

EL TRANSPORTE ESCOLAR. UN TRANSPORTE SEGURO

Fernando Molero Marín. Junio 2022



safe creative

2206221428328

INFO ABOUT RIGHTS



ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN	2
2.- NORMATIVA APLICABLE	3
3.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	7
4.- DOCUMENTACIÓN RELATIVA AL CONDUCTOR Y AL VEHÍCULO	11
5.- MEDIDAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES	14
6.- EL TRANSPORTE ESCOLAR COMO MEDIO MÁS SEGURO PARA QUE LOS MENORES VAYAN AL COLE.....	28
7.- BIBLIOGRAFÍA	33
8.- IMÁGENES	33

INTRODUCCIÓN

La caída que supone la natalidad en España en general y en Andalucía en particular, provoca que cada vez con más asiduidad repercuta en el sistema educativo, dando lugar a que muchos centros educativos en los diferentes municipios de Andalucía en la actualidad y otros muchos con el paso del tiempo se vean abocados al cierre, teniendo como consecuencia tomar la decisión en los municipios a que sus vecinos en edad escolar tengan que desplazarse a otras localidades de mayor población para así poder garantizar el derecho a la educación.

Por tanto, desde tiempo atrás y como se puede comprobar, cada vez con más asiduidad es necesaria la realización del transporte escolar hacia los centros educativos del miles de niños cada día en nuestra comunidad, lo que supone un aumento de este tipo de transporte en nuestras vías, teniendo con el paso del tiempo que regular cada vez con más protección y más firmeza la seguridad vial en este tipo de transportes, ya que garantizar la seguridad vial en el transporte escolar, nos garantiza la continuidad de nosotros mismos como sociedad, haciendo cada vez más seguro el transporte de nuestros menores.

Para poder decir que el transporte de nuestros menores, es un transporte seguro hay que tener en cuenta que además de que el vehículo debe reunir unos requisitos igualmente la persona que va a transportar a los menores debe igualmente reunir unas condiciones entre las que caben el uso en todo momento del cinturón de seguridad, el cumplimiento estricto de los límites de velocidad tanto en los desplazamientos urbanos como interurbanos, la documentación necesaria que lo habilite como conductor profesional de este tipo de transportes o como no, el consumo cero de alcohol y drogas que si cabe es básico para la conducción de cualquier vehículo, más si cabe en los desplazamientos de menores en edad escolar.

En este manual ahondaremos en la normativa aplicable al transporte escolar, en las características técnicas y clasificación de los vehículos homologados para este transporte, en la documentación relativa a dichos vehículos y sus conductores, en las medidas de seguridad aplicables a los vehículos encargados del transporte escolar y a la aplicación del régimen sancionador específico de esta forma de transporte para garantizar en la medida de lo posible que el transporte escolar sea una garantía para la seguridad vial de los menores, conociendo también la implicación de este transporte en los accidentes de tráfico ocurridos en nuestras vías.

NORMATIVA APLICABLE

Uno de los factores que han dado lugar a que esta siniestralidad en los vehículos de transporte escolar se reduzca tan drásticamente con el paso de los años y como se ha expuesto anteriormente se pueda deducir que es el tipo de transporte más seguro en el que los menores en edad escolar pueden desplazarse hacia sus centros educativos, ha sido en parte gracias a la evolución de la normativa que ha ido “endureciendo” las condiciones tanto para dar luz verde a los vehículos encargados del transporte, los conductores habilitados para los desplazamientos y de modo general también el endurecimiento de la normativa sancionadora que evidentemente también afecta de manera específica a este medio de transporte.

Dentro de la normativa a aplicar, debemos distinguir en la normativa específica al transporte escolar y como se ha expuesto más arriba, la normativa genérica de circulación que es de aplicación a cualquier vehículo y usuario de las vías y terrenos en los que son de aplicación.

La normativa específica en la que se basa principalmente el transporte escolar y de menores es la siguiente:

1. Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 105 del 2 de mayo de 2001.

Esta normativa ha tenido como cualquier tipo de normativa una serie de modificaciones para adaptarse a los diferentes cambios que se producen, siendo éstas:

- **Real Decreto 894/2002, de 30 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores**, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 209 de 31 de agosto de 2002.

Esta modificación incluyó en la Disposición Transitoria 3ª un segundo párrafo, a tenor literal: *“En idénticos términos y con la misma garantía de implantación total en el curso académico 2007-2008, se realizará la aplicación progresiva de lo dispuesto en la prescripción técnica 2.a del apartado 2 del artículo 4 por cada Administración pública de acuerdo con sus competencias en materia de industria”*, entrando en vigor el día 1 de septiembre de 2022.

- **Sentencia de 11 de abril de 2003, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, por la que se anula el párrafo segundo del artículo 14 y del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores**, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 137 de 9 de junio de 2003.

En esta sentencia se estima parte de un recurso contencioso-administrativo interpuesto por parte de la Asociación Nacional de Empresarios del Transporte Escolar, en el que el Tribunal declara nulo el

2º párrafo del art. 14 del R.D. 443/2001, de 27 de abril, que establecía a tenor literal: *“El incumplimiento de los restantes preceptos de este Real Decreto será sancionado de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo, así como en las demás normas que, en su caso, resulten de aplicación”*, desestimando el resto de pretensiones.

2. Orden ITC/4037/2006, de 21 de diciembre, por la que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir ciertos espejos u otros dispositivos de visión indirecta a instalar por determinados autobuses utilizados en el transporte escolar y de menores, conforme al segundo párrafo de la Disposición Final Primera del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores que dispone que el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio establecerá las especificaciones técnicas relativas a lo establecido en el apartado 4.5º del artículo 4 del citado Real Decreto.

3. Orden ITC/4038/2006, de 21 de diciembre, por la que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los dispositivos acústicos de señalización de marcha atrás a instalar por determinados autobuses utilizados en el transporte escolar y de menores, conforme al segundo párrafo de la Disposición Final Primera del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores que dispone que el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio establecerá las especificaciones técnicas relativas los dispositivos acústicos de señalización de marcha atrás establecido en el apartado 4.6º del artículo 4 del citado Real Decreto.

4. Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 212 de 5 de septiembre de 2006.

Aunque como se puede comprobar, no se trata de una modificación específica de la norma marco que regula el transporte escolar, si que afecta de lleno a la seguridad en este tipo de transporte, ya que se realizaron una serie de modificaciones encaminadas a reforzar la seguridad de los ocupantes de los vehículos que en función de su edad, talla y peso pueden resultar más vulnerables en caso de accidente, intentando así con ese refuerzo en su seguridad, minimizar la gravedad las lesiones que se puedan producir en los accidentes de circulación en los que se vean implicados.

Esta modificación básicamente tiende a adaptar la normativa española a la **Directiva 2003/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de abril de 2003 por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas**, ya que entre otros preceptos esta directiva viene a exigir el uso de dispositivos de seguridad que son obligatorios independientemente de si el vehículo en el que viajan menores sea específico de transporte escolar y de menores o no, dado que el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, no contemplaba hasta esta modificación el uso de estos sistemas de retención, viéndose obligado el Estado Español a adaptar la normativa para que en los vehículos de transporte escolar y de menores se cumplan las obligaciones de uso de los dispositivos de seguridad establecidos en el Reglamento General de Circulación al igual que en el resto de vehículo.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.

Las características técnicas que los vehículos dedicados al transporte escolar y de menores deben reunir vienen recogido en el artículo 4 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, estableciendo que dichos vehículos deben estar en concordancia con la homologación correspondiente a los vehículos de la categoría M conforme con lo que se establece en el Real Decreto 2140/1985, de 9 de octubre, por el que se dictan normas sobre homologación de tipo de vehículos automóviles (actualmente derogado por el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos).

Los vehículos que están destinados al transporte escolar y de menores se encuentran dentro de la Categoría M, que se trata de vehículos a motor cuya finalidad es el transporte de personas y equipajes, teniendo esta categoría a su vez tres subcategorías, de las cuales, dos de ellas (categoría M2 y categoría M3), son las que se destinan al transporte escolar y de menores:

1. **Categoría M1**: son vehículos para el transporte de personas que cuentan con nueve plazas como máximo, incluida la del conductor.
2. **Categoría M2**: son vehículos para el transporte de personas con más de nueve plazas, incluida la del conductor y cuya Masa Máxima Autorizada no supere las 5 toneladas.
3. **Categoría M3**: son vehículos para el transporte de personas con más de nueve plazas, incluida la del conductor y cuya Masa Máxima Autorizada exceda de las 5 toneladas.

Podemos comprobar que la diferencia entre la Categoría M2 y la Categoría M3 es relativa al peso.

Por su parte los autobuses y autocares están diferenciados en clase I, clase II y clase III cuya definición viene establecida en el **Reglamento número 36 sobre prescripciones uniformes relativas a las características de construcción de los vehículos de transporte público de personas, anejo al Acuerdo de 20 de marzo de 1958, relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de piezas y equipos para vehículos de motor. (Incluye la serie 01 de enmiendas propuestas por el Reino Unido, que entraron en vigor el 8 de febrero de 1982.)**, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 82 de 6 de abril de 1983:

1. En la clase I se define al autobús, siendo éste un vehículo concebido y equipado para transporte urbano y suburbano; los vehículos de esta clase tienen asientos y plazas destinadas para viajeros de pie y están acondicionados para permitir los desplazamientos de los viajeros en razón de sus frecuentes paradas.
2. En la clase II se define al autocar interurbano, siendo éste un vehículo concebido y equipado para transporte interurbano; estos vehículos no disponen de plazas destinadas especialmente para viajeros de pie, pero pueden transportar este tipo de viajeros en cortos recorridos en el pasillo de circulación.
3. En la clase III se define al autocar de largo recorrido, siendo éste un vehículo concebido y equipado para viajes a gran distancia; estos vehículos están acondicionados en forma que se asegure la comodidad de los viajeros sentados y no transportan viajeros de pie.

Una vez conocido las clases de vehículos que se pueden destinar al transporte escolar y de menores, debemos conocer la clasificación de los vehículos según los criterios de construcción y según los criterios de utilización,

cada tipo de vehículo tiene asignado un código de dos dígitos, siendo para los destinados para los vehículos de la clase I, II y III los siguientes:

Código por construcción:

- ✓ **11. Autobús o autocar MMA ≤ 3.500 kg.**: Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza de no exceda de 3.500 kg.
- ✓ **12. Autobús o autocar MMA > 3.500 kg.**: Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza exceda de de 3.500 kg.
- ✓ **13. Autobús o autocar articulado**: El compuesto por dos secciones rígidas o autocar unidas por otra articulada que las comunica.
- ✓ **14. Autobús o autocar mixto**: El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.
- ✓ **15. Trolebús**: Automóvil destinado a transporte de personas con capacidad para 10, o más plazas, incluido el conductor, accionado por motor eléctrico con toma de corriente por trole, que circula por carriles.
- ✓ **16. Autobús o autocar de dos pisos**: Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.

