



C/2025/5647

24.10.2025

Motivazione del Consiglio: posizione n. 7/2025 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del parlamento europeo e del consiglio che modifica la direttiva (UE) 2025/... per quanto riguarda talune decisioni di ritiro della patente di guida

(C/2025/5647)

I. INTRODUZIONE

1. Il 1° marzo 2023 la Commissione ha adottato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida nell'ambito del pacchetto sulla sicurezza stradale.
2. Il 6 febbraio 2024 il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura. Matteo Ricci (IT, S&D) è stato nominato relatore nel corso della decima legislatura del Parlamento europeo. Il 7 ottobre 2024 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) ha votato per avviare i negoziati di trilogo.
3. Il 5 dicembre 2024 il Consiglio TTE (Trasporti) ha raggiunto un accordo su un orientamento generale⁽¹⁾.
4. Un primo trilogo si è tenuto l'11 dicembre 2024 sotto la presidenza ungherese. Il secondo e ultimo trilogo si è svolto il 25 marzo 2025.
5. Il 30 aprile 2025 il Coreper ha analizzato il testo di compromesso finale in vista di un accordo e lo ha confermato.
6. Il 14 maggio 2025 la presidente della commissione TRAN ha inviato una lettera al presidente del Coreper confermando che, qualora il Consiglio avesse approvato in prima lettura il testo concordato, dopo la messa a punto giuridico-linguistica, il Parlamento avrebbe approvato la posizione del Consiglio in seconda lettura.

II. OBIETTIVO

7. La proposta mira a istituire un quadro dell'UE per stabilire l'effetto a livello di Unione di talune interdizioni alla guida al fine di prevenire l'impunità relativa dei trasgressori non residenti che commettono infrazioni stradali gravi. Ai sensi della proposta, lo Stato membro in cui è stata rilasciata la patente di guida del trasgressore («Stato membro di emissione») sarà tenuto ad attuare, a determinate condizioni e conformemente alla propria legislazione nazionale, l'interdizione alla guida imposta dallo Stato membro in cui è stata commessa una grave infrazione in materia di sicurezza stradale («Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione»).

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

Contesto procedurale

8. Il Parlamento e il Consiglio hanno condotto negoziati, sulla base della proposta della Commissione, al fine di concludere un accordo rapido in seconda lettura basato sulla posizione del Consiglio in prima lettura. Il testo del progetto di posizione del Consiglio rispecchia pienamente il compromesso raggiunto tra i due coleggianti.

Sintesi delle principali questioni

9. La posizione del Consiglio in prima lettura contiene gli elementi principali di seguito indicati, sui quali è stato raggiunto un accordo tra i coleggianti.
10. Le norme relative alle interdizioni alla guida sono integrate nella direttiva concernente la patente di guida.
11. Le condizioni cui è subordinata la notifica delle interdizioni alla guida da parte dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, le informazioni contenute nella notifica dell'interdizione alla guida e la quantità di informazioni che lo Stato membro di emissione e lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione sono tenuti a scambiarsi sono state razionalizzate così da ridurre gli oneri amministrativi.

⁽¹⁾ Doc. 16423/24.

12. Tutti i tipi di interdizioni alla guida sono stati adattati in modo che esse possano essere attuate da tutti gli Stati membri anche conformemente ai rispettivi sistemi nazionali.
13. Uno Stato membro può designare più punti di contatto nazionali.
14. I motivi di esenzione obbligatori sono stati limitati a quelli che gli Stati membri possono verificare immediatamente.
15. Lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione può, conformemente alle proprie norme nazionali e con effetti limitati al suo territorio, applicare le interdizioni alla guida e qualsiasi eventuale condizione complementare ivi stabilita fino a quando il conducente non vi ottemperi.
16. Lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione può imporre un periodo in cui è fatto divieto di rilasciare nuovamente una patente di guida durante il quale può decidere di non riconoscere la validità della patente di guida nuovamente rilasciata nello Stato membro di emissione.
17. Lo Stato membro di emissione può valutare l'idoneità e le competenze del conducente alla guida e adottare tutte le misure ritenute appropriate conformemente al proprio diritto nazionale.
18. È stato introdotto un termine di 20 giorni lavorativi per la notifica alla persona interessata da parte dello Stato membro di emissione a seguito della notifica dell'infrazione da parte dello Stato membro. Tuttavia, lo Stato membro di emissione rispetta tale termine nella misura del possibile.
19. La Commissione, nel riesame della direttiva, valuterà l'inclusione delle interdizioni alla guida sulla base di altre infrazioni stradali.
20. Le relazioni degli Stati membri sono state limitate; la frequenza dei riesami e della presentazione di relazioni e il periodo di recepimento delle norme sulle interdizioni alla guida sono allineati a quelli della nuova direttiva concernente la patente di guida.

IV. CONCLUSIONI

21. La posizione del Consiglio sostiene l'obiettivo della proposta della Commissione e rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati informali tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.
22. Il Consiglio ritiene pertanto che la sua posizione in prima lettura rappresenti in modo equilibrato l'esito dei negoziati e che, una volta adottata, la direttiva relativa a talune interdizioni alla guida, che modifica la [NUOVA DIRETTIVA CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA], fornirà un importante contributo al miglioramento della sicurezza stradale nell'UE.