

Bruksela, 1 marca 2023 r.
(OR. en)

6796/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0055 (COD)

TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	1 marca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 128 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 128 final.

Zał.: COM(2023) 128 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.3.2023 r.
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2023) 128-129} - {SEC(2023) 350}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jest jednym z głównych celów polityki transportowej Unii. Unia prowadzi politykę mającą na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, dążąc do ograniczenia wypadków śmiertelnych, urazów i strat materialnych.

Na przestrzeni ostatnich 20 lat drogi w UE stały się znacznie bezpieczniejsze. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach spadła o 61,5 %, z około 51 400 w 2001 r. do około 19 800 w 2021 r. Niemniej jednak poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego nie była na tyle zdecydowana, aby udało się urzeczywistnić polityczne ambicje UE dotyczące zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50 % w latach 2001–2010 oraz o dodatkowe 50 % w latach 2011–2020 (tj. o 75 % w latach 2001–2020), jakie sformułowano w szeregu dokumentów strategicznych wydanych przez Komisję w ciągu ostatnich dwudziestu lat, takich jak *biała księga w sprawie europejskiej polityki transportowej do 2010 r.: czas na decyzje*¹ lub komunikat Komisji *W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020*². W przyjętej w 2020 r. *kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*³ Komisja zobowiązała się do realizacji celu polegającego na osiągnięciu zerowej liczby ofiar śmiertelnych we wszystkich rodzajach transportu do 2050 r.

Choć w 2020 r. liczba ofiar śmiertelnych na drogach była o 17 % niższa niż w 2019 r., było to w dużej mierze spowodowane bezprecedensowym spadkiem wielkości ruchu drogowego w następstwie pandemii COVID-19⁴. W latach przed 2020 r. liczba ofiar śmiertelnych na drogach prawie wcale nie spadała. To spowolnienie, które pojawiło się już około 2014 r., skłoniło ministrów transportu państw członkowskich Unii do wydania na nieformalnym posiedzeniu Rady ds. Transportu w Valletcie w marcu 2017 r. oświadczenia ministerialnego w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego⁵. W oświadczeniu tym państwa członkowskie wezwały Komisję do zbadania możliwości wzmocnienia unijnych ram prawnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu odwrócenia tej stagnacji.

W oświadczeniu z Valletty⁶ jednoznacznie wezwano do podjęcia działań w kwestii wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów dotyczących kierowców niebędących rezydentami:

„Ministrowie transportu wzywają Komisję do: (...) rozważenia możliwości wzmocnienia unijnych ram prawnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym

¹ COM(2001) 370 final.

² COM(2010) 389 final.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Podczas pierwszego lockdownu w kwietniu 2020 r. Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu poinformowała o zmniejszeniu wielkości ruchu o 70–85 % w dużych miastach europejskich (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Zob.: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; w czerwcu 2017 r. Rada przyjęła konkluzję w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego potwierdzającą oświadczenie z Valletty (zob. dok. 9994/17).

⁶ Oświadczenie z Valletty w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, 2015 r., pkt 9 lit. c).

naciskiem na współpracę państw członkowskich w kwestii wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych wobec kierowców niezamieszkałych w danym kraju, bez uszczerbku dla odpowiedniej podstawy prawnej (odpowiednich podstaw prawnych) takich wniosków (...)”.

W tym kontekście istotnym elementem starań Unii na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest spójne egzekwowanie kar za popełnianie w Unii przestępstwa lub wykroczenia w ruchu drogowym. Zgodnie z aktualnie obowiązującymi ramami prawnymi kara zakazu prowadzenia pojazdów nie może zostać jednak wymierzona z ogólnounijnym skutkiem, jeżeli przestępstwo lub wykroczenie popełniono w państwie członkowskim innym niż państwo, które wydało prawo jazdy.

Ponieważ wydanie prawa jazdy jest suwerennym działaniem, dokument ten nie może zostać cofnięty z takim samym skutkiem przez inne państwo członkowskie. Dlatego też tylko państwo członkowskie, które wydało prawo jazdy, może cofnąć je z ogólnounijnym skutkiem. Inne państwa członkowskie mogą wyłącznie ograniczyć uprawnienia do kierowania pojazdami na swoim terytorium zgodnie z zasadą terytorialności⁷. Z tego względu ustanowienie odpowiednich ram na szczeblu Unii ma kluczowe znaczenie dla nadania zakazom prowadzenia pojazdów ogólnounijnego skutku i dla przeciwdziałania względnej bezkarności sprawców przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym.

To, które organy są uprawnione do wydawania orzeczeń nakładających zakaz prowadzenia pojazdów, różni się w poszczególnych państwach członkowskich. W związku z powyższym ogólnounijny zakaz prowadzenia pojazdów powinien być nakładany zgodnie z przepisami prawa krajowego państwa członkowskiego, które wydało prawo jazdy. Na podstawie niniejszego wniosku państwa członkowskie będą zobowiązane do nadania zakazowi prowadzenia pojazdów, który został nałożony przez inne państwo członkowskie, uzupełniającego ogólnounijnego skutku zgodnie ze swoim ustawodawstwem krajowym.

Wspomniane ramy powinny bazować na zasadzie, zgodnie z którą skutki cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia prawa jazdy powinny w możliwie jak największym zakresie mieć zastosowanie na terytorium całej Unii, zapewniając tym samym możliwość nałożenia ogólnounijnego zakazu. Ustanowienie takich ram umożliwia UE uzyskanie rezultatów zbliżonych do tych, jakie można byłoby osiągnąć w przypadku wzajemnego uznawania orzeczeń skutkujących nałożeniem zakazu prowadzenia pojazdów, przy jednoczesnym uwzględnieniu specyfiki transportu drogowego i zagwarantowaniu uniknięcia przypadków pokrywania się ogólnounijnego skutku zakazów prowadzenia pojazdów ze skutkami wywoływanymi przez instrumenty stosowane w dziedzinie współpracy w sprawach karnych.

Zakres niniejszej inicjatywy obejmuje te przestępstwa lub wykroczenia w ruchu drogowym, które w największym stopniu przyczyniają się do wzrostu liczby wypadków i ofiar w ruchu drogowym, mianowicie: nadmierne przekraczanie dopuszczalnej prędkości; kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu; kierowanie pojazdem pod wpływem środków odurzających oraz spowodowanie śmierci lub poważnego urazu ciała w rezultacie

⁷ Wykładnia ta jest również ustawicznie podtrzymywana w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zob. na przykład: sprawa C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, i sprawa C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

dopuszczenia się jakiegokolwiek przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Prędkość jazdy wywiera nie tylko bezpośredni wpływ na częstotliwość i powagę kolizji, ale należy również zauważyć, że przekroczenie dopuszczalnej prędkości, to – po uśrednieniu danych – zdecydowanie najczęściej odnotowywane przestępstwo lub wykroczenie w ruchu drogowym⁸. Liczba i powaga kolizji zwiększa się wykładniczo w miarę wzrostu prędkości jazdy. Podobnie zmniejszenie prędkości o zaledwie kilka km/h może znacząco ograniczyć liczbę kolizji i ich powagę⁹.

Udział przestępstw lub wykroczeń związanych z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości, popełnianych przez kierowców niebędących rezydentami, może istotnie różnić się w poszczególnych państwach członkowskich. Średnio kierowcy niebędący rezydentami są sprawcami około 18 % wszystkich przestępstw lub wykroczeń związanych z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości. Oznacza to, że istnieje znaczna grupa kierowców, którzy dopuszczają się poważnych przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym w innych państwach członkowskich, ale nie są (w pełni) pociągani do odpowiedzialności z tego tytułu. Egzekwowanie przepisów dotyczących prędkości jazdy służy zniechęceniu kierowców do przekraczania obowiązujących limitów poprzez karanie tego rodzaju naruszeń. Wywiera to wpływ nie tylko na prędkość jazdy tych kierowców, którzy postrzegają siebie jako potencjalnych adresatów takich kar (konkretny efekt odstraszający), ale również na tych, którzy widzą lub słyszą, że kary na kierowców są nakładane (ogólny efekt odstraszający)¹⁰.

Oczekuje się, że częściowe zlikwidowanie bezkarności sprawców takich przestępstw lub wykroczeń poprzez umożliwienie państwom członkowskim wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów wydawanych z tytułu przekroczenia dopuszczalnej prędkości doprowadzi do wolniejszej jazdy tych kierowców, ponieważ będą czuli się oni zobowiązani do przestrzegania limitów prędkości obowiązujących w innym kraju w takim samym stopniu jak w swoim własnym państwie członkowskim. W rzeczywistości – w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że przekroczenie dopuszczalnej prędkości stanowi najczęściej popełniane przestępstwo lub wykroczenie w ruchu drogowym – oczekuje się, że już samo wzajemne uznawanie zakazów prowadzenia pojazdów wydawanych z tytułu przekroczenia dopuszczalnej prędkości wywrze istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego: niektóre zainteresowane strony szacują na przykład, że w przypadku zmniejszenia średniej prędkości jazdy o zaledwie 1 km/h na wszystkich drogach w całej UE można by każdego roku zapobiec śmierci 2 100 osób¹¹.

To samo tyczy się kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu. W 2019 r. liczbę przestępstw lub wykroczeń związanych z kierowaniem pojazdem pod wpływem alkoholu szacowano na 1,2 mln, przy czym oczekuje się, że do 2030 r. wzrośnie ona do 1,5 mln, natomiast do 2050 r. – do 2,4 mln, biorąc pod uwagę wzrost intensywności egzekwowania

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

⁹ Tamże.

¹⁰ Tamże.

¹¹ Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (2019), PIN Flash 36, *Reducing Speeding in Europe* [Ograniczenie zjawiska przekraczania dopuszczalnej prędkości w Europie] <https://bit.ly/2YZgSzt>.

przepisów w latach 2010–2019¹². Wyniki badania przeprowadzonego niedawno w kontekście projektu DRUID (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines* [Kierowanie pojazdem pod wpływem środków odurzających, alkoholu i leków]) zostały wykorzystane do oszacowania odsetka przestępstw lub wykroczeń, w przypadku których zmierzone stężenie alkoholu we krwi przekraczało 0,8 promila¹³. Szacunki sporządzone na szczeblu UE wykazały, że około 26 % wszystkich przestępstw lub wykroczeń związanych z alkoholem miało poważny charakter i mogło potencjalnie pociągać za sobą utratę prawa jazdy. Oszacowano ponadto, że kierowcy niebędący rezydentami są sprawcami około 15 % wszystkich przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym¹⁴.

Środki odurzające mogą również wywierać wpływ na funkcje psychiczne i fizjologiczne, prowadząc do obniżenia ich sprawności. Na podstawie wyników badań epidemiologicznych dotyczących ofiar śmiertelnych na drogach, przeprowadzonych na szczeblu krajowym, szacuje się, że obecność środków odurzających (w tym leków) odnotowano w przypadku 15–25 % wypadków drogowych skutkujących ofiarami śmiertelnymi¹⁵. Choć zgodnie z ustaleniami przedstawionymi w innym sprawozdaniu sporządzonym w ramach projektu DRUID¹⁶ głównym ogólnym czynnikiem odstraszającym od kierowania pojazdem pod wpływem środków odurzających jest postrzegane ryzyko wykrycia, to wyniki badania przeprowadzonego w 2018 r. wykazały, że zaledwie 14 % ogółu kierowców sądzi, że może zostać poddane kontroli pod kątem korzystania z niedozwolonych środków odurzających¹⁷. Należy zatem zwiększyć widoczność działań w zakresie ścigania przestępstw lub wykroczeń związanych z kierowaniem pojazdem pod wpływem środków odurzających. W tym kontekście, a także biorąc pod uwagę związek między środkami odurzającymi i alkoholem (znajdujący odzwierciedlenie w zbiorczym określeniu „kierowanie pojazdem pod wpływem substancji niedozwolonych”), należy uwzględnić przestępstwo lub wykroczenie polegające na kierowaniu pojazdem pod wpływem środków odurzających w proponowanej dyrektywie.

Poza przestępstwami lub wykroczeniami związanymi z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości lub kierowaniem pojazdem pod wpływem substancji niedozwolonych również inne zachowania naruszające przepisy ruchu drogowego mogą skutkować poważnymi urazami ciała lub wręcz prowadzić do śmierci, w szczególności w przypadku niechronionych uczestników ruchu drogowego takich jak dzieci, piesi, rowerzyści, osoby poruszające się na hulajnogach (elektrycznych) oraz osoby o ograniczonej mobilności. Dlatego też w proponowanej dyrektywie przewidziano rozszerzenie na terytorium całej UE skutku zakazów prowadzenia pojazdów nakładanych w rezultacie tego rodzaju zachowań.

