



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

26 de mayo de 2025

Núm. 157-4

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

122/000139 Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas al articulado presentadas en relación con la Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales, así como del índice de enmiendas.

Palacio del Congreso de los Diputados, 20 de mayo de 2025.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de mayo de 2025.—**Gabriel Rufián Romero**, Portavoz Grupo Parlamentario Republicano.

ENMIENDA NÚM. 1

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. *Jubilación.*

El régimen de jubilación del personal del sector de los conductores profesionales se rige por la aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación. A tal efecto, se habilita al Gobierno para dictar un Real Decreto en el plazo de tres meses que regule el régimen específico sobre coeficientes reductores de jubilación que recogerá, adecuándose al colectivo, las previsiones generales contenidas en el Real Decreto 1559/1986, de 28 de junio, por el que se reduce la edad de jubilación del personal de vuelo de trabajos aéreos.

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social contempla el establecimiento de coeficientes reductores o, en su caso, la anticipación de la edad para acceder a la jubilación anticipada de las actividades «[...] cuyo ejercicio implique el sometimiento a un excepcional índice de penosidad, peligrosidad, insalubridad o toxicidad y en las que se hayan comprobado unos elevados índices de morbilidad o mortalidad o la incidencia de enfermedades profesionales [...]», así como para aquellas las actividades laborales «[...] cuya realización en función de los requerimientos físicos o psíquicos exigidos para su desempeño, resulten de excepcional penosidad y experimenten un incremento notable del índice de siniestralidad a partir de una determinada edad, conformado por el índice de accidentes de trabajo y/o el índice de enfermedades profesionales [...]».

Es indispensable tener en cuenta que la naturaleza de la actividad de los conductores profesionales posee un factor intrínseco de penosidad, debido a las largas jornadas que pasan frente al volante. Así mismo, no se puede olvidar que existe una correlación entre edad y peligrosidad de la actividad dentro del sector de los conductores profesionales. Siendo la edad promedio de jubilación de los conductores profesionales de 65 años, es indispensable garantizar condiciones laborales dignas con el fin de limitar cualquier tipo de riesgo de siniestralidad y asegurar la calidad y seguridad del servicio de transporte de viajeros.

Justamente, por la naturaleza de la actividad laboral que prestan los conductores profesionales de transporte, concurren las circunstancias exigidas legalmente en el Real Decreto 1698/2011 para rebajar la edad ordinaria de jubilación.

Por estos motivos, es sustancial que en el marco de la Ley de Movilidad Sostenible se introduzca el reconocimiento de los conductores profesionales del transporte como un colectivo de riesgo debido a la naturaleza de peligrosidad de su actividad, tal y como lo reconoce la Organización Internacional del Trabajo, con el objetivo de que sean considerados e incluidos en la aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación, contemplados en el marco regulador del Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Junts per Catalunya al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de mayo de 2025.—**Míriam Nogueras i Camero**, Portavoz Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

ENMIENDA NÚM. 2

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se suprime:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Uno. Artículo 13, apartado 7.

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se pretende introducir una nueva disposición, tan genérica y poco concreta, que supera con creces lo que supondría una norma en equilibrio con la preservación de los derechos fundamentales de las personas.

El incremento de control que se propone, hacia los particulares, choca con los derechos a la libertad de expresión y comunicación.

El encaje que se pretende no es un encaje jurídico adecuado, porque la propuesta no es anecdótica o de mero trámite, sino que se trata de una norma contraria a los derechos inherentes de las personas. Sería necesario un análisis profundo con la mirada situada en la no conculcación de los derechos fundamentales, y ser abordada en una Ley más propia, como es la de Seguridad ciudadana.

ENMIENDA NÚM. 3

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se suprime:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Cuatro. Artículo 77, párrafo y).

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se pretende introducir una nueva disposición, tan genérica y poco concreta, que supera con creces lo que supondría una norma en equilibrio con la preservación de los derechos fundamentales de las personas.

El incremento de control que se propone, hacia los particulares, choca con los derechos a la libertad de expresión y comunicación.

El encaje que se pretende no es un encaje jurídico adecuado, porque la propuesta no es anecdótica o de mero trámite, sino que se trata de una norma contraria a los derechos inherentes de las personas. Sería necesario un análisis profundo con la mirada situada en la no conculcación de los derechos fundamentales, y ser abordada en una Ley más propia, como es la de Seguridad ciudadana.

ENMIENDA NÚM. 4**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se suprime:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Seis. Artículo 82, párrafo h).

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Se pretende introducir una nueva disposición, tan genérica y poco concreta, que supera con creces lo que supondría una norma en equilibrio con la preservación de los derechos fundamentales de las personas.

El incremento de control que se propone, hacia los particulares, choca con los derechos a la libertad de expresión y comunicación.

El encaje que se pretende no es un encaje jurídico adecuado, porque la propuesta no es anecdótica o de mero trámite, sino que se trata de una norma contraria a los derechos inherentes de las personas. Sería necesario un análisis profundo con la mirada situada en la no conculcación de los derechos fundamentales, y ser abordada en una Ley más propia, como es la de Seguridad ciudadana.

ENMIENDA NÚM. 5**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Apartado nuevo. Se añade un nuevo artículo al Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Artículo (nuevo). *Reconocimientos médicos obligatorios iniciales y anuales periódicos para conductores profesionales.*

Las empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera podrán someter al personal móvil a reconocimientos médicos obligatorios iniciales y anuales periódicos, en los términos y condiciones que se establezcan reglamentariamente o por remisión.

