MIANU – SCIENCE AND PRACTICE (SAP), Journal of Social Sciences and Humanities,
No. 7, Volumen I, IX - 2026., ISSN 2787-8228 (Print), ISSN 2787-8236 (Online)

Pregledni znanstveni rad
Primljeno: 01. 06. 2026.
Prihvaćeno: 02. 08. 2026.

PREKOGRANIČNO KAŽNJAVANJE PROMETNIH PREKRŠAJA U EUROPSKOJ UNIJI NAKON DIREKTIVE (EU) 2024/3237, UČINKOVITOST POSTUPKA, PROCESNA JAMSTVA I ZAŠTITA OSOBNIH PODATAKA

Šime Savić[7]

Sažetak

Slobodno kretanje osoba i intenzivan prekogranični cestovni promet otežavaju dosljedno sankcioniranje prometnih prekršaja koje počine vozači vozila registriranih u državi članici različitoj od države počinjenja prekršaja. Iako je Direktivom (EU) 2015/413 uspostavljen sustav automatizirane prekogranične razmjene podataka o registraciji vozila, praksa je pokazala poteškoće u utvrđivanju odgovorne osobe, dostavi obavijesti o prekršaju i izvršenju pravomoćnih novčanih sankcija. Rad analizira novi europski pravni okvir uspostavljen Direktivom (EU) 2024/3237, kojom su prošireni krug obuhvaćenih prometnih prekršaja, postupci razmjene podataka i oblici uzajamne pomoći između država članica. Posebna pozornost posvećena je odnosu između zahtjeva za učinkovitim prekograničnim sankcioniranjem i procesnih prava osobe protiv koje se postupak vodi, uključujući pravo na pravodobnu i razumljivu obavijest, osporavanje identiteta i odgovornosti, uporabu odgovarajućeg jezika te djelotvoran pravni lijek. Analizira se i obrada osobnih podataka o vlasnicima, držateljima i korisnicima vozila te razgraničenje dopuštene obrade od prekomjernoga ili svrhovno nepovezanog korištenja podataka. Primjenom normativne, dogmatske, komparativne i teleološke metode ocjenjuje se može li novi sustav istodobno smanjiti nekažnjavanje nerezidentnih počinitelja i osigurati razinu pravne zaštite usporedivu s onom koju uživaju rezidentni počinitelji. Zaključuje se da Direktiva donosi bitan napredak u institucionalnoj suradnji, ali da će njezina stvarna učinkovitost ovisiti o kvaliteti nacionalnog prenošenja, interoperabilnosti informacijskih sustava, pravilnoj dostavi pismena i stvarnoj dostupnosti pravnih lijekova. U završnom dijelu iznose se prijedlozi za normativnu i institucionalnu prilagodbu hrvatskoga pravnog poretka.

Ključne riječi: *prekogranični prometni prekršaji; Direktiva (EU) 2024/3237; uzajamna pomoć; izvršenje novčanih sankcija; procesna jamstva; zaštita osobnih podataka; sigurnost cestovnog prometa*

[7] Dr. sc. Šime Savić, Odvjetnik, Ilica 191C, 10000 Zagreb, Hrvatska; sime.savic2@gmail.com

CROSS-BORDER ENFORCEMENT OF ROAD TRAFFIC OFFENCES IN THE EUROPEAN UNION AFTER DIRECTIVE (EU) 2024/3237, PROCEDURAL EFFECTIVENESS, SAFEGUARDS AND PERSONAL DATA PROTECTION

Abstract

The free movement of persons and intensive cross-border road traffic complicate the consistent enforcement of road traffic offences committed by drivers of vehicles registered in a Member State other than the Member State of the offence. Although Directive (EU) 2015/413 established automated cross-border exchange of vehicle-registration data, practical obstacles remained in identifying the liable person, serving traffic offence notices and enforcing final financial penalties. This article analyses the revised European legal framework introduced by Directive (EU) 2024/3237, which broadens the scope of covered offences and strengthens information exchange and mutual assistance between Member States. Particular attention is paid to the relationship between effective enforcement and the procedural rights of the person concerned, including timely and intelligible information, the possibility of disputing identity and liability, language guarantees and access to an effective remedy. The paper also examines the processing of personal data relating to vehicle owners, holders and end users and the distinction between lawful purpose-limited processing and excessive or functionally unrelated use. By applying normative, doctrinal, comparative and teleological methods, the article assesses whether the new framework can reduce impunity of non-resident offenders while preserving a level of legal protection comparable to that available to resident offenders. It concludes that the Directive significantly strengthens institutional cooperation, but its effectiveness will depend on the quality of national transposition, interoperability and security of information systems, proper service of documents and genuine accessibility of legal remedies. The final section proposes legislative and institutional adjustments for the Croatian legal order.

Keywords: *cross-border road traffic offences; Directive (EU) 2024/3237; mutual assistance; enforcement of financial penalties; procedural safeguards; personal data protection; road safety*

1. UVOD

Cestovni promet jedno je od područja u kojem se sloboda kretanja unutar Europske unije neposredno susreće s teritorijalno organiziranim sustavima prekršajne i kaznene odgovornosti. Vozilo registrirano u jednoj državi članici svakodnevno se koristi na području drugih država članica, dok su pravila o dopuštenoj brzini, parkiranju, vožnji pod utjecajem alkohola, procesnoj odgovornosti vlasnika i načinu izricanja sankcija i dalje pretežito nacionalna. Takva normativna raznolikost nije sama po sebi protivna pravu Unije, ali postaje problem kada nerezidentni počinitelj zbog administrativnih, jezičnih ili tehničkih prepreka de facto ostane izvan dosega sankcijskog sustava države u kojoj je prekršaj počinjen.

Europski zakonodavac od početka prethodnog desetljeća pokušava umanjiti taj provedbeni jaz. Direktiva (EU) 2015/413 omogućila je automatiziranu razmjenu podataka o registraciji vozila za osam skupina prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama [1, 2]. Međutim, identifikacija registriranog vlasnika ili držatelja

vozila ne znači nužno i utvrđivanje osobe koja je upravljala vozilom, a dostupnost adrese ne jamči urednu dostavu obavijesti niti naplatu izrečene sankcije. Evaluacije prethodnog sustava pokazale su da je znatan dio prekograničnih prekršaja ostajao bez konačnog sankcijskog učinka, osobito kada je bilo potrebno pribaviti dodatne podatke ili izvršiti pravomoćnu novčanu sankciju [3, 4].

Direktiva (EU) 2024/3237 od 19. prosinca 2024. predstavlja odgovor na navedene slabosti. Njome se ne stvara jedinstveno europsko prometno-prekršajno pravo niti se harmoniziraju svi elementi odgovornosti. Umjesto toga, proširuje se krug prekršaja za koje se može koristiti prekogranična razmjena, uređuju dodatni oblici uzajamne pomoći, standardiziraju ključni elementi obavijesti o prekršaju i jačaju procesna i podatkovna jamstva [1]. Temeljna je ideja da različitost nacionalnih sustava ne smije stvarati povlašten položaj počinitelja samo zato što je vozilo registrirano izvan države počinjenja prekršaja.

Istraživački problem rada sastoji se u utvrđivanju može li se povećanje učinkovitosti postići bez stvaranja automatizma odgovornosti registriranog vlasnika, bez nerazmjernog širenja obrade osobnih podataka i bez otežavanja korištenja pravnih lijekova osobama koje ne poznaju jezik ni procesna pravila države postupka. U tom smislu istraživačko pitanje glasi: omogućuje li Direktiva (EU) 2024/3237 učinkovitije prekogranično kažnjavanje prometnih prekršaja uz istodobno očuvanje procesnih prava i prava na zaštitu osobnih podataka nerezidentnih počinitelja?

Polazišna hipoteza jest da Direktiva uklanja znatan dio pravnih i praktičnih prepreka prekograničnom utvrđivanju odgovornosti i izvršenju sankcija, ali da stvarna ravnoteža između učinkovitosti i zaštite prava pojedinca ovisi o kvaliteti nacionalnog prenošenja, pravilima dostave, jezičnim jamstvima, dostupnosti pravnih lijekova i ograničenju obrade podataka na zakonite i unaprijed određene svrhe. Rad je pregledno i normativno usmjeren. Primjenjuju se dogmatska metoda radi tumačenja pravnih izvora, normativna analiza međusobnog odnosa europskih instrumenata, komparativna metoda pri usporedbi europskih zahtjeva s hrvatskim pravnim okvirom te teleološka metoda radi ocjene odnosa između sigurnosti cestovnog prometa i zaštite temeljnih prava. Stanje prava razmatra se zaključno s 27. srpnja 2026., kada rok za prenošenje Direktive još nije istekao.

Struktura rada slijedi razvoj pravnog okvira, područje primjene novog sustava, mehanizme razmjene i uzajamne pomoći, dostavu i izvršenje, procesna jamstva, zaštitu osobnih podataka te izazove prenošenja u hrvatski pravni poredak. Završna rasprava nastoji pokazati da učinkovita provedba i procesna pravičnost nisu suprotstavljeni ciljevi: pravilno oblikovana jamstva povećavaju legitimnost i konačnu izvršivost sankcije, dok manjkava dostava ili nejasna pravna pouka mogu pretvoriti formalno brži postupak u pravno nestabilan rezultat.

2. RAZVOJ PRAVNOG OKVIRA EUROPSKE UNIJE

2.1. Prometna sigurnost kao cilj prometne politike Europske unije

Pravna osnova europskog sustava prekogranične razmjene informacija nalazi se u članku 91. stavku 1. točki (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije, koji omogućuje donošenje mjera za poboljšanje sigurnosti prometa [5]. Odabir prometne, a ne policijske pravne osnove ima više od institucionalnog značenja. On određuje svrhu sustava: razmjena podataka nije samostalna represivna politika, nego instrument kojim se uklanja provedbena slabost što negativno utječe na sigurnost svih sudionika u prometu.

Načelo jednakoga postupanja prema rezidentnim i nerezidentnim vozačima povezano je s preventivnom funkcijom sankcija. Ako vozač može razumno očekivati da

prometni prekršaj počinjen u drugoj državi članici neće biti procesuiran, odvraćajući učinak nacionalnog prometnog prava slabi upravo u situacijama intenzivnoga turističkog i poslovnog prometa. Sustav prekogranične suradnje zato ne štiti samo fiskalni interes naplate novčanih kazni, nego vjerodostojnost prometnih pravila i legitimno očekivanje svih sudionika da se usporediva ponašanja sankcioniraju pod usporedivim uvjetima.

Istodobno, sigurnost prometa ne može služiti kao opća osnova za neograničenu razmjenu podataka ili pojednostavnjenje postupka na štetu obrane. Mjere Unije moraju poštovati načela dodijeljenih ovlasti, supsidijarnosti i proporcionalnosti, a države članice pri primjeni prava Unije ostaju vezane Poveljom Europske unije o temeljnim pravima [6]. Uspostava učinkovitoga sustava stoga zahtijeva dvostruku provjeru: je li mjera prikladna i nužna za sigurnost prometa te jesu li ograničenja privatnosti i procesnih prava svedena na razmjernu mjeru.

2.2. Direktiva 2011/82/EU i presuda Suda Europske unije u predmetu C-43/12

Prvi cjelovitiji instrument Unije bila je Direktiva 2011/82/EU o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanima uz sigurnost prometa na cestama [7]. Zakonodavac ju je utemeljio na članku 87. stavku 2. točki (a) UFEU-a, odnosno na policijskoj suradnji. Europska komisija osporila je taj izbor smatrajući da sadržaj i cilj mjere pripadaju zajedničkoj prometnoj politici.

Sud Europske unije u predmetu C-43/12 prihvatio je argument Komisije i poništio Direktivu zbog pogrešne pravne osnove [8]. Sud je ocijenio da je glavni cilj mjere poboljšanje sigurnosti prometa omogućavanjem identifikacije vlasnika ili držatelja vozila registriranog u drugoj državi članici, a ne opća policijska suradnja. Radi izbjegavanja pravne praznine učinci Direktive privremeno su zadržani, čime je Sud istodobno zaštitio institucionalnu ravnotežu i kontinuitet prekogranične razmjene.

Presuda ima trajnu važnost za tumačenje današnjeg sustava. Ona potvrđuje da se mehanizmi identifikacije, obavještavanja i uzajamne pomoći moraju tumačiti u funkciji sigurnosti cestovnog prometa. To ne umanjuje represivnu narav pojedinih nacionalnih postupaka, ali sprječava da se Direktiva promatra kao instrument kojim Unija posredno harmonizira kazneno ili prekršajno pravo izvan odgovarajućih ugovornih osnova.

2.3. Sustav uspostavljen Direktivom (EU) 2015/413

Nakon presude donesena je Direktiva (EU) 2015/413, ovaj put na temelju članka 91. stavka 1. točke (c) UFEU-a [2, 5]. Njezina je operativna jezgra automatizirani pristup nacionalnim podacima o registraciji vozila preko nacionalnih kontaktnih točaka. Država članica u kojoj je prekršaj počinjen može na temelju potpune registarske oznake izvršiti pretragu i dobiti podatke potrebne za daljnje postupanje.

Izvorno je obuhvaćeno osam skupina ponašanja: prekoračenje dopuštene brzine, nekorištenje sigurnosnog pojasa, prolazak kroz crveno svjetlo, vožnja pod utjecajem alkohola, vožnja pod utjecajem droga, nekorištenje zaštitne kacige, vožnja zabranjenom prometnom trakom te nezakonita uporaba mobilnog telefona ili drugog komunikacijskog uređaja tijekom vožnje [2]. Izbor je bio usmjeren na ponašanja koja imaju izravnu vezu s teškim posljedicama prometnih nesreća i koja se često utvrđuju automatiziranim uređajima.

Direktiva nije utvrdila jedinstvena pravila o tome tko odgovara za pojedini prekršaj, kakva je presumpcija vezana uz vlasništvo vozila ni koje se sankcije izriču. Ta pitanja ostaju u nacionalnom pravu države počinjenja. Posljedica je funkcionalna podjela: pravo Unije osigurava pristup identifikacijskim podacima i minimalne obavijesne zahtjeve, a nacionalno pravo uređuje kvalifikaciju djela, dokazivanje, odgovornost i

pravne lijekove. Upravo ta podjela objašnjava i glavnu slabost prvotnog sustava: tehničko utvrđivanje vlasnika nije nužno rješavalo procesno pitanje stvarnog vozača.

Izvješće Komisije o primjeni Direktive upozorilo je na neujednačenu naknadnu obradu dobivenih podataka, teškoće u dostavi, različite rokove zastare i ograničenu naplatu sankcija [3]. Procjena učinka koja je prethodila reformi dodatno je pokazala da je značajan udio prekršaja ostajao bez konačnog sankcijskog ishoda, osobito u predmetima u kojima je bilo potrebno utvrditi osobu različitu od registriranog vlasnika ili provesti prekogranično izvršenje [4].

2.4. Razlozi donošenja Direktive (EU) 2024/3237

Prijedlog Komisije iz 2023. polazio je od ocjene da automatizirana razmjena podataka o vozilu mora biti povezana s učinkovitom i pravno predvidljivom naknadnom suradnjom [9]. Reforma je zato usmjerena na tri skupine problema: nedovoljan materijalni obuhvat, manjak mehanizama za pribavljanje dodatnih identifikacijskih podataka te slaba procesna standardizacija dostave i obavještavanja.

Direktiva (EU) 2024/3237 proširuje naziv i sadržaj temeljnog instrumenta tako da on sada obuhvaća ne samo razmjenu informacija nego i uzajamnu pomoć u vezi s prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama [1]. Time se europski okvir približava cjelovitom provedbenom lancu: od automatizirane pretrage, preko utvrđivanja odgovorne osobe i slanja obavijesti, do pomoći u uručenju i, pod propisanim uvjetima, izvršenju pravomoćne novčane sankcije.

Reforma je također reakcija na pojavu privatnih naplatnih društava i neujednačene prakse u kojoj nerezidentni vozač dobiva zahtjev za uplatu bez jasnog razgraničenja kazne, administrativnih troškova i pravnog temelja. Novi tekst snažnije inzistira na tome da postupke pokreću i vode nadležna javna tijela te predviđa postupno isključenje ovlašćivanja privatnih pravnih osoba za aktivnosti povezane s primjenom Direktive [1].

3. PODRUČJE PRIMJENE DIREKTIVE (EU) 2024/3237

3.1. Pojam prometnog prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama

Direktiva se primjenjuje na taksativno navedene prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama, neovisno o tome jesu li u nacionalnom pravu kvalificirani kao kaznena djela, prekršaji ili administrativni delikti [1]. Funkcionalan pristup nužan je zbog velikih razlika između nacionalnih sustava. Jedno ponašanje može se u jednoj državi obrađivati u upravnom postupku, a u drugoj pred prekršajnim ili kaznenim sudom, premda je njegov sigurnosni sadržaj usporediv.

Autonomna svrha Direktive ne znači da se zanemaruju nacionalna procesna jamstva. Naprotiv, upravo zato što isti europski mehanizam može služiti različitim vrstama postupaka, potrebno je odrediti koji se standard zaštite primjenjuje u konkretnom predmetu. Ako postupak po svojoj naravi i težini sankcije ulazi u kaznenu sferu u smislu članka 6. Europske konvencije za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, nacionalna administrativna oznaka ne može isključiti kaznenoprocesna jamstva [10].

Područje primjene treba tumačiti usko u pogledu svrhe obrade podataka, ali učinkovito u pogledu obuhvaćenih ponašanja. Podaci pribavljeni za istraživanje konkretnog prometnog prekršaja ne mogu se bez dodatne pravne osnove koristiti za opću fiskalnu kontrolu, privatne tražbine ili nepovezane policijske svrhe. Takvo razgraničenje proizlazi i iz načela ograničenja svrhe u pravu zaštite osobnih podataka.

3.2. Proširenje kruga obuhvaćenih prometnih prekršaja

Nova Direktiva zadržava osam ranije obuhvaćenih ponašanja i dodaje skupinu prekršaja koji su osobito važni za sigurnost ranjivih sudionika, intervenciju hitnih službi i sprečavanje teških posljedica prometnih nesreća [1]. Proširenje je prikazano u Tablici 1.

Tablica 1. Proširenje područja primjene prekograničnog sustava.

Prekršaji obuhvaćeni Direktivom (EU) 2015/413	Dodatne kategorije prema Direktivi (EU) 2024/3237
prekoračenje dopuštene brzine	neodržavanje sigurnosnog razmaka
nekorištenje sigurnosnog pojasa	opasno pretjecanje
prolazak kroz crveno svjetlo	opasno parkiranje ili zaustavljanje
vožnja pod utjecajem alkohola	prelazak pune uzdužne crte
vožnja pod utjecajem droga	vožnja u zabranjenom smjeru
nekorištenje zaštitne kacige	nepoštovanje pravila o koridoru za hitne službe ili propuštanju interventnih vozila
vožnja zabranjenom prometnom trakom	uporaba preopterećenog vozila
nezakonita uporaba mobilnog telefona ili drugog komunikacijskog uređaja	povreda sigurnosno uvjetovanih ograničenja pristupa vozilima
	bijeg s mjesta prometne nesreće
	nepoštovanje pravila na željezničko-cestovnim prijelazima

Izvor: sistematizirano prema [1, 2].

Dodavanje neodržavanja sigurnosnog razmaka i opasnog pretjecanja opravdano je činjenicom da se takva ponašanja sve češće mogu dokazivati videozapisom, automatiziranim sustavima ili zapisima nadležnih tijela, ali ona ujedno otvaraju veći prostor za pravnu kvalifikaciju i procjenu konkretne opasnosti nego klasično mjerenje brzine. Zato zahtijevaju potpuniju obavijest o činjenicama i dokazima, a ne samo automatizirani podatak o registracijskoj oznaci.

Prekršaji povezani s koridorom za hitne službe, propuštanjem interventnih vozila i pravilima na željezničko-cestovnim prijelazima pokazuju da reforma nije usmjerena samo na fiskalno učinkovite, automatizirano zabilježene prekršaje. U područje primjene ulaze i ponašanja koja se često utvrđuju neposrednim opažanjem, videozapisom ili naknadnom istragom. Time raste potreba za dodatnom uzajamnom pomoći i pouzdanim povezivanjem identiteta osobe s konkretnim vozilom.

Pojam opasnog parkiranja ili zaustavljanja mora se primjenjivati u skladu s definicijama i elementima nacionalnog prava države prekršaja. Direktiva ne pretvara svaki parking-delikt u prekršaj protiv sigurnosti prometa, nego obuhvaća ponašanja koja su prema nacionalnom pravu i konkretnoj situaciji relevantna za sigurnost. Time se čuva granica između sigurnosne suradnje i opće prekogranične naplate lokalnih komunalnih tražbina.

3.3. Teritorijalna i personalna primjena

Tipična situacija uključuje najmanje dvije države članice: državu prekršaja i državu registracije vozila. U složenijim predmetima pojavljuje se i treća država, primjerice kada vlasnik vozila ima sjedište u državi registracije, korisnik leasinga u drugoj državi, a stvarni vozač prebivalište u trećoj. Novi okvir zato razlikuje vlasnika, držatelja i krajnjeg

korisnika vozila te omogućuje pribavljanje dodatnih informacija kada početna pretraga ne daje podatke o osobi koja bi prema pravu države prekršaja mogla odgovarati [1].

Personalna primjena obuhvaća fizičke i pravne osobe. Kod pravnih osoba identifikacija upisanog vlasnika ili korisnika tek je početna točka jer se odgovornost za vožnju najčešće veže uz fizičku osobu, dok pravna osoba može imati zasebnu obvezu čuvanja ili davanja podataka o korisniku vozila. Nacionalno pravo mora pritom jasno razlikovati odgovornost za sam prometni prekršaj od odgovornosti za neispunjenje dužnosti suradnje.

Načelo teritorijalnosti ostaje očuvano: pravna kvalifikacija prekršaja i sankcija određuju se prema pravu države u kojoj je ponašanje počinjeno. Država registracije ili prebivališta pruža pomoć u identifikaciji, dostavi ili izvršenju, ali ne preuzima funkciju primarnog tijela koje utvrđuje prekršaj. Upravo je to razgraničenje bitno za pravnu sigurnost, jer osoba mora moći utvrditi prema kojem je pravu odgovorna i koje tijelo odlučuje o pravnom lijeku.

4. PREKOGRANIČNA RAZMJENA INFORMACIJA I UZAJAMNA POMOĆ

4.1. Nacionalne kontaktne točke i automatizirani pristup podacima

Nacionalne kontaktne točke ostaju središnja institucionalna veza između država članica. Automatizirana pretraga provodi se na temelju registracijske oznake i drugih podataka propisanih prilogom Direktivi, uz uporabu sustava EUCARIS i tehničkih pravila razvijenih na osnovi Prümskog okvira [1, 11]. Decentralizirani model znači da se ne uspostavlja jedinstvena europska baza svih registriranih vozila, nego ovlaštena tijela upućuju strukturirane upite nacionalnim evidencijama.

Takav model ima prednost u pogledu ažurnosti i institucionalne odgovornosti: država koja vodi izvornu evidenciju ostaje odgovorna za njezinu točnost. Međutim, interoperabilnost ne podrazumijeva automatsku semantičku jednakost. Pojmovi vlasnika, držatelja, leasing-korisnika ili krajnjeg korisnika mogu se razlikovati, pa odgovor na upit mora sadržavati dovoljno jasnu oznaku pravnog statusa osobe. U protivnom bi se tehnički točan podatak mogao procesno pogrešno protumačiti.

Direktiva zahtijeva da pristup bude ograničen na ovlaštena tijela i konkretne svrhe. Svaki upit mora biti provjerljiv, a nacionalni sustavi trebaju bilježiti tko je, kada i na kojoj pravnoj osnovi pristupio podacima. Te obveze nisu samo pitanje kibernetičke sigurnosti; evidencija pristupa omogućuje naknadnu kontrolu zakonitosti i ostvarivanje prava osobe na koju se podaci odnose.

4.2. Podaci o vozilu, vlasniku i držatelju vozila

Automatizirana razmjena obuhvaća podatke o vozilu i osobama povezanim s njegovom registracijom. Potrebni opseg ovisi o konkretnom predmetu: registarska oznaka, država registracije, marka i kategorija vozila mogu biti nužni za provjeru podudarnosti, dok se ime, adresa i status vlasnika ili držatelja koriste za slanje početne obavijesti ili daljnje utvrđivanje odgovorne osobe [1].

Načelo smanjenja količine podataka zahtijeva da se ne razmjenjuju podaci koji nisu potrebni za određeni korak postupka. Primjerice, tehnički podaci o vozilu mogu biti relevantni za provjeru da je uređaj zabilježio upravo predmetno vozilo, ali nisu opravdanje za pristup podacima o drugim vozilima iste osobe. Isto tako, podatak o adresi služi dostavi, a ne stvaranju šireg profila kretanja.

Posebnu pozornost zahtijevaju službena, unajmljena, leasing i flotna vozila. Registrirana pravna osoba često nije neposredni počinitelj, pa učinkoviti sustav mora omogućiti zakonit lanac identifikacije bez prebacivanja tereta dokazivanja u mjeri

nespojivoj s presumpcijom nedužnosti. Za pravne osobe opravdana je obveza čuvanja podataka o korisniku vozila, ali nacionalna pravila moraju odrediti rok, način dokazivanja i sankciju za neispunjenje te obveze.

4.3. Utvrđivanje osobe odgovorne za prometni prekršaj

Središnja pravna razlika postoji između osobe identificirane u registru i osobe odgovorne za prekršaj. Podatak da je netko vlasnik vozila može opravdati upućivanje zahtjeva za informacijom ili početne obavijesti, ali sam po sebi ne dokazuje da je ta osoba upravljala vozilom. Države članice mogu predvidjeti obvezu vlasnika, držatelja ili krajnjeg korisnika da dostavi podatke o vozaču, pod uvjetom da su očuvana temeljna i procesna prava [1].

Europski sud za ljudska prava u predmetu O'Halloran and Francis protiv Ujedinjene Kraljevine ocijenio je da obveza registriranog držatelja da identificira vozača nije sama po sebi protivna pravu da se osoba ne samooptužuje, kada je riječ o razmjernoj regulatornoj obvezi povezanoj s dobrovoljnim sudjelovanjem u cestovnom prometu i uz odgovarajuća jamstva [12]. Ta presuda ne daje opće odobrenje za neograničenu prisilu. Nacionalno pravilo mora biti jasno, usmjereno na identifikaciju i razmjerno težini povrede, a osoba mora imati mogućnost objasniti objektivnu nemogućnost davanja pouzdanog podatka.

U predmetu prekogranične suradnje dodatni je problem vjerodostojnost odgovora. Vlasnik ne bi smio moći izbjeći postupak pukim navođenjem neprovjerljive osobe, ali tijelo ne može pretpostaviti lažnost samo zato što je navedeni vozač rezident druge države. Potrebna je strukturirana komunikacija između nadležnih tijela, mogućnost potvrde identiteta i jasna razlika između dokazivanja prekršaja i sankcioniranja nesuradnje.

4.4. Zahtjev za uzajamnu pomoć između država članica

Kada automatizirana pretraga ne omogućuje utvrđivanje adrese ili osobe koja bi mogla odgovarati, Direktiva predviđa dodatne oblike uzajamne pomoći [1]. Zamoljena država može biti dužna pribaviti ili potvrditi podatke koji se ne mogu dobiti običnim automatiziranim upitom. Time se nadilazi ograničenje prethodnog sustava, u kojem je država prekršaja često raspolagala samo podacima registriranog vlasnika bez učinkovita kanala za sljedeći procesni korak.

Uzajamna pomoć mora ostati vezana uz konkretan predmet i ne smije se pretvoriti u opću obavještajnu razmjenu. Zahtjev treba sadržavati identifikaciju tijela, pravni temelj, opis prekršaja, podatke koji su već provjereni i točno naznačenu pomoć koja se traži. Zamoljena država mora moći odbiti ili ograničiti postupanje ako zahtjev nije dovoljno određen, ako bi bio protivan temeljnim načelima njezina prava ili ako traženi podatak nije nužan.

Učinkovitost sustava ovisit će o standardiziranim elektroničkim obrascima. Slobodno oblikovani zahtjevi stvaraju kašnjenje, prijevodne pogreške i nejednaku praksu. Strukturirani podaci, zajedničke šifre prekršaja i obvezna polja smanjuju administrativni teret, ali moraju biti popraćeni čitljivim obrazloženjem namijenjenim ljudskom odlučivanju. Automatizacija pripreme zahtjeva ne smije zamijeniti pravnu provjeru njegove zakonitosti.

4.5. Rokovi za postupanje nadležnih tijela

Rokovi su presudni zbog nacionalnih zastarnih pravila i potrebe da osoba bude obaviještena dok još može učinkovito osporavati činjenice. Direktiva predviđa da se obavijest o prometnom prekršaju u pravilu izda najkasnije jedanaest mjeseci od dana

počinjenja kada je automatizirana pretraga bila uspješna i identitet ili adresa utvrđeni [1]. Za situacije u kojima se podaci utvrde naknadno predviđen je poseban kraći rok povezan s trenutkom njihove dostupnosti.

Europski rok ne ukida kraće rokove koji proizlaze iz nacionalnog prava. Ako nacionalna zastara nastupi ranije, tijelo ne može Direktivom produljiti materijalnu ili procesnu mogućnost kažnjavanja. Direktiva stoga postavlja krajnju granicu za prekogranično obavještavanje, dok države članice i dalje moraju organizirati postupak tako da se poštuju domaći rokovi.

Rokovi za odgovor zamoljene države trebaju se tumačiti u skladu s načelom postupanja bez nepotrebnog odgađanja. Pritom brzina ne smije biti važnija od točnosti. Pogrešno uparivanje osobe i vozila može dovesti do sankcioniranja nedužne osobe, dodatnih troškova prijevoda i pravnih lijekova te gubitka povjerenja u sustav. Kvaliteta podataka stoga je sastavni dio učinkovitosti, a ne njezina suprotnost.

5. DOSTAVA OBAVIJESTI I IZVRŠENJE SANKCIJA

5.1. Obvezni sadržaj obavijesti o prometnom prekršaju

Obavijest o prometnom prekršaju mora omogućiti adresatu da razumije što mu se stavlja na teret i kako može zaštititi svoja prava. Novi okvir zato zahtijeva podatke o nadležnom tijelu, vozilu, mjestu i vremenu događaja, pravnoj kvalifikaciji, sankciji, eventualnim zabranama upravljanja, mogućnostima plaćanja, pravnim lijekovima, rokovima, posljedicama nesuradnje i obradi osobnih podataka [1]. Upućivanje na internetski portal ili QR-kod može olakšati pristup dodatnim informacijama, ali ne smije zamijeniti bitan sadržaj same obavijesti.

Standardizirana obavijest povećava usporedivost postupanja, no obrazac ne smije postati svrha samome sebi. Kod prekršaja koji ovise o procjeni opasnosti, poput opasnog pretjecanja ili parkiranja, adresatu treba pružiti dovoljno činjeničnih elemenata i informaciju o dostupnom dokazu. Puka oznaka zakonske odredbe bez opisa radnje ne zadovoljava zahtjev djelotvorne obrane.

Posebno mora biti razgraničen iznos osnovne novčane sankcije od troškova postupka, dostave ili zakonom dopuštenih dodataka. Nejasno objedinjavanje iznosa otežava provjeru razmjernosti i potiče percepciju da se postupak vodi primarno radi naplate. Transparentnost financijske strukture zato je sastavni dio pravne pouke.

5.2. Jezik obavijesti i razumljivost postupka

Jezično jamstvo nije samo tehničko pitanje prijevoda. Osoba mora razumjeti prirodu optužbe, rok za reakciju i posljedice nepostupanja. Direktiva polazi od jezika dokumenta o registraciji vozila, a u propisanim situacijama omogućuje uporabu dodatnog službenog jezika Unije za naknadne dokumente [1]. Kvaliteta prijevoda bitnih dijelova treba biti usporediva sa standardima uspostavljenima Direktivom 2010/64/EU [13].

Nije potrebno prevesti svaki interni spis, ali se ne smije prevesti samo nalog za plaćanje bez pravne pouke. Izrazito formalizirani strojni prijevodi mogu proizvesti nejasne ili pogrešne pojmove, osobito kada nacionalno pravo razlikuje vlasnika, držatelja i vozača. Zato treba uspostaviti terminološke baze i stručnu provjeru standardnih obrazaca.

Pravo na razumljivu informaciju povezano je i s Direktivom 2012/13/EU kada postupak ulazi u njezino područje primjene [14]. Čak i kada se konkretan postupak formalno vodi kao upravni, temeljna logika ostaje relevantna: osoba ne može učinkovito osporavati odluku čiji činjenični i pravni temelj ne razumije.

5.3. Elektronička i klasična dostava

Direktiva dopušta dostavu poštom, uključujući preporučenu pošiljku, te elektroničkim sredstvima koja omogućuju razinu pouzdanosti u skladu s pravilima o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja [1, 15]. Elektronička dostava može znatno skratiti postupak, ali samo ako se može dokazati identitet primatelja, integritet dokumenta i trenutak dostave.

Obična elektronička poruka na adresu nepoznate pouzdanosti ne bi trebala automatski proizvoditi iste učinke kao osobna ili kvalificirana elektronička dostava. Velik broj građana ne koristi stalno službene elektroničke pretince drugih država članica, a poruke mogu završiti u neželjenoj pošti. Nacionalni propisi trebaju zato jasno utvrditi kada se elektronička dostava smatra urednom i kako se dokazuje da je dokument bio dostupan adresatu.

Kod klasične poštanske dostave problem predstavljaju različita nacionalna pravila o fikciji dostave. Primjena fikcije bez prethodnog pokušaja razumne i provjerljive dostave u državi prebivališta može ozbiljno ugroziti pravo na pravni lijek. U prekograničnim predmetima opravdano je zahtijevati viši stupanj dokazivosti nego u rutinskoj unutarnjoj komunikaciji, jer adresat nema razlog svakodnevno očekivati pismeno stranog tijela.

5.4. Dobrovoljno plaćanje i prisilno izvršenje novčane sankcije

Mnogi prekogranični predmeti završavaju dobrovoljnim plaćanjem, osobito kada je obavijest jasna, iznos razmjeran i dostupan jednostavan način plaćanja. Mogućnost umanjenog iznosa za pravodobno plaćanje može imati legitimnu funkciju rasterećenja postupka, ali ne smije biti oblik pritiska koji osobu praktično odvraća od opravdanog pravnog lijeka. Rok za povoljnije plaćanje mora ostaviti dovoljno vremena za prijevod, pribavljanje dokaza i savjetovanje.

Prisilno izvršenje zahtijeva viši stupanj procesne pouzdanosti. Direktiva uređuje uzajamnu pomoć u izvršenju određenih pravomoćnih i izvršnih administrativnih novčanih sankcija, uz prag iznad 70 eura i dokaz da je osoba uredno obaviještena te imala mogućnost korištenja pravnog lijeka [1]. Time se nastoji obuhvatiti predmete koji u praksi često nisu učinkovito izvršavani, a istodobno izbjeći nerazmjeran administrativni trošak za vrlo male iznose.

Zamoljena država ne preispituje ponovno meritum sankcije kao žalbeno tijelo. Ipak, mora provjeriti pretpostavke uzajamnog izvršenja, uključujući konačnost, izvršnost, urednu dostavu i postojanje pravnog lijeka. Nepotpuna potvrda ili nejasan izračun iznosa razlog su za dopunu zahtjeva, a u određenim situacijama i za odbijanje izvršenja.

5.5. Odnos prema Okvirnoj odluci 2005/214/PUP o uzajamnom priznavanju novčanih kazni

Direktiva ne zamjenjuje Okvirnu odluku 2005/214/PUP o primjeni načela uzajamnog priznavanja na novčane kazne [16]. Ta Okvirna odluka već omogućuje priznanje i izvršenje pravomoćnih novčanih sankcija, uključujući sankcije za ponašanja protivna prometnim propisima. Novi instrument prometne politike dopunjuje postojeći okvir i nastoji osigurati jednostavniji provedbeni put za određene administrativne sankcije.

Sud Europske unije u predmetu Baláž naglasio je funkcionalno tumačenje pojma suda koji ima nadležnost osobito u kaznenim stvarima i restriktivno tumačenje razloga za odbijanje uzajamnog priznanja [17]. U predmetu CJIB Sud je dodatno pojasnio da

administrativno podrijetlo sankcije samo po sebi ne sprječava primjenu Okvirne odluke ako je osobi omogućeno da predmet iznese pred sud s odgovarajućom nadležnošću [18].

Iz te prakse proizlazi važna pouka za Direktivu 2024/3237: pojednostavnjenje izvršenja legitimno je samo ako je u državi izdavanja postojala stvarna mogućnost sudske kontrole. Uzajamno povjerenje nije slijepa pretpostavka, nego se temelji na zajedničkim minimalnim procesnim standardima. Država izvršenja ne smije ponovno voditi cijeli postupak, ali mora reagirati na očit nedostatak obavijesti ili prava na osporavanje.

5.6. Ograničavanje sudjelovanja privatnih subjekata u naplati

Privatni subjekti mogu pružati tehničke usluge, ali donošenje procesnih odluka, određivanje iznosa sankcije i odlučivanje o pravnom lijeku moraju ostati u nadležnosti javnih tijela. Direktiva zahtijeva da države članice do 20. srpnja 2029. osiguraju da nadležna tijela ne ovlašćuju privatno vlasnički ili privatno upravljane pravne osobe za obavljanje aktivnosti povezanih s njezinom primjenom [1].

Razlog takvog ograničenja nalazi se u sukobu između javne svrhe sankcioniranja i komercijalnog interesa naplate. Privatna naknada vezana uz uspjeh može poticati slanje nejasnih zahtjeva, dodavanje nerazmjernih troškova ili otežavanje pravnog lijeka. Adresat mora nedvojbeno znati komunicira li s nadležnim tijelom, tehničkim izvršiteljem ili vjerovnikom privatne tražbine.

U prijelaznom razdoblju potrebno je jasno odvojiti sankciju, javnopravne troškove i eventualnu naknadu tehničke usluge. Privatni pružatelj ne smije samostalno mijenjati pravnu kvalifikaciju, odlučivati o prigovoru niti obrađivati podatke dulje nego što je nužno za ugovorenu javnu svrhu.

6. PROCESNA JAMSTVA NEREZIDENTNOG POČINITELJA

6.1. Pravo na obaviještenost o prekršaju i pravnoj osnovi odgovornosti

Pravo na obaviještenost pretpostavka je svakog djelotvornog sudjelovanja u postupku. Nerezidentna osoba mora dobiti podatke o tome je li pozvana kao registrirani vlasnik radi identifikacije vozača, kao osoba za koju se pretpostavlja da je upravljala vozilom ili kao već utvrđeni počinitelj. Miješanje tih uloga može dovesti do samooptuživanja, propuštanja roka ili pogrešnog plaćanja sankcije.

Obavijest mora navesti nacionalnu pravnu osnovu odgovornosti. Nije dovoljno pozvati se na Direktivu, jer ona ne propisuje konkretan prekršaj ni sankciju. Adresat treba moći utvrditi koja nacionalna odredba definira ponašanje, je li odgovornost osobna ili vezana uz status vlasnika te koje su posljedice nedavanja podataka.

Povelja jamči pravo na djelotvoran pravni lijek, pravično suđenje i presumpciju nedužnosti [6]. Kada država članica koristi mehanizme Direktive, ona provodi pravo Unije i ta jamstva izravno su relevantna. Procesna ekonomija ne može opravdati obavijest koja samo navodi iznos i račun za uplatu.

6.2. Pravo na uporabu razumljivog jezika

Jezična prepreka u prekograničnom postupku može imati isti učinak kao uskraćivanje informacije. Prijevod mora obuhvatiti barem opis događaja, pravnu kvalifikaciju, bit sankcije, rokove, dostupne pravne lijekove i posljedice nepostupanja. Standardni obrazac može sadržavati višejezične elemente, ali individualne činjenice moraju biti prevedene dovoljno precizno.

Pravo na prijevod treba biti funkcionalno, a ne apsolutno. Osoba ne može zahtijevati prijevod svakog administrativnog dokumenta na bilo koji jezik, ali mora dobiti bitne informacije na jeziku koji razumije. Kada postoji sumnja, nadležno tijelo treba

omogućiti jednostavan zahtjev za dodatnim jezikom i zaustaviti rok koji bi inače istekao prije dostave razumljive verzije.

U praksi će kvaliteta prijevoda biti jedan od glavnih pokazatelja jednakosti rezidentnih i nerezidentnih počinitelja. Rezident razumije institucionalni kontekst i domaću terminologiju; nerezident često ne zna razlikuje li se prigovor od žalbe ni kojem tijelu se podnosi. Zato je korisna standardizirana, vizualno jasna pravna pouka s odvojenim koracima.

6.3. Pravo na osporavanje identiteta počinitelja

Vlasnik vozila mora imati stvarnu mogućnost dokazati da nije upravljao vozilom ili da je vozilo u relevantno vrijeme bilo dano drugoj osobi. Nacionalni sustav može od njega zahtijevati vjerodostojan podatak, ali ne smije postaviti dokazni standard koji je objektivno nemoguće ispuniti nakon proteka duljeg vremena. Razumno je tražiti ime i adresu poznatog korisnika, dok bi obveza dokazivanja negativne činjenice bez pristupa spisu bila nerazmjerna.

Presumpcija vezana uz registriranog vlasnika može služiti procesnoj učinkovitosti ako je oboriva. Sud Europske unije u predmetu CJIB prihvatio je da takva presumpcija sama po sebi ne sprječava uzajamno izvršenje kada osoba ima stvarnu mogućnost osporavanja [18]. Ključno je, dakle, postojanje praktičnog i pravno djelotvornog puta kojim se identitet može dovesti u pitanje.

Kod službenih i obiteljskih vozila treba izbjegavati automatsko prebacivanje odgovornosti na odgovornu osobu pravne osobe ili registriranog vlasnika. Njihova odgovornost za nedavanje podataka može biti zaseban prekršaj, ali ne smije se zamijeniti odgovornošću za izvornu prometnu radnju.

6.4. Pravo na djelotvoran pravni lijek

Djelotvoran pravni lijek mora biti dostupan bez potrebe fizičkog dolaska u državu prekršaja, osim kada je to nužno zbog osobitosti dokaznog postupka. Direktiva potiče uporabu komunikacije na daljinu, uključujući videokonferenciju, što može smanjiti troškove i učiniti obranu stvarnom, a ne samo formalnom [1].

Elektroničko podnošenje prigovora treba omogućiti prilaganje dokaza, potvrdu zaprimanja i praćenje statusa. Sustav koji dopušta elektroničko plaćanje, ali zahtijeva papirnati prigovor na stranom jeziku stvara neprihvatljivu asimetriju. Procesna digitalizacija mora jednako olakšati izvršenje prava i izvršenje sankcije.

Rok za pravni lijek počinje teći tek od uredne i razumljive dostave. Dokaz o tehničkom slanju ne može zamijeniti dokaz pravne dostupnosti dokumenta. Ako je obavijest poslana na pogrešnu adresu zbog neažurne evidencije, posljedice ne bi smjele pasti na osobu koja nije mogla utjecati na kvalitetu prekogranične razmjene.

6.5. Presumpcija nedužnosti i zabrana automatizma odgovornosti vlasnika

Direktiva (EU) 2016/343 jača određene vidove presumpcije nedužnosti i prava biti nazočan na suđenju u kaznenom postupku [19]. Njezina izravna primjenjivost ovisi o naravi nacionalnog postupka, ali načelo da teret dokazivanja krivnje snosi javna vlast ostaje temeljno. Automatizirani podatak o vlasništvu može pokrenuti postupak; ne bi smio automatski završiti utvrđivanjem osobne krivnje.

U prometnom pravu dopuštene su činjenične i pravne presumpcije, no one moraju ostati u razumnim granicama i uzeti u obzir važnost interesa i prava obrane. Razlikovanje između novčane odgovornosti vlasnika kao posebnog regulatornog modela i osobne odgovornosti vozača mora biti izričito. Nerezident ne smije tek iz iznosa ili obrasca nagađati koja se od te dvije osnove primjenjuje.

Automatizirani sustavi za očitavanje registarskih oznaka i generiranje naloga povećavaju rizik pogreške: zamjena znaka, klonirana oznaka, pogrešno vrijeme ili neusklađenost evidencije. Prije pravomoćnosti mora postojati ljudska provjera prigovora i dostupnost izvornog dokaza.

6.6. Jednakost rezidentnih i nerezidentnih počinitelja

Jednakost ne zahtijeva identične tehničke korake, nego usporedivu razinu zaštite. Nerezident može snositi razumne posljedice činjenice da je vozio u drugoj državi i mora poštovati njezina prometna pravila, ali ne smije biti kažnjen strože zbog troška prijevoda, nedostupnosti domaćeg načina plaćanja ili kraćeg faktičnog roka za reakciju.

Posebno je problematična praksa u kojoj je popust za brzo plaćanje dostupan rezidentu odmah kroz domaći digitalni sustav, dok nerezident obavijest prima nakon više tjedana. Rok za povoljnije plaćanje mora se vezati uz dostavu, a ne uz datum izdavanja. Isto vrijedi za rok za prigovor.

Zabrana diskriminacije ne isključuje ciljane mjere koje kompenziraju prekogranične prepreke, primjerice višejezičnu podršku ili dulji rok za dostavu prijevoda. Takve mjere uspostavljaju materijalnu, a ne privilegiranu jednakost.

6.7. Načela razmjernosti, pravne sigurnosti i zabrane diskriminacije

Razmjernost zahtijeva odnos između težine prekršaja, intenziteta obrade podataka i administrativne prisile. Za manji prekršaj nije opravdano prikupljati opsežne podatke o kretanju ili koristiti invazivne istražne mjere. Obrnuto, kod bijega s mjesta nesreće ili ponašanja s teškim posljedicama može biti opravdan širi opseg suradnje, uz odgovarajuću pravnu osnovu.

Pravna sigurnost traži jasna pravila o tijelu koje vodi postupak, primjenjivom pravu, početku i isteku rokova, iznosu sankcije i pravnom lijeku. Svaka država članica trebala bi na zajedničkom portalu objaviti provjerljive informacije o nacionalnom postupku, bez zamjene individualne pravne pouke općom internetskom stranicom.

Nediskriminacija mora obuhvatiti i posredne učinke. Formalno jednaka naknada za međunarodnu uplatu može nerazmjerno pogoditi nerezidente; obveza osobnog dolaska praktično ih može lišiti pravnog lijeka. Procjena usklađenosti zato mora promatrati stvarni učinak postupovnog pravila, a ne samo njegov neutralan tekst.

7. ZAŠTITA OSOBNIH PODATAKA U PREKOGRANIČNOJ RAZMJENI

7.1. Vrste osobnih podataka koji se razmjenjuju

Podaci o registraciji vozila postaju osobni podaci kada se odnose na identificiranu ili odredljivu fizičku osobu. Ime, adresa, datum rođenja i status vlasnika očito ulaze u tu kategoriju, ali i registarska oznaka može omogućiti posredno identificiranje osobe u kombinaciji s nacionalnim registrom. Podaci o navodnom prometnom prekršaju dodatno su osjetljivi jer mogu predstavljati podatke koji se odnose na kažnjiva djela i sankcije [20].

Sud Europske unije u predmetu C-439/19 B naglasio je da podaci povezani s kaznenim bodovima za prometne prekršaje potpadaju pod poseban režim članka 10. Opće uredbe o zaštiti podataka te da njihova opća dostupnost javnosti nije razmjerna [21]. Iako se prekogranična razmjena provodi između nadležnih tijela, presuda potvrđuje da prometna narav podatka ne umanjuje njegovu zaštitnu vrijednost.

Kategorije podataka treba normativno povezati s pojedinim fazama. Za početnu pretragu potreban je uži skup; za dostavu dodatni identifikacijski podatak; za izvršenje podatak o konačnosti i iznosu sankcije. Jedinstven maksimalni paket koji se automatski razmjenjuje u svim predmetima bio bi protivan načelu minimizacije.

7.2. Pravna osnova i svrha obrade

Ovisno o statusu tijela i svrsi obrade, primjenjuju se Opća uredba o zaštiti podataka ili Direktiva (EU) 2016/680 o obradi podataka od strane nadležnih tijela za svrhe sprečavanja, istrage, otkrivanja ili progona kaznenih djela i izvršavanja sankcija [20, 22]. Nije dopušteno unaprijed sve prometne prekršaje podvesti pod jedan režim bez analize nacionalne kvalifikacije i funkcije tijela.

Kada se GDPR primjenjuje, obrada će se u pravilu temeljiti na izvršavanju zadaće od javnog interesa ili službenih ovlasti. Za podatke koji se odnose na osude i kažnjiva djela moraju biti ispunjeni dodatni uvjeti članka 10. Kada se primjenjuje Direktiva 2016/680, obrada mora biti nužna za zadaću nadležnog tijela i utemeljena na pravu Unije ili nacionalnom pravu.

Svrha mora biti specifična: istraživanje, procesuiranje ili izvršenje određenoga prometnog prekršaja obuhvaćenog Direktivom. Sekundarna uporaba za statistiku može biti dopuštena uz anonimizaciju ili posebnu pravnu osnovu, dok bi uporaba za komercijalno profiliranje, osiguravateljske procjene ili opću provjeru solventnosti bila nespojiva s izvornom svrhom.

7.3. Ograničenje svrhe i načelo smanjenja količine podataka

Ograničenje svrhe mora se provoditi tehnički i organizacijski. Korisničke ovlasti trebaju biti vezane uz vrstu postupka, a sustav ne bi smio dopuštati pretragu po imenu bez konkretnog prometnog događaja i ovlaštenja. Strukturirani razlog upita i broj predmeta omogućuju naknadnu reviziju.

Načelo minimizacije nalaže da se ne razmjenjuje cijela povijest vozila ili vozača kada je potreban samo podatak o registriranom korisniku u određenom trenutku. Posebno treba izbjegavati spajanje prometnih podataka s bazama koje nisu potrebne za konkretan predmet. Interoperabilnost nije pravna dozvola za neograničenu povezivost.

EDPS je u Mišljenju 11/2023 podržao cilj sigurnosti prometa, ali naglasio potrebu preciznog određivanja pristupa, kategorija podataka, rokova i nužnosti te proporcionalnosti obrade [23]. Konačni tekst treba primjenjivati u skladu s tim zaštitnim pristupom, osobito pri donošenju provedbenih akata i nacionalnih tehničkih rješenja.

7.4. Rokovi čuvanja i brisanje podataka

Podaci se ne smiju čuvati neograničeno samo zato što su tehnički dostupni u prekograničnom sustavu. Rok treba vezati uz svrhu: neuspješna pretraga, postupak koji nije pokrenut, pravomoćno okončan predmet i izvršena sankcija zahtijevaju različite režime. Nakon prestanka potrebe podaci se brišu ili anonimiziraju.

Nacionalni rokovi zastare i čuvanja spisa mogu opravdati određeno razdoblje, ali ne automatski i čuvanje svih tehničkih zapisa u operativnoj bazi. Arhivska obveza može se ispuniti uz ograničen pristup, odvajanje od sustava svakodnevnog pretraživanja i dokumentiranu svrhu.

Osoba treba biti obaviještena o osnovnim rokovima ili kriterijima njihova određivanja. Opća formulacija da se podaci čuvaju 'koliko je potrebno' bez unutarnjih pravila nije dovoljna za odgovornost voditelja obrade.

7.5. Sigurnost informacijskih sustava i evidentiranje pristupa

EUCARIS i povezani nacionalni sustavi moraju osigurati autentikaciju korisnika, enkripciju prijenosa, cjelovitost zapisa, odvajanje uloga i redovitu reviziju. Budući da prekogranični sustav povezuje više nacionalnih registara, sigurnost je ograničena najslabijom točkom. Kompromitiran korisnički račun mogao bi omogućiti masovne neovlaštene upite.

Direktiva NIS2 relevantna je kao širi standard upravljanja kibernetičkim rizicima za javnu upravu i digitalnu infrastrukturu [24]. Iako se konkretne obveze određuju prema nacionalnom prijenosu i statusu subjekta, načela upravljanja incidentima, kontinuiteta, kontrole dobavljačkog lanca i izvještavanja korisna su i za prometne evidencije.

Evidentiranje pristupa treba omogućiti odgovor na četiri pitanja: tko je pristupio, kojim podacima, u kojem predmetu i s kojim rezultatom. Logovi moraju biti zaštićeni od naknadnog mijenjanja, ali i sami podliježu ograničenju svrhe i roka čuvanja.

7.6. Prava ispitanika

Osoba ima pravo dobiti informacije o obradi, zatražiti pristup i ispravak netočnih podataka te, ovisno o primjenjivom režimu, ograničenje ili brisanje. Ta prava mogu biti zakonom ograničena radi zaštite istrage, ali ograničenje mora biti nužno, razmjerno i podložno nadzoru.

U prekograničnom predmetu nije uvijek jasno kojem se tijelu podnosi zahtjev. Obavijest bi trebala identificirati voditelja obrade i kontakt službenika za zaštitu podataka u državi prekršaja, a kada je relevantno i tijelo u državi registracije. Osoba ne bi smjela sama razrješavati unutarnju podjelu odgovornosti između više javnih tijela.

Ispravak u izvornom registru mora se prenijeti u predmet države prekršaja. Ako je adresa ili status vlasnika pogrešan, puka korekcija domaće evidencije ne uklanja posljedice već poslane obavijesti. Potreban je mehanizam obavještavanja svih primatelja netočnog podatka.

7.7. Odnos Direktive prema GDPR-u i Direktivi (EU) 2016/680

Direktiva 2024/3237 predstavlja sektorski pravni okvir, ali ne derogira opća pravila zaštite podataka [1, 20, 22]. Ona određuje svrhe i kategorije razmjene, dok GDPR i Direktiva 2016/680 uređuju temeljna načela, prava, sigurnost i nadzor. Nacionalni zakonodavac ne smije sektorskim prijenosom sniziti opću razinu zaštite.

Razgraničenje dvaju režima treba provesti na razini obrade, a ne samo institucije. Isto ministarstvo može obrađivati podatke za administrativnu obavijest pod GDPR-om, a zatim u okviru kaznene istrage prema pravilima Direktive 2016/680. Informacijski sustav mora moći označiti pravnu svrhu i spriječiti nevidljivo prelijevanje podataka.

Nadzorna tijela trebaju surađivati u prekograničnim incidentima. Neovlaštena masovna pretraga ili curenje podataka iz jedne države može pogoditi građane više država članica, pa nacionalna fragmentacija nadzora ne smije otežati istragu i obavještavanje.

7.8. Rizici automatiziranog odlučivanja i pogrešne identifikacije

Automatizacija je nužna za obradu velikog broja događaja, ali treba razlikovati automatizirano prikupljanje dokaza, automatizirano uparivanje registarske oznake i automatizirano donošenje odluke. Prva dva koraka mogu biti tehnička pomoć; konačno utvrđivanje odgovornosti zahtijeva pravnu provjeru, osobito kada osoba ospori identitet ili činjenice.

Pogreška može nastati pri očitavanju oznake, vremenskom usklađivanju, prijenosu znakova među alfabetima ili zastarjelom podatku o vlasništvu. Sustav treba automatski označiti nisku pouzdanost, a ne pretvoriti je u konačan nalog. Pravo na ljudsku intervenciju mora biti praktično dostupno.

Interoperabilnost europskih javnih usluga potiče se Uredbom (EU) 2024/903 [25], no pravna interoperabilnost nije isto što i tehnička. Prije povezivanja sustava potrebno je procijeniti podudarnost pojmova, ovlasti i rokova; inače se pogreška jedne evidencije širi brže i uvjerljivije.

8. IZAZOVI PRENOŠENJA DIREKTIVE U HRVATSKI PRAVNI POREDAK

8.1. Postojeći hrvatski normativni okvir

Hrvatski okvir čine Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Prekršajni zakon, propisi o policijskim poslovima i evidencijama, Zakon o pravosudnoj suradnji u kaznenim stvarima s državama članicama Europske unije te propisi o zaštiti osobnih podataka [26-29]. Direktiva 2015/413 prenesena je izmjenama Zakona o sigurnosti prometa na cestama iz 2015. i posebnim pravilnikom o vrsti i načinu dostave podataka državama članicama [30, 31].

Članak 229. stavak 3. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje obvezu vlasnika, odnosno osobe kojoj je vozilo povjereno, da na zahtjev policijskog službenika dade vjerodostojan podatak o identitetu osobe kojoj je vozilo dano na upravljanje [26]. Ta odredba daje osnovu za utvrđivanje stvarnog vozača, ali u prekograničnom kontekstu treba dodatno urediti način slanja zahtjeva, jezik, dokazivost odgovora i posljedice objektivne nemogućnosti identifikacije.

Izmjenama iz 2019. dodatno je uređeno dostavljanje podataka drugim državama članicama, uključujući podatke o vlasnicima i korisnicima vozila pod leasingom [32]. Postojeći sustav zato nije potrebno graditi od početka, ali ga treba proširiti na nove kategorije prekršaja, dodatne oblike uzajamne pomoći, rokove, izvršenje i pojačana procesna jamstva.

8.2. Određivanje nadležnih tijela i nacionalne kontaktne točke

Ministarstvo unutarnjih poslova prirodno zadržava ulogu nacionalne kontaktne točke za podatke o registraciji vozila, ali novi sustav zahtijeva koordinaciju s prekršajnim sudovima i tijelima nadležnim za priznanje i izvršenje novčanih sankcija. Potrebno je jasno odrediti koje tijelo upućuje zahtjev, koje potvrđuje konačnost i koje komunicira sa zamoljenom državom.

Centralizacija kontaktne točke olakšava tehničku sigurnost, ali ne smije stvoriti institucionalno usko grlo. Preporučljivo je propisati jedinstveni elektronički sustav kroz koji ovlaštena tijela šalju strukturirane zahtjeve, dok nacionalna kontaktna točka provodi provjeru ovlasti, tehnički prijenos i evidenciju.

Odgovornost za zakonitost pojedinoga zahtjeva mora ostati na tijelu koje vodi predmet. Kontaktna točka nije samo poštanski posrednik, ali ne može preuzeti činjeničnu i pravnu ocjenu svakog prekršaja. Podjela uloga treba biti normativno jasna i vidljiva u logovima sustava.

8.3. Dostava pismena osobama u drugim državama članicama

Hrvatski prijenos treba urediti standardiziranu višejezičnu obavijest, način dokazivanja međunarodne poštanske dostave i uvjete kvalificirane elektroničke dostave. Urednost dostave ne bi se smjela temeljiti isključivo na domaćoj fikciji ako nema dokaza da je dokument došao u sferu adresata.

Elektronička komunikacija može se povezati s nacionalnim sustavima e-identiteta i europskim okvirima uzajamnog priznavanja, ali građaninu mora biti jasno da dokument proizvodi pravne učinke. Obična informativna poruka može sadržavati poveznicu na sigurni portal, dok se trenutak dostave veže uz provjerljivo preuzimanje ili drugo zakonom određeno sredstvo.

Rokovi za prigovor i povoljnije plaćanje trebaju početi teći od uredne dostave prevedene obavijesti. U slučaju vraćene pošiljke tijelo bi trebalo pokušati provjeru adrese kroz mehanizme uzajamne pomoći prije primjene bilo kakve fikcije.

8.4. Utvrđivanje stvarnog vozača i položaj vlasnika vozila

Hrvatsko pravo već poznaje dužnost davanja vjerodostojnog podatka, ali za prekogranične zahtjeve potrebno je precizirati minimalni sadržaj, prihvatljive dokaze i način elektroničkog odgovora. Obrazac treba omogućiti izjavu da je vozilo prodano, iznajmljeno, ukradeno ili korišteno od više osoba te prilaganje dokumentacije.

Sankcija za nedavanje podatka mora ostati odvojena od sankcije za izvorni prometni prekršaj. Ako vlasnik pruži vjerodostojan podatak, postupak se treba usmjeriti prema navedenoj osobi; ako podatak nije provjerljiv, tijelo mora obrazložiti zašto ga odbacuje. Automatizam u kojem se vlasnik kažnjava za vožnju samo zato što nije uvjerio tijelo u suprotno bio bi procesno dvojben.

Za pravne osobe i leasing društva korisno je propisati razumno razdoblje čuvanja podataka o korisniku. Ono treba biti usklađeno sa zastarnim rokovima i načelom minimizacije, a pristup ograničen na ovlaštene osobe.

8.5. Priznavanje i izvršenje novčanih sankcija

Zakon o pravosudnoj suradnji u kaznenim stvarima s državama članicama EU već uređuje priznanje i izvršenje novčanih sankcija, uključujući prometne povrede za koje se u pravilu ne provjerava dvostruka kažnjivost [28]. Novi prijenos mora jasno odrediti odnos tog postupka prema posebnoj pomoći iz Direktive 2024/3237 kako bi se izbjegli paralelni zahtjevi i dvostruko izvršenje.

Prag od 70 eura poznat je i u okviru uzajamnog priznavanja. Hrvatska tijela trebaju imati tehnički mehanizam za provjeru je li sankcija već plaćena, djelomično izvršena ili upućena drugim putem. Jedinstveni identifikator predmeta smanjio bi rizik duplikata.

Odbijanje izvršenja treba biti iznimka, ali uredna dostava, konačnost i mogućnost pravnog lijeka nisu formalnosti. Ako potvrda države izdavanja ne omogućuje provjeru tih pretpostavki, hrvatsko tijelo treba zatražiti dopunu prije donošenja odluke.

8.6. Tehnička interoperabilnost i zaštita informacijskih sustava

Hrvatski sustav mora proširiti postojeće EUCARIS veze i nacionalne registre na nove podatkovne tokove. Prije tehničke implementacije potrebno je provesti procjenu učinka na zaštitu podataka, analizu kibernetičkih rizika i testiranje kvalitete podataka. Uvođenje novih polja bez usklađene semantike moglo bi povećati, a ne smanjiti broj pogrešnih predmeta.

Pristup treba temeljiti na najmanjim ovlastima, višefaktorskoj autentikaciji i obveznom evidentiranju. Vanjski dobavljači mogu održavati sustav, ali ne smiju imati nekontroliran pristup stvarnim podacima niti samostalno odlučivati o svrsi obrade. Ugovori moraju sadržavati sigurnosne obveze, reviziju i postupanje u incidentu.

Korisničko sučelje treba omogućiti službeniku da razlikuje podatak iz registra od podatka koji je tek pretpostavka za daljnji postupak. Tehnički dizajn koji vlasnika automatski označava kao počinitelja stvara normativnu pogrešku u samoj arhitekturi sustava.

8.7. Prijedlozi de lege ferenda

Na temelju provedene analize mogu se izdvojiti prioritetne normativne i institucionalne prilagodbe hrvatskoga sustava. One su sažeto prikazane u Tablici 2.

Tablica 2. Prioriteti prenošenja Direktive (EU) 2024/3237 u hrvatski pravni poredak.

Područje	Uočeni rizik	Preporučena prilagodba
Identitet vozača	izjednačavanje vlasnika i počinitelja	izričito odvojiti početnu identifikaciju, obvezu suradnje i osobnu odgovornost za prekršaj
Obavijest i jezik	formalna dostava bez stvarnog razumijevanja	uvesti standardizirani višejezični obrazac s jasnim činjeničnim opisom i pravnom poukom
Pravni lijek	visoki trošak i potreba osobnog dolaska	omogućiti siguran elektronički prigovor, prilaganje dokaza i videokonferencijsko sudjelovanje
Izvršenje	paralelni kanali i dvostruka naplata	uspostaviti jedinstveni identifikator predmeta i provjeru statusa plaćanja/izvršenja
Osobni podaci	prekomjerna razmjena i sekundarna uporaba	propisati podatkovne skupove po fazama, logiranje, rokove brisanja i zabranu nepovezane uporabe
Kibernetička sigurnost	neovlašteni masovni pristup	uvesti višefaktorsku autentikaciju, najmanje ovlasti, nadzor dobavljača i obvezno upravljanje incidentima
Privatni subjekti	komercijalni pritisak i nejasni troškovi	ograničiti ih na tehničke usluge bez procesnog odlučivanja i transparentno razdvojiti sve iznose

Izvor: autorska sistematizacija.

Prvo, Zakon o sigurnosti prometa na cestama i provedbeni pravilnik trebaju obuhvatiti nove kategorije prekršaja, precizirati podatke koji se razmjenjuju i urediti zahtjeve za dodatnu pomoć. Drugo, Prekršajni zakon i posebna pravila dostave trebaju osigurati da rokovi počinju teći tek od uredne, razumljive obavijesti. Treće, zakon o pravosudnoj suradnji treba uskladiti posebni kanal izvršenja s Okvirnom odlukom 2005/214/PUP.

Potrebno je uspostaviti javno dostupan nacionalni portal s objašnjenjem postupka, provjerom vjerodostojnosti obavijesti i sigurnim podnošenjem prigovora. Portal ne smije biti samo kanal plaćanja, nego cjelovit kanal ostvarivanja prava. Višejezični sadržaj treba obuhvatiti informacije o dokazima, zastari, mogućnosti identifikacije drugog vozača i kontaktu za zaštitu podataka.

Konačno, prije puštanja sustava u rad treba provesti neovisno testiranje procesnih scenarija: pogrešna registarska oznaka, prodano vozilo, leasing, više mogućih vozača, vraćena pošiljka, osoba bez digitalnog identiteta i prigovor na stranom jeziku. Kvaliteta implementacije mjeri se upravo u rubnim situacijama, a ne samo u idealnom automatiziranom predmetu.

9. RASPRAVA

Direktiva (EU) 2024/3237 predstavlja kvalitativni pomak od modela razmjene podataka prema modelu provedbene suradnje. Prethodni sustav uspješno je rješavao prvo pitanje - kojoj je osobi vozilo registrirano - ali nije dovoljno pouzdano povezivao taj podatak s osobnom odgovornošću, dostavom i konačnim izvršenjem. Novi okvir

prepoznaje da je sankcijski lanac učinkovit samo onoliko koliko je učinkovit njegov najslabiji procesni korak.

Polazišna hipoteza potvrđuje se na normativnoj razini uz važnu ogradu. Direktiva uklanja dio prepreka proširenjem obuhvata, uvođenjem dodatne uzajamne pomoći, rokovima, standardiziranim obavijestima i posebnim pravilima izvršenja. Međutim, ona ne može sama ukloniti razlike nacionalnih modela odgovornosti, zastare, dostave i sudske zaštite. Učinak će zato ovisiti o tome hoće li države prenijeti samo tehničke obveze razmjene ili i zaštitnu logiku cijelog instrumenta.

Najosjetljivije je pitanje odnosa vlasnika i vozača. Učinkovit sustav ne može ignorirati činjenicu da je registrirani vlasnik često jedina početno dostupna osoba, ali procesna pravičnost ne dopušta da se taj početni podatak pretvori u neoborivu krivnju. Najprimjereniji je višestupanjski model: registrirani status opravdava kontakt; jasna zakonska obveza može zahtijevati vjerodostojnu suradnju; osobna odgovornost za izvornu radnju utvrđuje se prema dokazima i uz pravo osporavanja.

Jezična i dostavna jamstva često se promatraju kao administrativni trošak. U stvarnosti ona povećavaju stopu dobrovoljnog izvršenja jer adresat razumije vjerodostojnost zahtjeva, iznos i posljedice. Nejasne ili loše prevedene obavijesti potiču ignoriranje, prijevare i naknadne sporove. Trošak kvalitetnog standardnog prijevoda manji je od troška neuspjelog izvršenja i izgubljenog povjerenja.

Zaštita osobnih podataka nije vanjski dodatak prometnoj sigurnosti. Točnost, ograničenje svrhe i evidentiranje pristupa izravno utječu na zakonitost sankcije. Pogrešan ili prekomjerno korišten podatak može dovesti do pogrešne identifikacije, dok nepostojanje logova otežava dokazivanje kako je predmet uopće nastao. Data-protection-by-design zato treba biti ugrađen u procesnu arhitekturu, a ne dodan nakon tehničke implementacije.

Posebna vrijednost Direktive jest pokušaj povezivanja s postojećim instrumentima uzajamnog priznanja bez njihova potpunog zamjenjivanja. To stvara fleksibilnost, ali i rizik fragmentacije. Nacionalna tijela moraju znati kada koristiti prometni kanal, a kada Okvirnu odluku 2005/214/PUP. Za adresata je presudno da izbor instrumenta ne mijenja bitna prava ni stvara dvostruku naplatu.

Hrvatska raspolaže iskustvom automatizirane razmjene i osnovnim normativnim temeljima. Najveći izazov neće biti sama tehnička veza, nego koordinacija policije, prekršajnih tijela, sudova, tijela izvršenja i službenika za zaštitu podataka. Uspješan prijenos zahtijeva procesnu kartu cijelog predmeta, s jasno određenom odgovornošću u svakoj fazi.

Takav zahtjev odgovara širem razvoju europskoga kaznenog i kvazikaznenog prava, u kojem se uzajamno povjerenje ne promatra kao apstraktna pretpostavka, nego kao odnos institucionalne suradnje i zajedničkih jamstava. Literatura o europskom kaznenom pravu upravo zato naglašava da učinkovitost uzajamnog priznanja ovisi o mogućnosti provjere prava i odgovornosti u državi izdavanja [33, 34].

Ograničenje rada proizlazi iz činjenice da se analizira normativni okvir prije isteka roka za prenošenje i prije pune primjene nacionalnih rješenja. Nije moguće empirijski ocijeniti stopu izvršenja, kvalitetu prijevoda ili broj uspješnih pravnih lijekova prema novom sustavu. Buduća istraživanja trebaju nakon 2027. usporediti transpozicijska rješenja država članica, mjeriti vrijeme od prekršaja do dostave, udio pogrešnih identifikacija, stopu dobrovoljnog plaćanja i dostupnost pravnih lijekova.

10. ZAKLJUČAK

Prekogranično sankcioniranje prometnih prekršaja nalazi se na sjecištu prometne politike, prekršajnog i kaznenog prava, pravosudne suradnje i zaštite osobnih podataka. Direktiva (EU) 2024/3237 ne ujednačava nacionalne sankcijske sustave, ali znatno proširuje zajedničku provedbenu infrastrukturu. Uz početnu automatiziranu identifikaciju, ona uvodi širi krug prekršaja, dodatnu uzajamnu pomoć, sadržajno bogatiju obavijest, rokove, jezična jamstva i pomoć u izvršenju određenih pravomoćnih sankcija.

Središnja hipoteza rada potvrđena je u uvjetnom obliku. Novi okvir normativno može smanjiti nekažnjavanje nerezidentnih počinitelja, ali njegova legitimnost i učinkovitost ovise o tome hoće li nacionalno pravo jasno razlikovati registriranog vlasnika od stvarnog vozača, osigurati urednu i razumljivu dostavu, omogućiti elektronički i stvarno dostupan pravni lijek te ograničiti obradu podataka na nužnu svrhu. Bez tih elemenata veća količina podataka i brža automatizacija mogu samo ubrzati pogrešan postupak.

Za hrvatski pravni poredak preporučuje se koordinirana izmjena Zakona o sigurnosti prometa na cestama, provedbenog pravilnika, procesnih pravila i propisa o pravosudnoj suradnji. Nacionalna kontaktna točka treba biti tehnički i sigurnosno snažna, ali odgovornost za zakonitost mora ostati na tijelu koje vodi predmet. Višejezična obavijest, siguran portal za prigovor, jedinstveni identifikator predmeta, evidencija svakog pristupa i jasni rokovi brisanja podataka trebaju biti obvezni elementi sustava.

Najvažniji normativni zaključak jest da učinkovitost i zaštita prava nisu suprotstavljene vrijednosti. Uredna dostava, razumljiv jezik, mogućnost osporavanja identiteta i pouzdana obrada podataka povećavaju vjerojatnost dobrovoljnog izvršenja i uzajamno povjerenje među državama članicama. Sustav koji jednako ozbiljno tretira sigurnost cestovnog prometa i procesnu pravičnost može ostvariti cilj zbog kojega je uspostavljen: da prekogranična mobilnost ne postane prostor nekažnjivosti, ali ni razlog slabije pravne zaštite.

LITERATURA

[1] Direktiva (EU) 2024/3237 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2024. o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama, SL L, 2024/3237, 30. 12. 2024.

[2] Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama, SL L 68, 13. 3. 2015., str. 9-25, kako je izmijenjena.

[3] Europska komisija, Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the application of Directive (EU) 2015/413, COM(2016) 744 final, Bruxelles, 29. 11. 2016.

[4] Europska komisija, Commission Staff Working Document - Impact Assessment Report accompanying the proposal amending Directive (EU) 2015/413, SWD(2023) 126 final, Bruxelles, 1. 3. 2023.

[5] Ugovor o funkcioniranju Europske unije, pročišćena verzija, SL C 202, 7. 6. 2016., str. 47-200, osobito čl. 91. st. 1. t. (c).

[6] Povelja Europske unije o temeljnim pravima, SL C 202, 7. 6. 2016., str. 389-405.

[7] Direktiva 2011/82/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanima uz sigurnost prometa na cestama, SL L 288, 5. 11. 2011., str. 1-15.

[8] Sud Europske unije, presuda od 6. svibnja 2014., Europska komisija protiv Europskog parlamenta i Vijeća Europske unije, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

[9] Europska komisija, Proposal for a Directive amending Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences, COM(2023) 126 final, Bruxelles, 1. 3. 2023.

[10] Konvencija za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, Rim, 4. studenoga 1950., s pripadajućim protokolima.

[11] Odluka Vijeća 2008/616/PUP od 23. lipnja 2008. o provedbi Odluke 2008/615/PUP o produbljenju prekogranične suradnje, osobito u borbi protiv terorizma i prekograničnog kriminala, SL L 210, 6. 8. 2008., str. 12-72.

[12] Europski sud za ljudska prava, O'Halloran and Francis protiv Ujedinjene Kraljevine [VV], zahtjevi br. 15809/02 i 25624/02, presuda od 29. lipnja 2007.

[13] Direktiva 2010/64/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o pravu na tumačenje i prevođenje u kaznenim postupcima, SL L 280, 26. 10. 2010., str. 1-7.

[14] Direktiva 2012/13/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. svibnja 2012. o pravu na informacije u kaznenom postupku, SL L 142, 1. 6. 2012., str. 1-10.

[15] Uredba (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu, SL L 257, 28. 8. 2014., str. 73-114, kako je izmijenjena.

[16] Okvirna odluka Vijeća 2005/214/PUP od 24. veljače 2005. o primjeni načela uzajamnog priznavanja na novčane kazne, SL L 76, 22. 3. 2005., str. 16-30, kako je izmijenjena.

[17] Sud Europske unije, presuda od 14. studenoga 2013., Marián Baláž, C-60/12, ECLI:EU:C:2013:733.

[18] Sud Europske unije, presuda od 5. prosinca 2019., Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), C-671/18, ECLI:EU:C:2019:1054.

[19] Direktiva (EU) 2016/343 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 2016. o jačanju određenih vidova pretpostavke nedužnosti i prava sudjelovati na raspravi u kaznenom postupku, SL L 65, 11. 3. 2016., str. 1-11.

[20] Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka (Opća uredba o zaštiti podataka), SL L 119, 4. 5. 2016., str. 1-88.

[21] Sud Europske unije, presuda od 22. lipnja 2021., B, C-439/19, ECLI:EU:C:2021:504.

[22] Direktiva (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka od strane nadležnih tijela u svrhe sprečavanja, istrage, otkrivanja ili progona kaznenih djela ili izvršavanja kaznenih sankcija, SL L 119, 4. 5. 2016., str. 89-131.

[23] European Data Protection Supervisor, Opinion 11/2023 on the Proposal for a Directive amending Directive (EU) 2015/413, Bruxelles, 25. 4. 2023.

[24] Direktiva (EU) 2022/2555 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o mjerama za visoku zajedničku razinu kibernetičke sigurnosti širom Unije (Direktiva NIS2), SL L 333, 27. 12. 2022., str. 80-152.

[25] Uredba (EU) 2024/903 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. ožujka 2024. o utvrđivanju mjera za visoku razinu interoperabilnosti javnog sektora u Uniji (Akt o interoperabilnoj Europi), SL L, 2024/903, 22. 3. 2024.

[26] Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23 i 145/24.

[27] Prekršajni zakon, Narodne novine, br. 107/07, 39/13, 157/13, 110/15, 70/17, 118/18 i 114/22.

[28] Zakon o pravosudnoj suradnji u kaznenim stvarima s državama članicama Europske unije, Narodne novine, br. 91/10, 81/13, 124/13, 26/15, 102/17, 68/18, 70/19, 141/20 i 18/24.

[29] Zakon o provedbi Opće uredbe o zaštiti podataka, Narodne novine, br. 42/18.

[30] Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine, br. 64/15.

[31] Pravilnik o vrsti i načinu dostave podataka državama članicama Europske unije, u svrhu istraživanja prometnih prekršaja, Narodne novine, br. 66/15.

[32] Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine, br. 70/19.

[33] Mitsilegas, V. (2016). EU Criminal Law after Lisbon: Rights, Trust and the Transformation of Justice in Europe. Oxford: Hart Publishing.

[34] Klip, A. (2021). European Criminal Law: An Integrative Approach, 4th ed. Cambridge - Antwerp - Chicago: Intersentia.

Licenca / License: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) - https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/