¹² Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. i in., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* [Przeciwdziałanie kierowaniu pojazdami pod wpływem alkoholu i środków odurzających: sprawozdanie końcowe], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Europejskie Centrum Monitorowania Narkotyków i Narkomanii (2012): *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project* [Kierowanie pojazdem pod wpływem środków odurzających, alkoholu i leków w Europie – ustalenia poczynione w ramach projektu DRUID] (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

¹⁵ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. i in., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* [Przeciwdziałanie kierowaniu pojazdami pod wpływem alkoholu i środków odurzających: sprawozdanie końcowe], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹⁶ [Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 \(bast.de\)](https://www.esranet.eu/en/publications/)

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

W ocenie dyrektywy 2006/126/WE¹⁸ stwierdzono, że brak konkretnych i sprawnie działających unijnych ram zapewniających możliwość nakładania zakazów prowadzenia pojazdów stanowi wyzwanie w kontekście przeciwdziałania nadużyciom polegającym na tym, że kierowcy, którzy popełniają przestępstwo lub wykroczenie na terytorium jednego państwa członkowskiego, mogą w dalszym ciągu kierować pojazdami w innym państwie członkowskim bez ponoszenia konsekwencji popełnionych przez siebie czynów. Wyniki wspomnianej oceny znalazły potwierdzenie w opiniach 16 spośród 21 respondentów reprezentujących organy krajowe, którzy uznali, że sytuacja, w której rezydenci i osoby niezamieszkałe w państwie członkowskim, w którym doszło do popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, nie ponoszą takich samych konsekwencji w postaci nałożenia na nich zakazu prowadzenia pojazdów, stanowi poważny problem. Odpowiadając na pytanie dotyczące braku ogólnounijnego zakazu prowadzenia pojazdów zapewnianego w drodze wzajemnego uznawania orzeczeń, przedstawiciele niektórych państw członkowskich stwierdzili, że brak przepisów w tym zakresie utrudnia egzekwowanie zakazu prowadzenia pojazdów w kontekście transgranicznym i tym samym stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, w szczególności w przypadkach, w których zakaz prowadzenia pojazdów został nałożony w rezultacie popełnienia poważnego przestępstwa lub wykroczenia (np. kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu). Ukierunkowane badanie przeprowadzone wśród przedstawicieli organów krajowych w kontekście dokonywanej oceny potwierdziło zasadniczo obawę dotyczącą negatywnego wpływu braku unijnych ram regulujących kwestie związane z zakazami prowadzenia pojazdów na bezpieczeństwo ruchu drogowego i zjawisko „turystyki praw jazdy”, choć wpływ ten jest trudny do oszacowania.

Zawarte w niniejszym uzasadnieniu odniesienia do wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów w kontekście prac przygotowawczych należy postrzegać jako cel polityki polegający na nadaniu tym zakazom ogólnounijnego skutku, ponieważ takie właśnie założenie od początku przyświecało niniejszej inicjatywie.

Co więcej, kwestia dotycząca nadania zakazom prowadzenia pojazdów ogólnounijnego skutku w drodze wzajemnego uznawania orzeczeń była również przedmiotem analizy w kontekście prac przygotowawczych związanych z dyrektywą 2015/413¹⁹.

W trakcie prac przygotowawczych związanych z rewizją dyrektywy 2006/126/WE zdecydowana większość respondentów, którzy wzięli udział w otwartych konsultacjach publicznych (5 146 spośród 7 532 respondentów, tj. 68 %), stwierdziła, że rozszerzenie zakresu tej dyrektywy w taki sposób, aby uwzględnić przepisy dotyczące wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów, jest bardzo ważne albo ważne. Podczas warsztatów i ukierunkowanych rozmów większość zainteresowanych stron²⁰ opowiedziała się za rozwinięciem koncepcji wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów.

¹⁸ Dokument roboczy służb Komisji SWD(2022) 17 final – Ocena dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy.

¹⁹ Dane statystyczne i wyniki badań przedstawione w przywołanym poniżej dokumencie stanowią jeden z elementów badania uzupełniającego ocenę skutków na potrzeby rewizji dyrektywy (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, konsorcjum ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – link zostanie dodany.

²⁰ Europejska Federacja Ofiar Wypadków Drogowych, FR, Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu, HU, SE, SI, BE, CEETAR i NL.

Przedstawiciele Niderlandów zgłosili jednak pewne zastrzeżenia prawne²¹, natomiast przedstawiciele Niemiec wyrazili pewne obawy w tej kwestii, przynajmniej na początkowym etapie prowadzonych prac.

Ogólnie rzecz biorąc, wiele zainteresowanych stron opowiedziało się za wprowadzeniem ogólnounijnego zakazu prowadzenia pojazdów w drodze wzajemnego uznawania orzeczeń, w szczególności jeżeli chodzi o przestępstwa lub wykroczenia związane z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości i kierowaniem pojazdem pod wpływem alkoholu. Znalazło to potwierdzenie w wynikach otwartych konsultacji publicznych, w których około 6 106 (81 %) i 4 966 (66 %) spośród 7 532 respondentów uznało wprowadzenie ogólnounijnego zakazu prowadzenia pojazdów w drodze wzajemnego uznawania orzeczeń wydawanych w sprawach dotyczących kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających i w sprawach dotyczących przekroczenia dopuszczalnej prędkości, odpowiednio, za bardzo ważne albo za ważne w kontekście rewizji dyrektywy 2006/126/WE. W szczególności, odpowiadając na pytanie dotyczące tego, których przestępstw lub wykroczeń powinien dotyczyć zakaz mający ogólnounijny skutek, 87 % respondentów biorących udział w otwartych konsultacjach publicznych (6 586 spośród 7 532) wskazało kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, natomiast 46 % (3 470 spośród 7 532) – przekroczenie dopuszczalnej prędkości. W trakcie ukierunkowanych rozmów niektóre zainteresowane strony²² wyraziły poparcie dla wprowadzenia ogólnounijnego zakazu prowadzenia pojazdów w drodze wzajemnego uznawania orzeczeń wydawanych w sprawach dotyczących przekroczenia dopuszczalnej prędkości i kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu. Przedstawiciele Szwecji, Słowenii i Belgii również opowiedzieli się za tym pomysłem, choć zwrócili uwagę na trudności w wypracowaniu porozumienia w tym zakresie z innymi państwami członkowskimi oraz na problemy związane z wdrożeniem takiego zakazu w praktyce.

Brak przejrzystych unijnych ram regulujących kwestie związane z nakładaniem ogólnounijnego zakazu prowadzenia pojazdów w drodze wzajemnego uznawania orzeczeń utrudnia przeciwdziałanie nadużyciom, jakich dopuszczają się kierowcy, i wywiera wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przedstawiciele państw członkowskich również potwierdzili to ustalenie w trakcie ukierunkowanych rozmów. Wydaje się, że zainteresowane strony, które wzięły udział w otwartych konsultacjach publicznych, uznają ograniczenie niebezpiecznych zachowań, jakich dopuszczają się kierowcy, i zmniejszenie liczby kierowców nieposiadających uprawnień za istotne czynniki w tym kontekście. W praktyce około 55 % (5 063 spośród 7 532) i 69 % (5 201 spośród 7 532) z nich uznało te kwestie za, odpowiednio, niezwykle ważne albo bardzo ważne.

W ramach ukierunkowanego badania zdecydowana większość przedstawicieli organów krajowych uznała, że sytuacja, w której rezydenci i osoby niezamieszkałe w państwie członkowskim, w którym doszło do popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, nie ponoszą takich samych konsekwencji w postaci zakazu prowadzenia pojazdów w UE, stanowi poważny problem (16/21). Respondenci reprezentujący organizacje pozarządowe zgodzili się w trakcie tego badania z twierdzeniem, że sytuacja, w której rezydenci i osoby niebędące

²¹ Przedstawiciele NL zgłosili zastrzeżenia dotyczące stopnia zróżnicowania przepisów i procedur obowiązujących w UE.

²² Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu, Europejskie Stowarzyszenie Producentów Motocykli oraz Dansk Kørelærer-Union.

rezydentami nie ponoszą takich samych konsekwencji w postaci nałożenia na nich zakazu prowadzenia pojazdów stanowi poważny problem w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego (64 %). Respondenci zgodzili się również z twierdzeniem, że sytuacja, w której rezydenci i osoby niebędące rezydentami nie ponoszą takich samych konsekwencji, jeżeli chodzi o surowość kary/liczbę punktów karnych, stanowi poważny problem w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego (64 %).

Przedstawiciele organów krajowych oszacowali, że uśredniona liczba przestępstw lub wykroczeń skutkujących wydaniem zakazu prowadzenia pojazdów popełnianych każdego roku waha się od 25 000 do ponad 50 000. Oszacowano, że liczba zakazów prowadzenia pojazdów wydawanych w odniesieniu do kierowców będących rezydentami (np. gdy prawo jazdy zostało wydane w tym samym państwie członkowskim, które nałożyło zakaz) waha się od 0 do 5 000. Oszacowano, że liczba zakazów prowadzenia pojazdów wydawanych w odniesieniu do kierowców niebędących rezydentami (np. gdy prawo jazdy nie zostało wydane w tym samym państwie członkowskim, które nałożyło zakaz) waha się od 0 do 5 000. Większa liczba respondentów oszacowała, że liczba przestępstw lub wykroczeń skutkujących nałożeniem kary/przyznaniem punktów karnych popełnianych każdego roku waha się od 0 do 1 000. Nieznacznie większa liczba respondentów oszacowała, że liczba przestępstw lub wykroczeń skutkujących nałożeniem kary na kierowców będących rezydentami lub przyznaniem im punktów karnych (np. gdy prawo jazdy zostało wydane w tym samym państwie członkowskim, które nałożyło karę lub przyznało punkty karne) waha się od 0 do 1 000. Oszacowano, że liczba przestępstw lub wykroczeń skutkujących nałożeniem kary na kierowców będących rezydentami innego państwa członkowskiego UE (np. gdy prawo jazdy nie zostało wydane w tym samym państwie członkowskim, które nałożyło zakaz) waha się od 0 do 5 000.

W świetle wyników prac przygotowawczych potwierdzono, że ustanowienie konkretnego i sprawnie działającego systemu służącego zapewnieniu możliwości nakładania zakazów prowadzenia pojazdów mających ogólnounijny skutek prawdopodobnie przyczyni się do znaczącego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niniejszy wniosek stanowi ponadto jeden z elementów pakietu dotyczącego rewizji dwóch innych powiązanych dyrektyw:

- dyrektywy (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego²³ oraz
- dyrektywy 2006/126/WE w sprawie praw jazdy²⁴.

Dyrektywa (UE) 2015/413 jest jedną z podstaw egzekwowania przepisów dotyczących pewnych ściśle określonych przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym, jeżeli takie przestępstwa lub wykroczenia zostały popełnione podczas jazdy pojazdem zarejestrowanym w innym państwie członkowskim niż państwo, w którym popełniono przestępstwo lub wykroczenie, co w większości przypadków również świadczy o popełnieniu ich przez

²³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9.

²⁴ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie), Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18.

sprawcę niebędącego rezydentem. W związku z tym istotne było dostosowanie zakresu niniejszego wniosku do przestępstw i wykroczeń objętych tą inicjatywą w możliwie największym stopniu. W przeciwnym wypadku organy ścigania mogłyby nie mieć wystarczających narzędzi do skutecznego przeprowadzenia dochodzenia, które zakończyłoby się nałożeniem zakazu prowadzenia pojazdów. Rewizja wspomnianej dyrektywy ma ponadto na celu lepsze zabezpieczenie praw sprawców niezamieszkałych w danym państwie, którzy mogą nie mieć takiego samego poziomu gwarancji proceduralnych jak sprawcy będący jego rezydentami. W czasie prac przygotowawczych na potrzeby niniejszego wniosku stało się jasne, że chociaż obowiązujące progi prowadzące do nałożenia zakazu prowadzenia pojazdów znacznie różnią się między państwami członkowskimi, niektóre przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego powodują nałożenie zakazu prowadzenia pojazdów we wszystkich lub w większości państw członkowskich.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Zapewnienie systemu ogólnounijnego skutku zakazu prowadzenia pojazdów w odniesieniu do sprawców niebędących rezydentami stanowiło nieprzerwanie centralny punkt inicjatywy dotyczącej rewizji dyrektywy 2006/126/WE²⁵.

Art. 11 ust. 4 tej dyrektywy reguluje określone elementy zakazu prowadzenia pojazdów. Rewizja dyrektywy 2006/126/WE, przeprowadzana ze względu na spójność i zgodność przepisów równolegle z niniejszą inicjatywą, będzie dotyczyła wydawania praw jazdy kierowcom, którzy zostali objęci zakazem prowadzenia pojazdów, oraz zwolnień z obowiązku wzajemnego uznawania (ważności) praw jazdy w przypadku, gdy posiadacz podlega zakazowi prowadzenia pojazdów w państwie członkowskim innym niż państwo, które wydało prawo jazdy. Obejmie ona ponadto przepisy ułatwiające egzekwowanie częściowego zakazu prowadzenia pojazdów dzięki możliwości dokonywania adnotacji.

Powtarzającym się celem Komisji było również przedstawienie propozycji konkretnego aktu prawnego zapewniającego ogólnounijny skutek zakazu prowadzenia pojazdów poprzez wzajemne uznawanie orzeczeń. W 2006 r. w komunikacie w sprawie utraty praw wynikającej z wyroku skazującego²⁶ Komisja wskazała, że rozważa przedstawienie wniosku dotyczącego aktu prawnego zastępującego Konwencję z 1998 r. o zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych²⁷. Jeżeli chodzi o wzajemne uznawanie orzeczeń o pozbawieniu praw ogółem, Komisja oświadczyła w ramach tego komunikatu, że popiera podejście sektorowe w odniesieniu do sektorów, w których państwa członkowskie mają już wspólne podstawy prawne (tak jak w przypadku zakazów prowadzenia pojazdów).

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek jest również w pełni zgodny z głównymi aktami dorobku prawnego UE w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

²⁵ Por. wstępna ocena skutków inicjatywy dotyczącej rewizji dyrektywy w sprawie praw jazdy: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_pl

²⁶ COM(2006) 73 final.

²⁷ Dz.U. C 2016 z 10.7.1998, s. 1.

Nie ma on istotnego wpływu na dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561²⁸ oraz na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144²⁹. Jest on również zgodny z *ramami polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”*³⁰.