En los doce meses posteriores a la publicación de esta Ley, se desarrollará el sistema para regular los reconocimientos médicos iniciales y anuales establecidos con carácter obligatorio en el seno de las empresas de transporte de viajeros por carretera a aquellos trabajadores que ostenten el puesto de conductor de vehículo de transporte. Esos reconocimientos deberán contener protocolos de test de drogas y alcohol, así como test psicológicos.

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda va dirigida a que se alcancen las condiciones idóneas, física y de salud, de los conductores. Se propone la necesidad de realización de reconocimientos médicos obligatorios iniciales y anuales periódicos.

Esta previsión está en concordancia con la excepción de la voluntariedad que establece el artículo 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Excepción que se ha visto reafirmada por el Tribunal Supremo en la STS 452/2019 que refiere la resolución del Tribunal Constitucional en sentencia 196/2004. Argumenta nuestra jurisprudencia que sí es factible llevar a cabo dichos reconocimientos de forma obligatoria en el caso de profesiones, como las de los conductores profesionales, donde el trabajador se expone de manera continua y reiterada a los peligros que entraña la conducción de vehículos y se pone de relieve el riesgo que asumen quienes van de pasajeros en esos vehículos y se pone de relieve el riesgo que asumen quienes van de pasajeros en esos vehículos de servicio público, cuya integridad física queda en manos del conductor del mismo, lo que justifica suficientemente la imposición obligatoria de reconocimientos médicos.

ENMIENDA NÚM. 6

**Grupo Parlamentario Junts
per Catalunya**

Precepto que se añade:

Artículo nuevo.

De adición

Texto que se propone:

«Artículo nuevo. *Modificación de la Ley 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.*

Se modifica el apartado 1 del artículo 379 del Código Penal que queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 379.

1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en treinta kilómetros por hora en vía urbana o en cincuenta kilómetros por

hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 172 del Código Penal, se remite a las circunstancias del artículo 379 del mismo texto legal, para determinar si debe o no considerarse como una imprudencia grave el hecho de haber causado la muerte de otra persona utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor. La pena que se contempla es de prisión de uno a cuatro años. Actualmente, el artículo 379 establece que la velocidad del vehículo debe superar en más de sesenta km por vía urbana, y ochenta en interurbana. En la actualidad, por ejemplo, supone circular en vía urbana a una velocidad superior a los 90 km, lo que hoy en día supone, a todas luces, una permisividad o laxitud excesiva.

Esta desproporción entre la conducta peligrosa y la respuesta penal pone en riesgo a los usuarios vulnerables de la vía, como peatones, ciclistas y menores, al no ofrecer una protección adecuada. La Fundación Línea Directa destaca que reducir los límites de velocidad en 20 km/h en vías interurbanas podría salvar cientos de vidas al año en España, alineándose con las recomendaciones de la OMS y la ONU para reducir a la mitad las víctimas de tráfico antes de 2030. Estudios europeos, como el modelo de Nilsson, confirman que bajar la velocidad media en zonas urbanas en tan solo 10 km/h puede reducir significativamente el riesgo de lesiones mortales.

A nivel internacional, diversas ciudades han implementado políticas de reducción de velocidad con éxito, consiguiendo notables descensos en la mortalidad y las lesiones graves, e incluso etapas sin víctimas mortales por accidentes de tráfico. Asimismo, ciudades como Bruselas han logrado reducir a la mitad los accidentes mortales al establecer límites de 30 km/h, mientras que Helsinki ha alcanzado períodos sin muertes de peatones ni ciclistas gracias a políticas similares de control de velocidad.

Mantener los umbrales actuales del artículo 379 resulta obsoleto y va en contra de las evidencias científicas y los estándares internacionales de seguridad vial. Por ello, esta enmienda propone actualizar la legislación penal para reflejar una política moderna de movilidad, priorizando la protección de la vida y respondiendo proporcionalmente a conductas que amenazan la seguridad ciudadana.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de mayo de 2025.—**Ione Belarra Urteaga**, Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (SUMAR) y Portavoz Grupo Parlamentario Mixto.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 157-4

26 de mayo de 2025

Pág. 7

ENMIENDA NÚM. 7

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

De modificación

Texto que se propone:

Artículo único. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, queda modificado como sigue:

Uno. Se añade el apartado 7 al artículo 13, con la siguiente redacción:

«7. Se prohíbe la difusión por cualquier medio **de comunicación, red social, canal digital, aplicación u otro canal**, público o privado, de todo dato o información relativa a la ubicación de controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial, **cuando dicha difusión tenga por objeto eludir dichos controles o dificultar su eficacia.**»

Dos. Se añade el párrafo z4) al artículo 76, con la siguiente redacción:

«z4) Conducir con tasas de alcohol superiores a 0,1 miligramos por litro de aire espirado o 0,2 gramos por litro en sangre, hasta 0,25 miligramos por litro de aire espirado o 0,5 gramos por litro en sangre.»

Tres. Se modifica el párrafo c) del artículo 77, que queda redactado del siguiente modo:

«c) Conducir con tasas de alcohol superiores a 0,25 miligramos por litro de aire espirado o 0,5 gramos por litro en sangre, o con presencia en el organismo de drogas.»