Hay que tener en cuenta según el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, los vehículos de categoría M2 por construcción se encuadran los tipos 11, 12, 13 y 14, mientras que los vehículos de categoría M3 se encuadran los tipos 12, 13, 14 y 16.

Código por criterios de utilización:

- ✓ **03. Escolar:** Vehículo destinado exclusivamente para el transporte de escolares.
- ✓ **04. Escolar no exclusivo:** Vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.

El lector se preguntará el motivo de dejar reflejado este desglose por categorías, pero es básico conocer este tipo de códigos, dado que el Agente de Policía que dentro de sus funciones realice tanto controles rutinarios de seguridad vial referentes al transporte escolar o de menores como campañas especiales de vigilancia organizadas por la Dirección General de Tráfico, una vez solicitada la documentación relativa a la ficha técnica del vehículo, al observar el recuadro nombrado como CL en la parte superior izquierda, junto a esa abreviatura aparecerá una numeración de cuatro dígitos correspondientes los dos primeros la clasificación según su construcción y los dos últimos a los criterios de su utilización, como por ejemplo el código 1203, se refiere a un autobús con una Masa Máxima Autorizada superior a 3.500 kg. (código 12) y destinado al transporte escolar (código 03).

Si en cambio al comprobar la ficha técnica el código fuera 1108, estaríamos ante un autobús con una Masa Máxima Autorizada inferior a 3.500 kg. (código 11) y destinado a largo recorrido (código 08), ello que significa, pues que no estaría destinado al transporte escolar y de menores, por lo cual no puede ser utilizado para dicho transporte.

DOCUMENTACIÓN RELATIVA AL CONDUCTOR Y AL VEHÍCULO.

VEHÍCULO

Como cualquier vehículo que pretenda circular por las vías y terrenos de uso público, debe poseer la correspondiente autorización administrativa para circular, caso de no cumplir con este requisito básico, como es evidente no podrá circular el vehículo.

Debe poseer su Tarjeta de Inspección Técnica con su Inspección Técnica en vigor, que para los vehículos de la categoría M2 y M3, estarán exentos hasta los 5 años y posteriormente sus inspecciones serán cada seis meses, sin olvidar que debe estar en posesión del Seguro Obligatorio en vigor

Además, todo vehículo en territorio nacional que se dedique al transporte de personas o de mercancías, o de ambos simultáneamente, están obligados a disponer de la correspondiente Tarjeta de Transporte, cuyo nombre técnico es Título Habilitante, estando recogido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

En el caso del transporte escolar y de menores, se encuadra dentro del transporte regular de viajeros de uso especial, regulado en el artículo 89 de la citada norma, por tanto para que un vehículo de transporte escolar y de menores ejerza la citada actividad debe contar con una autorización especial que le habilite otorgada por la Administración y para su otorgamiento es condición sine qua non que la empresa que vaya a realizar el transporte haya convenido previamente con los usuarios o sus representantes la realización del transporte a través del oportuno contrato o precontrato.

El hecho de que se realice el transporte escolar y de menores sin contar con el preceptivo Título Habilitante para ello, constituye una infracción muy grave establecida en el artículo 140,1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, a tenor literal: “*La realización de*

transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación de conformidad con lo dispuesto en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo”, por tanto en aras de la seguridad de los usuarios, es muy importante comprobar que se posee dicho Título Habilitante, teniendo la obligación de controlar y sancionar a aquellas empresas que de manera fraudulenta pretenden realizar transporte escolar sin disponer de la correspondiente autorización para ello.

CONDUCTOR

En lo que se refiere a la documentación relativa al conductor que vaya a realizar el transporte, amén de el permiso correspondiente para la conducción de los vehículos dedicados al transporte escolar, que en este caso es el permiso de la clase D, el cual autoriza para conducir automóviles diseñados y contruidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor y cuyos requisitos son:

- La edad mínima para obtenerlo será de 24 años cumplidos. También podrá obtenerse a las siguientes edades, cumpliendo el requisito indicado y con las limitaciones establecidas en cada caso:
 - ✓ **23 AÑOS** y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial acelerada.
 - ✓ **21 AÑOS** y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria.
 - ✓ **21 AÑOS** y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial acelerada. (Sólo podrán conducir vehículos de transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto no supere los 50 km).

- ✓ **20 AÑOS** y ser titular del certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria. (Solo podrá conducir dentro del territorio nacional y hasta que el titular del permiso tenga 21 años cumplidos).
- Requiere de un examen en pista específico.

