



C/2025/5647

24.10.2025

Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 7/2025 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2025/... w zakresie niektórych zakazów prowadzenia pojazdów

(C/2025/5647)

I. WPROWADZENIE

1. 1 marca 2023 r., w ramach pakietu dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego, Komisja przyjęła wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów.
2. Parlament Europejski przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu 6 lutego 2024 r. Na sprawozdawcę podczas 10. kadencji Parlamentu Europejskiego wyznaczony został Matteo Ricci (IT, S&D). 7 października 2024 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) zgłasowała za rozpoczęciem negocjacji trójstronnych.
3. 5 grudnia 2024 r. Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii – Transport) uzgodniła podejście ogólne⁽¹⁾.
4. Pierwsza runda rozmów trójstronnych odbyła się 11 grudnia 2024 r. podczas prezydencji węgierskiej. Druga i ostatnia runda rozmów trójstronnych odbyła się 25 marca 2025 r.
5. 30 kwietnia 2025 r. Coreper przeanalizował ostateczny tekst kompromisowy z myślą o osiągnięciu porozumienia i potwierdził je.
6. 14 maja 2025 r. przewodnicząca komisji TRAN przesłała do przewodniczącego Coreperu pismo potwierdzające, że jeżeli Rada zatwierdzi uzgodniony tekst w pierwszym czytaniu po ostatecznej redakcji prawno-językowej, Parlament zatwierdzi stanowisko Rady w swoim drugim czytaniu.

II. CEL

7. Wniosek ma na celu utworzenie unijnych ram dotyczących ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów, by zapobiec stosunkowej bezkarności sprawców poważnych przestępstw drogowych, którzy to sprawcy nie są rezydentami danego państwa. Zgodnie z wnioskiem państwo członkowskie, które wydało prawo jazdy takiego sprawcy („państwo członkowskie wydania”), będzie zobowiązane do wdrożenia, na określonych warunkach i zgodnie ze swoimi przepisami krajowymi, zakazu prowadzenia pojazdów nałożonego przez państwo członkowskie, w którym popełniono poważne przestępstwo lub wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego („państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia”).

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

Kontekst proceduralny

8. Opierając się na wniosku Komisji, Parlament i Rada prowadziły negocjacje w celu osiągnięcia wczesnego porozumienia w drugim czytaniu na podstawie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu. Tekst projektu stanowiska Rady w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty przez obu współprawodawców.

Streszczenie najważniejszych zagadnień

9. Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu zawiera następujące kluczowe elementy, co do których współprawodawcy osiągnęli porozumienie:
10. Przepisy dotyczące zakazu prowadzenia pojazdów zostały włączone do dyrektywy w sprawie praw jazdy.
11. Warunki zakazu prowadzenia pojazdów, o których powiadamia państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, informacje zawarte w powiadomieniu o zakazie prowadzenia pojazdów, a także ilość informacji, które mają być wymieniane między państwem członkowskim wydania a państwem członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, zostały zoptymalizowane, by zmniejszyć obciążenie administracyjne.

⁽¹⁾ Dok. 16423/24.

12. Wszystkie rodzaje zakazów prowadzenia pojazdów dostosowano tak, aby mogły zostać wdrożone przez wszystkie państwa członkowskie zgodnie z ich systemami krajowymi.
13. Państwo członkowskie może wyznaczyć kilka krajowych punktów kontaktowych.
14. Obowiązkowe podstawy zwolnienia zostały ograniczone do tych podstaw, które państwo członkowskie może bezzwłocznie sprawdzić.
15. Państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, zgodnie ze swoimi przepisami krajowymi i z założeniem, że skutki będą ograniczone do jego terytorium, może stosować zakazy prowadzenia pojazdów oraz wszelkie warunki uzupełniające określone w tych przepisach, dopóki kierowca nie zastosuje się do nich.
16. Państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, może wyznaczyć okres zakazu ponownego wydania prawa jazdy i nie uznawać w tym czasie prawa jazdy, które zostało ponownie wydane w państwie członkowskim wydania.
17. Państwo członkowskie wydania może ocenić zdolność i kompetencje kierowcy do kierowania pojazdami i podjąć wszelkie odpowiednie środki zgodnie ze swoim prawem krajowym.
18. Wprowadzono termin 20 dni roboczych na poinformowanie danej osoby przez państwo członkowskie wydania po powiadomieniu go o zakazie przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia. Niemniej, państwo członkowskie wydania musi dotrzymać tego terminu w takim stopniu, w jakim jest to możliwe.
19. Komisja oceni w swoim przeglądzie dyrektywy zasadność uwzględnienia w niej zakazów prowadzenia pojazdów wydanych na podstawie innych przestępstw lub wykroczeń drogowych.
20. Sprawozdawczość państw członkowskich została ograniczona; częstotliwość składania sprawozdań i dokonywania przeglądu oraz okres transpozycji przepisów dotyczących zakazów prowadzenia pojazdów zostały dostosowane do nowej dyrektywy w sprawie praw jazdy.

IV. PODSUMOWANIE

21. Stanowisko Rady zachowuje cel wniosku Komisji i w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty podczas nieformalnych negocjacji między Radą a Parlamentem Europejskim przy wsparciu Komisji.
22. W związku z tym Rada uważa, że jej stanowisko w pierwszym czytaniu odzwierciedla w wyważony sposób wynik negocjacji oraz że po przyjęciu dyrektywa w sprawie niektórych zakazów prowadzenia pojazdów zmieniająca [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE PRAW JAZDY] będzie ważnym wkładem w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE.