

EL SÍNDROME DEL CARRIL IZQUIERDO

Raúl Novas Fernández

-Abogado-

Colegiado N° 3.739 I.C.A. Vigo

En Vigo, a 25 de enero de 2018.

ÍNDICE:

INTRODUCCIÓN.

1.- DISTANCIA DE SEGURIDAD.

1.1.- DISTANCIA DE DETENCIÓN.

1.2.- UMBRAL DE LESIVIDAD.

2.- EL DEBER DE CIRCULAR POR LA DERECHA.

3.- MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO.

3.1.- NORMAS GENERALES & PRECAUCIONES PREVIAS.

3.2.- EJECUCIÓN.

4.- CONSECUENCIAS ADMINISTRATIVAS SANCIONADORAS.

4.1- INFRACCIONES GRAVES.

4.2.- SANCIONES.

4.3.- VÍA ADMINISTRATIVA Y CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA.

5.- UTILIZACIÓN DEL CARRIL IZQUIERDO CIRCULANDO EN SOLITARIO.

CONCLUSIÓN.

INTRODUCCIÓN.

El hecho de circular en vías interurbanas y travesías por el carril izquierdo viene siendo una práctica peligrosa y desafortunadamente, generalizada. En ese sentido y a medio de esta reflexión, se pretende estudiar la legislación aplicable, las consecuencias administrativas y el riesgo potencial lesivo derivado de un siniestro producido por una colisión por alcance.

1.- DISTANCIA DE SEGURIDAD.

El art. 22 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial dispone que *“El conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenada brusca, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado”*.

Gran parte de los siniestros consistentes en colisiones por alcance, se producen por conducir sin prestar la atención permanente en la carretera, no respetar el campo de visión necesario¹, por no guardar la distancia de seguridad preceptiva o por imprudencias, cobrando gran importancia por su riesgo lesivo las colisiones en cadena (no sólo para los vehículos involucrados en el siniestro, sino para los demás usuarios de la vía).

Sin profundizar en el estudio de las consecuencias jurídicas, el conductor culpable de un siniestro producido por colisión por alcance y su compañía aseguradora podrían ser codemandados en la jurisdicción civil, por acción de responsabilidad extracontractual² y acción directa³ respectivamente –legitimación pasiva-, instada por parte del perjudicado –legitimación activa-.

En vías interurbanas con más de un carril en el mismo sentido de circulación, es frecuente que se circule constantemente por el carril izquierdo pegándose al vehículo precedente para *“avisar”* de que se va circulando a una velocidad superior –aunque antirreglamentaria- *“ponerlo nervioso”* e incluso efectuar destellos con la luz de largo alcance o de carretera, incumpliendo de esta manera, la obligación de mantener la distancia de seguridad.

Pues bien, el motivo que ha llevado al legislador a abordar la obligatoriedad de circular manteniendo una distancia de seguridad con el vehículo precedente, su tipificación como infracción grave y su consecuente sanción (4 puntos y multa de 200 €, tal y como se verá más adelante), tiene su origen en el potencial riesgo lesivo de la colisión por alcance para el conductor y ocupantes de ambos vehículos, aún teniendo presente los grandes avances en seguridad activa y pasiva de los vehículos que actualmente se fabrican. En este sentido, se deben tener en cuenta los siguientes parámetros:

¹ Art. 13 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

² Art. 1902 Código Civil.

³ Art. 76 Ley 50/1980, 8 octubre, Contrato de Seguro.

1.1.- DISTANCIA DE DETENCIÓN.

Distancia de reacción.- Es la que se recorre en el tiempo que se tarda en percibir el peligro. A mayor velocidad, más metros. En condiciones normales, se tarda un segundo en accionar el freno.

Distancia de frenado.- Es la que se recorre desde que accionamos el freno hasta que se detiene el vehículo.

Así pues, la **distancia total de detención** se obtiene sumando la distancia de frenado y la de reacción.

Influyen los siguientes factores:

- **La velocidad.** A mayor velocidad, más espacio necesitamos para poder detener el vehículo.
- **Estado de la carretera.** El suelo resbaladizo aumenta la distancia de frenado y es necesario adecuar la velocidad al mismo.
- **Eficacia del sistema de frenado.** Sistemas de seguridad activa. ABS, control de tracción, sistema de control de estabilidad, sistemas de preaviso y en general, las ayudas electrónicas y tecnológicas que tendentes a reducir la distancia para detener el vehículo.
- **El conductor.** Juega un papel fundamental la edad, el cansancio, los reflejos, el estado psicológico, el haber ingerido bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes, etc. Según cifras que baraja la DGT, el tiempo de reacción puede ser de un segundo. No obstante, si circulamos cansados o con fatiga, el tiempo de reacción se multiplica por dos y se podría triplicar si lo hacemos najo los efectos del alcohol.

Para una mejor ilustración, se procede a analizar los tipos de distancias teniendo en cuenta los parámetros de velocidad y estado mojado o seco del pavimento⁴.

		DISTANCIA DE REACCIÓN	DISTANCIA DE FRENADO	DISTANCIA DE DETENCIÓN
SECO	50 Km/h	14 metros	10 metros	24 metros
	90 Km/h	25 metros	32 metros	57 metros
	120 Km/h	33 metros	57 metros	90 metros
MOJADO	50 Km/h	14 metros	20 metros	34 metros
	90 Km/h	25 metros	64 metros	89 metros
	120 Km/h	33 metros	113 metros	146 metros

1.2.- UMBRAL DE LESIVIDAD.

Desde el punto de vista de la accidentología clínica e investigación científica, es unánime en que a partir de 8 km/h se pueden producir lesiones en los ocupantes⁵. Sin embargo, se debe tener en cuenta que la aceleración o cambio de velocidad del ocupante, siempre es notablemente superior a la del vehículo, ya que una persona pesa muchísimo menos que un coche, y en consecuencia, el desplazamiento y violencia en su estructura corpórea por aplicación de una fuerza, es mayor⁶.

Estudios encargados por entidades aseguradoras, describen los umbrales de la capacidad lesiva sobre el cuerpo humano en una colisión, expresándose en función de un parámetro llamado DELT-V, siendo ello el cambio o variación de velocidad que puede experimentar un vehículo tras sufrir un impacto. Este umbral de lesiones en el caso de las colisiones por alcance, se establece en 8 km/h (Impacto lateral: 16 km/h e Impacto frontal: 24 km/h).

En este sentido, en una colisión por alcance en una vía interurbana habría que restar la velocidad de aproximación del vehículo que impacta (mayor) a la velocidad del vehículo que le precede (menor). Obtenido el DELTA-V, habría que multiplicarlo para saber exactamente la aceleración y deceleración que sufre el conductor y ocupantes de los vehículos. Consecuentemente, el potencial lesivo a altas velocidades se incrementa notablemente.

⁴ <http://revista.dgt.es/es/>

⁵ Whiplash. Low Speed Collisions.

⁶ Thomson y Colbs. 1985. Investigadores americanos han demostrado que la aceleración sufrida por el ocupante era de 2.5 veces la del vehículo. Otros investigadores han demostrado que puede llegar a ser 5 veces mayor.

2.- EL DEBER DE CIRCULAR POR LA DERECHA.

El “*Síndrome del carril izquierdo*”, es una práctica habitual cuyo mal uso provoca un mayor número de retenciones, frenazos y colisiones por alcance. Así pues, tal y como se adelanta, la función del carril izquierdo es sólo para adelantar, siendo el carril derecho el adecuado para circular en situaciones de normalidad –en vías interurbanas y travesías-.

En primer lugar, el art. 16 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece que se debe circular siempre por la calzada y puntualiza lo siguiente:

a) En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales, debe circular por el de su derecha.

b) En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles, separados por marcas longitudinales discontinuas, debe circular también por el de su derecha, y en ningún caso por el situado más a su izquierda.

c) Fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, debe circular normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

3.- MANIOBRA DE ADELANTAMIENTO.

Teniendo claro que en vías interurbanas –e.g. Autovías y autopistas- se debe circular siempre por el carril derecho, el siguiente paso es analizar cómo se ha de efectuar una maniobra de adelantamiento. El nuevo texto refundido –al igual que la antigua LSV y Reglamento- es claro y diáfano, exponiendo la maniobra de adelantamiento en la Sección 6, Capítulo II, Título II con una claridad meridiana:

3.1.- NORMAS GENERALES & PRECAUCIONES PREVIAS.

En todas las carreteras, como norma general, el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantar.

Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar debe advertirlo con suficiente antelación, con las señales preceptivas, y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, debe abstenerse de efectuarla.

También debe cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de iniciar el adelantamiento, en cuyo caso debe respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial, el conductor del citado vehículo no la ejerciera, podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiéndole previamente con señal acústica u óptica.

Asimismo debe asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril, y de que dispone de espacio suficiente para volver a su carril cuando termine el adelantamiento.

3.2.- EJECUCIÓN.

Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe debe llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.

Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advierte que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha y volverá de nuevo a su carril, advirtiéndolo a los que le siguen con las señales preceptivas.

El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento debe volver a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad y advirtiéndolo a través de las señales preceptivas.

4.- CONSECUENCIAS ADMINISTRATIVAS SANCIONADORAS.

Sentadas las bases de qué carril es de obligado uso, la preceptiva distancia de seguridad y la manera de efectuar un adelantamiento, pasaremos a analizar qué infracción o infracciones supondría circular con el denominado “*síndrome del carril izquierdo*”, así como su correspondiente sanción.

4.1- INFRACCIONES GRAVES.

Pues bien, circular por el carril izquierdo pegado al vehículo que te precede, podría suponer la comisión de dos infracciones graves. A saber:

Podría ser tipificado como un adelantamiento indebido. **Art. 76.c):** *Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcenes y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.*

De manera más clara, el **art. 76.ñ)** dispone que son infracciones graves “**No mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente**”.

4.2.- SANCIONES.

Respecto a las sanciones, el **art. 80** establece que las infracciones graves serán sancionadas con multa de **200 €**. Asimismo, en virtud del apartado 16 del ANEXO II de dicha ley, el hecho de “*no mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede*”, supondría la pérdida de **4 puntos**.

Así pues, si conduces “*pegado*” a vehículo que te precede o si efectúas un adelantamiento antirreglamentario, te expones a cometer una infracción grave, sancionada con 200 € y 4 puntos en el primero de los casos.

4.3.- VÍA ADMINISTRATIVA Y CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA.

Una vez notificado acuerdo de incoación del expediente sancionador o en su caso el boletín de denuncia, el administrado puede hacer frente a la sanción correspondiente o bien, recurrir la primera resolución, agotar la vía administrativa y presentar demanda contencioso administrativa.

En el primero de los supuestos, se beneficiaría de las reducciones a las que alude el art. 85 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas⁷. En el segundo caso, el caballo de batalla del administrado, sería enfrentarse al valor probatorio y presunción de veracidad⁸ salvo prueba en contrario “*iuris tantum*” que se le brinda a los Agentes de la Autoridad encargados de la Vigilancia del Tráfico. Con un informe de ratificación en vía administrativa del Agente denunciante junto con su declaración congruente, persistente y sin ambigüedades, dejaría en una difícil posición la defensa del administrado en la vía contenciosa.

Como es sabido, la función revisora de los Tribunales Contenciosos no incluye la práctica de pruebas que se pudieron haber practicado en el expediente administrativo, por lo que el administrado debería o debiera desplegar toda su actividad y medios de defensa dentro de la propia vía administrativa en el correspondiente período de prueba.

⁷ Como Abogado, discrepo profundamente sobre el planteamiento de reducciones por pronto pago toda vez que podría atentar contra el derecho a la tutela judicial efectiva consagrado en el art. 24 CE. Asimismo, y aún en el caso de ganar con costas el procedimiento contencioso administrativo, siendo la cuantía de 200 € (aunque fuese de 400 €) y sin perjuicio de que el juzgador modere las costas en virtud del art. 139.3 LJCA, al administrado le habrá salido más caro el hecho de acudir a la vía contenciosa, que haber pagado voluntariamente en vía administrativa.

⁸ STS 5 marzo de 1979 al razonar sobre la adopción de tal criterio afirma, que: “*si la denuncia es formulada por un agente de la autoridad especialmente encargo del servicio, la presunción de legalidad y veracidad que acompaña a todo obrar de los órganos administrativos, incluso a sus agentes, es un principio que debe acatarse y defenderse en vía contencioso-administrativa, ya que constituye garantía de una acción administrativa eficaz*”.

5.- UTILIZACIÓN DEL CARRIL IZQUIERDO CIRCULANDO EN SOLITARIO.

Por último, y dado que el presente estudio se centra en la circulación de vehículos a motor en autopistas, autovías, carreteras nacionales y comarcales, respecto a la competencia para sancionar, el art. 84 dispone que las infracciones cometidas en vías interurbanas y travesías corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho.