Jak wspomniano powyżej, dyrektywa (UE) 2015/413 jest zmieniana równolegle z niniejszym wnioskiem ze względu na spójność i zgodność przepisów. W tym względzie należy powtórzyć, że według oczekiwań dyrektywa (UE) 2015/413 ma stać się podstawą prowadzenia dochodzeń, i tym samym pośrednio przyczynić się również do egzekwowania przepisów w szczególności w przypadkach, w których sprawca został wykryty zdalnie. Ponieważ zmieniona dyrektywa (UE) 2015/413 ma na celu zwiększenie wymiany informacji i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi, można założyć, że liczba pomyślnie zakończonych dochodzeń w sprawie przestępstw lub wykroczeń, a w związku z tym także nałożonych zakazów prowadzenia pojazdów, znacznie wzrośnie.

Podobnie rewizja dyrektywy (UE) 2015/413 ma na celu przyznanie wyższego poziomu ochrony praw procesowych i praw podstawowych ściganym lub ujętym sprawcom niebędącym rezydentami, niezależnie od tego, czy przestępstwo lub wykroczenie zostało wykryte zdalnie, czy też sprawca został zatrzymany przed opuszczeniem państwa członkowskiego, w którym popełnił przestępstwo lub wykroczenie.

Rewizja dyrektywy 2006/126/WE oraz unijnych ram prawa jazdy uzupełni także przepisy określone w proponowanej dyrektywie, jak wspomniano powyżej. Zmieniona dyrektywa w sprawie praw jazdy pomoże ponadto w praktycznym egzekwowaniu częściowych ograniczeń nałożonych na kierowcę i zwiększy możliwość nieuznawania przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia ważności prawa jazdy sprawcy w przypadkach, w których proponowana dyrektywa nie ma zastosowania.

Ponadto do wymiany informacji dotyczących praw jazdy mają zastosowanie również przepisy dotyczące ochrony danych osobowych – w szczególności:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)³¹; oraz
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680³².

²⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie), Dz.U. L 330 z 23.12.2022, s. 46.

²⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.

³⁰ SWD(2019) 283 final.

³¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

³² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania

Wniosek jest również zgodny z innymi instrumentami umożliwiającymi wzajemne uznawanie wyroków lub orzeczeń sądowych w sprawach karnych. Uzupełnia on lukę w zakresie zakazów prowadzenia pojazdów wynikających z orzeczeń sądowych w sprawach karnych. Aby uniknąć ewentualnego pokrywania się przepisów proponowanej dyrektywy z dorobkiem prawnym UE w dziedzinie wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych, wyjaśnia się, że wniosek pozostaje bez uszczerbku dla tych instrumentów.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Głównym celem wniosku jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienie wysokiego poziomu ochrony wszystkich użytkowników dróg w Unii, co zostało podkreślone również w apelu ministrów transportu UE zawartym w oświadczeniu z Valletty.

Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) prawodawca Unii dysponuje szerokimi kompetencjami prawodawczymi w zakresie przyjmowania stosownych wspólnych reguł w celu ustanowienia wspólnej polityki transportowej³³. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jest głównym celem polityki transportowej Unii. W związku z tym środki służące realizacji tego celu mogą zostać przyjęte na podstawie art. 91 ust. 1 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)³⁴.

Odpowiednią podstawą prawną proponowanej dyrektywy jest zatem art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE.

• Wybór instrumentu

Art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE daje prawodawcy Unii możliwość przyjmowania zarówno rozporządzeń, jak i dyrektyw.

W przypadku niniejszego wniosku dyrektywa jest najbardziej odpowiednią formą instrumentu, którą należy zastosować, aby uwzględnić różnice w przepisach dotyczących nakładania i egzekwowania zakazów prowadzenia pojazdów, jakie obowiązują w państwach członkowskich.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Zgodnie z art. 5 ust. 3 TUE Unia podejmuje działania tylko wówczas, gdy cele zamierzonego działania nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie. Na gruncie obowiązujących ram legislacyjnych kierowcy będący rezydentami, którzy popełnili nawet najbardziej rażące przestępstwo lub wykroczenie w ruchu drogowym, zachowują uprawnienia do kierowania pojazdami we wszystkich państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, w którym popełniono przestępstwo lub wykroczenie, nawet jeśli to państwo członkowskie ogranicza takie uprawnienia. Jedyną sytuacją, w której zakaz prowadzenia pojazdów ma ogólnounijny skutek, jest sytuacja, w której państwo

i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar i w sprawie swobodnego przepływu takich danych, Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 89.

³³ Sprawa C-223/02, Hiszpania i Finlandia/Parlament i Rada, ECLI:EU:C:2004:497, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo.

³⁴ Sprawa C-43/12, Komisja/Parlament i Rada, ECLI:EU:C:2014:298, pkt 43 i przytoczone tam orzecznictwo.

członkowskie, które nakłada zakaz prowadzenia pojazdów, było państwem, które wydało prawo jazdy sprawcy.

Ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego niezwykle istotne jest nadanie ogólnounijnego skutku zakazom prowadzenia pojazdów w Unii Europejskiej. Można to osiągnąć jedynie za pomocą instrumentu prawnego UE. Decyzja o wydaniu prawa jazdy lub o odebraniu danej osobie jej uprawnień poprzez pozbawienie ważności prawa jazdy stanowi część suwerenności decyzyjnej państwa członkowskiego. W związku z tym ogólnounijne skutki zakazu prowadzenia pojazdów zawsze będą zależały od działań państwa członkowskiego, które wydało prawo jazdy, a które nie ma niezbędnych informacji, instrumentów prawnych ani motywacji do działania bez interwencji Unii.

- **Proporcjonalność**

Środki przewidziane w niniejszej inicjatywie nie wykraczają poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez nadanie ogólnounijnego skutku zakazom prowadzenia pojazdów wynikającym z popełnienia określonych przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. Dyrektywa przewiduje przesłanie zakazu prowadzenia pojazdów państwu członkowskiemu, które wydało prawo jazdy, jedynie w przypadku tych poważnych przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, które stanowią główną przyczynę wypadków i ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym UE, a mianowicie przestępstw lub wykroczeń polegających na kierowaniu pojazdem pod wpływem alkoholu (kierowaniu pojazdem przy stężeniu alkoholu we krwi przekraczającym maksymalną wartość dopuszczalną prawem), przekroczeniu dopuszczalnej prędkości (przekroczeniu ograniczeń prędkości obowiązujących na danej drodze lub w przypadku danego typu pojazdu), a także kierowaniu pojazdem pod wpływem środków odurzających. Zakaz prowadzenia pojazdów może być przesłany także wówczas, gdy dotyczy przestępstwa lub wykroczenia drogowego, które spowodowało śmierć lub poważny uraz ciała.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W 2012 r. Komisja zleciła przeprowadzenie analizy prawnej³⁵ dotyczącej aktualnej sytuacji w zakresie wewnątrzunijnych zakazów w trzech uprzednio określonych obszarach, w tym zakazów prowadzenia pojazdów. Analiza ta obejmowała nie tylko odpowiednie ramy prawne UE, ale również obowiązujące wielonarodowe i dwustronne traktaty i konwencje. W analizie stwierdzono między innymi, że należy przyjąć nową dyrektywę w celu uregulowania transgranicznego egzekwowania zakazów prowadzenia pojazdów.

W 2022 r. Komisja zawarła umowę z konsorcjum składającym się z firm Ecorys, Wavestone i Grimaldi na przeprowadzenie badania uzupełniającego³⁶ ocenę skutków rewizji dyrektywy

³⁵ Vermeulen, Gert i Bondt, Wendy i Ryckman, Charlotte i Persak, Nina. (2012). *The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence* [Triada zakazów: zbliżenie przepisów, wykonywanie wniosków, zapewnienie równowagi].

³⁶ Badanie uzupełniające ocenę skutków na potrzeby rewizji dyrektywy (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń

(UE) 2015/413. W ramach tego badania przeprowadzono obszerną analizę dotyczącą ram regulacyjnych i orzecznictwa TSUE w zakresie zakazów prowadzenia pojazdów. Wnioski z tej analizy również uzasadniały ustanowienie nowego aktu prawnego zapewniającego ogólnounijny skutek zakazów prowadzenia pojazdów poprzez wzajemne uznawanie takich orzeczeń.

Jak wspomniano powyżej, sytuacja, w której państwo członkowskie zawiesza, zgodnie z przepisami krajowymi i z powodu bezprawnego zachowania na jego terytorium, uprawnienia do kierowania pojazdami posiadacza prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie, jest obecnie częściowo uregulowana w dyrektywie 2006/126/WE.

W 2022 r. Komisja Europejska opublikowała ocenę *ex post*³⁷ tej dyrektywy. Ocena ta wykazała, że połączone działanie dyrektywy 2006/126/WE i dwóch poprzedzających ją dyrektyw w sprawie praw jazdy doprowadziło do osiągnięcia jednolitego poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg w Unii i ułatwiło realizację zasady swobodnego przepływu. Ocena wykazała również, że istnieje możliwość dalszej poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii oraz efektywności i proporcjonalności niektórych wymogów regulacyjnych.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Zgodnie z wytycznymi w sprawie lepszego stanowienia prawa³⁸ podczas oceny *ex post* dyrektywy 2006/126/WE i oceny skutków rewizji tej dyrektywy konsultacje z zainteresowanymi stronami przeprowadzono także w odniesieniu do niniejszego wniosku.

Podczas etapu przygotowawczego oceny *ex post* przeprowadzono 16 października 2020 r. warsztaty dla zainteresowanych stron w celu zgromadzenia dowodów, potwierdzenia poczynionych ustaleń, uzyskania informacji zwrotnych na temat nowych ustaleń oraz zebrania opinii.

Następnie w okresie od 28 października 2020 r. do 20 stycznia 2021 r. przeprowadzono otwarte konsultacje publiczne umożliwiające zainteresowanym osobom i podmiotom wyrażenie opinii na temat obowiązujących przepisów.

Podczas etapu przygotowawczego oceny skutków zainteresowane strony miały możliwość przekazania informacji zwrotnych na temat wstępnej oceny skutków (II kw. 2021 r.). Następnie przeprowadzono następujące działania w ramach ukierunkowanych konsultacji:

- dwie tury wywiadów:
 - wywiady rozpoznawcze w fazie wstępnej (I kw. i II kw. 2022 r.),
 - wywiady pogłębione w celu wypełnienia luk informacyjnych i oceny oczekiwanych skutków środków z zakresu polityki (II kw. i III kw. 2021 r.),
- dwie tury ankiet:

przeciwno bezpieczeństwu ruchu drogowego, konsorcjum ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – link zostanie dodany.

³⁷ Dokument roboczy służb Komisji – Ocena dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, SWD(2022) 17 final.

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_pl

- ankietę wspierającą analizę problemu (II kw. 2022),
- ankietę na potrzeby oceny skutków środków z zakresu polityki (II kw. i III kw. 2022 r.).

W III kwartale 2022 r. odbyły się ponadto nowe otwarte konsultacje publiczne.

Parlament Europejski opowiada się za wzmocnieniem ram bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności poprzez wprowadzenie instrumentu wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów³⁹.

• **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Na etapie oceny skutków odbyły się warsztaty z udziałem ekspertów poświęcone konsekwencjom przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym oraz kwestii kondycji zdrowotnej (II kwartał 2022 r.).

Podczas etapu przygotowawczego zarówno oceny *ex post*, jak i oceny skutków nieustannie przekazywano informacje komitetowi ds. praw jazdy ustanowionemu na podstawie art. 9 dyrektywy 2006/126/WE, złożonemu głównie z ekspertów z państw członkowskich, i konsultowano się z nim.

• **Ocena skutków**

Przeprowadzono ocenę skutków⁴⁰ rewizji dyrektywy 2006/126/WE, w tym elementów dotyczących zakazów prowadzenia pojazdów. Ocena skutków została zatwierdzona w drodze procedury pisemnej i otrzymała pozytywną opinię bez zastrzeżeń od Rady ds. Kontroli Regulacyjnej 18 listopada 2022 r.⁴¹ Co więcej, prace przygotowawcze na potrzeby rewizji dyrektywy (UE) 2015/413 w znacznym stopniu dotyczyły również kwestii zapewnienia ogólnounijnego skutku zakazów prowadzenia pojazdów poprzez wzajemne uznawanie orzeczeń. Wynik tych prac potwierdził, że zakaz prowadzenia pojazdów należy uwzględnić w rewizji dyrektywy 2006/126/WE, zwłaszcza że nie będzie on wchodził w zakres dyrektywy (UE) 2015/413. Opracowując warianty strategiczne, Komisja wykorzystała jednak informacje zgromadzone na etapie oceny *ex post* i oceny skutków przeprowadzonych w odniesieniu do obu dyrektyw⁴².

Sprawozdanie końcowe z badania uzupełniającego ocenę skutków inicjatywy dotyczącej rewizji dyrektywy 2006/126/WE, które obejmuje również niniejszy wniosek, zawiera kompleksowy opis i ocenę wartości dodanej inicjatywy oraz jej powiązań z innymi inicjatywami politycznymi. Można je znaleźć w sekcjach 3.3, 1.3 i 1.5 tego sprawozdania. Szczegółowy opis wariantów strategicznych zawarto w sekcjach 5.2 i 8.1, natomiast

³⁹ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 października 2021 r. w sprawie ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – zalecenia dotyczące kolejnych kroków w kierunku realizacji „wizji zero” (2021/2014(INI)).

