

Según datos provisionales de la Dirección General de Tráfico, este verano de 2024 fallecieron siete menores en las carreteras, uno más que durante el verano de 2023 y cinco más que en 2022.

2024: importantes cambios normativos en un año en el que vuelven a aumentar las víctimas infantiles

- Desde el pasado 1 de septiembre la única norma de homologación de sistemas de retención infantil válida en todo el territorio de la Unión Europea es la **normativa ECE R129**.
- La comercialización de sillas de auto R44 es ilegal, pero siguen a la venta en portales y apps de segunda mano.
- Durante este verano de 2024 fallecieron siete menores en las carreteras, uno más que durante el verano de 2023 y cinco más que en 2022.
- AESVi apela a las instituciones y administraciones públicas para que replanteen un nuevo abordaje de la estrategia nacional de seguridad vial.

Madrid, 17 de diciembre de 2024. A pocos días de que finalice el año 2024, llega el momento de hacer balance de un año que nos ha dejado tantas novedades como malas noticias relacionadas con la seguridad vial infantil. En cuanto a las novedades, las encontramos tanto en la normativa como en estudios cuyos resultados inciden directamente en la seguridad de los menores cuando viajan en automóvil. Lamentablemente, a esto se suma una malísima noticia: la confirmación de la tendencia alcista de la siniestralidad infantil en las carreteras.

Comenzando por las novedades normativas, desde el pasado 1 de septiembre la única norma de homologación de sistemas de retención infantil válida en todo el territorio de la Unión Europea es la **normativa ECE R129**, también conocida como i-Size, que sustituye de manera definitiva a la anterior norma europea ECE R44/04. La norma ECE R129 / i-Size, ofrece una mayor seguridad de protección, ya que son sometidos a pruebas más exigentes, y permite su uso en combinación con los sistemas de fijación y anclaje del vehículo. Además, extiende el uso en sentido inverso a la marcha, lo que reduce el riesgo de lesiones en los bebés.

Ante este cambio normativo a muchas familias les surge otra duda **¿se puede vender o regalar la silla R44 que mi hijo ya no usa?** La respuesta de Ibon Maza, miembro de AESVi a esta pregunta es clara y rotunda: **“no, es ilegal**. Desde el 1 de septiembre de 2024 está prohibido poner en el mercado sistemas de retención infantil que no cumplan en todo caso con las normas de seguridad y características homologadas en virtud de la normativa ECE R129/i-Size. La puesta en el mercado incluye venta en tienda, venta en portales y apps de segunda mano, regalos, donaciones y cualquiera otra transacción similar”. Sin embargo, y a pesar de la claridad con la que se especifica esta prohibición, AESVi, el mayor foro de expertos nacionales e internacionales en seguridad vial infantil, puede confirmar otra mala noticia: **siguen comercializándose sistemas de retención infantil R44 en los portales y apps de venta de productos de segunda mano, entre ellos Wallapop, Milanuncios, ebay y Vinted, y también en grandes portales de venta online como Amazon o Aliexpress.**

Otra importante novedad que nos ha dejado este año 2024 ha sido un nuevo estudio realizado por AESVI. En este estudio denominado “**El peligro de los Sistemas de Retención Infantil adquiridos en plataformas de venta directa extracomunitarias**” AESVi ha analizado los riesgos reales que pueden suponer los dispositivos adquiridos en este tipo de portales para la seguridad de los niños con resultados verdaderamente alarmantes: **ninguno de los sistemas de retención infantil analizados podría haber sido homologado en sus condiciones actuales**, es decir, **ninguno era apto para su comercialización en Europa** a causa de graves incumplimientos tanto normativos como técnicos:

Desde el punto de vista administrativo

- Ninguna de las muestras fue sometida a control aduanero.
- Ninguna de las muestras cumplía la legislación de consumo comunitaria.
- El 60% de las muestras carecían de homologación.
- El 40% de las muestras respondían a publicidad engañosa.

Desde el punto de vista técnico

- Ninguno de los dispositivos de seguridad analizados cumplía los reglamentos de homologación de SRI, ni siquiera aquellos que poseían etiqueta de homologación.
- El 70% de las muestras no superó el test dinámico.
- El 30% de los dispositivos mostró una ineficacia total: el dummy salió eyectado.

Ante estos datos que reflejan el peligro evidente que estos dispositivos pueden suponer para la seguridad de los menores que los utilizan, **AESVi ha instado a las autoridades competentes a fortalecer la cooperación internacional en la supervisión y aplicación de estándares de seguridad. De hecho, la normativa común europea posee mecanismos para bloquear la entrada de productos extracomunitarios inseguros en nuestro mercado, pero es evidente que no se están aplicando.**

Por otro lado, los balances provisionales de siniestralidad vial infantil publicados recientemente por la Dirección General de Tráfico son, un año más, pésimos y demuestran que, lejos de reducirse, **el número de niños y niñas víctimas de accidentes de tráfico aumenta cada año**. Solo durante este verano de 2024 fallecieron siete menores en las carreteras, uno más que durante el verano de 2023 y cinco más que en 2022. ¿Qué podemos esperar del balance consolidado de 2024?