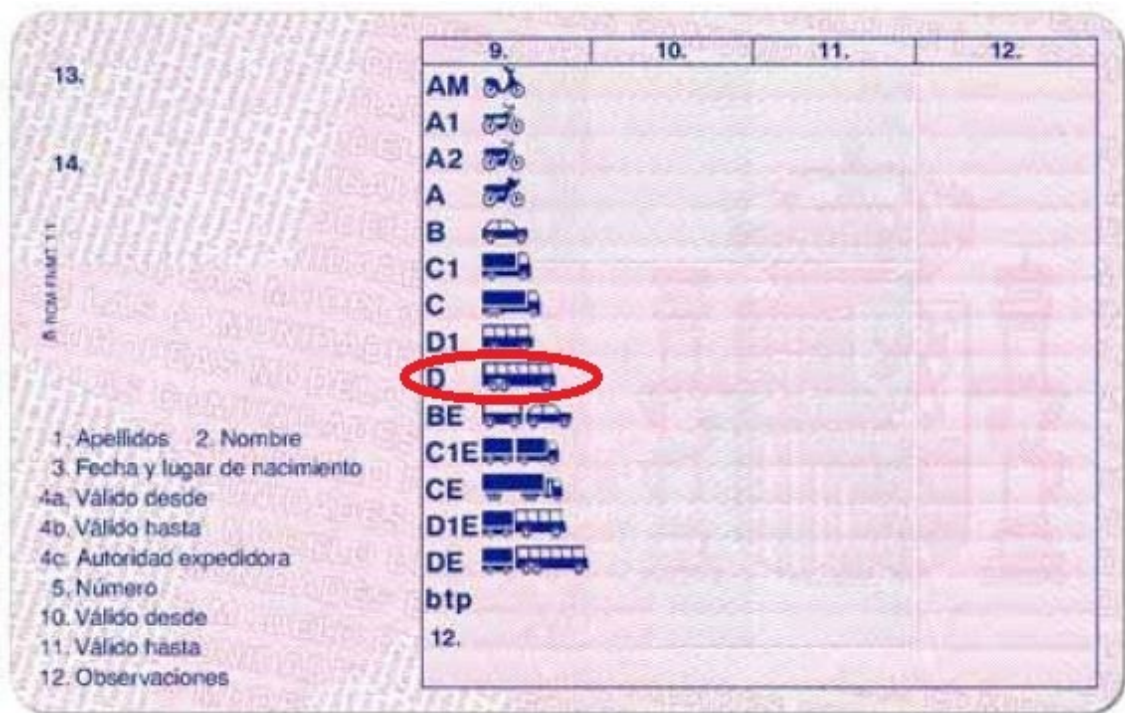


Imagen1 Reverso Permiso de Conducir. Fuente: www.dgt.es

Además de poseer el correspondiente permiso de conducir, todo conductor profesional debe poseer y tenerlo en vigor el Certificado de Aptitud Profesional (CAP), ya que es necesario para la conducción por las vías y terrenos de uso público de España, debiendo para su obtención superar un examen, antes de un año, después de realizar un curso de formación, si bien estarán exentos de la obligación de cualificación inicial los conductores que sean titulares del permiso de la clase D cuando dicho permiso haya sido expedido con anterioridad al 11 de septiembre del año 2008.

En caso de que al revisar la documentación relativa al conductor, éste no posea el certificado de aptitud profesional, los agentes procederán a denunciar

por el artículo 3.1 de Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores: *“Conducir un vehículo incumpliendo las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones respecto de las personas, vehículos o de circulación que, en su caso, figuren en el permiso o licencia de conducción”*, procediendo a inmovilizar el vehículo, hasta tanto no desaparezcan las circunstancias que dieron lugar a la inmovilización, es decir, hasta que no se haga cargo otro conductor con el correspondiente certificado de aptitud profesional.

Se dará cuenta igualmente de tal circunstancia a la Delegación Territorial de Fomento, ya que para las empresas que permitan la conducción de vehículos a cuyos conductores se les exige el CAP en vigor y no lo posean, ésto supone una infracción al artículo 140.18 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres: *“La realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor”*.

MEDIDAS DE SEGURIDAD REFERENTES A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES.

Las condiciones de seguridad vienen reguladas en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, concretamente en su artículo 1 y por tanto serán aplicables a:

- 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 en 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.

Con respecto a la antigüedad del vehículo que vaya a realizar el transporte, al inicio del curso escolar no debe superar la antigüedad de diez años contados desde su primera matriculación, si bien el artículo 3 del Real Decreto 443/2001, hace algunas excepciones a esta antigüedad, si el vehículo cumple dos de requisitos, que son:

1. Que el vehículo no rebase la antigüedad de dieciséis años, contados desde su primera matriculación, al inicio del curso escolar.
2. 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.

Por tanto, el transporte escolar y de menores no podrá ser realizados bajo ningún concepto por vehículos cuya antigüedad al comienzo del curso escolar, contada desde su primera matriculación o puesta en servicio, sea superior a dieciséis años, teniendo en cuenta que se computará como fecha de inicio del curso escolar el día 1 de septiembre de cada año.

En lo referente a las características técnicas, éstas van íntimamente relacionadas con la seguridad del vehículo, ya que el cumplimiento estricto de

estas características, va a suponer que tanto la seguridad activa como la seguridad pasiva del vehículo cumplan su función en aras de evitar cualquier accidente o minimizar sus efectos, las prescripciones técnicas vienen establecidas en el artículo 4.2 del Real Decreto 443/2001, siendo éstas:

1. El asiento del conductor estará protegido por una pantalla transparente, de acuerdo con los mínimos de protección establecidos en la norma UNE 26-362-2:1984. En caso de no existir suficiente altura, el tamaño de dicha pantalla puede reducirse en consecuencia.

