conjuntamente los siguientes requisitos:

- *Que el vehículo no rebase la antigüedad de dieciséis años*, contados desde su primera matriculación, al inicio del curso escolar

- *Que el solicitante acredite que el vehículo se venía dedicando con anterioridad a la realización de esta misma clase de transporte*, o bien presente el certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares.

Ideas fuerza

Ningún vehículo destinado al transporte y traslado de viajeros escolares menores de dieciséis años podrá tener una antigüedad superior a los dieciséis (16) años, al comienzo del curso escolar, contada desde su primera matriculación o puesta en servicio.

Artículo 4. Características técnicas de los vehículos:

Los vehículos que se utilicen para los transportes objeto de este Real Decreto deberán *estar homologados como correspondientes a la categoría M. (*Real Decreto 750/2010 de 4 de junio).

Entre las numerosas prescripciones que deberán cumplir señaladas en ese artículo 4 de características técnicas pueden señalarse las siguientes del epígrafe segundo:

- *Estarán dotados de dispositivo luminoso con señal de emergencia, que cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el artículo 15 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que deberá ponerse en funcionamiento en los puntos de parada, tanto de día como de noche, mientras los viajeros entren o salgan del vehículo.*

- *Deberán reservarse las plazas necesarias para personas con movilidad reducida,* cercanas a las puertas de servicio

- *Los que transporten alumnos con graves afectaciones motóricas con destino a un centro de educación especial deberán contar con ayudas técnicas que faciliten su acceso y abandono*

- *Cada menor dispondrá de su propia plaza o asiento*. (Reglamento CEPE/ONU)

- *Dispondrán en aquellos casos que sea exigible de tacógrafo* (Reglamento CEE 3821/85 y Reglamento CE 561/2006, relativos a la instalación y uso del tacógrafo y por los que se regulan los tiempos de conducción y descanso)

- *Deberán estar dotados de limitador de velocidad* (RD 1417/2005 de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos)

- *Todas las puertas de emergencia deberán abrirse desde el interior y desde el exterior*

- *Estarán provistos de extintores* (Orden de 27 de julio 1999), así como de botiquín de primeros auxilios

- En las salidas de emergencia deberá figurar la inscripción "*SALIDA DE EMERGENCIA" o "SALIDA DE SOCORRO*", de manera visible desde el interior y desde el exterior (Reglamento CEPE/ONU).

Artículo 5. Distintivo Indicativo de Transporte de Menores:

Los vehículos deberán encontrarse identificados mediante la señal V-10. (Anexo XI Reglamento General de Vehículos). Podrá sustituirse por un pictograma el cual estará provisto de un dispositivo luminoso.

Artículo 6. Inspección Técnica de los vehículos:

Para la realización de los servicios, será requisito necesario que los correspondientes vehículos *hayan superado favorablemente una inspección técnica* en una estación ITV.

Artículo 8. Acompañante:

***Será obligatoria la presencia a bordo del vehículo de al menos, una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor*, encargada del cuidado de los menores,** durante su transporte y las operaciones de acceso y abandono del vehículo, así como, en su caso, de la recogida y acompañamiento desde y hasta el interior del recinto escolar.

Artículo 9. Limitación de velocidad:

La velocidad máxima a la que podrán circular los vehículos que realicen el transporte escolar será la establecida al efecto en el *artículo 48 del Reglamento General de Circulación.*

Artículo 10. Itinerario y paradas:

- ***El itinerario y paradas*** se encontrarán determinados en la correspondiente autorización de transporte regular de uso especial.
- **La ubicación de dichas paradas será *comunicada, previamente por el órgano que haya de otorgar la autorización al competente sobre la regulación del tráfico***, el cual podrá proponer las rectificaciones oportunas.
- ***El acceso y abandono de los menores*** *deberá realizarse por la puerta más cercana al conductor, o, en su caso, al acompañante*
- **En todo caso, *el acceso y abandono*** *deberá realizarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad.*

Artículo 11. Duración máxima del viaje:

- ***Los itinerarios y horarios***, que tengan por objeto el transporte de los menores entre su domicilio y el centro escolar deberán establecerse de tal forma que en circunstancias normales resulte posible **que el *tiempo máximo de los menores que permanezcan en el vehículo no alcance una hora por cada sentido del viaje*.**
- Deberán respetarse las normas relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, establecidas en el Reglamento CEE 3821/85 y Reglamento CE 561/2006, relativos a la instalación y uso del tacógrafo y por los que se regulan los tiempos de conducción y descanso.