Cuatro. Se añade el párrafo y) al artículo 77, con la siguiente redacción:

«y) La difusión por cualquier medio **de comunicación, red social, aplicación u otro canal**, público o privado, de todo dato o información relativa a la ubicación de controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial, **con el fin de dificultar su funcionamiento o eludir su control.**»

Cinco. Se modifica el párrafo a) del apartado 2 del artículo 80, que queda redactado del siguiente modo:

«a) Las infracciones previstas en el artículo 77c) cuando la tasa de alcohol exceda de 0,5 miligramos por litro de aire espirado o 1 gramos por litro en sangre, y d) serán sancionadas con multa de 1.000 euros.»

Seis. Se añade el párrafo h) al artículo 82, con la siguiente redacción:

«h) En el supuesto de difusión por cualquier medio, público o privado, de todo dato o información relativa a la ubicación de controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial, el responsable de la infracción será la persona física que difunda el contenido, aunque se sirva para ello de plataformas o servicios de la sociedad de la información, o se trate de redifusiones con origen en otros datos o informaciones de terceros.»

Siete. Se modifica el punto 1 del anexo II, que queda redactado del siguiente modo:

| | «Puntos |
|---|---------|
| 1. Conducir con una tasa de alcohol superior a las siguientes: | |
| Valores miligramos por litro aire espirado, superior a más de 0,5, o 1 gramos por litro en sangre. | 6 |
| Valores miligramos por litro aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50, o superior a 0,5 hasta 1 gramos por litro en sangre (incluido). | 4 |
| Valores miligramos por litro aire espirado, superior a 0,10 hasta 0,25, o superior a 0,2 hasta 0,5 gramos por litro en sangre (incluido). | 2» |

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 8

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional. *Sustitución parcial de sanciones por medidas educativas o comunitarias.*

En el caso de infracciones por conducción con presencia de alcohol sin reincidencia ni daños a terceros, las personas infractoras podrán solicitar la sustitución parcial de la sanción económica prevista en el artículo 80 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por su participación en programas educativos homologados sobre seguridad vial o en actividades de interés general en beneficio de la comunidad, especialmente en el ámbito de la prevención de la siniestralidad vial. Esta posibilidad se desarrollará reglamentariamente, conforme a los principios establecidos en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en coordinación con las entidades locales y organizaciones sociales. Su aplicación estará condicionada

a la aprobación del correspondiente desarrollo reglamentario, que establecerá las condiciones, límites, procedimientos y garantías de estas medidas sustitutivas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 9

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional. *Observatorio de equidad en la aplicación de sanciones.*

El Gobierno, a través del Ministerio del Interior y en coordinación con el Instituto Nacional de Estadística y la Agencia Tributaria, elaborará un informe anual sobre el impacto socioeconómico de las sanciones administrativas impuestas en materia de tráfico.

El informe contendrá datos desagregados por niveles de renta, edad, género, nacionalidad y territorio, con el fin de evaluar la equidad y proporcionalidad del régimen sancionador y proponer, en su caso, medidas para garantizar su carácter disuasorio y justo.

El informe será presentado ante la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados y podrá servir de base para la revisión de la normativa sancionadora en materia de seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 10

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional. *Educación vial obligatoria con enfoque preventivo.*

El Gobierno promoverá, en coordinación con las comunidades autónomas, las entidades locales y la Dirección General de Tráfico, la incorporación de contenidos

formativos específicos sobre la prevención del consumo de alcohol y drogas al volante en los itinerarios de formación del sistema educativo, en la enseñanza de las escuelas de conducción y en los cursos de recuperación del permiso de conducir.

Estas acciones formativas serán de carácter obligatorio en los niveles y fases que se determinen reglamentariamente, e incluirán un enfoque de salud pública, reducción de riesgos y sensibilización social, especialmente dirigidas a la población joven y a las personas trabajadoras del sector del transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 11

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional X. *Medidas de reinversión territorial de las sanciones.*

El Gobierno promoverá que los ingresos obtenidos por sanciones administrativas por conducción bajo los efectos del alcohol se destinen prioritariamente a financiar programas de prevención, atención a víctimas y seguridad vial, con especial atención a los territorios donde se haya producido la infracción y a las zonas con mayor siniestralidad.

Reglamentariamente se establecerán los criterios orientadores para la asignación territorial y sectorial de estos recursos, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General Presupuestaria y en las correspondientes leyes de presupuestos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 12

Ione Belarra Urteaga
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional X. *Evaluación del impacto de la norma.*

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley, el Gobierno remitirá a la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados un informe de evaluación sobre su aplicación y efectos.

El informe deberá incluir, al menos, un análisis del impacto en la reducción de la siniestralidad vial, la evolución de la reincidencia en las infracciones relacionadas con el consumo de alcohol, y los efectos sociales de las nuevas sanciones, con especial atención a su equidad territorial y socioeconómica.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de mayo de 2025.—**Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 13

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Apartado 5 bis (nuevo): Se modifica del artículo 81 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, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Artículo 81. *Graduación.*

1. La cuantía de las multas establecidas en el artículo 80.1 y en el anexo IV podrá incrementarse en un 30 por ciento, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad.

2. En todo caso, se incrementarán siempre las sanciones de acuerdo con la capacidad económica del infractor, incremento que se realizará de manera ponderada de la siguiente forma:

a. En un 150 % para los infractores sancionados cuyos ingresos brutos anuales se sitúen entre los 70.000 y los 85.000 euros.

b. En un 300 % entre los infractores sancionados cuyos ingresos brutos anuales entre los 85.000 y los 100.000 euros.

c. En un 500 % para los infractores sancionados cuyos ingresos brutos anuales superiores a los 100.000 euros.

3. Igualmente, para la imposición de sanciones graves y muy graves, también deberá tenerse en cuenta la situación económica del responsable, atendiendo a los siguientes criterios.

Una vez determinada la sanción y la graduación de esta en función de lo previsto en este artículo y en los artículos 80 y el anexo IV, la ponderación de la capacidad económica de la persona responsable incluirá la reducción de la multa, en los siguientes supuestos:

a) Para aquellas personas que acrediten percibir unos ingresos de hasta 1,5 veces el Salario Mínimo Interprofesional, la reducción será del 30 por ciento.

b) Para aquellas personas que acrediten percibir unos ingresos de entre 1,5 y 2,5 veces el Salario Mínimo Interprofesional, la reducción será del 15 por ciento."

4. Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 77, párrafos n) a t), ambos incluidos.»

JUSTIFICACIÓN

El régimen sancionador del tráfico en España está regulado según la gravedad de la infracción, es decir, según el tipo de falta que se cometa, la multa será de mayor o menor cuantía económica: si se comete una leve, la cuantía es de 100 euros, si es grave esa cifra asciende hasta los 200 y si se comete una muy grave el infractor puede pagar hasta 500 euros (aunque hay casos en los que se supera esa cantidad). Actualmente la cuantía económica puede incrementarse por la gravedad y consecuencias de los hechos, pero nunca por los ingresos del infractor.

En España, la cifra de la sanción es cerrada y está recogida tanto en la Ley de Tráfico y como en el Reglamento General de Circulación, y sólo si la infracción deja de ser administrativa para ser penal (como ocurre con determinados excesos de velocidad), el juez sí podrá establecer una cifra dependiendo de varias circunstancias entre las que sí pueden figurar sus ingresos. Sin embargo, en otro tipo de casos, como podrían ser las fijaciones de fianza en procedimientos judiciales, sí que se tiene en cuenta tanto la gravedad del hecho como la capacidad económica de la persona infractora.

La progresividad de las multas de tráfico es un tema que lleva varios años abordándose como una posibilidad en España. En 2015 el Instituto Nacional de Administración Pública recogió un artículo de opinión del profesor Javier García Luengo que planteaba «la necesidad, impuesta por los principios de igualdad y proporcionalidad, de tomar en consideración las circunstancias económicas del infractor al determinar la pena de multa».

Es necesaria la regulación en la progresividad de las multas fundamentalmente porque el carácter disuasorio de las mismas se ve atenuado si el nivel de renta del infractor hace que la cuantía sea irrisoria, por lo que parece justo y razonable que se establezcan mecanismos de progresividad en las cuantías de las sanciones para que lo que abone cada infractor sea equitativo respecto a su nivel de renta. Es evidente que el efecto de disuasión y la finalidad de concienciar sobre el hecho punible no será el mismo

con una multa de 500 euros para una persona que cobre 1100 mensuales, que para otra que cobre 10000 en el mismo período de tiempo.

Desde ambas perspectivas legal y económica, expertos como Adam Kolber o Galle y Mungan señalan que las multas de tipo uniforme y tarifa fija conllevan diferentes experiencias subjetivas para ricos y pobres, exponiendo a estos últimos a castigos injustos y desproporcionados.

En el ámbito internacional, las multas progresivas llegaron a Europa por primera vez en 1921, cuando Finlandia introdujo en su Código Penal este sistema impositivo, argumentando que la cuantía de la multa tiene que ser «razonable en relación con la capacidad de pago de la persona multada». Por ello, para calcular el total de la sanción, se restan algunas deducciones e impuestos a los ingresos mensuales netos, y se divide la diferencia resultante entre 60, encontrando la cifra final. Además, se establecen unos mínimos para todas las multas, para evitar que a personas con patrimonio muy inferior les salga de forma gratuita infringir las normas.

Además de Finlandia, hay otros países que también utilizan las multas progresivas, como Suecia, aunque solo tienen en cuenta la renta para los casos en los que se cometan infracciones graves. Otra nación de Escandinavia que usa un método similar es Dinamarca, que reduce el importe de determinadas multas un 50 % si su renta es inferior a una determinada cantidad mensual (1293 euros) o anual (15 514 euros).

Suiza también impone ciertos criterios con mínimos y máximos en las cuantías de sus infracciones, con supuestos de reducciones a multas muy inferiores a las usuales. Si se llega a juicio, corresponde al juez fijar «la cuantía en función de la situación personal y económica del autor en el momento de dictarse sentencia», para lo que se tienen en cuenta «sus ingresos y su fortuna», entre otros aspectos.

Existe legislación al respecto también en el Reino Unido, en el que se tienen en cuenta los ingresos en las multas por exceso de velocidad si el infractor decide recurrir la sanción argumentando que es inocente. Si recurre, un juez determinará si es culpable o no y establecerá la cuantía dependiendo del porcentaje de superación del límite de velocidad y de los ingresos semanales de esa persona.

El apoyo internacional y local (con la propuesta iniciativas similares por parte de colectivos como la Unión de Guardias Civiles) a este tipo de medidas y otras de carácter redistributivo, al menos en lo penal, demuestran que existe un apoyo popular a la idea de que los ricos no deberían ser capaces de «comprar» el derecho a violar y saltarse la ley. Esto, por sí solo podría ser motivo suficiente para proceder a un examen y una revisión cuidadosa de los modelos progresivos en lo fiscal.