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Ocena dotycząca ustanowienia ogólnounijnego systemu wzajemnego uznawania zakazów prowadzenia pojazdów przedstawiona w tym rozdziale opiera się w dużej mierze na informacjach zgromadzonych w ramach badania uzupełniającego ocenę skutków na potrzeby rewizji dyrektywy (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego – sprawozdanie końcowe [jeszcze nieopublikowane].

kompleksową analizę skutków wszystkich wariantów przedstawiono w sekcji 6. Z podsumowaniem przeanalizowanych wariantów strategicznych można zapoznać się w uzasadnieniu towarzyszącym wnioskowi dotyczącemu rewizji dyrektywy 2006/126/WE⁴³. Unijne ramy dotyczące jednolitego transgranicznego egzekwowania zakazów prowadzenia pojazdów zaproponowano w Konwencji z 1998 r. o zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych (akt Rady z dnia 17 czerwca 1998 r.)⁴⁴, która nie weszła w życie ze względu na brak ratyfikacji przez państwa członkowskie (ratyfikowało ją zaledwie siedem państw członkowskich⁴⁵). Z tego powodu została uchylona w 2016 r.⁴⁶

Wydaje się, że krok w kierunku zapewnienia ogólnounijnego skutku zakazów prowadzenia pojazdów został wykonany wraz z przyjęciem dyrektywy 2006/126/WE, w której częściowo zmieniono odpowiednie przepisy poprzedniej dyrektywy w sprawie praw jazdy (art. 8 dyrektywy 91/439/EWG)⁴⁷ w celu ograniczenia zjawiska „turystyki praw jazdy”. Brzmienie nowego przepisu, tj. art. 11 ust. 4 dyrektywy 2006/126/WE, nie zapewniło jednak niezbędnej jasności. Przepis, o którym mowa, był wielokrotnie przedmiotem wykładni TSUE⁴⁸ ze względu na wątpliwości wynikające z jego brzmienia oraz różne sytuacje mające zastosowanie do zakazów nakładanych na rezydentów i osoby niebędące rezydentami. Ponadto, co również podkreślił TSUE⁴⁹, taki obowiązek nie jest skuteczny i egzekwowalny do czasu wdrożenia systemu wymiany informacji o zakazach między państwami członkowskimi, umożliwiającego wszystkim państwom członkowskim rzeczywiste zweryfikowanie, czy zakaz nałożony za granicą jest w toku czy został nałożony na osobę ubiegającą się o prawo jazdy.

W rezultacie opisanych powyżej problemów, zgodnie z obowiązującymi ramami prawnymi sprawcy niebędący rezydentami mają zakaz prowadzenia pojazdów jedynie w państwie, w którym popełnili przestępstwo lub wykroczenie, ale nadal mogą prowadzić pojazdy we wszystkich innych państwach członkowskich UE, z wyjątkiem sytuacji, gdy zakaz ten został nałożony przez państwo członkowskie wydania. Jest to istotna kwestia, jeżeli weźmie się pod uwagę poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego stwarzane przez kierowców poruszających się po terytorium UE, którym zawieszono, ograniczono lub cofnięto prawo jazdy w jednym z państw członkowskich za poważne i powtarzające się naruszenia przepisów ruchu drogowego.

Co więcej, poza wyraźnym zakazem o takim charakterze (lub gdy inne państwa członkowskie nie są należycie poinformowane o zakazie będącym w toku) kierowca niebędący rezydentem

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Akt Rady z dnia 17 czerwca 1998 r. sporządzający Konwencję o zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES i UK.

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/95 z dnia 20 stycznia 2016 r. w sprawie uchylenia niektórych aktów w dziedzinie współpracy policyjnej i współpracy wymiarów sprawiedliwości w sprawach karnych, Dz.U. L 26 z 2.2.2016, s. 9.

⁴⁷ Dyrektywa Rady 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 1).

⁴⁸ Zob. w szczególności wyrok z dnia 20 listopada 2008 r., Weber, sprawa C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; wyrok z dnia 2 grudnia 2010 r., Scheffler, sprawa 334-09, ECLI:EU:C:2010:731; wyrok z dnia 26 kwietnia 2012 r., Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, pkt 71; wyrok z dnia 23 kwietnia 2015 r., Aykul, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257; wyrok z dnia 21 maja 2015 r., Wittmann, C-339/14; ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Sprawa C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, pkt 82.

będzie mógł ubiegać się o nowe prawo jazdy w swoim kraju zamieszkania, aby odzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami w każdym miejscu, ponieważ nowe prawo jazdy będzie co do zasady uznawane nawet w państwie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia. To samo mógłby zrobić kierowca objęty zakazem w swoim kraju, zmieniając miejsce zamieszkania przed wystąpieniem z wnioskiem o nowe prawo jazdy.

Podstawa prawna ogólnounijnej wymiany informacji o zakazach prowadzenia pojazdów jest już bowiem zapisana w dyrektywie 2006/126/WE⁵⁰, w której wyraźnie wymaga się, aby państwa członkowskie wspierały się wzajemnie w wykonywaniu przewidzianych w niej środków oraz wymieniały informacje na temat praw jazdy przez siebie wydanych, wymienionych, zastąpionych wtórnikiem, przedłużonych lub cofniętych, korzystając z ustanowionej w tym celu Europejskiej Sieci Praw Jazdy (tj. RESPER). Ponadto dyrektywa (UE) 2015/413 również mogłaby ułatwić egzekwowanie przepisów poprzez nałożenie na państwo członkowskie, na terytorium którego popełniono przestępstwo lub wykroczenie, obowiązku informowania sprawcy o wszelkich zakazach wynikających z domniemanego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.

Ocena środków i wariantów strategicznych

Środki w ramach poszczególnych wariantów strategicznych poddano ilościowej i jakościowej ocenie w odniesieniu do ich skutków ekonomicznych i społecznych (bezpieczeństwo ruchu drogowego) oraz skutków dla praw podstawowych. Do oceny skutków wybrano horyzont czasowy 2025–2050, zgodnie z prognozami bazowymi. Jeżeli chodzi o prawa podstawowe, utrzymana zostanie kontrola skutków w drodze rygorystycznego wdrażania zasad ochrony danych, w szczególności w sieci RESPER.

Przewiduje się, że wpływ ekonomiczny i wpływ społeczny preferowanego wariantu w odniesieniu do zapewnienia ogólnounijnego skutku zakazów prowadzenia pojazdów będą zasadniczo pozytywne, a inicjatywa powinna przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach członkowskich. Zwiększenie prawdopodobieństwa skutecznego wykonania zakazu prowadzenia pojazdów wydanego w kontekście transgranicznym wzmacnia również efekt odstraszający od popełniania przestępstw przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego niezależnie od granic państw członkowskich. Wpływ społeczny byłby zasadniczo bardzo pozytywny, ponieważ ofiary mogą mieć pewność, że środki związane z przestępstwami lub wykroczeniami w ruchu drogowym popełnionymi przez cudzoziemca nie pozostaną niewykonane.

Cele inicjatywy doprowadzą do ograniczonego wzrostu kosztów operacyjnych RESPER. Powinno to jednak zostać z nadwyżką zrekompensowane przez korzyści wynikające z ochrony życia ludzkiego dzięki większemu bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Nie przewiduje się, aby niniejszy wniosek ustawodawczy miał bezpośredni wpływ na przedsiębiorstwa, MŚP i mikroprzedsiębiorstwa.

• Prawa podstawowe

Zapewnienie ogólnounijnego skutku środków związanych z zakazem prowadzenia pojazdów może ingerować w prawa podstawowe podlegające ochronie na mocy Karty praw

⁵⁰ Art. 15, art. 7 ust. 5 oraz – zgodnie z orzecznictwem – także art. 11 ust. 4 wspomnianej dyrektywy.

podstawowych Unii Europejskiej⁵¹ („Karta”) oraz europejskiej konwencji praw człowieka⁵² („EKPC”).

Decyzja państwa członkowskiego wydania o zapewnieniu ogólnounijnego skutku zakazu prowadzenia pojazdów dodatkowo ograniczy możliwość kierowania przez sprawcę pojazdami mechanicznymi w Unii. W zależności od sytuacji osobistej może to wpływać na wykonywanie działalności zawodowej, życie rodzinne, możliwości korzystania z pojazdów silnikowych. W związku z tym wniosek może mieć wpływ na szereg praw podstawowych: prawo do podejmowania pracy lub wolność prowadzenia działalności gospodarczej, prawo do życia rodzinnego, prawo własności. Ponadto przewidywane procedury mogą również mieć wpływ na prawo danej osoby do rzetelnego procesu sądowego, jej prawo do obrony i prawo do ochrony dotyczących jej danych osobowych.

Ograniczenia praw podstawowych sprawcy mogą być wprowadzone, jeżeli są konieczne i rzeczywiście odpowiadają celom interesu ogólnego uznawanym przez Unię. Tak jest w tym przypadku, w którym celem interesu ogólnego uznawanego przez Unię jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ograniczenia te nie wykraczają poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu: kierowca, który popełnił takie przestępstwo lub wykroczenie w ruchu drogowym w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym wydano jego prawo jazdy, korzystając jednocześnie ze swobodnego przepływu, powinien ponieść takie same konsekwencje w przypadku nałożenia na niego zakazu prowadzenia pojazdów, jakie ponoszą kierowcy z państwa członkowskiego, w którym popełnił on przestępstwo lub wykroczenie. Powinien on stracić prawo jazdy lub uprawnienia do kierowania pojazdami w całej Unii. W przeciwnym wypadku bezpieczeństwo ruchu drogowego mogłoby być chronione jedynie w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, co byłoby częściowym i nieskutecznym wynikiem.

W proponowanej dyrektywie uwzględniono ponadto pewne istotne gwarancje. Niniejszy wniosek przewiduje przesłanki zwolnienia, tam gdzie występują istotne powody, by sądzić, na podstawie konkretnych i obiektywnych dowodów, że wykonanie zakazu prowadzenia pojazdów wiązałoby się – w szczególnych okolicznościach danej sprawy – z naruszeniem prawa podstawowego określonego w Karcie. Inna przesłanka zwolnienia ma zastosowanie, jeśli nie są przestrzegane gwarancje proceduralne związane z procedurami *in absentia*. Jest ona podobna do podstaw, które mają zastosowanie do innych instrumentów wzajemnego uznawania od czasu wejścia w życie decyzji ramowej 2009/299/WSiSW wzmacniającej prawa procesowe osób oraz ułatwiającej stosowanie zasady wzajemnego uznawania do orzeczeń wydanych pod nieobecność danej osoby na rozprawie⁵³.

Ponadto państwa członkowskie gwarantują, aby w państwie członkowskim, w którym popełniono przestępstwo lub wykroczenie, dostępne były środki odwoławcze równoważne

⁵¹ Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

⁵² Rada Europy, europejska Konwencja o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, zmieniona protokołami nr 11, 14 i 15, sporządzona 4 listopada 1950 r., Seria Traktatów Rady Europy nr 5.

⁵³ Decyzja ramowa Rady 2009/299/WSiSW z dnia 26 lutego 2009 r. zmieniająca decyzje ramowe 2002/584/WSiSW, 2005/214/WSiSW, 2006/783/WSiSW, 2008/909/WSiSW oraz 2008/947/WSiSW i tym samym wzmacniająca prawa procesowe osób oraz ułatwiająca stosowanie zasady wzajemnego uznawania do orzeczeń wydanych pod nieobecność danej osoby na rozprawie (Dz.U. L 81 z 27.3.2009, s. 24).

środkom dostępnym w podobnej sprawie krajowej, a sprawca mógł również odwołać się od decyzji zapewniającej ogólnounijny skutek zakazu prowadzenia pojazdów, uzyskując zniesienie takiego skutku i ograniczenie zakazu do państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, w przypadku gdy odwołanie zostanie rozpatrzone pozytywnie. Co więcej, organy będą musiały poinformować o przewidzianych w prawie krajowym możliwościach skorzystania z takich środków odwoławczych, gdy będą one miały zastosowanie i w odpowiednim czasie, aby zapewnić możliwość ich skutecznego wykorzystania.

O ile środki przewidziane w niniejszym wniosku będą stosowane z poszanowaniem zasady proporcjonalności i uzupełnione skutecznymi gwarancjami proceduralnymi, które opisano powyżej, są one zgodne z wymogami w zakresie praw podstawowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Jeśli chodzi o przesyłanie informacji i komunikację między organami, przewidziano już istniejące rozwiązania techniczne (takie jak RESPER – sieć wymiany informacji dotyczących praw jazdy).

Konieczne byłyby pewne modyfikacje techniczne w celu zapewnienia, aby RESPER umożliwiała wymianę dodatkowych elementów związanych z zakazem prowadzenia pojazdów. Należy jednak zauważyć, że ogólnie koszty te prawdopodobnie nie będą znaczące. Przewiduje się, że państwa członkowskie pokryją swoje własne koszty wynikające ze stosowania proponowanej dyrektywy. Odnośne koszty mają związek z dodatkowym czasem poświęconym na dochodzenia oraz kosztami związanymi z powiadomieniem sprawcy z zagranicy.

Co więcej, warto zauważyć, że chociaż zakazowi prowadzenia pojazdów często towarzyszą kary pieniężne, z zakresu niniejszego wniosku celowo wykluczono takie kary i tym samym wniosek ten nie przyczyni się do ich egzekwowania.

5. INNE ELEMENTY

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

W niniejszym wniosku nałożono na Komisję obowiązek składania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań dotyczących wykonania proponowanej dyrektywy, w tym w szczególności jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Sprawozdanie Komisji ma zostać złożone po upływie pięciu lat od transpozycji proponowanej dyrektywy przez państwa członkowskie.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1: Cel i przedmiot

Celem niniejszego wniosku jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony użytkowników dróg w Unii przez ustanowienie przepisów przewidujących ogólnounijny skutek zakazów prowadzenia pojazdów w związku z poważnymi przestępstwami lub wykroczeniami przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego popełnionymi w państwie członkowskim innym niż to, które wydało prawo jazdy sprawcy.

