



Bruselas, 30 de septiembre de 2025
(OR. en)

8351/1/25
REV 1 ADD 1

Expediente interinstitucional:
2023/0055 (COD)

TRANS 152
JAI 504
CATS 17
COPEN 99
CODEC 492
PARLNAT

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

Asunto: Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva (UE) 2025/... por lo que respecta a determinadas medidas de privación del derecho a conducir

- Exposición de motivos del Consejo
- Adopción por el Consejo el 29 de septiembre de 2025

I. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de marzo de 2023, la Comisión adoptó una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el efecto a escala de la Unión de determinadas decisiones de privación del derecho a conducir, como parte del paquete legislativo en materia de seguridad vial.
2. El Parlamento Europeo aprobó su posición en primera lectura el 6 de febrero de 2024. Matteo Ricci (IT, S&D) fue nombrado ponente para la 10.^a legislatura del Parlamento Europeo. El 7 de octubre de 2024, la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) votó a favor del inicio de las negociaciones tripartitas.
3. El Consejo (Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía, Transporte) acordó una orientación general el 5 de diciembre de 2024¹.
4. El 11 de diciembre de 2024, se celebró un primer diálogo tripartito, bajo Presidencia húngara. El segundo y último diálogo tripartito tuvo lugar el 25 de marzo de 2025.
5. El 30 de abril de 2025, el Coreper analizó el texto transaccional definitivo con vistas a alcanzar un acuerdo y lo confirmó.
6. El 14 de mayo de 2025, la presidenta de la Comisión TRAN envió una carta al presidente del Coreper en la que confirmaba que, en caso de que el Consejo aprobara en primera lectura el texto acordado, una vez realizada la formalización jurídico-lingüística, el Parlamento aprobaría la posición del Consejo en segunda lectura.

II. OBJETIVO

7. La propuesta tiene por objeto establecer un marco de la Unión relativo al efecto a escala de la Unión de determinadas medidas de privación del derecho a conducir a fin de evitar la relativa impunidad de los conductores no residentes que cometen infracciones de tráfico graves. Con arreglo a la propuesta, el Estado miembro que haya expedido el permiso de conducción del infractor («Estado miembro de expedición») estará obligado a aplicar, en condiciones específicas y de conformidad con su propia legislación nacional, la medida de privación del derecho a conducir impuesta por el Estado miembro en el que se haya cometido una infracción grave de tráfico en materia de seguridad vial («Estado miembro de la infracción»).

¹ 16423/24.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

Contexto procedimental

8. A partir de la propuesta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo mantuvieron negociaciones con vistas a celebrar un acuerdo temprano en segunda lectura basado en la posición del Consejo en primera lectura. El texto del proyecto de posición del Consejo refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado entre los dos colegisladores.

Síntesis de las principales cuestiones

9. La posición del Consejo en primera lectura contiene los siguientes elementos principales, sobre los cuales los colegisladores han alcanzado un acuerdo:
10. Las normas relativas a las medidas de privación del derecho a conducir se incorporan a la Directiva sobre el Permiso de Conducción.
11. Con el fin de reducir la carga administrativa, se han racionalizado las condiciones que han de cumplirse para que las medidas de privación del derecho a conducir se comuniquen al Estado miembro de la infracción, la información que ha de constar en la notificación de la medida de privación del derecho a conducir y la cantidad de información que debe intercambiarse entre el Estado miembro de expedición y el Estado miembro de la infracción.
12. Se han adaptado todos los tipos de medidas de privación del derecho a conducir para que todos los Estados miembros puedan aplicarlos, incluso de conformidad con sus sistemas nacionales.
13. Los Estados miembros podrán designar varios puntos de contacto nacionales.
14. Los motivos de exención obligatorios se han limitado a aquellos que los Estados miembros puedan comprobar inmediatamente.
15. El Estado miembro de la infracción, de conformidad con sus normas nacionales y con efectos limitados a su territorio, podrá aplicar las medidas de privación del derecho a conducir y las condiciones complementarias que en ellas se puedan haber establecido hasta que el conductor las cumpla.

16. El Estado miembro de la infracción podrá imponer un período de prohibición de reexpedición del permiso de conducción durante el cual podrá no reconocer la validez del permiso de conducción que se haya vuelto a expedir en el Estado miembro de expedición.
17. El Estado miembro de expedición podrá evaluar la aptitud y la competencia para conducir del conductor y adoptar cualquier medida que considere adecuada de conformidad con su Derecho nacional.
18. Se ha añadido un plazo de veinte días hábiles para que, tras la notificación por parte del Estado miembro de la infracción, el Estado miembro de expedición notifique a la persona afectada. No obstante, el Estado miembro de expedición cumplirá dicho plazo en la medida de lo posible.
19. En su revisión de la Directiva, la Comisión evaluará la inclusión de las medidas de privación del derecho a conducir sobre la base de otras infracciones de tráfico.
20. Se ha limitado la presentación de información por parte de los Estados miembros: las frecuencias de la presentación de informes y de revisión y el período de transposición de las normas relativas a las medidas de privación del derecho a conducir se ajustan a las de la nueva Directiva sobre el Permiso de Conducción.

IV. CONCLUSIÓN

21. La posición del Consejo respalda el objetivo de la propuesta de la Comisión y refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado en las negociaciones informales entre el Consejo y el Parlamento Europeo, con el apoyo de la Comisión.
22. Por consiguiente, el Consejo considera que su posición en primera lectura es una representación equilibrada del resultado de las negociaciones y que, una vez adoptada, la Directiva sobre determinadas medidas de privación del derecho a conducir, que modifica [NUEVA DIRECTIVA SOBRE EL PERMISO DE CONDUCCIÓN] constituirá una importante contribución a la mejora de la seguridad vial en la UE.