Acentuada esta propuesta por legislación encaminada en la misma dirección y asimilable del entorno, cabe reiterar su carácter deseable y justo, y que supondría una medida importante y con carácter redistributivo, de acuerdo con el artículo 31.1 de la Constitución Española, que reza: «Todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica mediante un sistema tributario justo inspirado en los principios de igualdad, equidad y progresividad que, en ningún caso, tendrá alcance confiscatorio».

ENMIENDA NÚM. 14

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Seis Bis. Se modifica el artículo 100 bis, al que se le añadiría un nuevo apartado 5 que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Artículo 100 bis. *Cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, tasas, o precios públicos.*

[...]

5. A los exclusivos efectos de cumplimentar las actuaciones que los órganos de las Administraciones públicas competentes en los procedimientos regulados en esta Ley y sus normas de desarrollo tienen encomendados, la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la Tesorería General de la Seguridad Social, en los términos establecidos en la normativa tributaria o de la seguridad social, así como el Instituto Nacional de Estadística, en lo relativo al Padrón Municipal de habitantes, facilitarán a aquellos el acceso a los ficheros en los que obren datos que hayan de constar en dichos procedimientos, sin que sea preciso el consentimiento de las personas interesadas.»

JUSTIFICACIÓN

Necesidad de compartir datos entre entidades responsables para la aplicación de cambios en las sanciones.

ENMIENDA NÚM. 15

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Ocho. Se propone la modificación 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, al que se le añadiría una nueva disposición adicional decimoséptima que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Disposición adicional decimoséptima. *Elaboración de informe sobre aplicación en otros ámbitos.*

Se habilita al Gobierno para que en el plazo de 6 meses elabore un informe sobre la viabilidad de la aplicación de la progresividad de las sanciones en base al umbral de renta del infractor en otros ámbitos sancionadores distintos al de tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Es imprescindible que las reformas en la progresividad por renta de las multas se estudie en otros ámbitos.

ENMIENDA NÚM. 16

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Nueve. Se adiciona un nuevo epígrafe n a la Disposición final segunda 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, al que se le añadiría un nuevo epígrafe n) que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Disposición final segunda. *Habilitaciones normativas.*

[...]

n) Para introducir las modificaciones necesarias para establecer reglamentariamente el modelo de gestión y tratamiento de los datos fiscales para el incremento de las sanciones impuestas de acuerdo con la capacidad económica del infractor.»

JUSTIFICACIÓN

Necesidad de habilitaciones normativas.

ENMIENDA NÚM. 17

Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Diez. Se añade una nueva disposición transitoria 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, al que se le añadiría una nueva disposición transitoria que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Disposición transitoria. *Aplicación del incremento o reducción las sanciones de acuerdo con la capacidad económica del infractor.*

Los procedimientos sancionadores iniciados a la entrada en vigor de esta Ley se regirán por la presente ley en los supuestos que sea más beneficiosos para el infractor, salvo que el procedimiento se encuentre en fase ejecutiva.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 18

**Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Uno Bis. Se añaden los apartados 3 y 4 al artículo 20, con la siguiente redacción:

«3. En autopistas y autovías, cuando la circulación se vea dificultada por las condiciones de la calzada a causa de la nieve, estará prohibido adelantar, se circulará obligatoriamente por el carril derecho, pudiendo utilizar su contiguo en tramos con tres o más carriles por sentido, dejando libres el resto de carriles de la izquierda para la circulación de vehículos de emergencia y quitanieves.

De igual forma, en circunstancias excepcionales por indicación de las autoridades de tráfico competentes, para evitar posibles accidentes, en las autopistas y autovías los camiones superiores a una Masa Máxima Autorizada (MMA) de 3500 kg. no podrán efectuar adelantamientos circulando a una velocidad máxima de 90 km y siempre por el carril derecho de la vía.

4. En autopistas y autovías, cuando con motivo de una retención los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse de manera que dejen un espacio libre para permitir el paso ante la aproximación de vehículos prioritarios. Este espacio libre se denominará carril de emergencia. En las autopistas y autovías que tengan dos carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia deberá formarse en el centro de la vía, entre esos dos carriles. En las autopistas y autovías que tengan tres o más carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia deberá formarse entre el carril situado más a la izquierda y el carril contiguo a él. Los vehículos que circulen en el carril situado más a la izquierda deberán moverse lo más a la izquierda posible y los vehículos que circulen en los demás carriles deberán moverse lo más a la derecha posible.»

JUSTIFICACIÓN

Resulta necesario regular la utilización específica de los carriles en autopistas y autovías, en determinadas circunstancias ocasionadas por fenómenos meteorológicos adversos o de retención del tráfico. Así, cuando la circulación se vea dificultada o interrumpida por las condiciones de la calzada a causa de la nieve, se deberá circular por el carril de la derecha dejando expedito el carril de la izquierda para la circulación de los vehículos de emergencia y quitanieves, de manera que se posibilite el acceso de estos al lugar donde tiene su origen la retención para solventar su causa y, en su caso, restablecer la circulación. Cuando con motivo de una retención los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse de manera que dejen un espacio libre para permitir el paso de vehículos de policía y de servicios de emergencia, espacio denominado «carril de emergencia», en línea con lo ya regulado en otros países

Europeos. Igualmente, resulta necesario regular el adelantamiento, en las autopistas y autovías, los camiones superiores a una Masa Máxima Autorizada (MMA) de 3500 kg. en circunstancias excepcionales por indicación de las autoridades de tráfico competentes, para evitar posibles accidentes.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de mayo de 2025.—**Montse Mínguez García**, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Socialista y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 19

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Dos. Artículo 76, párrafo z4).

