

La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil es el único foro de expertos en seguridad vial infantil en España

## **Novedades sobre seguridad vial infantil en la nueva Ley de Tráfico**

- **El próximo 21 de marzo entra en vigor la nueva Ley de Tráfico con importantes novedades y un endurecimiento considerable de las sanciones.**
- **No hacer uso de sistemas de retención infantil o hacerlo de manera inadecuada es una infracción grave sancionada con la retirada de 4 puntos del permiso de conducción y 200€ de multa.**
- **Para evitar errores de interpretación de la norma, es imprescindible que exista una formación técnica y específica para padres, vendedores de SRI y cuerpos policiales.**
- **Los padres y adultos que viajan con los menores son los responsables de su seguridad y tienen la obligación de garantizarla.**

**Madrid, 3 de marzo de 2022.** Dentro de pocos días, el próximo 21 de marzo, entra en vigor la Nueva Ley de Tráfico que trae importantes novedades y un endurecimiento considerable de las sanciones.

Entre las novedades, hay algunas que afectan de manera directa a la seguridad de los niños cuando viajan en automóvil. Ya sabemos que es obligatorio que los niños de hasta 135 cm viajen en el coche con un sistema de retención infantil homologado y adecuado a su talla y peso. Así, la nueva norma endurecerá las consecuencias de llevar a un menor en el coche sin el correspondiente sistema de retención infantil o utilizarlo de manera inadecuada. Así queda reflejado en el Artículo 76 h, según el cual serán consideradas “*Infracciones graves*, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley, referidas a no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios”. La sanción para esta infracción supondrá la retirada de 4 puntos del permiso de conducción (frente a los 3 anteriores) y una multa de 200€.

Desde la Alianza para la Seguridad Vial Infantil, AESVi, único foro de expertos en seguridad vial infantil en España, insistimos una vez más en que el concepto “utilizar sistemas de retención infantil de manera inadecuada” es demasiado ambiguo y puede generar dudas y errores que pongan en riesgo la seguridad de los pequeños cuando viajan en coche ¿Saben los padres y madres cómo se utiliza un sistema de retención infantil de manera adecuada? ¿Saben determinar los cuerpos policiales cuándo un sistema de retención infantil se está utilizando de manera correcta o incorrecta?

Para solventar estos problemas, los expertos de AESVi pedimos a la Dirección General de Tráfico que las nuevas medidas que recoge la Ley de Tráfico se acompañen de una formación correcta, específica y técnica para vendedores de sistemas de retención infantil, para familias y, obviamente, para los cuerpos policiales con potestad para sancionar. “Las familias deben saber cómo hacer un uso adecuado del SRI para evitar errores de uso y, por lo tanto, riesgos para la

seguridad de sus hijos. Y esta información debe ser trasladada directamente desde el profesional que vende estos productos de seguridad. A su vez, los sancionadores también deben saber identificar con absoluta claridad cuando los sistemas de seguridad no están siendo correctamente utilizados en base a criterios técnicos claros y fácilmente identificables. En resumen, la clave de la eficacia de la nueva norma se encuentra una vez más en la formación”, explica Josep M. Vallès, director económico de AESVi y CEO de Smart Group.

Desde AESVi, como foro de expertos en seguridad vial infantil, queremos aprovechar este cambio normativo para recordar a los padres y adultos responsables de la seguridad de los pequeños cuando viajan en automóvil, cuáles son sus obligaciones y responsabilidades según la normativa actual.

El Artículo 13 de la Ley de Tráfico hace referencia a las normas generales de conducción y especifica claramente que “el conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad”. Así, el punto 4 de este artículo 13 también recuerda que “el conductor y los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente”. La excepción a este punto hace referencia a los conductores profesionales: “cuando (estos) presten servicio público a terceros, no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo”. A esto hay que añadir que, según la norma, “por razones de seguridad vial, se podrá prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla, en los términos que se determine reglamentariamente”.

Con respecto a los menores que viajan en motocicletas, el artículo 13.5 indica que “queda prohibido circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente, se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente”.

Con respecto a los usuarios de bicicletas y ciclos, el artículo 47 deja claro que los menores de 16 años estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías tanto si son conductores como ocupantes de bicicletas y ciclos en general.

El Artículo 82 a de la Ley de Tráfico incide también en que la responsabilidad de que los pasajeros de un vehículo cumplan las normas recae sobre el conductor del mismo: “el conductor de cualquier vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable por la no utilización del casco de protección por el pasajero, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida. Asimismo, el conductor del vehículo será responsable por la no utilización de los sistemas de retención infantil, con la excepción prevista en el artículo 13.4 cuando se trate de conductores profesionales”.

El Artículo 104 c indica que los cuerpos policiales podrán inmovilizar el vehículo en el supuesto de que “el conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas.



## AESVi – Unidos por la seguridad infantil

El compromiso de AESVi es trabajar para que se pongan en marcha medidas concretas y eficaces que garanticen que ningún niño fallezca o sufra lesiones graves a causa de accidentes de tráfico.

También puedes consultar:

- [Decálogo AESVi de la Seguridad Vial Infantil](#)
- [Consejos para trayectos del niño en moto](#)
- [Recomendaciones para aumentar la seguridad en el transporte escolar](#)
- [Otras notas de prensa de AESVi](#)
- [Consulta el blog de AESVi con más consejos sobre seguridad vial infantil](#)

**Más información, material gráfico o la solicitud de entrevistas a los expertos de la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil:**

**AESVi.**

Mónica Sam

Coordinadora General

Tel. +34 648 78 70 80

[secretaria.tecnica@aesvi.es](mailto:secretaria.tecnica@aesvi.es)

[www.aesvi.es](http://www.aesvi.es) / [@aesvi\\_oficial](#)

[Twitter](#) / [Instagram](#) / [Facebook](#)

---

## ¿QUIÉNES FORMAMOS AESVi?

La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVi) es el primer foro de expertos a nivel nacional formado por diversos sectores involucrados en la seguridad vial de los niños. AESVi lo componen la Dirección General de Tráfico (DGT), el Servei Català del Trànsit y la Dirección de Tráfico del País Vasco. Los clubes automovilísticos RACC, RACE y RACVN. La Asociación Española de Pediatría de Atención Primaria (AEPap), la Asociación Nacional de Matronas, la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (FETEVI), la Confederación Española de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnado (CEAPA), la Asociación de Rescate en Tráfico y Emergencias (ARTE), la Sociedad Española de Atención al Paciente Crítico (SEAPC), la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), la Asociación Andaluza de Clínicas Sin Internamiento (ASCASI), la Asociación Nacional de Seguridad Infantil (ANSI), la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV), Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas (IMU), Prevención de Accidentes de Tráfico P(A)T, la Fundación CNAE, la Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya (ADEVIC). Fabricantes e importadores de SRI, a través de marcas como Grupo Jané (Jané, Be Cool y Concord), Smart Group (Joie, Graco, Nuna y Swandoo), Columbus Trading (Cybex y GB), Britax Römer, Maxi-Cosi, MS, Babyauto, Buhitos, Chicco, Kidy Bus Harness, Play y Tuc Tuc. La parte académica está representada por el Grupo VEHIVIAL (Universidad de Zaragoza), INSIA (Universidad Politécnica de Madrid) y GRABI (Universidad Politécnica de Cataluña). Además, AESVi cuenta con el apoyo institucional de la Fiscalía de Seguridad Vial y de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.