Art. 2: Definicje

Art. 2 zawiera definicje niektórych kluczowych pojęć stosowanych w niniejszym wniosku.

Obejmuje on definicje takich pojęć jak: „zakaz prowadzenia pojazdów”, „państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia” (w którym miało miejsce przestępstwo lub wykroczenie), „państwo członkowskie wydania” (które wydało prawo jazdy) oraz „odnośna osoba”.

Definicja „zakazu prowadzenia pojazdów” obejmuje każdą ostateczną decyzję nakładającą zakaz prowadzenia pojazdów w związku z popełnieniem przestępstwa lub wykroczenia w ruchu drogowym, która skutkuje jakimkolwiek środkiem polegającym na cofnięciu, ograniczeniu lub zawieszeniu prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami, niezależnie od tego, czy kwalifikuje się ona jako środek bezpieczeństwa bądź kara, czy też jako sankcja administracyjna lub karna. Zdefiniowano także pojęcia cofnięcia, ograniczenia i zawieszenia. Dyrektywa ma zastosowanie do ograniczonej liczby ściśle określonych „poważnych przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego”, a mianowicie do kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu, przekroczenia dopuszczalnej prędkości, kierowania pojazdem pod wpływem środków odurzających oraz naruszenia przepisów ruchu drogowego skutkującego spowodowaniem śmierci lub poważnego urazu ciała. W dyrektywie tej zdefiniowano również „dodatkowe warunki” jako warunki, jakie musi spełnić odnośna osoba, której dotyczy zakaz prowadzenia pojazdów, aby odzyskać prawo jazdy lub uprawnienia do kierowania pojazdami.

W przypadku niektórych pojęć, takich jak „poważne przestępstwo lub wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego”, „pojazd mechaniczny”, „prawo jazdy” i „miejsce stałego zamieszkania”, zamieszczono odesłania do definicji zawartych w innych instrumentach unijnych.

Art. 3: Ogólnounijny skutek zakazów prowadzenia pojazdów

W artykule tym ustanowiono zasadę, że zakaz prowadzenia pojazdów wydany przez państwo członkowskie osobie, która nie ma w tym państwie miejsca stałego zamieszkania i która posiada prawo jazdy wydane przez inne państwo członkowskie, powinien mieć ogólnounijny skutek.

Art. 4: Obowiązek powiadomienia o zakazie prowadzenia pojazdów

Państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia jest zobowiązane do powiadomienia państwa członkowskiego wydania o każdym przypadku zakazu prowadzenia pojazdów na okres co najmniej jednego miesiąca. Powiadomienia należy dokonać za pomocą standardowego certyfikatu, przesyłanego między krajowymi punktami kontaktowymi dwóch zainteresowanych państw członkowskich.

Art. 5: Standardowy certyfikat i sposób jego przesyłania

W przepisie tym upoważniono Komisję do przyjęcia aktu wykonawczego w celu ustalenia formatu i treści standardowego certyfikatu przed datą transpozycji niniejszej dyrektywy. W przedmiotowym przepisie wymieniono najważniejsze elementy, które powinien zawierać certyfikat.

W artykule tym ustanowiono także zasady dotyczące języków, w których może być przesyłany certyfikat, oraz określono, że należy przysłać go za pośrednictwem RESPER.

Art. 6: Zapewnienie ogólnounijnego skutku zakazów prowadzenia pojazdów

Państwo członkowskie wydania powinno wdrożyć odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby zakaz prowadzenia pojazdów miał ogólnounijny skutek, chyba że zastosowanie ma przesłanka zwolnienia określona w art. 8.

W przypadkach gdy zakaz prowadzenia pojazdów polega na cofnięciu prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami, państwo członkowskie wydania powinno cofnąć prawo jazdy. Odnosna osoba powinna odzyskać prawo jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie członkowskim w podobnych okolicznościach. To państwo członkowskie powinno również w miarę możliwości uwzględnić każdą część warunków, które odnosa osoba spełniła już w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia w celu odzyskania prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami.

W przypadkach gdy zakaz prowadzenia pojazdów polega na zawieszeniu lub ograniczeniu prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami, środek wdrożony przez państwo członkowskie wydania powinien ograniczać się do zapewnienia, aby ogólnounijny zakaz miał taki sam okres trwania jak ten nałożony przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, niezależnie od tego, czy to państwo członkowskie nałożyło na odnosa osobę warunki odzyskania prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami.

Art. 7: Skutki zakazów prowadzenia pojazdów w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia

W artykule tym wyjaśniono, że przedmiotowa dyrektywa, a w szczególności zastosowanie przez państwo członkowskie wydania którejkolwiek z przesłanek zwolnienia określonych w art. 8, nie uniemożliwia wykonania zakazu prowadzenia pojazdów nałożonego przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia na jego terytorium.

Ponadto w przedmiotowym artykule wyjaśniono, że jeżeli zakaz prowadzenia pojazdów nałożony przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia obejmuje warunki, które musi spełnić odnosa osoba, aby odzyskać prawo jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami, wspomniane państwo członkowskie może nadal stosować zakaz na swoim terytorium do czasu spełnienia tych warunków.

Art. 8: Przesłanki zwolnienia

W art. 8 ustanowiono wyczerpujący wykaz przesłanek zwolnienia, na podstawie których państwo członkowskie wydania musi odmówić nadania ogólnounijnego skutku zakazowi, oraz wykaz dodatkowych przesłanek zwolnienia, na podstawie których może ono odmówić nadania takiego skutku.

Wykaz ten obejmuje takie przesłanki zwolnienia jak: niekompletność certyfikatu; limit wieku odnośnej osoby; immunitet lub przywilej; lub fakt, że pozostały okres zakazu prowadzenia pojazdów wynosi mniej niż jeden miesiąc.

Przed powołaniem się na którąkolwiek z przesłanek zwolnienia państwo członkowskie wydania powinno skonsultować się z państwem członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.

Art. 9: Terminy

Artykuł ten stanowi, że państwo członkowskie wydania musi wdrożyć środek nadający ogólnounijny skutek zakazowi prowadzenia pojazdów nie później niż 15 dni po otrzymaniu przedmiotowego certyfikatu.

W szczególnych przypadkach, gdy państwo członkowskie wydania nie jest w stanie dotrzymać terminu ustalonego dla etapu uznania, musi ono poinformować o tym państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia i skonsultować się z nim, ale pozostaje zobowiązane do bezzwłocznego nadania ogólnounijnego skutku zakazowi prowadzenia pojazdów.

Art. 10: Konsultacje między państwami członkowskimi

Artykuł ten stanowi, że państwa członkowskie powinny konsultować się ze sobą za pomocą odpowiednich środków i bezzwłocznie, w celu zapewnienia skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy.

Art. 11: Informacje przekazywane przez państwo członkowskie wydania

W artykule tym przewidziano obowiązek przekazywania przez państwo członkowskie wydania państwu członkowskiemu popełnienia przestępstwa lub wykroczenia informacji dotyczących różnych aspektów i etapów przedmiotowej procedury.

Art. 12: Informacje przekazywane przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia

Na podstawie tego artykułu państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia musi poinformować państwo członkowskie wydania o okolicznościach, które mogą mieć wpływ na pierwotną decyzję o nałożeniu zakazu prowadzenia pojazdów, oraz o wykonaniu tego zakazu na jego terytorium.

Art. 13: Obowiązek poinformowania odnośnej osoby

Państwo członkowskie wydania musi powiadomić odnośną osobę o decyzji podjętej lub środka wdrożonym w związku z zakazem prowadzenia pojazdów. Określono w nim w szczególności wymóg przekazania informacji na temat środków odwoławczych dostępnych na podstawie prawa państwa członkowskiego wydania.

Art. 14: Środki odwoławcze

Artykuł ten stanowi, że państwa członkowskie powinny zapewnić dostępność odpowiednich środków odwoławczych od decyzji podjętych na podstawie niniejszej dyrektywy. Wyjaśniono w nim, że zakaz prowadzenia pojazdów, o którym powiadomiło państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, można zaskarżyć wyłącznie w ramach powództwa wniesionego w tym państwie członkowskim.

Art. 15: Krajowe punkty kontaktowe

Państwa członkowskie muszą ustanowić krajowe punkty kontaktowe. Zgodnie z art. 4 te krajowe punkty kontaktowe przesyłają przedmiotowe certyfikaty. Powinny one także współpracować z organami zajmującymi się egzekwowaniem zakazów prowadzenia pojazdów.

Art. 16: Dane statystyczne

Na podstawie tego artykułu państwa członkowskie muszą regularnie gromadzić dane od właściwych organów i prowadzić wyczerpujące statystyki dotyczące zakazów prowadzenia pojazdów. Zgromadzone dane statystyczne przesyła się co roku Komisji. Gromadzenie kompleksowych danych dotyczących zakazów prowadzenia pojazdów jest konieczne, aby umożliwić dokładną ocenę funkcjonowania mechanizmu ustanowionego w przedmiotowej dyrektywie.

Art. 17: Procedura komitetowa

W artykule tym ustanowiono procedurę przyjęcia aktu wykonawczego, o którym mowa w art. 5.

Art. 18: Związek z innymi aktami prawnymi

Artykuł ten stanowi, że przedmiotowa dyrektywa nie wpływa na prawa i obowiązki wynikające z przepisów Unii dotyczących współpracy sądowej oraz praw podejrzanych i oskarżonych.

Art. 19: Transpozycja

Państwa członkowskie muszą dokonać transpozycji przepisów dyrektywy w określonym terminie i powiadomić Komisję o swoich środkach krajowych.

Art. 20: Sprawozdanie ze stosowania

Ustanawia się i nakłada na Komisję obowiązek sprawozdawczy w odniesieniu do wykonania proponowanej dyrektywy.

Art. 21: Wejście w życie i stosowanie

Jest to standardowy przepis stanowiący, że dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Art. 22: Adresaci

Jest to standardowy przepis stanowiący, że dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 lit. c),

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jest głównym celem polityki transportowej Unii. W ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030³ Komisja ponownie zobowiązała się do realizacji ambitnego celu osiągnięcia do 2050 r. prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych i zerowej liczby poważnych urazów na unijnych drogach (znanego jako „wizja zero”), a także średnioterminowego celu zmniejszenia o 50 % liczby ofiar śmiertelnych i poważnych urazów do 2030 r.
- (2) Aby osiągnąć cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, ministrowie transportu państw członkowskich w oświadczeniu z Valletty w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 29 marca 2017 r. wezwali do wzmocnienia unijnych ram prawnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeby współpracy państw członkowskich w kwestii zakazów prowadzenia pojazdów odnoszących się do kierowców niebędących rezydentami.
- (3) W rezultacie swobodnego przepływu osób i wzrostu międzynarodowego ruchu drogowego zakazy prowadzenia pojazdów są często nakładane przez państwa członkowskie inne niż to, w którym znajduje się miejsce stałego zamieszkania danego kierowcy i które wydało jego prawo jazdy.
- (4) Jak dotąd państwo członkowskie inne niż państwo, w którym znajduje się miejsce stałego zamieszkania danego kierowcy, może wdrożyć, zgodnie z przepisami krajowymi i w rezultacie bezprawnego zachowania na jego terytorium posiadacza prawa jazdy uzyskanego w innym państwie członkowskim, środki skutkujące odmową

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].³ SWD(2019) 283 final.

uznania ważności prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie, a tym samym ograniczeniem uprawnień odnośnej osoby do kierowania pojazdami. Zakres stosowania tych środków jest jednak ograniczony do terytorium państwa członkowskiego, w którym miało miejsce bezprawne zachowanie, a ich skutek ogranicza się do odmowy uznania ważności danego prawa jazdy na tym terytorium. W związku z tym, w przypadku braku jakichkolwiek działań ze strony państwa członkowskiego, które wydało dane prawo jazdy, jest ono nadal uznawane we wszystkich innych państwach członkowskich. Taki scenariusz uniemożliwia jednak osiągnięcie wyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii. Kierowcy objęci zakazem prowadzenia pojazdów w państwie członkowskim innym niż to, które wydało dane prawo jazdy, nie powinni uniknąć skutków takiego środka, gdy przebywają w państwie członkowskim innym niż to, w którym miało miejsce dane przestępstwo lub wykroczenie.