Todas estas situaciones dadas durante este año 2024 que está a punto de terminar constatan, como declara Ibon Maza, que **“la seguridad vial infantil se encuentra en una etapa de verdadera emergencia, por lo que AESVi vuelve a apelar a las instituciones y administraciones públicas para que replanteen un nuevo abordaje de la estrategia nacional de seguridad vial”** profundizando en los siguientes aspectos clave:

- **La investigación técnica de los accidentes** que sirva como base de nuevos modelos de prevención que trasciendan las sanciones y que estén integrados por medidas valientes, innovadoras, efectivas y eficaces que trabajen directamente en la detección de las causas de los accidentes y permitan ejecutar la mejor solución para que no vuelvan a suceder.
- **La formación técnica específica impartida por expertos** en la materia capaces de transmitir su conocimiento de manera clara. De este modo, cuando los padres conozcan la evidencia de que el uso correcto de los sistemas de retención infantil es esencial para proteger la vida de sus hijos cuando viajan en coche, no será necesario apelar a las sanciones económicas

- **La eliminación de las excepciones en el uso de los sistemas de retención infantil** que afectan a los taxis. Actualmente, el Reglamento General de Circulación establece la obligatoriedad del uso de sistemas de retención infantil en los taxis cuando circulan en autovía o autopista. No obstante, el Artículo 119 del Reglamento señala una serie de excepciones a la circulación sin cinturones u otros sistemas de retención homologados, entre ellas la que se indica en el apartado 2 a) referida únicamente al taxi como medio de transporte: *“asimismo, cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero”*:
- **Revisión y mejora de la normativa que regula el transporte escolar.** En la última campaña de vigilancia del transporte escolar llevada a cabo por la DGT, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controló 3797 autobuses escolares, casi la mitad de los cuales (48,7%) fueron sancionados por incumplir la normativa. La ley establece claramente que *“los menores de más de 3 años y de menos de 135 cm deberán viajar en el autobús obligatoriamente con un sistema de retención infantil homologado y si no se dispone de él, se emplearán los cinturones de seguridad siempre que sean adecuados a su estatura y peso”*. Pero esta norma es claramente insuficiente, incluso aunque se aplicase con absoluto rigor, puesto que carece de los elementos mínimos e imprescindibles para garantizar la seguridad de los menores que viajan en estos vehículos. Por esta razón, es necesario y urgente avanzar rápidamente en el desarrollo de una Normativa Europea para la definición y regulación de los sistemas de retención Infantil en el transporte escolar en autobuses y autocares.
- **La reducción del IVA para los sistemas de retención infantil** como ya han hecho otros países como Reino Unido, Portugal, Croacia y Polonia. Porque *“el gravamen actual del 21% convierte a estos dispositivos de seguridad infantil en productos prácticamente de lujo y, por lo tanto, no están al alcance de todas las familias, lo que supone que éstas busquen alternativas en el mercado de segunda mano o en portales extranjeros de venta online, con los riesgos que esto conlleva para la seguridad de los más pequeños”*.

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. Para ello, AESVi trabaja en el ámbito de la pedagogía impartiendo formaciones técnicas específicas a asesores de venta y profesionales sanitarios. La investigación es otro de los pilares básicos de AESVi, por ello los expertos en seguridad vial infantil de la Alianza realizan proyectos como el estudio sobre los **riesgos de las sillas de auto de segunda mano y aquellas adquiridas en plataformas de venta directa extracomunitarias**. Estos estudios científicos han arrojado resultados tan alarmantes como que, a causa del uso y el deterioro de los materiales, el 90% de las sillas adquiridas a través de portales de compraventa de segunda mano no cumplen con los requisitos de la normativa bajo la que fueron homologadas. Por lo que respecta a los sistemas de retención infantil adquiridos en plataformas *on line* extracomunitarias, el estudio demuestra que **ninguno de los sistemas de retención infantil analizados podría haber sido homologado en sus condiciones actuales**, es decir, ninguno era apto para su comercialización en Europa a causa de graves incumplimientos tanto normativos como técnicos.

También puedes consultar:

- [Decálogo AESVi de la Seguridad Vial Infantil](#)
- [Comparecencia de AESVi ante el Congreso de los Diputados](#)
- [La nueva Ley de Tráfico aumenta la sanción por no utilizar el SRI o usarlo mal](#)



AESVi – Unidos por la seguridad infantil

- [Alarma: un estudio de AESVi demuestra el peligro de las sillas de auto de segunda mano](#)
- [AESVi alerta del peligro de las sillas de coche adquiridas en plataformas de importación directa extracomunitarias](#)
- [La seguridad vial infantil sigue siendo un asunto pendiente en 2023](#)
- [AESVi, asociación referente de la seguridad vial infantil en España](#)
- [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.technica@aesvi.es

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 Associació pel Desenvolupament de l'Educació Viària a Catalunya (ADEVIC), APSI (Associação para a Promoção da Segurança Infantil), Fundación Smart Baby. Fabricantes e importadores de SRI, a través de marcas como Grupo Jané, Be Cool, Cybex, Joie, MaxiCosi, Chicco, BabyAuto, Nuna, Casualplay, Graco y Asalvo. 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.