



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie B:  
PROPOSICIONES DE LEY

18 de septiembre de 2026

Núm. 358-1

Pág. 1

### PROPOSICIÓN DE LEY

**122/000300** **Proposición de Ley por la que se modifica el 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, relativa a la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción.**

**Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.**

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(122) Proposición de ley de Grupos Parlamentarios del Congreso.

Autor: Grupo Parlamentario Socialista

Proposición de Ley por la que se modifica el 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, relativa a la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción.

Acuerdo:

Teniendo en cuenta los antecedentes incorporados mediante escrito número de registro 126144, admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos del artículo 126 del Reglamento, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales y notificar al autor de la iniciativa.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de septiembre de 2026.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa, para al amparo de lo establecido en el artículo 124 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso presentar la siguiente Proposición de Ley por la que se modifica el 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, relativa a la reducción de la tasa máxima de alcohol en la conducción.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de septiembre de 2026.—**Patxi López Álvarez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

PROPOSICIÓN DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL 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, RELATIVA A LA REDUCCIÓN DE LA TASA MÁXIMA  
DE ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN

Exposición de motivos

I

Desde que por primera vez en nuestro país se reguló en sede legal la normativa en materia de tráfico, a partir de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, desarrollada por el 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, hasta el vigente 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, las múltiples reformas habidas en los mismos han tenido como hilo conductor la mejora de la seguridad vial.

Encaminada a este mismo objetivo debe entenderse la medida objeto de la presente modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: la reducción de la tasa máxima de alcohol en sangre o en aire espirado permitida para la conducción de vehículos.

Esta propuesta no tiene un enfoque represivo, sino que persigue, como es propio de cualquier sociedad moderna y democrática, que sus ciudadanos puedan ejercer con seguridad su derecho a la libre circulación sin ver comprometidas su vida y su integridad física, todos ellos derechos fundamentales reconocidos por nuestro texto constitucional.

II

Las alteraciones debidas al alcohol o las drogas son una de las principales causas de siniestros viales en todo el mundo. El alcohol y las drogas tienen efectos negativos antes, durante y después del siniestro. Antes, porque merman las capacidades funcionales de las personas conductoras y de los peatones, alterando su percepción del riesgo y ralentizando sus tiempos de reacción; durante, porque propician comportamientos negligentes como deambular por la calzada, imposibilitar el abandono del vehículo siniestrado o prestar auxilio a otras víctimas del siniestro; y después, porque son incompatibles, interactúan negativamente o disminuyen la eficacia de algunos fármacos, cuyo suministro puede ser vital durante el traslado al hospital o una vez ingresado en el mismo, reduciendo las posibilidades de supervivencia y comprometiendo en todo caso la recuperación de las víctimas.

En Suecia y Noruega, líderes mundiales en seguridad vial e impulsores de la Visión Cero, la tasa para todas las personas conductoras es 0,1 miligramos por litro de aire espirado o 0,2 gramos por litro en sangre. Organizaciones internacionales, como el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (Organismo independiente y sin ánimo de lucro dedicado a reducir el número de muertos y heridos debidos al transporte en Europa), recomiendan también una tasa de 0,1 miligramos por litro de aire espirado o 0,2 gramos por litro en sangre, entendiendo que este límite equivale a la tolerancia cero. También los informes del Observatorio Europeo de Seguridad Vial, adscrito a la Comisión Europea, contienen la misma recomendación.

Las investigaciones disponibles demuestran que el consumo de alcohol, aun en cantidades relativamente pequeñas, aumenta la probabilidad de que se produzca un accidente y también empeora la gravedad del accidente. Los conductores con una tasa entre 0,05 y 0,25 miligramos por litro de aire espirado (0,1 y 0,5 gramos por litro en sangre) tienen hasta tres veces mayor riesgo de accidente mortal, cuando se les compara con conductores sobrios. En España, según un informe del Instituto Nacional

de Toxicología y Ciencias Forenses, el 33 % de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico presentaban resultados positivos de alcohol en sangre y también el 29 % de los peatones fallecidos. Según otro informe, en este caso de la Fiscalía General del Estado, en el año 2025 se registraron 31.159 condenas penales por conducir con altas tasas de alcohol. Por otra parte, en las pruebas de alcoholemia realizadas a conductores implicados en siniestros de tráfico en el primer semestre del 2024, el 5,61 % dieron resultados positivos.

Los actuales límites de alcohol en sangre para conductores, recogidos en este momento en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, se establecieron hace unos 25 años. Se determinan diferentes límites en función de si se trata de conductores de vehículos turismos ordinarios, de conductores de vehículos destinados al transporte de personas o mercancías, o de la antigüedad del permiso o licencia de conducción.

El establecimiento de una tasa de 0,1 miligramos por litro de aire espirado o 0,2 gramos por litro en sangre para todos los conductores, independientemente del tipo o antigüedad de su permiso, eliminaría los problemas de comunicación y confusión que supone tener normas diferenciadas para conductores noveles y profesionales. Además, es coherente con las campañas de comunicación de la Dirección General de Tráfico, que ya en el año 2007 apuntaba «La única tasa segura es 0,0», y en la campaña de verano del 2024 «Solo 0,0 tiene 0 consecuencias».

Se trata, por ello, de trasladar una misma tasa para todos los conductores por igual y un mensaje muy claro que proscriba la extendida idea de que un consumo moderado es aceptable y está permitido, y solo los excesos están prohibidos. Los mensajes sobre el consumo de alcohol y la conducción deben ser claros y contundentes para la persona conductora (sólo 0,0 es seguro).

Así, para finalizar el análisis de esta medida es fácil entender que el esfuerzo que se pide a la ciudadanía, en un tema que conoce muy bien, así como sus trágicas consecuencias, es mínimo si lo ponemos en relación con las ventajas que de su implementación se van a obtener, tal y como demuestran los datos traídos a colación.

*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 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.»

Dos. 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.»

Tres. 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.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 358-1

18 de septiembre de 2026

Pág. 4

Cuatro. 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 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»      |

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Esta ley entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

cve: BOCG-15-B-358-1