- (5) W celu zapewnienia wysokiego poziomu ochrony wszystkich użytkowników dróg w Unii konieczne jest ustanowienie specjalnych przepisów dotyczących ogólnounijnego stosowania zakazów prowadzenia pojazdów nałożonych przez państwo członkowskie inne niż to, które wydało prawo jazdy danego sprawcy, w związku z popełnieniem poważnych przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.
- (6) Wdrożenie niniejszej dyrektywy nie powinno jednak wymagać harmonizacji przepisów krajowych dotyczących definicji przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym, ich charakteru prawnego oraz sankcji mających zastosowanie w przypadku takich przestępstw lub wykroczeń. W szczególności należy dążyć do osiągnięcia ogólnounijnego skutku zakazów prowadzenia pojazdów, niezależnie od tego, czy środki krajowe w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia zostaną zakwalifikowane jako administracyjne czy karne.
- (7) Niniejsza dyrektywa powinna pozostać bez uszczerbku dla przepisów dotyczących współpracy policyjnej i wymiarów sprawiedliwości w sprawach karnych oraz wzajemnego uznawania odnośnych orzeczeń sądowych. Dyrektywa ta nie powinna również wpływać na możliwość wykonywania przez organy sądowe państw członkowskich wydanych przez nie orzeczeń, a zwłaszcza orzeczeń o charakterze karnym.
- (8) Niniejsza dyrektywa ma konkretnie umożliwić UE realizację celu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego należą do polityki transportowej i mogą być przyjmowane na podstawie art. 91 ust. 1 lit. c) Traktatu⁴, ponieważ wchodzą w zakres pojęcia „środków pozwalających polepszyć bezpieczeństwo transportu” w rozumieniu tego przepisu⁵.
- (9) Zakazy prowadzenia pojazdów wynikające z poważnych przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego mogą polegać na cofnięciu, ograniczeniu lub zawieszeniu prawa jazdy sprawcy lub jego uprawnień do kierowania pojazdami. Jeżeli przestępstwo lub wykroczenie popełniono w państwie członkowskim, które wydało dane prawo jazdy, powyższy zakaz może również polegać na unieważnieniu tego prawa jazdy. Dlatego też ogólnounijne skutki zakazu prowadzenia pojazdów

⁴ Dz.U. C 202 z 7.6.2016.

⁵ Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 6 maja 2014 r., Komisja/Parlament i Rada, C-43/12, EU:C:2014:298, pkt 43.

należy osiągnąć przez zastosowanie wszystkich tych środków przez państwo członkowskie, które wydało dane prawo jazdy.

- (10) Ponieważ kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu (tj. kierowanie pojazdem przy stężeniu alkoholu we krwi przekraczającym maksymalną wartość dopuszczalną prawem), przekroczenie dopuszczalnej prędkości (tj. przekroczenie ograniczeń prędkości obowiązujących na danej drodze lub w przypadku danego typu pojazdu) oraz kierowanie pojazdem pod wpływem środków odurzających stanowią główne przyczyny wypadków i ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym w Unii, należy zapewnić najwyższy możliwy poziom staranności w sprawach dotyczących tych przestępstw i wykroczeń, które w związku z tym należy uznać do celów niniejszej dyrektywy za „poważne przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego”. Ponadto przestępstwa lub wykroczenia w ruchu drogowym, których skutkiem jest śmierć lub poważny uraz ciała ofiary, należy również uznawać za poważne przestępstwa lub wykroczenia ze względu na ich wagę.
- (11) Zakaz prowadzenia pojazdów nałożony przez dane państwo członkowskie na osobę, która nie ma w nim miejsca stałego zamieszkania w rozumieniu art. 17 [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE PRAW JAZDY] i która posiada prawo jazdy wydane przez inne państwo członkowskie, powinien wywoływać skutki na całym terytorium Unii, podobnie jak ma to już miejsce w przypadku zakazów prowadzenia pojazdów nałożonych na osoby posiadające prawa jazdy wydane przez to państwo członkowskie. Również z uwagi na zasadę autonomii proceduralnej państwa członkowskie powinny mieć swobodę decydowania o tym, jak najlepiej osiągnąć ten efekt zgodnie z prawem krajowym. Należy jednak uwzględnić fakt, że jeżeli dane państwo członkowskie nakłada zakaz prowadzenia pojazdów na osobę mającą miejsce stałego zamieszkania w tym państwie członkowskim, ale posiadającą prawo jazdy wydane przez inne państwo członkowskie, to pierwsze z tych państw jest uprawnione do wymiany prawa jazdy w celu zastosowania tego zakazu zgodnie z art. 11 ust. 2 [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE PRAW JAZDY].
- (12) Państwo członkowskie, które nałożyło zakaz prowadzenia pojazdów („państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia”), powinno powiadomić państwo członkowskie, które wydało prawo jazdy odnośnej osoby („państwo członkowskie wydania”), o każdym takim zakazie nałożonym na taką osobę na okres co najmniej jednego miesiąca, aby uruchomić procedury niezbędne do zapewnienia ogólnounijnego skutku tego zakazu. Takie powiadomienie należy przysyłać za pomocą standardowego certyfikatu, aby zapewnić płynną, wiarygodną i skuteczną wymianę informacji między państwami członkowskimi.
- (13) Standardowy certyfikat powinien zawierać minimalny zbiór danych umożliwiających właściwe wdrożenie niniejszej dyrektywy, a mianowicie: organ państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia nakładający zakaz prowadzenia pojazdów, popełnione poważne przestępstwo lub wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, wynikający z niego zakaz prowadzenia pojazdów, odnośną osobę oraz procedury zastosowane w celu nałożenia wspomnianego zakazu. Taki certyfikat należy także przetłumaczyć na język urzędowy państwa członkowskiego wydania lub na jakikolwiek inny język zaakceptowany przez to państwo w celu zapewnienia szybkiego przetworzenia przez adresata. Dzięki temu, że standardowy certyfikat zawiera tylko te informacje, pozwala on zagwarantować skuteczność bez zobowiązywania państw członkowskich do dzielenia się nieproporcjonalną lub nadmierną ilością informacji.

- (14) Nałożenie zakazu prowadzenia pojazdów w rezultacie bezprawnych zachowań przyczynia się do zagwarantowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii. Na podstawie zasady wzajemnego uznawania praw jazdy wydawanych w państwach członkowskich środki dotyczące cofnięcia, unieważnienia, zawieszenia lub ograniczenia prawa jazdy wydanego przez państwo członkowskie wydania są automatycznie uznawane przez wszystkie pozostałe państwa członkowskie. W związku z tym państwo członkowskie wydania powinno być zobowiązane do zapewnienia uznania przez wszystkie państwa członkowskie zakazów prowadzenia pojazdów przyjętych przez inne państwa członkowskie. A zatem, po otrzymaniu powiadomienia o nałożonym zakazie prowadzenia pojazdów i o ile nie zachodzi przesłanka zwolnienia lub nie powołano się na nią, państwo członkowskie wydania powinno wdrożyć odpowiednie środki w celu rozszerzenia skutków wspomnianego zakazu na Unię.
- (15) Środki wdrażane przez państwo członkowskie wydania powinny być różne w zależności od konkretnego charakteru danego zakazu prowadzenia pojazdów. Ponieważ cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami ma z konieczności różne konsekwencje, wymagają one różnych procedur, aby mogły zostać wprowadzone w życie zgodnie z kompetencjami zaangażowanych państw członkowskich. W szczególności, zwłaszcza w przypadku cofnięcia prawa jazdy lub uprawnienia do kierowania pojazdami, odnośna osoba powinna mieć możliwość ich odzyskania zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie do podobnych okoliczności w państwie członkowskim wydania. Jeżeli chodzi o zawieszenie lub ograniczenie, należy zapewnić, aby tylko czas trwania takich środków miał ogólnounijny skutek, nawet jeżeli w ramach zakazu prowadzenia pojazdów przewidziano dodatkowe warunki, ponieważ podstawowym celem tych środków jest czasowe lub częściowe uniemożliwienie odnośnej osobie kierowania pojazdami, a nie określenie, w jaki sposób osoba ta powinna odzyskać swoje uprawnienia do kierowania pojazdami w państwie członkowskim wydania.
- (16) Zasadniczo niniejsza dyrektywa nie powinna skutkować ograniczeniem możliwości stosowania przez państwa członkowskie zakazów prowadzenia pojazdów na ich terytorium. W związku z tym państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia powinno mieć możliwość dalszego stosowania, zgodnie ze swoimi przepisami krajowymi i ze skutkami ograniczonymi do swojego terytorium, zakazów prowadzenia pojazdów i wszelkich dodatkowych warunków określonych w tych przepisach, dopóki odnośna osoba nie zastosuje się do nich.
- (17) Ponadto należy jednak wziąć pod uwagę, że ocena zgodności z określonymi w prawie Unii wymogami dotyczącymi uzyskania prawa jazdy należy do kompetencji państwa członkowskiego wydania. Zastosowanie dodatkowych warunków w państwie członkowskim wydania nie powinno także skutkować powieleniem wymogów, które odnośna osoba musi spełnić, aby udowodnić, że odzyskanie prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami nie będzie stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii. W związku z tym, jeżeli państwo członkowskie wydania przyjęło środki w celu zapewnienia ogólnounijnego skutku zakazu prowadzenia pojazdów, a następnie dokonało ponownej oceny tego, czy odnośna osoba może odzyskać prawo jazdy lub uprawnienia do kierowania pojazdami, ocena ta powinna być uznawana w całej Unii, a zatem również w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.
- (18) Zastosowanie środków przez państwo członkowskie wydania powinno służyć zapewnieniu, aby zakaz prowadzenia pojazdów miał ogólnounijny skutek i nie

powinno wymagać nowej oceny faktów, które doprowadziły do tego zakazu. Aby jednak zagwarantować, by ogólnounijny skutek nie był sprzeczny z zasadą proporcjonalności, prawami podstawowymi lub wyjątkami przewidzianymi w prawie państwa członkowskiego wydania, należy określić pewne przesłanki, które powodują zwolnienie państwa członkowskiego wydania z obowiązku przyjęcia środków.

- (19) W interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w celu zapewnienia pewności prawa w stosunku do odośnej osoby i państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia państwo członkowskie wydania powinno zapewnić ogólnounijny skutek zakazu prowadzenia pojazdów lub zastosować przesłankę zwolnienia w możliwie najkrótszym czasie, a w każdym razie nie później niż w ciągu 15 dni od powiadomienia go o danym zakazie. Powinno to pozostawać bez uszczerbku dla sytuacji, w których wyjątkowe okoliczności uniemożliwiają dotrzymanie tego terminu. Nawet w takich wyjątkowych przypadkach państwo członkowskie wydania powinno jednak działać bez zbędnej zwłoki i poinformować państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia o okresie i przyczynie opóźnienia.
- (20) Prawidłowe wdrożenie niniejszej dyrektywy zakłada ścisłą, szybką i skuteczną komunikację pomiędzy zaangażowanymi właściwymi organami krajowymi. Właściwe organy krajowe państw członkowskich powinny zatem w razie potrzeby konsultować się ze sobą za pomocą odpowiednich środków. Ponadto w szczególnych, ściśle określonych przypadkach zarówno państwo członkowskie wydania, jak i państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia powinny bezzwłocznie przekazywać sobie nawzajem istotne informacje dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy. Powinno to dotyczyć przyjęcia środków nadających ogólnounijny skutek zakazowi prowadzenia pojazdów, decyzji podjętych w kwestii przesłanek zwolnienia, wykonania wspomnianego zakazu oraz wszelkich okoliczności mających wpływ na pierwotnie nałożony zakaz.
- (21) Po otrzymaniu informacji o zakazie prowadzenia pojazdów i nadaniu mu ogólnounijnych skutków państwo członkowskie wydania powinno bezzwłocznie powiadomić odośną osobę, aby umożliwić jej skorzystanie z praw podstawowych, takich jak prawo do bycia wysłuchanym i do zaskarżenia orzeczeń do właściwych sądów krajowych.
- (22) Państwa członkowskie powinny zapewnić dostępność odpowiednich środków odwoławczych – równoważnych środkom dostępnym w podobnych sprawach krajowych – od środków wdrożonych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz zapewnić przekazanie informacji o takich środkach odwoławczych w chwili rozpoczęcia ich obowiązywania, a także w odpowiednim czasie, aby zagwarantować możliwość ich skutecznego wykorzystania. Należy jednak wyjaśnić, że zakaz prowadzenia pojazdów, o którym powiadomiono zgodnie z art. 4 ust. 1, można zaskarżyć wyłącznie w ramach powództwa wniesionego w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.
- (23) Ochrona osób fizycznych w zakresie przetwarzania ich danych osobowych jest jednym z praw podstawowych. Zgodnie z art. 8 ust. 1 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej⁶ i art. 16 ust. 1 Traktatu każda osoba ma prawo do ochrony danych osobowych jej dotyczących. Odpowiednie przepisy Unii, a mianowicie rozporządzenie

⁶ Dz.U. C 202 z 7.6.2016, s. 391.

Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁷ oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680⁸, powinny mieć zastosowanie do przetwarzania danych osobowych w kontekście niniejszej dyrektywy zgodnie z ich odpowiednim zakresem stosowania.

- (24) Niniejsza dyrektywa ustanawia podstawę prawną dla wymiany danych osobowych w celu nadania skuteczności zakazom prowadzenia pojazdów nakładanym przez państwo członkowskie inne niż państwo członkowskie wydania. Wspomniana podstawa prawna jest zgodna z art. 6 ust. 1 lit. c) i, w stosownych przypadkach, z art. 10 rozporządzenia (UE) 2016/679 oraz z art. 8 dyrektywy (UE) 2016/680. Dane osobowe podlegające wymianie z państwem członkowskim wydania powinny być ograniczone do tego, co jest niezbędne do wypełnienia obowiązków określonych w niniejszej dyrektywie.
- (25) Aby zapewnić płynną, rzetelną i skuteczną wymianę informacji, wszystkie państwa członkowskie powinny wyznaczyć swój krajowy punkt kontaktowy do celów niniejszej dyrektywy. Państwa te powinny ponadto zapewnić, aby ich odpowiednie krajowe punkty kontaktowe współpracowały z właściwymi organami zaangażowanymi w egzekwowanie zakazów prowadzenia pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, w szczególności w celu zapewnienia terminowej wymiany wszystkich niezbędnych informacji.
- (26) Państwa członkowskie powinny regularnie gromadzić wyczerpujące dane statystyczne dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy i przysyłać je co roku Komisji. Na podstawie tych i innych informacji Komisja powinna oceniać wpływ wdrożenia niniejszej dyrektywy na bezpieczeństwo ruchu drogowego i co pięć lat przedstawiać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wyników tej oceny, w razie potrzeby wraz z wnioskami ustawodawczymi dotyczącymi jej zmiany.
- (27) Niniejsza dyrektywa nie powinna wpływać na prawa i obowiązki wynikające z innych mających zastosowanie przepisów Unii, w szczególności z decyzji ramowej Rady 2008/947/WSiSW⁹ i decyzji ramowej Rady 2005/214/WSiSW¹⁰, ani na prawa podejrzanych i oskarżonych przewidziane w dyrektywie 2010/64/UE¹¹, dyrektywie

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchyłająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 89).

