

# CAMPAÑA CONTROL Y VIGILANCIA “SISTEMAS DE RETENCIÓN”

Cinturones de seguridad y sillas infantiles

(11 al 17 de marzo de 2024)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial



MINISTERIO  
DEL INTERIOR





# CONTENIDO

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTO GENERAL</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>FACTORES DE RIESGO</b>	<b>5</b>
3.1	Factores asociados al no uso del cinturón de seguridad	5
3.2	Factores asociados al uso incorrecto de los sistemas de retención infantil	6
3.3	Tecnologías que contribuyen a evitar riesgos	7
<b>4</b>	<b>RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>NORMATIVA DE REFERENCIA</b>	<b>9</b>
5.1	Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial	9
5.2	Reglamento General de Circulación	9
<b>6</b>	<b>CONCLUSIONES:</b>	<b>11</b>
6.1.	DECÁLOGO RAZONES DE SEGURIDAD QUE JUSTIFICAN USAR CORRECTAMENTE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD	11
6.2.	DECÁLOGO DE LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL QUE JUSTIFICA UTILIZAR CORRECTAMENTE LAS SILLAS INFANTILES	12

## 1 INTRODUCCIÓN

Las próximas fechas del **11 al 17 de marzo de 2024** se ejecutarán los servicios de control y vigilancia del tráfico por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas y las policías municipales que se sumen a la iniciativa, con especial atención durante la campaña al **“uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil”**.

La campaña de control y vigilancia sobre cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil, se inscribe en la relevancia que supone el correcto uso del equipamiento de seguridad, en particular, para evitar las lesiones más graves en un siniestro de tráfico.

Durante la campaña se intensificarán las labores de inspección del uso de los cinturones de seguridad, tanto por parte de los conductores, como de los ocupantes, independientemente, de que viajen en el asiento delantero, bien en los asientos traseros. Así mismo, será objeto de atención especial el correcto uso de los sistemas de retención infantil para los menores que deban utilizarlo.

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 control y vigilancia sobre el uso de los sistemas de retención, cinturones de seguridad en adultos, y el uso correcto de las sillas infantiles para los menores que deban utilizarlas 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 uso seguro de las vías de circulación como un aspecto básico de la seguridad vial y señala a la no utilización de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil como un comportamiento que contribuye a la fatalidad de los siniestros. En ese sentido, la recomendación es seguir exigiendo su uso y hacer cumplir la normativa al respecto<sup>1</sup>.

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Vision Zero” asume también la relevancia y efectividad de los sistemas de retención, apuntando que salvan unas 5.700 vidas al año en el continente europeo. No obstante, señala también que si todos los ocupantes utilizarán los sistemas de retención podrían salvarse hasta 2.800 vidas adicionales en las carreteras europeas<sup>2</sup>.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 identifica como un área estratégica la “tolerancia cero con comportamientos de riesgo” potenciando la vigilancia y control sobre las causas concurrentes más habituales en la siniestralidad: distracciones, velocidad no uso del equipamiento de seguridad y alcohol y drogas.

Así mismo, en relación con el uso del cinturón, destacaba que en el año 2019 y en vías de circulación interurbanas, el 20% de las personas fallecidas de 12 años o más, ocupantes de turismos y furgonetas, no utilizaban el cinturón de seguridad; y que en vías urbanas no lo llevaban el 37% de las personas fallecidas. Valores que demuestran que la importancia de utilizar siempre el cinturón de seguridad aún no está suficientemente asumida por la totalidad de las personas conductoras<sup>3</sup>.

Todo ello implica la necesidad de continuar con el esfuerzo de reforzar las todas las medias posibles en relación al uso de los cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil, de modo que también las campañas de control y vigilancia contribuyan a concienciar a conductores y acompañantes de que el uso de los sistemas de retención salva vidas.

---

<sup>1</sup> Naciones Unidas: Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Página 14.