Artículo 12. Seguros:

Las empresas que realicen cualquiera de los transportes *incluidos en el artículo 1 deberán tener cubierta de forma ilimitada su responsabilidad civil* por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos en que aquéllos se realicen.

Artículo 13. Obligaciones de la entidad organizadora del transporte:

Deberán exigir al transportista que acredite*:*

- ***Ser titular de la correspondiente autorización de transporte*** discrecional de viajeros, o de la concesión o autorización de transporte regular de uso general de que se trate.

- ***Estar en posesión de la correspondiente tarjeta ITV*** **en vigor.**

- ***Haber suscrito los*** **contratos de seguro.**

Real Decreto 667/2015, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.

El artículo 117 del Reglamento General de Circulación queda redactado como sigue:

«***Artículo 117. Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados.***

1-El conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar, debidamente abrochados, los cinturones de seguridad homologados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas. Esta obligación, en lo que se refiere a los cinturones de seguridad, no será exigible en aquellos vehículos que no los tengan instalados.

En todo caso, los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán utilizar sistemas de retención infantil y situarse en el vehículo de acuerdo con lo dispuesto en los apartados siguientes.

*2-**En los vehículos de más de nueve plazas**, incluido el conductor, se informará a los pasajeros de la obligación de llevar abrochados los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención infantil homologados, por el conductor, por el guía o por la persona encargada del grupo, a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas, de acuerdo con el modelo que figura en el anexo IV, colocado en lugares visibles de cada asiento.*

En estos vehículos, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 de tres o más años deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso. Cuando no se disponga de estos sistemas utilizarán los cinturones de seguridad, siempre que sean adecuados a su talla y peso.

*3-**En los vehículos de hasta nueve plazas**, incluido el conductor, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso.*

Dichos ocupantes deberán situarse en los asientos traseros. Excepcionalmente podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso, en los siguientes casos:

1º Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.

2º Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por los menores a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1.

3º Cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.

En caso de que ocupen los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado.

4-Los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante a través de un manual, folleto o publicación electrónica. Las instrucciones indicarán de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.

5-La falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave», conforme a lo establecido en los artículos 76, apartado H, y 77, apartado LL) del texto refundido.

Cuadro resumen sobre la normativa en materia de transporte escolar

El Autobús	**Antigüedad**	**No más de 16 años, (diez si no se dedicaba antes a esta actividad).**
	Ventanas	**Se abrirán como máximo el tercio superior.**
	Asientos	**Los de primera fila, con mampara de protección. Habrá plazas para minusválidos.**
	Suelo	**Será antideslizante y habrá asideros junto a las puertas y escalones con colores vivos o con suficiente contraste.**
	Tacógrafo	**Es obligatorio y también el limitador de velocidad**
	Cinturones	**Todos los fabricados a partir de 2007 deben llevarlos.**
	Placa de Transporte Escolar	**Delante y detrás**
	Puertas	**Se abrirán por dentro y fuera fácilmente. Su mecanismo de acceso estará protegido.**
	Además	**Llevarán dos extintores, martillos y botiquín de primeros auxilios.**
El Trayecto	**Tiempo**	**No más de una hora por trayecto**
	Recorrido y Paradas	**Previamente fijado y autorizado.**
	Seguro Adicional	**Póliza de responsabilidad Civil ilimitada**
	Velocidad	**A 10km/h menos que la establecida en cada vía para los autobuses.**
Los Pasajeros	**Acompañante**	**Obligatorio si más de la mitad tienen menos de 12 años. Debe velar por su seguridad en el trayecto subida y bajada del autobús.**
	Plazas	**Una por niño y todos sentados.**
	Cinturones	**Si el bus los lleva, es obligatorio utilizarlos. En asientos enfrentados a pasillo, los menores de 16 años siempre con cinturón.**