

A LA MESA DEL CONGRESO

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario Plurinacional Sumar presenta la siguiente **Proposición de Ley para la imposición progresiva y equitativa de las cuantías de las sanciones de tráfico.**

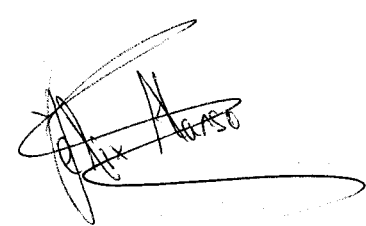
Palacio del Congreso,

07 de marzo de 2025



Enrique Santiago Romero

Portavoz GP Plurinacional SUMAR



Félix Alonso Cantorné

Diputado GP Plurinacional SUMAR

ANTECEDENTES

- 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.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.
- Constitución Española de 1978.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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 (15514 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'.

Por todo ello, se presenta la siguiente

PROPOSICIÓN DE LEY

Artículo único. 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 citada norma queda modificada en los siguientes términos.

Uno. Se modifica el artículo 81, que queda redactado como sigue:

"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."

Dos. Se añade un nuevo apartado 5 el artículo 100 bis, nuevo apartado que tendrá la siguiente redacción:

"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.”

Tres. Se añade una disposición adicional decimoséptima, nueva disposición adicional que tendrá la siguiente redacción:

“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.”

Cuatro. Se añade un epígrafe n) a la disposición final segunda de la ley, nuevo epígrafe n) que queda redactado como sigue:

“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.”

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 registrarán por la presente ley en los supuestos que sea más beneficiosos para el infractor, salvo que el procedimiento se encuentre en fase ejecutiva.

Disposición final primera. Título competencial.

Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.