<sup>2</sup> Unión Europea: Marco de política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Vision Zero”. Página 21.

<sup>3</sup> Dirección General de Tráfico: Estrategia de Seguridad Vial 2030 (España). Página 159.

## 2 CONTEXTO GENERAL

Los cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil se encuentran entre las medidas más eficaces para proteger a los ocupantes de vehículos motorizados de lesiones producidas en relación con los siniestros en la carretera. Los sistemas de retención están diseñados para prevenir o minimizar las lesiones de los ocupantes cuando ocurre un choque, bien una salida de vía. El uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores reduce el riesgo de lesiones mortales o graves en alrededor del 60% de los casos.

Además, el uso del cinturón de seguridad también afecta a la seguridad de los demás ocupantes, ya que los ocupantes no sujetos pueden convertirse en un proyectil que sale por el parabrisas, bien en el caso de los pasajeros de los asientos traseros que impacta contra el propio conductor, bien contra el ocupante del asiento delantero. Los pasajeros que no usan cinturón de seguridad duplican el riesgo de lesiones si van sujetos en la parte delantera. Los sistemas de retención infantil adecuados y utilizados correctamente pueden reducir el riesgo de que los niños mueran o resulten heridos graves entre un 55% y un 60% <sup>4</sup>.

Si bien la eficacia de los sistemas de retención, cinturones de seguridad y sillas infantiles, ha sido científicamente demostrada, todavía hay un número significativo de conductores y ocupantes que no utilizan un sistema de retención o lo utilizan incorrectamente. Especialmente para los sistemas de retención infantil (que son más complejos de usar que un cinturón de seguridad), existe una alta prevalencia de uso incorrecto o de sistemas que no son el adecuado al tamaño del niño.

El porcentaje de no uso del cinturón de seguridad es relativamente bajo, pero la prevalencia entre fallecidos y heridos graves, permite afirmar que insistir en su uso, y aumentar el porcentaje de conductores y ocupantes que lo utilizan puede contribuir de forma importante a salvar vidas.

A nivel europeo, se estima que entre el 25% y el 50% de los ocupantes de automóviles con lesiones mortales no llevaban puesto un cinturón de seguridad, y que sólo un tercio (entre el 20 y el 50%) de los niños están correctamente sujetos. Se estima que se podrían evitarse 900 muertes al año en el continente europeo, si el 99% de conductores y ocupantes utilizarán de forma adecuada los sistemas de retención, según el Observatorio Europeo de Seguridad Vial (ERSO).

El Estudio sobre el “Uso del cinturón de seguridad en turismos en vías interurbanas (2017-2019)” del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de España señalaba que el 24% de las víctimas mortales de ese periodo en dichas vías no utilizaba el cinturón de seguridad.

En cuanto al tipo de vía, un 22% de los fallecidos en accidentes en vías interurbanas que no utilizaban los sistemas de retención se ha producido en autopistas y autovías y un 78% en el resto de vías interurbanas.

Con respecto a la edad, se observa que a mayor edad se produce un creciente uso del cinturón de seguridad, siendo esa diferencia estadísticamente significativa. Entre los fallecidos, el 84% del grupo de ocupantes “de más de 64 años” hacía uso del cinturón, mientras que los grupos de “15 a 24 años” y de “25 a 44 años” destacan por hacer un menor de este accesorio de seguridad (69%).

El uso del cinturón depende también de la ubicación de los pasajeros en el vehículo (asientos delanteros o traseros), según indica el contraste Chi-cuadrado: se hace un mayor uso del cinturón de seguridad entre los pasajeros del asiento delantero (80%) que los de los asientos traseros (69%), según los datos de fallecidos <sup>5</sup>.

<sup>4</sup> European Road Safety Observatory: Road Safety Thematic Report, Seat belt and child restraint systems (2022). Página 2.

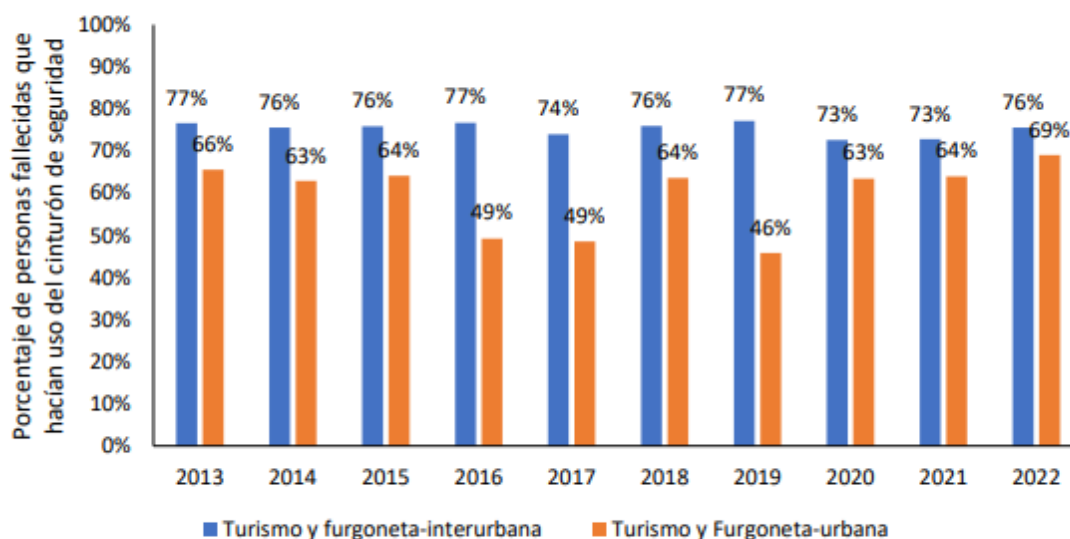
<sup>5</sup> Dirección General de Tráfico, Observatorio Nacional de Seguridad Vial de España: Estudio Uso del cinturón de seguridad en turismos en vías interurbanas (2017-2019). Página 4 y 5.

Por otra parte, un Informe sobre el uso del cinturón de seguridad en autobuses, realizado por parte de la Fundación Mapfre, señalaba que 80% de los pasajeros no utilizaba el cinturón de seguridad, y que en el caso de los autobuses de líneas de transporte interurbano de corto recorrido un 93% de los pasajeros no hacía uso de los cinturones de seguridad <sup>6</sup>.

La prevalencia de dichas conductas se mantiene a lo largo del tiempo durante los últimos años, con un repunte al alza en vías interurbanas durante el año 2022, respecto de los años precedentes, pasando de 136 fallecidos que no utilizaban el cinturón de seguridad en 2019 en turismo y furgoneta a un total de 154 víctimas mortales que no utilizaban el cinturón de seguridad en vías interurbanas durante 2022.

Dichos 154 fallecidos que no utilizaban el cinturón de seguridad en vías interurbanas en 2022 suponen en torno al 24% del total de los fallecidos que se desplazaban en turismos y furgonetas (632 víctimas mortales en los que se conoce el uso del accesorio de seguridad); así mismo, en las vías urbanas ese mismo año 2022 fallecieron 21 personas que viajaban en turismos y furgonetas sin utilizar el cinturón de seguridad, lo que representa un 46% del total de los fallecidos en dichas vías que viajaban en turismos y furgonetas (46 víctimas mortales en los que se conoce el uso del accesorio de seguridad) no utilizaban el cinturón de seguridad.

*Gráfico 68: Personas fallecidas ocupantes de 12 años y más en turismo y furgoneta en relación con el uso del cinturón. España, 2013 -2022*



*Nota: Los porcentajes de uso de accesorios de seguridad se han calculado considerando solo los casos en los que el uso de los mismos era conocido.*

Dichas magnitudes supone que si lográsemos que ningún conductor, ni pasajero, se olvidase de utilizar adecuadamente los cinturones de seguridad y las sillas infantiles, como sistemas preventivos de retención ante cualquier siniestro de tráfico, significaría salvar la vida a más de un centenar de personas cada año en las vías de circulación.

<sup>6</sup> Fundación Mapfre: Informe sobre el uso del cinturón de seguridad en autobuses (2022). Página 19.

### 3 FACTORES DE RIESGO

Los cinturones de seguridad son una de las medidas más eficaces para proteger a los ocupantes de vehículos motorizados de las lesiones causadas por los siniestros de tráfico. Son dispositivos de seguridad pasivos o secundarios, es decir, que no evitan la ocurrencia de un siniestro de tráfico, pero están diseñados para prevenir o minimizar enormemente las lesiones de los ocupantes en caso de que el siniestro se produjera (Fundación FIA para el Automóvil y Sociedad, 2009).

Debido a que la estatura de los niños es diferente a la estatura de los adultos, el cinturón de seguridad no es suficiente para ellos. Los niños no sólo son más pequeños, las proporciones relativas de las partes de su cuerpo y el desarrollo de sus huesos y músculos es diferente al de los adultos. Por lo tanto, ellos necesitan un sistema más adaptado a su tamaño y peso. Hay diferentes tipos de sistemas dependiendo del tamaño o peso del niño. Los sistemas integrales, que están diseñados para bebés y niños pequeños, tienen su propio sistema de cinturones con correas. Estos sistemas pueden estar orientados hacia adelante o hacia atrás. Los sistemas de retención infantil para niños mayores están diseñados para guiar el cinturón de seguridad sobre el cuerpo del niño, son los sistemas denominados no integrales, son los cojines elevadores.

Las principales características de los sistemas de retención son las siguientes:

- Evitar que el ocupante sea expulsado del vehículo en caso de impacto;
- Distribuir las fuerzas de un choque sobre las partes más fuertes del cuerpo humano;
- Reducir el riesgo de contacto del cuerpo humano con el interior del vehículo o reducir la gravedad de lesiones si el contacto llegase a ocurrir;
- Evitar lesiones a otros ocupantes, por ejemplo, en un choque frontal, los pasajeros de los asientos traseros sin cinturón pueden ser catapultados hacia adelante y golpear a los otros ocupantes de los asientos delanteros<sup>7</sup>.

Si bien la eficacia de los sistemas de retención, cinturones de seguridad y sillas infantiles, para prevenir lesiones se ha demostrado científicamente, todavía hay muchos ocupantes de vehículos que no utilizan los sistemas de retención o los utilizan incorrectamente. El uso incorrecto o el uso de un sistema de retención inadecuado puede reducir o incluso eliminar la eficacia de seguridad del sistema de retención, lo que resulta en un mayor riesgo de lesiones fatales o graves.

#### 3.1 Factores asociados al no uso del cinturón de seguridad

Diferentes estudios han identificado los factores que se asocian con el no uso del cinturón de seguridad, entre ellos el tipo de vehículo, la edad:

- Tipo de vehículo

El índice de uso del cinturón de seguridad es menor entre los pasajeros de furgonetas y camiones en comparación con los pasajeros de automóviles

- Género:

Los ocupantes masculinos de los vehículos muestran menor probabilidades de usar el cinturón de seguridad en comparación con las ocupantes de los vehículos mujeres.

- Edad

Los ocupantes más jóvenes tienen menos probabilidades de usar el cinturón de seguridad que otros usuarios de mayor edad

---

<sup>7</sup> FIA Foundation for the Automobile and Society: Seat-belts and child restraints, a road safety manual for decision makers and practitioners (2029). Página 7.

Otros estudios, señalan también otros motivos como la creencia de que los cinturones son peligrosos, la creencia de que los asientos traseros son más seguros, falta de costumbre, el olvido, entre los grupos de edad más jóvenes, las actitudes de rebeldía, la búsqueda de sensaciones <sup>8</sup>.

