



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie B:  
PROPOSICIONES DE LEY

22 de mayo de 2026

Núm. 307-4

Pág. 1

### ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

#### **122/000257** Proposición de Ley Orgánica de modificación del artículo 379.1 del Código Penal, sobre conducción a velocidad superior a la permitida reglamentariamente.

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 Orgánica de modificación del artículo 379.1 del Código Penal, sobre conducción a velocidad superior a la permitida reglamentariamente, así como del índice de enmiendas.

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de mayo de 2026.—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 Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas a la Proposición de Ley Orgánica de modificación del artículo 379.1 del Código Penal, sobre conducción a velocidad superior a la permitida reglamentariamente.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de mayo de 2026.—**Txema Guijarro García**, Portavoz Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

#### ENMIENDA NÚM. 1

**Grupo Parlamentario Plurinacional  
SUMAR**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Enmienda núm. 1

De adición:

Se propone la introducción de una nueva Disposición Final por la que se modifica 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, nueva disposición que quedaría redactada de la siguiente manera:

Texto que se propone:

«Disposición Final (nueva).

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, nueva disposición que quedaría redactado de la siguiente manera:

Primero: Se modifica el artículo 81, que queda redactado de la siguiente forma:

"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.»

Segundo: Se modifica el artículo 101 bis, al que se añade un nuevo apartado 5, quedando redactado de la siguiente forma:

«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.»

Tercero: Se modifica la Disposición final segunda, introduciendo un nuevo epígrafe n, nuevo epígrafe 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

Mejora técnica, avanzar en nuevo modelo de sanciones en el que, tal y como sucede en Código Penal con la pena de multa, en la imposición de la sanción se tenga en consideración la capacidad económica del infractor.

#### ENMIENDA NÚM. 2

##### Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Enmienda núm. 2

De adición:

Se propone la introducción de una nueva Disposición Final por la que se modifica la Ley de Enjuiciamiento Criminal aprobada por Real Decreto de 14 de septiembre de 1882:

Texto que se propone

«Disposición final (nueva). *Modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal aprobada por Real Decreto de 14 de septiembre de 1882.*

Se modifica el artículo 762.11 de la LECrim, al que se le añadiría un nuevo párrafo segundo, que quedaría redactado de la siguiente manera:

"Artículo 762.11 LECrim:

[...]

'11.<sup>a</sup> Cuando los hechos enjuiciados deriven del uso y circulación de vehículos de motor, se reseñará también, en la primera declaración que presten los conductores, los permisos de conducir de éstos y de circulación de aquéllos y el certificado del seguro obligatorio, así como el documento acreditativo de su vigencia. También se reseñará el certificado del seguro obligatorio y el documento que acredite su vigencia en aquellos otros casos en que la actividad se halle cubierta por igual clase de seguro.

En los supuestos en que los hechos investigados hubieran sido cometidos utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor y pudieran ser constitutivos del delito previsto en el artículo 152.2 del Código Penal en relación con el artículo 147.1 del mismo texto legal, no será preceptiva la intervención de procurador para que el denunciante, ofendido o perjudicado pueda actuar como acusación particular en el procedimiento, pudiendo ser representado por el letrado designado conforme a lo dispuesto en el artículo 768, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 967 para el enjuiciamiento de delitos leves."»

#### JUSTIFICACIÓN

Siendo las penas para este tipo de delitos de las comprendidas dentro del ámbito de los delitos leves, y en aras de agilizar el proceso y eximir a las víctimas de delitos de mayores costes procesales, la presente propuesta se estima pertinente para una mayor protección de las víctimas y su capacidad de acusación.

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 a la Proposición de Ley Orgánica de modificación del artículo 379.1 del Código Penal, sobre conducción a velocidad superior a la permitida reglamentariamente.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de mayo de 2026.—**Míriam Nogueras i Camero**, Portavoz Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

#### ENMIENDA NÚM. 3

**Grupo Parlamentario  
Junts per Catalunya**

Precepto que se modifica:

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

De modificación

Texto que se propone:

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

Único. 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 ~~cinuenta~~ **cuarenta** kilómetros por hora en vía urbana o en ~~setenta~~ **sesenta** 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 de 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

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 a la Proposición de Ley Orgánica de modificación del artículo 379.1 del Código Penal, sobre conducción a velocidad superior a la permitida reglamentariamente.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de mayo de 2026.—**Txema Guijarro García**, Portavoz Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

#### ENMIENDA NÚM. 4

**Grupo Parlamentario Plurinacional  
SUMAR**

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

Enmienda núm. 3

De adición:

Se propone la introducción de una nueva Disposición Final por la que se modifica 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, nueva disposición que quedaría redactada de la siguiente manera:

Texto que se propone:

«Disposición Final (nueva).

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, nueva disposición que quedaría redactado de la siguiente manera:

Se añaden los apartados 3 y 4 al artículo 20 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, 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 al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas a la Proposición de Ley Orgánica de modificación del artículo 379.1 del Código Penal, sobre conducción a velocidad superior a la permitida reglamentariamente.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de mayo de 2026.—**Montse Mínguez García**, Portavoz Grupo Parlamentario Socialista.

#### ENMIENDA NÚM. 5

#### Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

De adición

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). *Modificación del Anexo IV "Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad", 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.*

Se modifica el anexo IV "Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad", 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, que quedaría como sigue:

#### ANEXO IV

#### Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad

#### Infracción sobre exceso de velocidad captado por cinemómetro

Límite	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos	
Exceso de velocidad	Grave	21	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	131	100	—
		40	50	60	70	90	100	110	120	130	140	150	150		
	Muy grave	41	51	61	71	91	101	111	121	131	141	151	151	300	2
		50	60	70	80	110	120	130	140	150	160	170	170		
Muy grave	51	61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	171	400	4	
	60	70	80	90	120	130	140	150	160	170	180	180			
Muy grave	61	71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	181	600	6	

En los tramos de autovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 km/h, los excesos de velocidad se sancionarán con la multa económica correspondiente al cuadro de sanciones del Anexo IV. El resto de los efectos administrativos y penales solo se producirá cuando superen los 100 km/h y en los términos establecidos para este límite.»

## JUSTIFICACIÓN

La Proposición de Ley de referencia responde a la necesidad de actualizar la legislación actual con el objetivo de combatir uno de los factores que mayor incidencia tiene en la siniestralidad vial como es la velocidad. Con el objeto de con el fin de garantizar una adecuada coherencia entre la conducta típica y la infracción administrativa y lograr una respuesta sancionadora más eficaz, se considera necesario revisar el cuadro de sanciones previsto en el Anexo IV del RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que aprueba el Texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. De este modo, se corrigen los desajustes entre la respuesta penal y la administrativa, asegurando una gradación más proporcionada de las sanciones en función de la gravedad de la conducta. Asimismo, se refuerza la eficacia del sistema sancionador en su conjunto, contribuyendo a una mayor capacidad disuasoria frente a uno de los factores de riesgo con mayor incidencia en la siniestralidad vial.

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 a la Proposición de Ley Orgánica de modificación del artículo 379.1 del Código Penal, sobre conducción a velocidad superior a la permitida reglamentariamente.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de mayo de 2026.—**Ester Muñoz de la Iglesia**, Portavoz Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

## ENMIENDA NÚM. 6

**Grupo Parlamentario Popular  
en el Congreso**

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

«Exposición de motivos

I

La modificación del Código Penal que entró en vigor en diciembre de 2007, con la introducción de los delitos de peligro, supuso un avance decisivo en la respuesta penal frente a determinadas conductas de especial peligrosidad en la circulación.

Con esta modificación se introdujeron valores concretos de velocidad de circulación o de tasa de alcohol por encima de los cuales la conducta de riesgo pasaba a ser constitutiva de delito.

Transcurridos casi veinte años de aquella modificación del Código Penal, resulta oportuno evaluar la adecuación de los actuales umbrales previstos en la legislación penal a la realidad social, teniendo en cuenta la evolución de la movilidad y de la seguridad vial.

En consecuencia, esta reflexión debe abordarse desde el máximo rigor técnico y jurídico, pues la seguridad vial exige una respuesta integral que combine medidas de prevención, concienciación, educación vial, control y, en su caso, sanción penal proporcionada frente a las conductas que generen un grave riesgo para la vida y la integridad de las personas.

## II

El artículo 142 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 concreta los excesos de velocidad a partir de los cuales la conducta puede adquirir relevancia penal.

No obstante, la evolución de la movilidad, de los sistemas de control y de las políticas públicas en materia de seguridad vial permite abrir un proceso de revisión y análisis sobre la adecuación y proporcionalidad de los actuales umbrales legales, con el fin de garantizar que la respuesta penal continúe siendo coherente con su finalidad preventiva.

Asimismo, parece razonable que dicha revisión se lleve a cabo desde el consenso, recabando la participación y los informes de los órganos consultivos y de los operadores jurídicos especializados, singularmente del Consejo General del Poder Judicial, del Consejo Fiscal, de la unidad de la Fiscalía especializada en Seguridad Vial y de los demás organismos competentes, a fin de asegurar la calidad normativa, la seguridad jurídica y la eficacia práctica de la reforma.

En este sentido, cualquier modificación normativa en esta materia debe contemplarse en el marco de una política integral de seguridad vial, incorporando medidas complementarias orientadas a la prevención de la siniestralidad, la mejora de la educación y concienciación vial, el adecuado empleo de los medios técnicos de control y la protección efectiva de las víctimas de los siniestros de tráfico.

Por ello, se considera necesario promover una revisión de la regulación vigente que permita adaptar el marco penal a las necesidades actuales, garantizando una respuesta proporcionada y técnicamente fundada.»

## JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda tiene por objeto mejorar la calidad técnica de la proposición de ley introduciendo correcciones necesarias y posibilitando una revisión de los umbrales de velocidad con relevancia penal en el marco de una política integral de seguridad vial orientada a la prevención, la concienciación y la protección efectiva de las víctimas.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 307-4

22 de mayo de 2026

Pág. 10

### ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

Exposición de motivos

— Enmienda núm. 6, del G.P. Popular en el Congreso.

Artículo único. Modificación de la Ley 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

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

Disposición final única.

— Sin enmiendas.

Disposiciones finales nuevas.

— Enmienda núm. 1, del G.P. Plurinacional SUMAR, 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.

— Enmienda núm. 2, del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal aprobada por Real Decreto de 14 de septiembre de 1882.

— Enmienda núm. 4, del G.P. Plurinacional SUMAR, 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.

— Enmienda núm. 5, del G.P. Socialista, 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.

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.