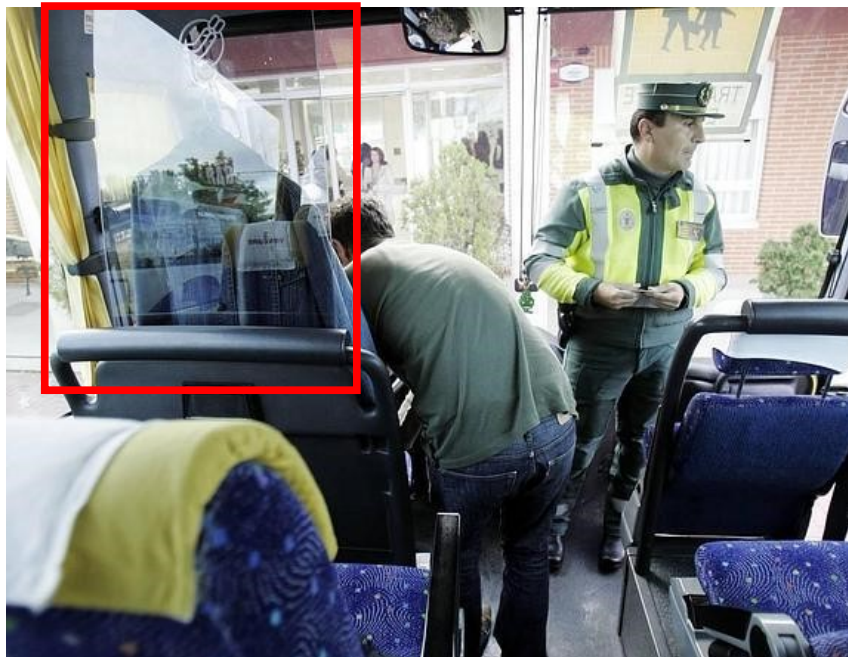


Imagen 2 Pantalla transparente asiento conductor. Fuente: www.larioja.com

2. Las puertas de servicio serán del tipo operado por el conductor, debiendo cumplir las prescripciones técnicas del Reglamento CEPE/ONU que resulte de aplicación (36R03, 52R01 ó 107).

Los dispositivos de accionamiento de apertura de emergencia estarán debidamente protegidos para evitar una utilización no adecuada por parte de los menores. Dichos dispositivos no podrán ser anulados, excepto en la forma prevista en el Reglamento CEPE/ONU que resulte de aplicación (36R03, 52R01 ó 107).

3. La abertura practicable de las ventanas será, como máximo, del tercio superior de las mismas.



Imagen 3 Ventana con apertura máximo 1/3. Fuente: www.mitre.org

4. Los asientos enfrentados a pozos de escalera, así como los que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior situado a una distancia máxima horizontal de 80 centímetros entre la cara delantera del respaldo de un asiento y la cara posterior del asiento que le precede, deberán contar con un elemento fijo de protección que proporcione a sus ocupantes un nivel suficiente de seguridad y habrán de cumplir las especificaciones técnicas que se establecen en el Reglamento CEPE/ONU que resulte de aplicación (36R03, 52R01 ó 107).
5. Los vehículos de un solo piso con más de 22 plazas y pertenecientes a las clases II y III, según el Reglamento CEPE/ONU número 36, estarán homologados de conformidad con lo que se establece en el Reglamento CEPE/ONU número 66 sobre resistencia de la superestructura de vehículos de gran capacidad.
6. 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.

7. Estarán dotados de martillos rompecristales u otros dispositivos determinados reglamentariamente, debidamente protegidos, para su utilización únicamente en casos de emergencia.



Imagen 4 Martillo rompecristal. Fuente: www.volcar.es

8. No podrán utilizarse autobuses de dos pisos, entendiendo como tales aquellos en los que los espacios destinados a viajeros están dispuestos, al menos en una parte, en dos niveles superpuestos, excepto cuando hubieran sido homologados según el Reglamento CEPE/ONU 107.
9. En su caso, deberán reservarse las plazas que sean necesarias para personas con movilidad reducida, cercanas a las puertas de servicio.
10. El piso del vehículo no podrá ser deslizante. Junto a las puertas de servicio habrá barras y asideros fácilmente accesibles desde el exterior para facilitar las operaciones de acceso/abandono.

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.



Imagen 5 Suelo antideslizante. Fuente: www.azytur.com

11. Los bordes de los escalones serán de colores vivos.



Imagen 6 Escalones con bodes amarillos. Fuente: www.volcar.es

12. Cada menor dispondrá de su propia plaza o asiento, el cual deberá tener las dimensiones mínimas determinadas en el Reglamento

CEPE/ONU que resulte de aplicación (36, 52 ó 107), de conformidad con las reglas y plazos que en cada momento se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.

13. Estarán provistos de tacógrafo en todos aquellos supuestos en que así resulte exigible de conformidad con lo que se dispone en el Real Decreto 2242/1996, de 18 de octubre, en aplicación de los Reglamentos (CEE) números 3820/85 y 3821/85.



Imagen 7 Tacógrafo digital. Fuente: www.grupogomarizmotor.com

14. Deberán estar dotados de limitador de velocidad, en los supuestos y con arreglo a las condiciones y plazos establecidos en el Real Decreto 2484/1994, de 23 de diciembre.
15. Deberán estar dotados de dispositivos de frenado y antibloqueo (ABS), en los supuestos y términos establecidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

16. El mecanismo de dirección y control de la trayectoria deberá cumplir las prescripciones establecidas en el Real Decreto 2028/1986, en los términos y casos allí previstos.
17. Las dimensiones, características de la superficie reflectante, número, emplazamiento y regulación de los retrovisores deberán ajustarse a lo dispuesto en el Real Decreto 2028/1986, en los supuestos allí previstos.
18. Si la visibilidad directa no es suficiente, deben instalarse dispositivos ópticos que permitan al conductor detectar desde su asiento la presencia de un viajero en los alrededores inmediatos, tanto exteriores como interiores de las puertas de servicio, de acuerdo con lo que se establece en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
19. Los vidrios deben cumplir las prescripciones de la Directiva 92/22/CE en lo que se refiere al modo de fragmentación, resistencia al impacto de la cabeza y resistencia a la abrasión, en los términos y supuestos establecidos en el Real Decreto 2028/1986.
20. Las ventanas de emergencia que no sean de bisagras serán de vidrio de fácil rotura de acuerdo con lo que se determina en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
21. En el compartimento del motor se cumplirán las condiciones establecidas en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación, en lo referente al empleo de materiales impermeables o susceptibles de impregnarse de combustible, evitar acumulaciones y la utilización de aislantes térmicos.

22. Los depósitos de carburante estarán separados más de 60 centímetros de la parte delantera y deberán someterse a la prueba de presión descrita en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
23. Los sistemas de alimentación deberán estar dotados de la suficiente protección y las posibles fugas deberán ser conducidas hacia la calzada, según lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
24. Se dispondrá de un mando central de seguridad colocado cerca del conductor, con el objeto de restringir el riesgo de incendio después de la parada de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
25. Los aparatos y circuitos deberán cumplir las normas establecidas en los Reglamentos CEPE/ONU (36, 52 ó 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.
26. Las baterías dispondrán de un anclaje sólido, estarán colocadas en un lugar fácilmente accesible y separado del compartimento de viajeros, según lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107) que sea de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos para su aplicación.
27. Estarán provistos de extintores que cumplan las prescripciones establecidas en la Orden de 27 de julio de 1999, así como de un botiquín de primeros auxilios.



Imagen 8 Extintor contra incendios. Fuente: www.yolcar.es

28. Los materiales empleados en el interior del habitáculo de pasajeros deberán cumplir la Directiva 95/28/CE sobre prevención del riesgo de incendio en los casos y condiciones establecidos en el Real Decreto 2028/1986.
29. Todas las puertas de emergencia deberán abrirse fácilmente desde el interior y desde el exterior, no podrán ser accionadas por dispositivos de reserva de energía y dispondrán de un dispositivo que avise al conductor cuando no estén completamente cerradas, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.



Imagen 9 Mando de apertura de puertas. Fuente: www.yolcar.es

30. Las trampillas de evacuación cumplirán las prescripciones establecidas en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107), de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.



Imagen 10 Trampilla evacuación. Fuente: www.marcopolo.com.br

31. 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, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento CEPE/ONU (36, 52 ó 107) que resulte de aplicación, de conformidad con las reglas y plazos que, en cada momento, se encuentren establecidos en las normas dictadas para su aplicación.

Con respecto a los autobuses que se matriculen a partir del 1 de enero de 2002 conforme al artículo 4.4 del Real Decreto 443/2001 únicamente podrán prestar los servicios a que se refiere el artículo 1 cuando, además de los referidos anteriormente, cumplan los siguientes requisitos:

1. Los vehículos con peso máximo autorizado igual o superior a las 12 toneladas deberán incorporar la función de estabilización de la velocidad en pendientes prolongadas, sin necesidad de utilizar ni el freno de servicio, ni el freno de emergencia, ni el freno de mano.

La eficacia de dicha función deberá ser tal que responda a las disposiciones del anejo 5 (ensayo del tipo IIA) del Reglamento CEPE/ONU 13 o disposiciones correspondientes de la Directiva 71/320/CEE y sus modificaciones, y será objeto de certificación por un laboratorio oficial.

2. Las salidas de emergencia deberán estar señaladas en el interior, con algún dispositivo fluorescente.
3. Los asientos montados en los vehículos de categoría M2 y M3 deberán estar homologados según la Directiva 96/37/CEE relativa a los asientos, sus anclajes y los apoyacabezas de los vehículos a motor.

Además, los respaldos de los asientos, o cualquier otro elemento o mampara situado delante de los viajeros, deberán poder superar un ensayo de absorción de energía específico en todas las posibles zonas de impacto de la cabeza del menor. El ensayo se realizará según lo establecido en el anexo III de la Directiva 78/632/CE sobre acondicionamiento interior de los vehículos a motor, y se exigirá el

cumplimiento de los requisitos allí definidos, pero se reducirá a 5,2 kilogramos el peso de la falsa cabeza utilizada en el ensayo, para hacerla más similar a las características fisiológicas de un menor.

El cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior será objeto de certificación por un laboratorio oficial.

4. Los vehículos de más de 23 plazas deberán instalar dos extintores de eficacia 21A/113B, colocados en las cercanías del conductor y en el espacio existente entre el hueco de escalera trasera y el asiento anterior al mismo.
5. Se dispondrán espejos o cualquier otro medio que permita ver la parte frontal exterior situada por debajo del nivel del conductor, los laterales del vehículo y la proyección de éstos sobre el suelo en toda su longitud, en especial cerca de los pasos de las ruedas y la parte trasera del vehículo.

Los dispositivos y su situación deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezcan.

6. Se instalará un dispositivo acústico de señalización de marcha atrás que funcionará de manera sincronizada con las luces de marcha atrás del vehículo. Dicho dispositivo deberá cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezcan.

Por su parte el artículo 5.1 del Real Decreto 443/2001 indica que durante la realización de los servicios a que se refiere el artículo 1, los vehículos deberán encontrarse identificados mediante la señal V-10 que figura en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, colocándose una señal en la parte frontal y otra en la parte posterior de forma que resulte visible desde el exterior.

El distintivo a que se refiere el artículo 5.1 podrá ser sustituido por el que se incluye en el anexo del propio Real Decreto 443/2001, en el que el

pictograma estará provisto de un dispositivo luminoso que habrá de cumplir las especificaciones que reglamentariamente se determinen.

Las dimensiones, color y características de esta señal serán las establecidas en el Reglamento General de Vehículos para el distintivo a que se refiere el artículo 5.1.

La silueta de la figura no deberá estar iluminada más que durante las paradas que el vehículo realice para que los menores lo aborden o lo abandonen, tolerándose, no obstante, que el dispositivo permanezca iluminado durante un máximo de veinte segundos después de la puesta en marcha del vehículo.



Imagen 11 Señal V-10. Fuente: www.chuzos.es



Imagen 12 Señal V-10 luminosa. Fuente: www.industri-sl.com

EL TRANSPORTE ESCOLAR COMO MEDIO MÁS SEGURO PARA QUE LOS MENORES VAYAN AL COLE.

Actualmente según datos de la Dirección General de Tráfico, en España alrededor de 17.000 autobuses realizan servicios de transporte escolar, lo que supone aproximadamente el 40% de la flota privada de este tipo de vehículos con un total de 600.000 menores desplazados en este tipo de transporte, por lo que llevando a cabo el cumplimiento de los estrictos requisitos que deben contener tanto vehículos de transporte como conductores, podemos decir que el transporte escolar en la actualidad es uno de los transportes más seguros ya que como así confirma la Dirección General de Tráfico según el informe realizado por la Fundación Línea Directa es el primer medio de transporte que ha conseguido reducir a cero la muerte por accidente de tráfico, teniendo igualmente una siniestralidad hasta 11 veces menor que si la comparamos con el transporte de los menores en vehículos privados, por tanto se puede decir con total seguridad que es una de las formas más seguras que los niños tienen para desplazarse a los centros escolares.

Desglosando estadísticas de la Dirección General de Tráfico desde 2015 a 2019 se registraron en España un total de 150 accidentes de tráfico en los que se vio implicado un vehículo de transporte escolar de los cuales sólo hubo 4 heridos de gravedad y ningún fallecido, destacando que desde el año 2012 no se ha registrado accidentes en este tipo de medio de transporte en el que haya habido víctimas mortales, siendo la Comunidad Autónoma de Andalucía la segunda con más siniestros viales de transporte escolar con un 16% de siniestralidad, existiendo otras Comunidades Autónomas con mayor parque de vehículos dedicados al transporte escolar como puede ser Cataluña o la Comunidad de Madrid, con una siniestralidad mucho menos significativa.

Año	Accidentes con víctimas	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
2015	22	0	1	9
2016	36	0	1	16
2017	25	0	0	11
2018	30	0	1	11
2019	37	0	1	29

Tabla obtenida de www.dgt.es

En estos años el 90% de los accidentes que se producen en el transporte escolar se producen en el momento de subir o bajar los usuarios del mismo, es decir, se producen accidentes del tipo por atropello, siendo la causa principal la distracción del menor, del conductor del vehículo que no percibe al menor, o bien de los padres o tutores, siendo la principal causa en el resto de accidentes además la velocidad inadecuada en los trayectos y otras distracciones como el uso simultaneo a la conducción de dispositivos de telefonía móvil u otros análogos que causan la distracción.

Teniendo en cuenta los últimos dos años (2020 y 2021), han sido 4 campañas especiales de vigilancia y control del transporte escolar y de menores realizadas por la Dirección General de Tráfico:

Año 2020

En febrero de 2020 se realizó la primera de dicho año en los que se controlaron un total de 3.360 vehículos, de los que 1.420 conductores fueron denunciados, es decir, un 42,26% de los controlados, siendo 2 conductores los denunciados por no respetar los límites de velocidad y 16 por no hacer uso del cinturón de seguridad, destacando como positivo que en dicha campaña

ninguno de los conductores dio positivo en alcohol o sustancias estupefacientes, siendo las infracciones más numerosas la falta de la Autorización Especial y el seguro de responsabilidad ilimitado.

Con respecto a la campaña de diciembre del año 2020, se controlaron un total de 3.640 vehículos, de los que 1.640 conductores fueron denunciados, es decir, un 45,05%, destacando que dos de los conductores fueron denunciados por dar positivo en consumo de estupefacientes y ninguno en consumo de alcohol al volante, siendo positivo que no se denunció ninguna infracción relativa a exceso de velocidad y reduciéndose a la mitad con respecto a la campaña de febrero de 2020 las denuncias por no usar el cinturón de seguridad. En lo relativo a los excesos de conducción y descanso fueron denunciados 18 conductores y 19 también lo fueron por no llevar a bordo del vehículo a la persona encargada del cuidado de los menores.

En lo referente a infracciones relativas al vehículo como en la anterior campaña las infracciones más numerosas son las relativas a la falta de Autorización Especial (un total de 1.123 vehículos, un 30,85% del total) y 359 por no tener suscrito o en vigor el seguro de responsabilidad ilimitado, un 9,86% de los vehículos controlados. Por su parte 94 vehículos (2,58%) presentaban deficiencias las puertas de servicio y emergencias y dispositivos de accionamiento, 32 vehículos (0,88%) fueron denunciados por no tener en vigor la Inspección Técnica de Vehículos.

Año 2021

En la primera campaña de 2021 se controlaron un total de 2.308 vehículos, de los que 868 conductores fueron denunciados, es decir, un 37,06%, destacando que tres de los conductores fueron denunciados por dar positivo en consumo de estupefacientes y ninguno en consumo de alcohol al volante, siendo positivo que no se denunció ninguna infracción relativa a exceso de velocidad. En lo relativo a los excesos de conducción y descanso

fueron denunciados 4 conductores y 12 también lo fueron por no llevar a bordo del vehículo a la persona encargada del cuidado de los menores.

En lo referente a infracciones relativas al vehículo las infracciones más numerosas son las relativas a la falta de Autorización Especial (un total de 565 vehículos, un 24,48% del total) y 287 por no tener suscrito o en vigor el seguro de responsabilidad ilimitado, un 12,43% de los vehículos controlados. Por su parte 48 vehículos (2,08%) presentaban deficiencias las puertas de servicio y emergencias y dispositivos, 17 vehículos (0,74%) fueron denunciados por no tener en vigor la Inspección Técnica de Vehículos. Igualmente 72 de los vehículos fueron denunciados por no llevar la correspondiente señal V-10 y 17 por carecer del dispositivo luminoso con señal de emergencia.

En cuanto a la campaña de diciembre 2021 se controlaron un total de 2.500 vehículos, de los que 1.000 conductores fueron denunciados, es decir, un 40%, constatando un ligero repunte en las infracciones y destacando que tres de los conductores fueron denunciados por dar positivo en consumo de estupefacientes y ninguno en consumo de alcohol al volante, y se denunció a 1 conductor por incumplir los límites velocidad establecidos. En lo relativo a los excesos de conducción y descanso fueron denunciados 23 conductores y 19 también lo fueron por no llevar a bordo del vehículo a la persona encargada del cuidado de los menores.

Por lo que respecta a infracciones relativas al vehículo las infracciones más numerosas son las relativas a la falta de Autorización Especial (un total de 710 vehículos, un 28,4% del total) y 237 por no tener suscrito o en vigor el seguro de responsabilidad ilimitado, un 9,48% de los vehículos controlados.

Por su parte 83 vehículos (3,32%) presentaban deficiencias las puertas de servicio y emergencias y dispositivos, 8 vehículos (0,32%) fueron denunciados por no tener en vigor la Inspección Técnica de Vehículos. Igualmente 45 de los vehículos fueron denunciados por no llevar la

correspondiente señal V-10 y 15 por carecer del dispositivo luminoso con señal de emergencia.

Por tanto, haciendo un resumen de los dos últimos años en los que se han realizado campañas especiales de vigilancia del transporte escolar y de menores, de forma individual se puede apreciar numerosas infracciones detectadas pero en global, las que puedan afectar a la seguridad de los vehículos o las infracciones que se denuncian y que pueden estar relacionadas directamente con los accidentes de tráfico son ínfimas, como pueden ser, los excesos de velocidad, consumo de alcohol o estupefacientes, exceso en los tiempos de conducción o relativas al Inspección Técnica, así en resumen:

Año	Vehículos Inspeccionados	Alcohol	Drogas	Exceso Conducción	Velocidad	ITV
2020	7.000	0	2	18	2	32
2021	4.808	0	6	27	1	25
Total	11.808	0%	0,07%	0,38%	0,025%	0,48%

Viendo esta tabla, se puede deducir que existe una gran concienciación por parte de los encargados del transporte escolar y de menores, tanto conductores como empresas, haciendo así junto con las labores inspectoras mediante los correspondientes controles rutinarios de los agentes de las fuerzas y cuerpos de seguridad encargados de la vigilancia del tráfico, que como se ha expuesto anteriormente, el transporte escolar y de menores sea en comparación con otro tipo de transportes, el medio más seguro para nuestros menores.

BIBLIOGRAFÍA

- www.revistadgt.es
- www.dgt.es
- www.noticiasjuridicas.com
- www.boe.es
- www.lamoncloa.gob.es
- www.aesvi.es
- www.iso-39001.es

IMÁGENES

- Imagen portada. Fuente: www.esradioalmeria.com
- Imagen 1: Permiso de conducir. Fuente: www.dgt.es
- Imagen2: Pantalla transparente asiento conductor.
Fuente: www.larioja.com
- Imagen 3: Ventana con apertura máximo 1/3. Fuente: www.mitre.org
- Imagen 4: Martillo rompecristal. Fuente: www.yolcar.es
- Imagen 5: Suelo antideslizante. Fuente: www.azytur.com
- Imagen 6: Escalones con bodes amarillos. Fuente: www.yolcar.es
- Imagen 7: Tacógrafo digital. Fuente: www.grupogomarizmotor.com
- Imagen 8: Extintor contra incendios. Fuente: www.yolcar.es

- Imagen 9: Mando de apertura de puertas. Fuente: www.yolcar.es
- Imagen 10 Trampilla evacuación. Fuente: www.marcopolo.com.br
- Imagen 11: Señal V-10. Fuente: www.chuzos.es
- Imagen 12 Señal V-10 luminosa. Fuente: www.industri-sl.com

EL AUTOR DEL TEXTO DESISTE DE LA AUTORÍA Y CUALQUIER DERECHO SOBRE LAS IMÁGENES Y DATOS QUE NO HAYAN SIDO DESCRITOS COMO PROPIOS EN ESTA RELACIÓN AQUÍ DETALLADA.