De modificación

Texto que se propone:

Dos. **Se modifica el párrafo d) y se añade el párrafo z4)** al artículo 76, con las siguientes redacciones:

«d) Parar o estacionar en el carril bus, en carriles o vías ciclistas, en curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.

z4) Conducir con tasas de alcohol superiores a 0,1 miligramos por litro de aire espirado o 0,2 gramos por litro en sangre, hasta 0,25 miligramos por litro de aire espirado o 0,5 gramos por litro en sangre.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 157-4

26 de mayo de 2025

Pág. 18

ENMIENDA NÚM. 20

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Cuatro. Artículo 77, párrafo y).

De modificación

Texto que se propone:

Cuatro. **Se añaden los párrafos y) y z) al artículo 77, con la siguiente redacción:**

«y) La difusión por cualquier medio, público o privado, de todo dato o información relativa a la ubicación de controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial.

z) Parar o estacionar en zonas de estacionamiento reservadas para personas con discapacidad.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 49 de la Constitución Española de 1978 proclama que las personas con discapacidad deberán ser objeto de protección especial para el ejercicio de sus derechos en condiciones de libertad e igualdad reales y efectivas.

La accesibilidad es una condición previa para que las personas con discapacidad, hombres y mujeres, puedan vivir de forma independiente y participar plenamente integrados en la sociedad en igualdad de condiciones.

Las personas con movilidad reducida sufren serios problemas y dificultades en sus desplazamientos en vehículos para aparcar cerca de sus lugares de destino, en parte por la carencia de plazas de estacionamiento reservadas, pero sobre todo por el mal uso que se hace de ellas por otros usuarios, que las ocupan sin estar habilitados para ello incurriendo en comportamientos especialmente insolidarios y reprochables.

Las Administraciones locales, a través de sus agentes de Policía Local, pueden denunciar estas infracciones que en la actualidad tienen la consideración de graves y están sancionadas con multa de 200 euros, que normalmente se reduce a 100 euros por pronto pago.

La experiencia viene demostrando que esta sanción no resulta en absoluto disuasoria y son muchas las peticiones que, procedentes tanto de particulares como de asociaciones, solicitan la agravación de esta infracción concreta y, en particular, el aumento de la sanción en estos casos, lo cual se considera plenamente justificado. Es necesario para ello modificar la calificación que en la Ley de Seguridad Vial se hace de la infracción, que pasaría de ser grave a muy grave. La multa en ese caso sería de 500 euros, que podría reducirse a 250 euros por pronto pago, estimándose que sí sería disuasoria de estas conductas tan reprobables e insolidarias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 157-4

26 de mayo de 2025

Pág. 19

ENMIENDA NÚM. 21

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional
SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Siete. Anexo II, punto 1.

De modificación

Texto que se propone:

Siete. Se modifica el punto 1 del anexo II, que queda redactado del siguiente modo:

| | «Puntos |
|---|---------|
| 1. Conducir con una tasa de alcohol superior a las siguientes: | |
| Valores miligramos por litro aire espirado, superior a más de 0,5, o 1 gramos por litro en sangre. | 6 |
| Valores miligramos por litro aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50, o superior a 0,5 hasta 1 gramos por litro en sangre (incluido). | 4 |
| Valores miligramos por litro aire espirado, superior a 0,10 hasta 0,25, o superior a 0,2 hasta 0,5 gramos por litro en sangre (incluido). | 2» |

JUSTIFICACIÓN

Corrección de errata, al ser redundante la expresión "superior" a "más de".

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Socialista al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de mayo de 2025.—**Montse Mínguez García**, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 22

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 157-4

26 de mayo de 2025

Pág. 20

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo único con la siguiente redacción:

Artículo único. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

Apartado **(nuevo)**. Se añaden **los apartados 3 y 4 al artículo 20**, con la siguiente redacción:

«3. En autopistas y autovías, cuando la circulación se vea dificultada por las condiciones de la calzada a causa de la nieve, estará prohibido adelantar, se circulará obligatoriamente por el carril derecho, pudiendo utilizar su contiguo en tramos con tres o más carriles por sentido, dejando libres el resto de carriles de la izquierda para la circulación de vehículos de emergencia y quitanieves.

4. En autopistas y autovías, cuando con motivo de una retención los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse de manera que dejen un espacio libre para permitir el paso ante la aproximación de vehículos prioritarios. Este espacio libre se denominará carril de emergencia.

En las autopistas y autovías que tengan dos carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia deberá formarse en el centro de la vía, entre esos dos carriles.

En las autopistas y autovías que tengan tres o más carriles en el mismo sentido, el carril de emergencia deberá formarse entre el carril situado más a la izquierda y el carril contiguo a él. Los vehículos que circulen en el carril situado más a la izquierda deberán moverse lo más a la izquierda posible y los vehículos que circulen en los demás carriles deberán moverse lo más a la derecha posible.»

JUSTIFICACIÓN

Resulta necesario regular la utilización específica de los carriles en autopistas y autovías, en determinadas circunstancias ocasionadas por fenómenos meteorológicos adversos o de retención del tráfico. Así, cuando la circulación se vea dificultada o interrumpida por las condiciones de la calzada a causa de la nieve, se deberá circular por el carril de la derecha dejando expedito el carril de la izquierda para la circulación de los vehículos de emergencia y quitanieves, de manera que se posibilite el acceso de estos al lugar donde tiene su origen la retención para solventar su causa y, en su caso, restablecer la circulación.

Cuando con motivo de una retención los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse de manera que dejen un espacio libre para permitir el paso de vehículos de policía y de servicios de emergencia, espacio denominado «carril de emergencia», en línea con lo ya regulado en otros países europeos.

A la Mesa de la Comisión de Interior

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes

enmiendas al Proposición de Ley sobre la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción y la prohibición de la difusión de la ubicación de controles en redes sociales.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de mayo de 2025.—**Miguel Tellado Filgueira**, Portavoz Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 23

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se suprime:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Uno. Artículo 13, apartado 7.

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 24

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se suprime:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Dos. Artículo 76, párrafo z4).

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba la modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la tasa máxima de alcohol se establecerá reglamentariamente. Por tanto, tal y como indica la Ley, la determinación de una nueva tasa máxima de alcohol en la conducción debe realizarse necesariamente de forma reglamentaria.

ENMIENDA NÚM. 25

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se suprime:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Tres. Artículo 77, párrafo c).

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba la modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la tasa máxima de alcohol se establecerá reglamentariamente. Por tanto, tal y como indica la Ley, la determinación de una nueva tasa máxima de alcohol en la conducción debe realizarse necesariamente de forma reglamentaria.

ENMIENDA NÚM. 26

Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Cuatro. Artículo 77, párrafo y).

De modificación

Texto que se propone:

«Artículo único. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

[...]

Cuatro. Se añade el párrafo y) al artículo 77, con la siguiente redacción:

«y) La difusión por cualquier medio, público o privado, de todo dato o información relativa a la ubicación de controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial, **siempre que no suponga una vulneración al ámbito de protección del derecho fundamental al secreto de las comunicaciones previsto en el artículo 18.3 de la Constitución,**

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 157-4

26 de mayo de 2025

Pág. 23

ENMIENDA NÚM. 27

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se suprime:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Cinco. Artículo 80, apartado 2, párrafo a).

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba la modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la tasa máxima de alcohol se establecerá reglamentariamente. Por tanto, tal y como indica la Ley, la determinación de una nueva tasa máxima de alcohol en la conducción debe realizarse necesariamente de forma reglamentaria.

ENMIENDA NÚM. 28

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Seis. Artículo 82, párrafo h).

De modificación

Texto que se propone:

«Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

[...]

Seis. Se añade el párrafo h) al artículo 82, con la siguiente redacción:

«h) En el supuesto de difusión por cualquier medio, público o privado, de todo dato o información relativa a la ubicación de controles policiales de alcohol y drogas, así como de cualquier otro establecido por razones de seguridad vial, el responsable de la infracción será la persona física que difunda el contenido, aunque se sirva para ello de plataformas o servicios de la sociedad de la información, o se trate de redifusiones con origen en otros datos o informaciones de terceros, **siempre que no suponga una vulneración al ámbito de protección del derecho fundamental al secreto de las comunicaciones previsto en el artículo 18.3 de la Constitución,**»

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 29

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se suprime:

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.. Siete. Anexo II, punto 1.

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba la modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la tasa máxima de alcohol se establecerá reglamentariamente. Por tanto, tal y como indica la Ley, la determinación de una nueva tasa máxima de alcohol en la conducción debe realizarse necesariamente de forma reglamentaria.

ENMIENDA NÚM. 30

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

"Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Uno. Se modifica el apartado 1 del artículo 14, con la siguiente redacción:

«1. No puede circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine, que deberán estar avaladas por los informes y propuestas emitidos por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y demás organismos competentes para ello, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley. En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.

Tampoco puede hacerlo el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que se excluyen aquellas sustancias que se

utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 10».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 31

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo único. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

[...]

Dos. Se modifica el apartado 4 del artículo 14, con la siguiente redacción:

«4. El procedimiento, las condiciones y los términos en que se realizarán las pruebas para la detección de alcohol o de drogas se determinarán reglamentariamente y, en todo caso, tendrán que ajustarse a los informes y propuestas del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y demás organismos competentes, en los términos de la presente Ley».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 32

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo único. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

[...]

Tres. Se añade el apartado v) al artículo 5, con la siguiente redacción:

Artículo 5. *Competencias del Ministerio del Interior.*

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas y de las previstas en el artículo anterior, corresponde al Ministerio del Interior:

a) La expedición y revisión de los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y psicofísicas y periodicidad que se determinen reglamentariamente, así como la declaración de la nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllos.

b) El canje, de acuerdo con las normas reglamentarias aplicables, de los permisos de conducción y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas expedidos en el ámbito militar y policial por los correspondientes en el ámbito civil, así como el canje, la inscripción o la renovación de los permisos expedidos en el extranjero cuando así lo prevea la legislación vigente.

c) Las autorizaciones de los centros de formación de conductores y de los centros de sensibilización y reeducación vial; la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllas; los cursos de sensibilización y reeducación vial; los certificados de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional en materia de enseñanza de la conducción y reeducación vial, y la acreditación de la destinada al reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

d) La matriculación y expedición de los permisos de circulación de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores, así como la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de dichos permisos, en los términos que reglamentariamente se determine.

e) Las autorizaciones o permisos temporales y provisionales para la circulación de vehículos.

f) Las normas especiales que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomenten la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico.

g) La retirada de los vehículos de la vía fuera de poblado y la baja temporal o definitiva de la circulación de dichos vehículos.

h) Los registros de vehículos, de conductores e infractores, de profesionales de la enseñanza de la conducción, de centros de formación de conductores, de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores y de manipulación de placas de matrícula, en los términos que reglamentariamente se determine.

i) La vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías.

j) La denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones

derivadas de aquélla, y por razón del ejercicio de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

k) La regulación, ordenación y gestión del tráfico en vías interurbanas y en travesías, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las Entidades Locales, y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales.

l) Las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.

m) La autorización de pruebas deportivas que tengan que celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales o travesías, previo informe de las Administraciones titulares de las vías públicas afectadas, e informar, con carácter vinculante, las que vayan a conceder otros órganos autonómicos o municipales, cuando tengan que circular por vías públicas o de uso público en que la Administración General del Estado tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

n) El cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales, en los términos que reglamentariamente se determine.

ñ) La coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, así como las estadísticas de inspección técnica de vehículos, en colaboración con otros organismos oficiales y privados, en los términos que reglamentariamente se determine.

o) La realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica, o por drogas, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

p) (Suprimida)

q) La garantía de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados en esta ley.

r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.

s) La inspección de los centros y otros operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias establecidas en este artículo.

t) La auditoría de los centros, operadores, servicios y trámites de competencia del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con objeto de supervisar y garantizar el correcto funcionamiento y la calidad de aquéllos, que se llevará a cabo, con arreglo a las normas legales que le sean de aplicación, directamente por empleados públicos formados para estas funciones, o mediante la colaboración de entidades acreditadas.

u) De conformidad con lo dispuesto en la Ley, las normas en materia de tráfico y seguridad vial que deberán cumplir los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizado para su circulación, a excepción de los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos cuyo desarrollo corresponde al Ministerio competente en materia de industria.

v) Los poderes públicos y organismos competentes, en los términos de la presente Ley y del resto de normativa aplicable, implementarán campañas de prevención, información y concienciación sobre el respeto a las normas generales de conducción, y destinarán los medios necesarios en la lucha contra la conducción bajo los efectos de intoxicación alcohólica o por consumo de drogas».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

Exposición de motivos

— Sin enmiendas.

Artículo único. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

— Enmienda núm. 7, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).

Uno. Artículo 13, apartado 7

— Enmienda núm. 2, del G.P. Junts per Catalunya, (supresión).

— Enmienda núm. 23, del G.P. Popular en el Congreso, (supresión).

Dos. Artículo 76, párrafo z4)

— Enmienda núm. 24, del G.P. Popular en el Congreso, (supresión).

— Enmienda núm. 19, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, letras d) y z4).

Tres. Artículo 77, párrafo c)

— Enmienda núm. 25, del G.P. Popular en el Congreso, (supresión).

Cuatro. Artículo 77, párrafo y)

— Enmienda núm. 3, del G.P. Junts per Catalunya, (supresión).

— Enmienda núm. 20, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, letra y) y letra nueva.

— Enmienda núm. 26, del G.P. Popular en el Congreso.

Cinco. Artículo 80, apartado 2, párrafo a)

— Enmienda núm. 27, del G.P. Popular en el Congreso, (supresión).

Seis. Artículo 82, párrafo h)

— Enmienda núm. 4, del G.P. Junts per Catalunya, (supresión).

— Enmienda núm. 28, del G.P. Popular en el Congreso.

Siete. Anexo II, punto 1

— Enmienda núm. 29, del G.P. Popular en el Congreso, (supresión).

— Enmienda núm. 21, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.

Apartados nuevos

— Enmienda núm. 32, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 5, apartado nuevo.

— Enmienda núm. 30, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 14, apartado 1.

— Enmienda núm. 31, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 14, apartado 4.

— Enmienda núm. 18, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 20, apartados nuevos.

— Enmienda núm. 22, del G.P. Socialista, Artículo 20, apartados nuevos.

— Enmienda núm. 13, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 81.

— Enmienda núm. 14, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 100 bis.

— Enmienda núm. 5, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo nuevo.

— Enmienda núm. 15, del G.P. Plurinacional SUMAR, Disposición adicional nueva.

- Enmienda núm. 17, del G.P. Plurinacional SUMAR, Disposición transitoria nueva.
- Enmienda núm. 16, del G.P. Plurinacional SUMAR, Disposición final segunda, letra nueva.

Artículo nuevo

- Enmienda núm. 6, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación de la Ley 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Artículo 379, apartado 1.

Disposiciones adicionales nuevas

- Enmienda núm. 1, del G.P. Republicano.
- Enmienda núm. 8, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 9, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 10, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 11, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).
- Enmienda núm. 12, de la Sra. Belarra Urteaga (GMx).

Disposición final única

- Sin enmiendas.

La presente publicación recoge la reproducción literal de las enmiendas presentadas en el registro electrónico de la Dirección de Comisiones de la Secretaría General del Congreso de los Diputados.