⁹ Decyzja ramowa Rady 2008/947/WSiSW z dnia 27 listopada 2008 r. o stosowaniu zasady wzajemnego uznawania do wyroków i decyzji w sprawie zawieszenia lub warunkowego zwolnienia w celu nadzorowania przestrzegania warunków zawieszenia i obowiązków wynikających z kar alternatywnych (Dz.U. L 337 z 16.12.2008, s. 102).

¹⁰ Decyzja Ramowa Rady 2005/214/WSiSW z dnia 24 lutego 2005 r. w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym (Dz.U. L 76 z 22.3.2005, s. 16).

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/64/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie prawa do tłumaczenia ustnego i tłumaczenia pisemnego w postępowaniu karnym (Dz.U. L 280 z 26.10.2010, s. 1).

2012/13/UE¹², dyrektywie 2013/48/UE¹³, dyrektywie (UE) 2016/343¹⁴, dyrektywie (UE) 2016/800¹⁵ i dyrektywie (UE) 2016/1919 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁶.

- (28) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zawierania dwustronnych lub wielostronnych umów lub porozumień z innymi państwami członkowskimi w celu uzupełnienia systemu ustanowionego niniejszą dyrektywą i ułatwienia jego funkcjonowania. Państwa te powinny jednak czynić to wyłącznie w zakresie, w jakim takie umowy lub porozumienia pozwalają na rozszerzenie przepisów niniejszej dyrektywy i przyczyniają się do dalszego uproszczenia lub ułatwienia procedur nadawania ogólnounijnego skutku zakazom prowadzenia pojazdów, a zatem w zakresie, w jakim pozwalają na osiągnięcie wyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- (29) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia formatu i treści standardowego certyfikatu na potrzeby powiadamiania o zakazie prowadzenia pojazdów. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁷.
- (30) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie ogólnounijnego skutku decyzji nakładających zakazy prowadzenia pojazdów w związku z poważnymi przestępstwami lub wykroczeniami przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, co ma służyć podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki niniejszej dyrektywy możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej¹⁸. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/13/UE z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie prawa do informacji w postępowaniu karnym (Dz.U. L 142 z 1.6.2012, s. 1).

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/48/UE z dnia 22 października 2013 r. w sprawie prawa dostępu do adwokata w postępowaniu karnym i w postępowaniu dotyczącym europejskiego nakazu aresztowania oraz w sprawie prawa do poinformowania osoby trzeciej o pozbawieniu wolności i prawa do porozumiewania się z osobami trzecimi i organami konsularnymi w czasie pozbawienia wolności (Dz.U. L 294 z 6.11.2013, s. 1).

¹⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/343 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie wzmocnienia niektórych aspektów domniemania niewinności i prawa do obecności na rozprawie w postępowaniu karnym (Dz.U. L 65 z 11.3.2016, s. 1).

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/800 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie gwarancji procesowych dla dzieci będących podejrzanymi lub oskarżonymi w postępowaniu karnym (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 1).

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1919 z dnia 26 października 2016 r. w sprawie pomocy prawnej z urzędu dla podejrzanych i oskarżonych w postępowaniu karnym oraz dla osób, których dotyczy wnioski w postępowaniu dotyczącym europejskiego nakazu aresztowania (Dz.U. L 297 z 4.11.2016, s. 1).

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję, Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

¹⁸ Dz.U. C 202 z 7.6.2016, s. 13.

- (31) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725¹⁹ skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu [DD/MM/RRRR] r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel i przedmiot

Niniejsza dyrektywa ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony wszystkich użytkowników dróg w Unii. W tym celu ustanowiono w niej przepisy przewidujące ogólnounijny skutek w postaci zakazów prowadzenia pojazdów w związku z poważnymi przestępstwami lub wykroczeniami przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego popełnionymi w państwie członkowskim innym niż to, które wydało prawo jazdy odnośnej osoby.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „zakaz prowadzenia pojazdów” oznacza każdą decyzję podjętą w związku z popełnieniem poważnego przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, która skutkuje cofnięciem, ograniczeniem lub zawieszeniem prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami w odniesieniu do kierowcy pojazdu mechanicznego, od której to decyzji nie przysługuje już prawo do odwołania, niezależnie od tego, czy stanowi ona główną, dodatkową bądź uzupełniającą karę czy środek bezpieczeństwa, i niezależnie od tego, czy kwalifikuje się jako środek administracyjny czy karny;
- 2) „cofnięcie” oznacza cofnięcie prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami lub ich uznania;
- 3) „zawieszenie” oznacza czasowe ograniczenie ważności prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami lub ich uznania, na określony czas albo na określony czas w połączeniu ze spełnieniem dodatkowych warunków;
- 4) „ograniczenie” oznacza częściowe ograniczenie ważności prawa jazdy lub uprawnień do kierowania pojazdami lub ich uznania, albo na określony czas albo w zależności od spełnienia dodatkowych warunków albo przez zastosowanie połączenia obu tych wymogów;
- 5) „dodatkowe warunki” oznaczają inne niż upływ określonego czasu warunki, jakie musi spełnić odnośna osoba, której dotyczy zakaz prowadzenia pojazdów, aby odzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami lub prawo jazdy;

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE, Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39.

- 6) „państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia” oznacza państwo członkowskie, w którym wydano zakaz prowadzenia pojazdów;
- 7) „państwo członkowskie wydania” oznacza państwo członkowskie, które wydało prawo jazdy odnośnej osoby i któremu przesłano zakaz prowadzenia pojazdów zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy;
- 8) „pojazd mechaniczny” oznacza pojazd mechaniczny zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 4 [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE PRAW JAZDY];
- 9) „prawo jazdy” oznacza prawo jazdy zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 1 [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE PRAW JAZDY];
- 10) „odnośna osoba” oznacza osobę fizyczną, wobec której wydaje się zakaz prowadzenia pojazdów;
- 11) „poważne przestępstwo lub wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego” oznacza:
 - a) kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. g) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413²⁰;
 - b) przekroczenie dopuszczalnej prędkości zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) dyrektywy (UE) 2015/413;
 - c) kierowanie pojazdem pod wpływem środków odurzających zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. h) dyrektywy (UE) 2015/413;
 - d) zachowanie naruszające przepisy ruchu drogowego i skutkujące śmiercią lub poważnym urazem ciała;
- 12) „miejsce stałego zamieszkania” oznacza miejsce stałego zamieszkania zgodnie z art. 17 [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE PRAW JAZDY].

Artykuł 3

Ogólnounijny skutek zakazów prowadzenia pojazdów

Państwa członkowskie zapewniają, aby zakaz prowadzenia pojazdów wydany przez dane państwo członkowskie w odniesieniu do osoby, która nie ma miejsca stałego zamieszkania w tym państwie członkowskim i która posiada prawo jazdy wydane przez inne państwo członkowskie, był skuteczny na całym terytorium Unii zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Obowiązek powiadomienia o zakazie prowadzenia pojazdów

1. Państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia powiadamia państwo członkowskie wydania o każdym zakazie prowadzenia pojazdów nałożonym na okres co najmniej jednego miesiąca na osobę, która nie ma miejsca stałego zamieszkania w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub

²⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9).

wykroczenia i która posiada prawo jazdy wydane przez państwo członkowskie wydania.

2. Powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się za pomocą standardowego certyfikatu przewidzianego w art. 5 i zgodnie z procedurą określoną w ust. 3.
3. Krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia wypełnia, podpisuje i przesyła przedmiotowy certyfikat bezpośrednio do krajowego punktu kontaktowego państwa członkowskiego wydania, który przekazuje je organowi właściwemu w sprawach zapewnienia ogólnounijnego skutku zakazu prowadzenia pojazdów. Krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przekazuje także prawo jazdy odnośnej osoby, jeżeli zostało ono zatrzymane, oraz oryginał decyzji o nałożeniu zakazu prowadzenia pojazdów lub jej uwierzytelnioną kopię do krajowego punktu kontaktowego państwa członkowskiego wydania. Państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia nie ma obowiązku sporządzenia tłumaczenia pisemnego oryginału decyzji ani jej uwierzytelnionej kopii.

Artykuł 5

Standardowy certyfikat i sposób jego przesyłania

1. Przed [data transpozycji określona w art. 19] Komisja ustanawia, w drodze aktu wykonawczego, format i treść standardowego certyfikatu na potrzeby powiadamiania o zakazie prowadzenia pojazdów. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.
2. Przedmiotowy certyfikat zawiera następujące informacje:
 - a) informacje o organie, który nałożył zakaz prowadzenia pojazdów w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
 - b) opis poważnego przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz fakty prowadzące do nałożenia zakazu prowadzenia pojazdów;
 - c) imię i nazwisko oraz adres odnośnej osoby, jak również numer prawa jazdy, a w razie potrzeby także krajowych dokumentów tożsamości tej osoby, jeżeli informacje te są dostępne;
 - d) obowiązujące przepisy prawne państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
 - e) zastosowane procedury oraz dokładny zakres i treść zakazu prowadzenia pojazdów, w tym, w stosownych przypadkach, datę, od której zawieszenie lub ograniczenie przestaje obowiązywać, oraz wszelkie dodatkowe warunki określone przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
 - f) w stosownych przypadkach okres (w dniach) zakazu prowadzenia pojazdów nałożonego przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, który upłynął już w tym państwie członkowskim.

3. Państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia dostarcza państwu członkowskiemu wydania tłumaczenie pisemne przedmiotowego certyfikatu na język urzędowy państwa członkowskiego wydania lub na inny język, który państwo to zaakceptowało zgodnie z ust. 4.
4. Każde państwo członkowskie może w dowolnej chwili przedłożyć Komisji oświadczenie, w którym stwierdza, że będzie akceptować tłumaczenia pisemne certyfikatów na jeden lub więcej spośród języków urzędowych Unii niebędących językiem urzędowym tego państwa członkowskiego. Oświadczenie to może być w każdej chwili wycofane. Komisja udostępnia oświadczenia i wszelkie ich wycofania wszystkim państwom członkowskim.
5. Krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przesyła przedmiotowy certyfikat do krajowego punktu kontaktowego państwa członkowskiego wydania za pośrednictwem Europejskiej Sieci Praw Jazdy, o której mowa w art. 19 ust. 1 [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE PRAW JAZDY] („RESPER”).

Artykuł 6

Zapewnienie ogólnounijnego skutku zakazów prowadzenia pojazdów

1. Po otrzymaniu powiadomienia o zakazie prowadzenia pojazdów zgodnie z art. 4 ust. 1 i o ile nie zachodzi przesłanka zwolnienia określona w art. 8, państwo członkowskie wydania wdraża odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby zakaz ten miał ogólnounijny skutek.
2. Jeżeli zakaz prowadzenia pojazdów polega na cofnięciu, środki wdrażane przez państwo członkowskie wydania muszą spełniać następujące warunki:
 - a) państwo członkowskie wydania cofa prawo jazdy odnośnej osoby lub jej uprawnienia do kierowania pojazdami;
 - b) odnośna osoba może odzyskać prawo jazdy lub uprawnienia do kierowania pojazdami zgodnie z przepisami krajowymi państwa członkowskiego wydania;
 - c) państwo członkowskie wydania uwzględnia w miarę możliwości każdą część dodatkowych warunków, jakie odnośna osoba musi spełnić, aby odzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami, a które zostały już spełnione w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.
3. Jeżeli zakaz prowadzenia pojazdów polega na zawieszeniu lub ograniczeniu, środki wdrażane przez państwo członkowskie wydania muszą spełniać następujące warunki:
 - a) państwo członkowskie wydania zawiesza lub ogranicza ważność prawa jazdy odnośnej osoby lub jej uprawnień do kierowania pojazdami do dnia, w którym zawieszenie lub ograniczenie nałożone i zgłoszone przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przestają obowiązywać;
 - b) w przypadku gdy zawieszenie lub ograniczenie nałożone i zgłoszone przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia uzależnione są zarówno od upływu określonego czasu, jak i od spełnienia dodatkowych warunków, państwo członkowskie wydania uwzględnia tylko określony czas;

- c) ograniczenie nałożone i zgłoszone przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia musi zostać uwzględnione w zakresie, w jakim jest zgodne z prawem państwa członkowskiego wydania pod względem jego charakteru lub czasu trwania.
4. Bez uszczerbku dla przesłanki zwolnienia określonej w art. 8 ust. 1 lit. a), podczas przyjmowania środków na podstawie niniejszego artykułu państwo członkowskie wydania jest związane informacjami i faktami przekazanymi przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia zgodnie z art. 5 i opiera się na nich.