El uso correcto del cinturón de seguridad pasa por llevarlo correctamente ceñido al cuerpo, evitando utilizar pinzas y ropa muy voluminosa; con la parte superior de la cinta pasando por la clavícula, entre el cuello y el hombro, evitando su proximidad excesiva al cuello; el asiento tiene que estar en ángulo recto, de modo que evitemos que salir despedidos por la parte interior; una vez abrochado debe comprobarse que no está enganchado, ni enrollado, ni retorcido.

Debemos tener en cuenta que el airbag y el cinturón de seguridad son complementarios, la plena eficacia del airbag va acompañada de un correcto uso del cinturón de seguridad, evitando así abrasiones y consecuencias mayores.

Además, debemos de tener en cuenta que, en caso de siniestro, incluso en el caso de choques con un golpe de poca envergadura, debemos pedir la revisión de los cinturones de seguridad pues pueden haber perdido eficacia, incluso, pueden haberse producido roturas en los sistemas de anclaje.

### 3.2 Factores asociados al uso incorrecto de los sistemas de retención infantil

Estudios observacionales que investigaron el uso de sistemas de retención infantil han identificado varias características que tienen una fuerte asociación con el uso incorrecto de dichos elementos de seguridad en los vehículos, entre ellos, la edad del menor y el tamaño de los niños, el tipo de viaje en cuanto a su duración y/o distancia:

- La edad del niño:

Los niños requieren diferentes tipos de sistemas de retención infantil en función de su edad, y en función de sus diferentes etapas de su desarrollo, y algunos tipos de sistemas de retención infantil tienen más probabilidades de ser mal utilizados que otros por su complejidad de instalación y uso.

- El tamaño del niño:

Los niños con una estatura de entre 110 y 130 cm de altura tienen un relativo alto riesgo de ser incorrectamente sujetos por los sistemas de retención, en particular, por la falsa creencia de los padres de que sus hijos son lo suficientemente mayores para utilizar el cinturón de seguridad en vez de un sistema de retención infantil.

- El tipo de viaje y su duración/distancia:

En viajes regulares y cortos de menos de 15 minutos (colegio, guardería, supermercado), que se realizan con mucha frecuencia, en cuales habitualmente existe un componente ajeno de presión temporal con una duración del viaje predeterminada (como para tener que llegar a la hora de entrada del colegio, tener que continuar viaje para llegar a la hora de entrada al trabajo), son desplazamientos propensos a una mayor probabilidad de que los menores viajen sujetos de forma incorrecta.

Otras variables señaladas en los estudios es que el menor nivel educativo de los padres se relaciona con una mayor tasa de uso incorrecto, bien al contrario, que los sistemas de anclaje isofix se relacionan con un significativo descenso del uso incorrecto de los sistemas de retención infantil <sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> European Road Safety Observatory: Road Safety Thematic Report, Seat belt and child restraint systems (2022). Página 7.

<sup>9</sup> European Road Safety Observatory: Road Safety Thematic Report, Seat belt and child restraint systems (2022). Página 7.



Los tipos más comunes de uso incorrecto de los sistemas de retención infantil son diferentes según el tipo de sistema que se utilice, bien sistemas integrales, bien sistemas no integrales.

Para los sistemas integrales, los cuales tienen sus propios juegos de correas, los usos incorrectos más comunes son los siguientes:

- Uso incorrecto de las correas:  
El niño y el sistema de sujeción tienen demasiada holgura, las correas están retorcidas limitando su efectividad o los brazos del niño están fuera de la sujeción de las correas.
- Fijación incorrecta del sistema de retención infantil:  
En particular, cuando la sujeción al vehículo se realiza mediante el uso de un cinturón de seguridad del propio vehículo.
- Instalado en la dirección incorrecta:  
Los sistemas de retención infantil diseñados para bebés y algunos sistemas para niños pequeños deben instalarse mirando siempre hacia atrás.

Para los sistemas no integrales, los usos incorrectos más habituales son los siguientes:

- Posición incorrecta del cinturón de seguridad en el cuerpo del niño.
- El cinturón de seguridad se coloca por encima o por detrás de los reposabrazos del cojín elevador en lugar de por debajo de los mismos.
- El respaldo del cojín elevador no está adaptado a la estatura y tamaño del niño o no se utiliza la guía del cinturón de seguridad de forma adecuada.

### 3.3 Tecnologías que contribuyen a evitar riesgos

El Reglamento 2019/2144 UE recoge la nueva regulación de requisitos de seguridad general de los vehículos, de la protección de sus ocupantes y de los usuarios vulnerables de la vía pública. Así, todos los turismos de nueva homologación deben incorporar de serie al menos ocho sistemas de seguridad, entre ellos, destaca la alerta de no uso del cinturón en cualquiera de todas las plazas del vehículo.

Las alertas y recordatorios de uso de los cinturones de seguridad son sistemas de alarma que detectan si cualquier cinturón de seguridad del vehículo no está ajustado o está desabrochado mientras se conduce y emiten advertencias visuales y sonoras. Los estudios han demostrado que estos sistemas tienen una influencia significativa en las tasas de uso del cinturón de seguridad. Según el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), las alertas y recordatorios del uso del cinturón de seguridad en los vehículos que cumplen los criterios de EuroNCAP2 pueden inducir a que hasta el 99 % de los conductores se pongan el cinturón de seguridad para conducir.

Existen también sistemas de bloqueo del arranque del vehículo a menos que todos los ocupantes del vehículo se abrochen el cinturón de seguridad, si bien actualmente no son de obligada disposición en los vehículos a la venta en el mercado.

Por otra parte, diversos estudios han demostrado que la utilización del sistema de anclaje ISOFIX de las sillas infantiles disminuye el uso incorrecto de los sistemas de retención infantiles. Es un sistema estándar para fijar un sistema de retención infantil al vehículo sin usar el cinturón de seguridad: la silla infantil se encaja directamente en los orificios de anclaje del automóvil mediante unos ganchos de fijación, evitando la incorrecta disposición de los cinturones alrededor de la silla y evitando que los mismos se aflojen minimizando la efectividad de la retención. El Reglamento 2009/661 UE obligó a que todo vehículo nuevo dispusiera de dicho sistema desde 2014, aunque aún pueden circular vehículos más antiguos que continúan utilizando el sistema de sujeción de la silla con cinturones.

## 4 RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA

La última campaña especial de control y vigilancia del tráfico sobre sistemas de retención se celebró del 6 al 12 de marzo de 2023. Durante la misma la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil detuvo y controló a más de 399.000 vehículos (turismos, taxis, autobuses y camiones), de los cuales algo más de 5.400 de esos vehículos debieron ser sancionados en relación con la materia objeto de la campaña.

### Resultados obtenidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (2023)

Vehículos controlados	Vehículos denunciados	% denunciados sobre total controlados
<b>22.621</b>	4.942	21.84%

Desde el ámbito municipal, se registró una importante participación en la campaña por parte de las policías municipales de 476 ayuntamientos del ámbito territorial de 43 jefaturas provinciales, lo que demuestra el notable compromiso de los municipios españoles con la seguridad vial y la lucha contra los factores de riesgo de la siniestralidad en las vías de circulación.

Ello supuso la realización de más de 212.000 verificaciones sobre diferentes vehículos en relación al uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles, debiendo tramitarse 4.560 infracciones por no utilizar los sistemas de retención, bien utilizarlos de forma notoriamente incorrecta.

### Resultados globales obtenidos por policía municipal de los ayuntamientos participantes (2023)

Vehículos controlados	Vehículos denunciados	% denunciados sobre total controlados
<b>18.010</b>	1.631	9,06%

Dicho trabajo es fruto del compromiso de los municipios reflejado en la evolución de su trabajo en relación con las campañas de control y vigilancia sobre el uso de los cinturones de seguridad y sillas infantiles de los últimos años. Una aportación muy valiosa para la seguridad vial.

REFERENCIA CAMPAÑAS SISTEMAS DE RETENCIÓN		VERIFICACIONES REALIZADAS	SÍ	NO	% CONTROLADOS QUE LO UTILIZAN
<b>Mar.-21</b>	Cinturón adultos*	188.168	183.472	4.696	97,50%
	Sillas infantiles**	12.134	11.734	400	96,70%
	<b>Total Verificaciones</b>	<b>200.302</b>	<b>195.206</b>	<b>5.096</b>	<b>97,46%</b>
<b>Abr.-22</b>	Cinturón adultos*	193.970	189.564	4.406	97,73%
	Sillas infantiles**	13.410	12.961	449	96,65%
	<b>Total Verificaciones</b>	<b>207.380</b>	<b>202.525</b>	<b>4.855</b>	<b>97,66%</b>
<b>Mar.-23</b>	Cinturón adultos*	199.597	195.511	4.086	97,95%
	Sillas infantiles**	12.969	12.495	474	96,35%
	<b>Total Verificaciones</b>	<b>212.566</b>	<b>208.006</b>	<b>4.560</b>	<b>97,85%</b>

## 5 NORMATIVA DE REFERENCIA

### 5.1 Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Artículo 13, apartado 4.

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. Los conductores profesionales, cuando presten servicio público a terceros, no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo.

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 la entrada en vigor, el día 21 de marzo de 2022, de la nueva reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada el día 2 de diciembre de 2021, no hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil supondrá una pérdida de 4 puntos, en lugar de 3 como hasta ahora, y una multa de 200 euros.

### 5.2 Reglamento General de Circulación

Artículo 116, apartados 1 y 2.

1. Los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los casos y condiciones que se determinan en este capítulo y en las normas reguladoras de los vehículos, con las excepciones que igualmente se fijan en dicho capítulo, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores discapacitados.
2. Las infracciones a las normas de utilización de los cinturones de seguridad, el casco y otros dispositivos de seguridad de uso obligatorio previstos en este capítulo tendrán la consideración de graves, conforme se establece en el artículo 76.h) del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 117, apartados 1 a 5.

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.
2. 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.

3. 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.
4. 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.
5. 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:
  - Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.
  - Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por los menores a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1.
  - 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.

6. 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.
7. 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.

## 6 CONCLUSIONES:

### 6.1. DECÁLOGO RAZONES DE SEGURIDAD QUE JUSTIFICAN USAR CORRECTAMENTE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD

1. Reducen el riesgo de muerte un 50% en caso de accidente.
2. El cinturón alcanza su máxima efectividad en los siniestros de tráfico con vuelco del vehículo, donde los sistemas de retención reducen un 77% el riesgo de muerte.
3. En las vías de circulación urbanas, la posibilidad de fallecer o resultar gravemente herido en un siniestro de tráfico urbano es 5 veces menor utilizando adecuadamente los sistemas de retención, cinturones de seguridad y sillas infantiles.
4. El uso del cinturón de seguridad no reduce solamente los riesgos de lesiones graves e incluso el riesgo de fallecer en el caso de los conductores, su capacidad de protección es igualmente efectiva respecto de todos los ocupantes, pasajeros que viajen en los asientos delanteros, y también en los asientos traseros.
5. El cinturón de seguridad protege de salir despedido del habitáculo del vehículo, pero también evita los impactos más severos del cuerpo humano contra el parabrisa y otros elementos del habitáculo de los vehículos, incluso contra el cuerpo de otros ocupantes del vehículo.
6. No utilizar los cinturones de seguridad por parte de los ocupantes de los asientos traseros del vehículo es tan peligroso como no utilizarlos en los asientos delanteros, la probabilidad de impacto mortal del cuerpo humano de un pasajero que ocupa alguna de los asientos traseros del vehículo sin utilizar el cinturón de seguridad resulta 8 veces mayor respecto del pasajero que utiliza correctamente los cinturones de seguridad en los asientos traseros.
7. Los conductores y pasajeros de los vehículos se desplazan a la misma velocidad que los vehículos que conducen y ocupan, en los supuestos de una frenada violenta con detención del vehículo, debe tenerse en cuenta que los cuerpos de los conductores y de los ocupantes que se desplazan a la misma velocidad que el vehículo deben soportar las inercias de dicha velocidad y soportar las fuerzas físicas que implican su detención. En el caso de una colisión a una velocidad de 50 km/h las fuerzas que sufre el cuerpo humano equivalen a sufrir una caída desde un segundo piso de altura.
8. En una colisión frontal de un vehículo que circula a una velocidad de 80 km/h y cuando su conductor o pasajeros viajan sin utilizar el cinturón de seguridad, el resultado de muerte o lesión grave se aproxima al 100% de los casos.
9. El cinturón de seguridad funciona de forma complementaria con el airbag, dichos dispositivos sin utilizar los cinturones de seguridad pierden la mayor parte de su eficacia.
10. No utilizar los cinturones de seguridad es junto con la velocidad y conducir bajo los efectos del alcohol, uno de los principales factores más frecuentes en la producción de lesiones graves.

## 6.2. DECÁLOGO DE LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL QUE JUSTIFICA UTILIZAR CORRECTAMENTE LAS SILLAS INFANTILES

**Realizado por la Alianza Española por la Seguridad Vial Infantil y la Dirección General de Tráfico:**

En un vehículo llevar siempre al niño sujeto en un sistema de retención infantil adecuado a su tamaño y peso, por corto que sea el trayecto. Y nunca, bajo ningún concepto, dejes al niño sólo o sin vigilancia.

Utiliza siempre sillas homologadas, y si es posible, opta por la normativa más actual, ya que las exigencias de seguridad son mayores. Comprueba la etiqueta de homologación, en la que se debe indicar la talla y/o el peso para los que se ha homologado el producto.

Para comprar un sistema de retención infantil, acude a un centro especializado en el que te asesorarán sobre las necesidades del niño, y te explicarán las características de cada silla y su instalación. Lee detenidamente las instrucciones de la silla asegurándote que su instalación es absolutamente correcta.

No compres sillas de segunda mano, ni aceptes aquellas que han sido utilizadas previamente durante un largo periodo de tiempo. Y tras un accidente, la silla debe ser sustituida.

El vehículo y la silla infantil actúan de forma conjunta. Antes de comprar una silla infantil, verifica el sistema de anclaje de tu vehículo (i.Size, ISOFix y/o cinturón de seguridad), y busca una silla que se adapte al sistema de anclaje de que dispone tu vehículo.

Coloca siempre al niño en las plazas trasera del vehículo. Y recuerda subir y bajar al niño por la parte segura de la vía (como la acera). Si únicamente puedes colocarla en la plaza delantera, desconecta el airbag delantero si la silla se instala en sentido contrario a la marcha.

Se recomienda llevar al niño en sentido contrario a la marcha el mayor tiempo posible, respetando las limitaciones establecidas por los fabricantes de sistemas de retención infantil y del vehículo. Ajusta siempre bien los arneses o cinturones al cuerpo del niño, sin holguras.

Para los niños mayores es aconsejable utilizar sillas con respaldo al menos hasta los 135 cm. de estatura, ya que proporciona más protección frente a los impactos laterales, y mejoran la eficacia del cinturón de seguridad.

En caso de accidente, y siempre que sea posible, hay que sacar al niño del coche accidentado en su sistema de retención infantil, y nunca sacar al niño en brazos (salvo riesgos inminentes).