Los Agentes de la Autoridad encargados de la Vigilancia del Tráfico -e.g. Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil- utilizan una **Relación o Guía Codificada de Infracciones – CIR-** a los efectos de calificar provisionalmente el precepto infringido en el boletín de denuncia, sin perjuicio de mejor o ulterior criterio de la correspondiente Jefatura Provincial de Tráfico. En esta guía, se establecen las infracciones más corrientemente denunciadas por los Agentes así como las que implican pérdida de puntos.

Sin embargo, ¿Qué ocurre si en una autovía un vehículo circula por el carril izquierdo, no habiendo vehículos que le preceden ni tampoco vehículos que tienen la intención de adelantarlo?

Para comprender y analizar esta pregunta, a modo de ejemplo, un contrato civil establece una serie de cláusulas preceptivas para las partes. En caso incumplimiento, se fija –o debiera fijarse- unas consecuencias jurídicas, como podría ser el devengo de intereses, el pago de una penalización -multa *penitencial*- o incluso la resolución anticipada del propio contrato – *rectius*-.

En mi opinión, hubiera sido una buena oportunidad y decisión acertada por parte del legislador establecer como infracción expresamente el hecho de circular continuamente por el carril izquierdo, aún en el caso de que no hubiese más vehículos en ese momento circulando delante, detrás o en paralelo.

En este sentido, el reciente Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, indica claramente en el art. 16 por qué carril se ha de circular–*Vid.* Apartado 2-, pero no lo tipifica expresamente como infracción. Tampoco parece que lo vaya a establecer en la nueva reforma de “*concienciación*”, “*aumento de radares móviles y drones*” y “*endurecimiento de exámenes*” que el legislador prepara para este año 2018.

Si analizamos las infracciones del art. 76, el apartado c) establece que será infracción grave “*Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcenes y, en general, toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación*”. No parece que sea la voluntad del legislador el tipificar este hecho analizado expresamente como infracción grave.

No obstante el art. 75.c) dispone que son **infracciones leves** “*Incumplir las normas contenidas en esta ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes*”. Lo que sí parece es que este apartado actúa como “**cajón de sastre**” a los efectos de incluir cualquier conducta que no se califique expresamente como infracción grave o muy grave. No obstante, si nos ceñimos al caso concreto estudiado, parecería más adecuado tipificar tal conducta como infracción leve, toda vez que no se está poniendo en peligro a más vehículos.

Dado que el sistema jurídico no es una ciencia exacta y como opinión o punto de vista meramente subjetivo, el hecho de circular por el carril izquierdo de manera continuada y sin motivo aparente, podría encuadrarse en el art. 3 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (CIR, Guía codificada de infracciones):

*“Se deberá conducir con la **diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno**, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario”.*

En este sentido, la persona que tendría que calificar provisionalmente la infracción sería el Agente de la Autoridad encargado de la vigilancia del tráfico sin perjuicio de ulterior calificación por parte de la Jefatura Provincial.

Dado que no está clara y expresamente tipificada tal conducta, sería “*carne de recurso*”, alegaciones y posterior demanda contenciosa administrativa en la que la persona denunciada (administrada) tendría que demostrar que conducía con diligencia, con precaución y que no creaba riesgo propio o ajeno.

Asimismo, en virtud de la vigente LJCA, frente a la sentencia que eventualmente dictase el Juzgado de lo Contencioso Administrativo, al tratarse de un Procedimiento Abreviado, no cabría recurso ordinario alguno⁹, por lo que se tendría que estudiar detalladamente el criterio de cada Juzgado en relación a la **conducción negligente** así como jurisprudencia aplicable.

⁹ Únicamente Recurso extraordinario o incidente de nulidad o el especial de casación en virtud del párrafo segundo del art.86.1 LJCA.

CONCLUSIÓN.

Tal como se ha expuesto, el hábito extendido de utilizar el carril izquierdo en vías interurbanas podría conllevar sanciones administrativas y en el peor de los casos, ser la causa de lesiones graves o incluso la muerte.

Así las cosas, este fenómeno consistente en utilizar el carril izquierdo de manera ilógica, imprudente, irregular y antirreglamentaria es una práctica generalizada. A los efectos de evitar y potenciar la prevención tal conducta, los Organismos Públicos competentes y Asociaciones deberían hacer énfasis en sensibilizar y concienciar a los conductores de la peligrosidad e improductividad de tal costumbre, así como incrementar la vigilancia e incluso la potestad de sanción por parte de los Agentes de la Autoridad encargados de la Vigilancia del Tráfico.

Fecha y lugar, *ut supra*.

RAÚL NOVAS FERNÁNDEZ
Abogado Col. N° 3.739 I.C.A. Vigo