Artykuł 7

Skutki zakazów prowadzenia pojazdów w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia

1. Niniejsza dyrektywa nie uniemożliwia państwu członkowskiemu popełnienia przestępstwa lub wykroczenia wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów na jego terytorium i zgodnie z jego przepisami krajowymi.
2. W przypadku gdy zgodnie z art. 4 ust. 1 powiadomiono państwo członkowskie wydania o zakazie prowadzenia pojazdów zawierającym dodatkowe warunki, państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia może nadal stosować taki zakaz na swoim terytorium, dopóki odnośna osoba nie spełni tych warunków.
3. Dodatkowe warunki związane z zakazem prowadzenia pojazdów, o którym powiadomiono zgodnie z art. 4 ust. 1, uznaje się jednak za spełnione przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, jeżeli państwo członkowskie wydania pozytywnie oceniło, że odnośna osoba spełnia warunki mające zastosowanie w państwie członkowskim wydania dotyczące odzyskania uprawnień do kierowania pojazdami lub prawa jazdy lub możliwości ubiegania się o nowe prawo jazdy.

Artykuł 8

Przesłanki zwolnienia

1. Państwo członkowskie wydania nie wdraża środków, o których mowa w art. 6 ust. 1, jeżeli:
 - a) certyfikat, o którym mowa w art. 5, jest niekompletny lub w sposób oczywisty nieprawidłowy i nie przekazano brakujących bądź prawidłowych informacji zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu;
 - b) dany zakaz prowadzenia pojazdów został już w pełni wykonany w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia;
 - c) dany zakaz prowadzenia pojazdów uległ przedawnieniu zgodnie z prawem państwa członkowskiego wydania;
 - d) wykonanie danego zakazu prowadzenia pojazdów jest niemożliwe ze względu na istnienie przywileju lub immunitetu na mocy prawa państwa członkowskiego wydania;

- e) w chwili przyjmowania środków, o których mowa w art. 6 ust. 3, pozostały okres zawieszenia lub ograniczenia, który ma upłynąć w związku z danym zakazem prowadzenia pojazdów, wynosi mniej niż jeden miesiąc;
- f) miało miejsce postępowanie sądowe i zgodnie z danym certyfikatem odnośna osoba nie stawiała się osobiście na rozprawie, w wyniku której przyjęto zakaz prowadzenia pojazdów, chyba że w certyfikacie stwierdzono, że zgodnie z dalszymi wymogami proceduralnymi określonymi w prawie państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia wystąpiła jedna z następujących okoliczności:
 - (i) odnośna osoba została wezwana osobiście w odpowiednim terminie i tym samym została poinformowana o wyznaczonym terminie i miejscu rozprawy, w wyniku której wydano zakaz prowadzenia pojazdów, albo inną drogą rzeczywiście otrzymała urzędową informację o wyznaczonym terminie i miejscu rozprawy w sposób pozwalający jednoznacznie stwierdzić, że wiedziała o wyznaczonej rozprawie i została poinformowana w odpowiednim terminie, że taki zakaz może zostać wydany również w przypadku niestawienia się przez nią na rozprawie;
 - (ii) wiedząc o wyznaczonej rozprawie, odnośna osoba udzieliła pełnomocnictwa obrońcy, który został wyznaczony przez nią albo z urzędu do tego, aby bronić ją na rozprawie, i obrońca ten rzeczywiście bronił odnośną osobę na rozprawie; lub
 - (iii) po doręczeniu jej zakazu prowadzenia pojazdów i wyraźnym pouczeniu o prawie do ponownego rozpoznania sprawy lub do złożenia odwołania, w których to procedurach odnośna osoba miałaby prawo uczestniczyć i które pozwoliłyby na ponowne rozpoznanie istoty sprawy, w tym z uwzględnieniem nowych dowodów, oraz które mogłyby prowadzić do uchylenia pierwotnego zakazu, osoba ta wyraźnie oświadczyła, że nie kwestionuje danego zakazu prowadzenia pojazdów lub nie wystąpiła w stosownym terminie o ponowne rozpoznanie sprawy ani nie złożyła odwołania;
- g) w wyjątkowych sytuacjach istnieją istotne przesłanki, by sądzić, na podstawie konkretnych i obiektywnych dowodów, że wykonanie zakazu prowadzenia pojazdów wiązałoby się – w szczególnych okolicznościach danej sprawy – z naruszeniem prawa podstawowego określonego w Karcie.

2. Państwo członkowskie wydania może zdecydować o zastosowaniu również następujących przesłanek zwolnienia:

- a) dany zakaz prowadzenia pojazdów dotyczy poważnego przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, które zgodnie z informacjami przekazanymi na podstawie art. 4 ust. 1 nie byłoby karane takim zakazem na podstawie prawa państwa członkowskiego wydania;
- b) dany zakaz prowadzenia pojazdów nałożono wyłącznie z powodu przekroczenia dopuszczalnej prędkości, a ograniczenia prędkości obowiązujące w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przekroczone o mniej niż 50 km/h;
- c) zgodnie z prawem państwa członkowskiego wydania odnośna osoba nie może ze względu na swój wiek odpowiadać za poważne przestępstwo lub wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, w związku z którym wydano dany zakaz prowadzenia pojazdów.

3. W każdym przypadku, gdy państwo członkowskie wydania zamierza zastosować w ramach konkretnej sprawy przesłankę zwolnienia zgodnie z ust. 1 lub 2, bezzwłocznie informuje ono o tym państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia oraz, w stosownych przypadkach, zwraca się o wszelkie informacje niezbędne do zbadania, czy przesłanka zwolnienia, o której mowa w tych ustępach, ma zastosowanie. Państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia bezzwłocznie przekazuje wymagane informacje i może przekazać wszelkie dodatkowe informacje lub uwagi, które uzna za istotne.

Informacje przekazane na podstawie niniejszego ustępu nie obejmują danych osobowych innych niż te, które są ściśle niezbędne do zastosowania ust. 1 i 2, i wykorzystuje się je wyłącznie do celów stosowania tych ustępów.

Artykuł 9

Terminy

1. Państwo członkowskie wydania wdraża środki, o których mowa w art. 6 ust. 1, lub przyjmuje decyzję o zastosowaniu przesłanki zwolnienia zgodnie z art. 8 bezzwłocznie i, bez uszczerbku dla ust. 3, nie później niż 15 dni po otrzymaniu certyfikatu zgodnie z art. 5 ust. 1.
2. Krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego wydania bezzwłocznie informuje krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia za pośrednictwem RESPER o środkach wdrożonych na podstawie art. 6 ust. 1 lub o decyzji o zastosowaniu przesłanki zwolnienia zgodnie z art. 8.
3. Jeżeli w danym przypadku nie jest możliwe dotrzymanie terminu określonego w ust. 1, krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego wydania bezzwłocznie informuje krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia w dowolny sposób i podaje przyczyny uniemożliwiające dotrzymanie tego terminu.

Upływ terminu określonego w ust. 1 nie zwalnia państwa członkowskiego wydania z obowiązku bezzwłocznego wdrożenia środków, o których mowa w art. 6 ust. 1.

Artykuł 10

Konsultacje między państwami członkowskimi

W razie potrzeby państwa członkowskie konsultują się ze sobą za pomocą odpowiednich środków i bezzwłocznie w celu zapewnienia skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 11

Informacje przekazywane przez państwo członkowskie wydania

Krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego wydania bezzwłocznie informuje krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia:

- a) o otrzymaniu powiadomienia o zakazie prowadzenia pojazdów zgodnie z art. 4 ust. 1;
- b) o środkach wdrożonych na podstawie art. 6, gdy staną się one prawnie wiążące;
- c) o każdej decyzji stwierdzającej zastosowanie przesłanki zwolnienia zgodnie z art. 8 wraz z uzasadnieniem tej decyzji;
- d) o wszelkich środkach służących zawieszeniu lub zakończeniu ogólnounijnego skutku zakazu prowadzenia pojazdów oraz o względach leżących u ich podstaw, w tym z powodu skutecznego zaskarżenia przez odnośną osobę.

Artykuł 12

Informacje przekazywane przez państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia

Krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego popełnienia przestępstwa lub wykroczenia bezzwłocznie informuje krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego wydania:

- a) o wszelkich okolicznościach mających wpływ na decyzję o nałożeniu zakazu prowadzenia pojazdów;
- b) o wykonaniu zakazu prowadzenia pojazdów w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.

Artykuł 13

Obowiązek poinformowania odnośnej osoby

1. Państwo członkowskie wydania bezzwłocznie informuje odnośną osobę zgodnie z procedurami przewidzianymi w prawie krajowym, odpowiednio, zarówno po otrzymaniu powiadomienia na podstawie art. 4 ust. 1, jak i po przyjęciu środków na podstawie art. 6 ust. 1.
2. Informacje przekazywane zgodnie z ust. 1 określają co najmniej:
 - a) w przypadku gdy informacje przekazuje się po otrzymaniu powiadomienia na podstawie art. 4 ust. 1:
 - (i) nazwę organów właściwych w sprawach egzekwowania danego zakazu prowadzenia pojazdów zarówno w państwie członkowskim wydania, jak i w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia; oraz
 - (ii) środki odwoławcze dostępne na podstawie prawa państwa członkowskiego wydania, w tym prawo do bycia wysłuchanym;
 - b) w przypadku gdy informacje przekazuje się po przyjęciu środków wdrożonych na podstawie art. 6 ust. 1:
 - (i) szczegóły dotyczące środków wdrożonych przez państwo członkowskie wydania;

(ii) środki odwoławcze dostępne na podstawie prawa państwa członkowskiego wydania do celów zaskarżenia wdrożonych środków.

Artykuł 14

Środki odwoławcze

1. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie środki odwoławcze – równoważne środkom dostępnym w podobnych sprawach krajowych – od decyzji podjętych lub środków wdrożonych na podstawie niniejszej dyrektywy. Państwa te wdrażają odpowiednie środki w celu zapewnienia przekazywania informacji o takich środkach odwoławczych w odpowiednim czasie, aby zagwarantować możliwość ich skutecznego wykorzystania.
2. Zakaz prowadzenia pojazdów, o którym powiadomiono zgodnie z art. 4 ust. 1, można zaskarżyć wyłącznie w ramach powództwa wniesionego w państwie członkowskim popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.
3. Państwo członkowskie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia oraz państwo członkowskie wydania informują się wzajemnie o środkach odwoławczych przysługujących od decyzji lub środków wdrożonych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 15

Krajowe punkty kontaktowe

1. Do [data transpozycji niniejszej dyrektywy] r. każde państwo członkowskie wyznacza krajowy punkt kontaktowy do celów niniejszej dyrektywy.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich odpowiednie krajowe punkty kontaktowe współpracowały z organami właściwymi w sprawach egzekwowania zakazów prowadzenia pojazdów nałożonych w związku z popełnieniem poważnych przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, w szczególności w celu zapewnienia wymiany wszystkich niezbędnych informacji w odpowiednim czasie oraz przestrzegania terminów ustanowionych w art. 9.
3. Państwa członkowskie informują Komisję o krajowych punktach kontaktowych wyznaczonych do celów niniejszej dyrektywy. Komisja udostępnia informacje otrzymane na podstawie niniejszego artykułu wszystkim państwom członkowskim na swojej stronie internetowej.

Artykuł 16

Dane statystyczne

Państwa członkowskie regularnie gromadzą wyczerpujące dane statystyczne dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy i przesyłają je co roku Komisji. Te dane statystyczne obejmują:

- a) liczbę powiadomień dokonanych na podstawie art. 4 ust. 1, z podziałem na państwa członkowskie będące ich adresatami;

- b) liczbę przypadków powołania się na przesłankę zwolnienia, w tym zastosowane przesłanki zwolnienia, z podziałem na powiadamiające państwa członkowskie;
- c) czas potrzebny do przesłania informacji o decyzji w sprawie przesłanki zwolnienia;
- d) liczbę środków odwoławczych, które wniesiono od środków wdrożonych na podstawie art. 6 ust. 1.

Artykuł 17

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ds. praw jazdy ustanowiony na podstawie art. 22 [NOWA DYREKTYWA W SPRAWIE PRAW JAZDY]. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy – przed upływem terminu na wydanie opinii – zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 18

Związek z innymi aktami prawnymi

1. Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na prawa i obowiązki wynikające z następujących aktów prawnych:
 - a) decyzji ramowej Rady 2008/947/WSiSW;
 - b) decyzji ramowej Rady 2005/214/WSiSW;
 - c) praw podejrzanych i oskarżonych przewidzianych w dyrektywie 2010/64/UE, dyrektywie 2012/13/UE, dyrektywie 2013/48/UE, dyrektywie (UE) 2016/343, dyrektywie (UE) 2016/800 i dyrektywie (UE) 2016/1919 Parlamentu Europejskiego i Rady.
2. Państwa członkowskie mogą zawierać dwustronne lub wielostronne umowy lub porozumienia z innymi państwami członkowskimi po [DD/MM/RRRR] r., o ile takie umowy lub porozumienia pozwalają na rozszerzenie przepisów niniejszej dyrektywy i przyczyniają się do dalszego uproszczenia lub ułatwienia procedur egzekwowania zakazów prowadzenia pojazdów nałożonych w związku z popełnieniem przestępstwa lub wykroczenia w państwie członkowskim innym niż to, które wydało prawo jazdy odnośnie osoby.

Artykuł 19

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy w terminie do [DD/MM/RRRR] r. Państwa te bezzwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Do [DD/MM/RRRR] r. państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów ich prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 20

Sprawozdanie ze stosowania

W terminie do [wejście w życie + 5 lat] r., a następnie co pięć lat, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wykonania niniejszej dyrektywy, w tym jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszą wnioski dotyczące zmian w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 21

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 22

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący