

Bruxelles, 1. ožujka 2023.
(OR. en)

6792/23

**Međuinstitucijski predmet:
2023/0052(COD)**

**TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250**

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	1. ožujka 2023.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2023) 126 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2023) 126 final.

Priloženo: COM(2023) 126 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 1.3.2023.
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ovo obrazloženje priloženo je Prijedlogu direktive o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama¹ (dalje u tekstu „Direktiva o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima”).

Sigurnost prometa na cestama u EU-u znatno se poboljšala u posljednjih 20 godina. Broj smrtnih slučajeva na cestama smanjio se za 61,5 %, s oko 51 400 u 2001. na oko 19 800 u 2021. Međutim, poboljšanje sigurnosti prometa na cestama nije bilo dovoljno kako bi se ostvarila politička ambicija EU-a o smanjenju broja smrtnih slučajeva na cestama za 50 % od 2001. do 2010. te za dodatnih 50 % od 2011. do 2020. (tj. za 75 % od 2001. do 2020.) iz niza strateških dokumenata koje je Komisija objavila u posljednja dva desetljeća, kao što su *Bijela knjiga o europskoj prometnoj politici za 2010.*² ili Komunikacija Komisije *Prema europskom području sigurnosti prometa na cestama: smjernice politike sigurnosti prometa na cestama 2011.–2020.*³ Prijavljeni broj od oko 18 800 smrtnih slučajeva na cestama 2020. i dalje je znatno iznad ciljne vrijednosti, unatoč impresivnom godišnjem smanjenju za više od 17 % u odnosu na broj smrtnih slučajeva na cestama 2019., na koje je ipak znatno utjecao dosad nezabilježen pad ukupnog cestovnog prometa uslijed pandemije bolesti COVID-19⁴.

U godinama prije 2020. broj smrtnih slučajeva na cestama gotovo da se nije smanjivao. To uspoređivanje, koje je već zabilježeno 2014., potaknulo je ministre prometa EU-a da na neformalnom sastanku Vijeća za promet u Valletti u ožujku 2017. objave ministarsku izjavu o sigurnosti prometa na cestama⁵. U toj su izjavi države članice pozvale Komisiju da razmotri jačanje pravnog okvira Unije za sigurnost prometa na cestama kako bi se preokrenuo taj stagnacijski trend.

Komisija je u lipnju 2019. objavila *Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021.–2030.: sljedeći koraci u ostvarenju „vizije nula”*⁶ U njemu je Komisija predložila nove privremene ciljeve za smanjenje broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama za 50 % u razdoblju od 2020. do 2030., kako je preporučeno u Izjavi iz Vallette. Komisija je taj okvir politike utemeljila na takozvanom pristupu „sigurnog sustava” prema kojem se smrt i teške ozljede pri sudarima u cestovnom prometu u velikoj mjeri mogu spriječiti, iako će i dalje dolaziti do sudara. Prekogranično kažnjavanje prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama jedan je od glavnih stupova tog sustava jer se na taj način smanjuje broj slučajeva nekažnjavanja stranih vozača. *Strategija za održivu i pametnu mobilnost*⁷ iz 2020. bila je prekretnica jer je u njoj utvrđen cilj smanjenja broja smrtnih slučajeva za sve vrste prijevoza u

¹ SL L 68, 13.3.2015., str. 9.

² COM(2001) 370 final

³ COM(2010) 389 final

⁴ Tijekom prvog ograničenja kretanja u travnju 2020. Europsko vijeće za sigurnost prometa (ETSC) izvijestilo je o smanjenju ukupnog prometa za 70 do 85 % u velikim europskim gradovima (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Vidjeti: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; Vijeće je u lipnju 2017. usvojilo zaključke o sigurnosti prometa na cestama kojima se podupire Izjava iz Vallette (vidjeti dokument 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final

⁷ COM(2020) 789 final

EU-u na gotovo nulu do 2050. i najavljena revizija Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima u okviru vodeće inicijative br. 10 pod nazivom *Povećanje sigurnosti i zaštite u prometu*. Ova je inicijativa naknadno uvrštena u Prilog II. Programu rada Komisije za 2022. (inicijative u okviru REFIT-a) pod naslovom *Novi poticaj europskoj demokraciji*⁸.

Važno je napomenuti da je Europski parlament u listopadu 2021. donio rezoluciju o okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021.–2030.⁹ Iako Parlament potvrđuje da je ostvaren napredak, pozvao je Komisiju da preispita Direktivu o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima s obzirom na to da se postojećim okvirom (...) *ne predviđaju odgovarajuće istrage kako bi se izvršile kazne* (...).

Ta se inicijativa temelji na postojećoj Direktivi o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima kojom je (1) uspostavljena elektronička razmjena podataka iz registra vozila među državama članicama preko imenovanih nacionalnih kontaktnih točaka, što pomaže u identifikaciji vlasnika/korisnika vozila registriranog u inozemstvu kojim je počinjen prekršaj; (2) u kojoj je Europski informacijski sustav prometnih i vozačkih dozvola (Eucaris) naveden kao odabrana informatička platforma za elektroničku razmjenu podataka o registraciji vozila; (3) koja se u praksi pretežno primjenjivala na prekogranične slučajeve u kojima se prekršaji otkrivaju na daljinu opremom za automatsko ili ručno otkrivanje, uglavnom kamerama (tj. bez zaustavljanja vozila i/ili identifikacije vozača na licu mjesta); (4) kojom je obuhvaćeno osam prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama: prekoračenje ograničenja brzine, vožnja bez korištenja sigurnosnog pojasa, prolazak kroz crveno svjetlo, vožnja pod utjecajem alkohola, vožnja pod utjecajem opojnih droga, vožnja bez zaštitne kacige, vožnja prometnom trakom u kojoj je zabranjena vožnja, nezakonita uporaba mobilnog telefona ili drugog komunikacijskog uređaja u vožnji; (5) u kojoj je utvrđen način na koji bi se predmetna osoba trebala obavijestiti o prekršaju, uključujući jezični režim, te iznesen (neobavezni) predložak za slanje pisane obavijesti; (6) kojom je poboljšana osviještenost građana jer se od država članica zahtijeva da obavijeste Komisiju o pravilima o sigurnosti prometa na cestama koja su na snazi i da ih objave na internetskim stranicama na svim službenim jezicima¹⁰.

U procjeni učinka¹¹ priloženoj prvom prijedlogu Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima iz 2008. procijenjeno je da su nerezidentni vozači sudjelovali u otprilike 5 % cestovnog prometa u EU-u (s obzirom na broj kilometara po vozilu), ali da su počinili oko 15 % prekršaja povezanih s prekoračenjem brzine. Stoga je relativno veća vjerojatnost da će nerezidentni vozači počiniti prekršaje prekoračenja brzine nego rezidentni vozači. Jedan od utvrđenih razloga za to bio je taj što su nerezidenti smatrali kako je manja vjerojatnost da će biti kažnjeni pri vožnji u državi članici u kojoj nemaju boravište i da će protiv njih biti pokrenut sudski postupak ako ne plate novčane kazne koje izdaju strana tijela. Iako je postojeća Direktiva o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima doprinijela onemogućavanju *anonimnosti* stranih prekršitelja impresivnim povećanjem broja istraženih prekograničnih predmeta, utvrđena su i ograničenja jer njezin odvrćajući učinak nije bio dovoljan za prekid prakse *nekažnjavanja* prekršitelja.

Cilj je ove inicijative dodatno poboljšati sigurnost na cestama proširenjem područja primjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima na druge prometne

⁸ Inicijativa br. 26 u Prilogu II. Komunikaciji Komisije COM(2021) 645 final

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_HR.pdf

¹⁰ internetske stranice Komisije „Going Abroad“:

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_hr.htm

¹¹ SEC(2008.) 351.

prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama i racionalizacijom (tj. pojednostavnjenjem, digitalizacijom i poboljšanjem) istraga prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama počinjenih u inozemstvu, čime se olakšava prekogranično izvršavanje sankcija. Cilj joj je i poboljšati zaštitu temeljnih prava nerezidentnih vozača. Ciljevi za ostvarivanje punog potencijala Direktive su:

1. osigurati da nerezidentni vozači u većoj mjeri poštuju dodatna pravila o sigurnosti prometa na cestama: opasno ponašanje ima ulogu u velikom broju smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama. Ključno je spriječiti takvo opasno ponašanje proširenjem područja primjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima na druge prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama i na taj način smanjiti broj slučajeva nekažnjavanja. Vjerodostojnost napora u pogledu provedbe ozbiljno se smanjuje ako države članice ne mogu djelotvorno kažnjavati prekršitelje iz drugih država članica kako bi osigurale jednako postupanje prema vozačima rezidentima i nerezidentima.
2. pojednostavniti postupke uzajamne pomoći među državama članicama u prekograničnim istragama prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama: U evaluaciji Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima iz 2016.¹² utvrđeni su sljedeći glavni razlozi zbog kojih se nerezidentni prekršitelji ne kažnjavaju: (1) gotovo pola otkrivenih prekršaja u cestovnom prometu koje su počinili nerezidenti nije istraženo; (2) oko polovine novčanih kazni za prekršaje u cestovnom prometu koji su bili predmet istrage nije uspješno izvršeno; (3) gotovo nijedan prekršaj za koji su prekršitelji odbili platiti novčanu kaznu nije kažnjen – uspješno izvršene kazne uglavnom su posljedica dobrovoljnih plaćanja. Glavni razlozi utvrđenih nedostataka bili su otežana, dugotrajna i stoga neučinkovita uzajamna pomoć i suradnja među državama članicama u istragama prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama i nedostataka u izvršavanju sankcija nakon razmjene podataka iz registra vozila, posebno u slučajevima u kojima se primjenjuju različiti sustavi pravne odgovornosti.
3. poboljšati zaštitu temeljnih prava nerezidentnih prekršitelja, uključujući usklađivanje s novim pravilima EU-a o zaštiti osobnih podataka: Komisija je zaprimila niz pritužbi građana o (ne)poštovanju temeljnih prava, posebno žalbi u vezi s navodno počinjenim prometnim prekršajima u inozemstvu (posebno u vezi s nepostojećim ili nejasnim informacijama o žalbenim postupcima), pritužbi koje se odnose na nedostatak dokaza, različite rokove za nerezidente i rezidente u pogledu dostave obavijesti o kazni/pisanih obavijesti, neodgovarajuću dostavu dokumenata, uključujući prijevode koji nedostaju i probleme u pristupu određenim informacijama o počinjenim prekršajima i načinima naplate novčanih kazni. Naposljetku, Prijedlogom se osigurava usklađenost s novim zakonodavstvom EU-a o zaštiti osobnih podataka¹³ koje je u međuvremenu doneseno.

Detaljnije informacije o tome kako se inicijativom postižu navedeni ciljevi i rješavaju povezani problemi iznesene su u poglavlju 3. ovog obrazloženja.

¹² SWD(2016) 355 final

¹³ Uredba (EU) 2016/679 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.) i Direktiva (EU) 2016/680 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 i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 119, 4.5.2016., str. 89.).

Kako bi se osigurao dosljedan pristup u prekograničnoj provedbi propisa o cestovnom prometu, uspostavljen je pregovarački paket koji se sastoji od tri inicijative – osim ovog Prijedloga direktive o izmjeni Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, paket sadržava i prijedlog nove direktive o vozačkim dozvolama (kojom se zamjenjuje Direktiva 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama¹⁴ („Direktiva o vozačkim dozvolama”)) i prijedlog nove direktive Europskog parlamenta i Vijeća o učinku određenih zabrana vožnje na razini Unije.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Predložena revizija Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima u skladu je s drugim zakonodavstvom EU-a o sigurnosti na cestama. Odnosi se na (1) Direktivu Vijeća 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila¹⁵ u pogledu klasifikacije podatkovnih elemenata iz registra vozila; (2) proširuje područje primjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima na prekršaj korištenja preopterećenog vozila, što je usko povezano s primjenom Direktive Vijeća 96/53/EZ o najvećim dopuštenim masama i dimenzijama određenih vozila¹⁶; (3) dopunjuje Direktivu o vozačkim dozvolama dopuštanjem uporabe osobnih podataka iz registara vozačkih dozvola za prekograničnu istragu prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, informiranjem prekršitelja o primijenjenim sankcijama koje utječu na njihovo pravo na upravljanje vozilom i utvrđivanjem osobe odgovorne za prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Već postoji širi skup pravnih instrumenata i aktualnih inicijativa na razini Unije, posebno u području policijske i pravosudne suradnje, koje je potrebno uzeti u obzir u vezi s ovom inicijativom, kao što su postojeći prekogranični istražni postupci na temelju Konvencije o uzajamnoj pravnoj pomoći u kaznenim stvarima među državama članicama Europske unije¹⁷, Europski istražni nalog¹⁸ i Prümška odluka, koji se trenutačno revidiraju¹⁹. Međutim, ovim se Prijedlogom predviđaju posebni pojednostavljeni i digitalizirani postupci za utvrđivanje osobe odgovorne za prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama i dostavu dokumenata, što odstupa od prethodno navedenih pravnih akata kako bi se lakše postupalo s milijunima automatski utvrđenih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama koji se često smatraju upravnim prekršajima. Kao i postojeća verzija Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, Prijedlog i Okvirna odluka 2005/214/PUP²⁰ usko su povezani, posebno u pogledu neplaćanja novčane kazne. U njemu se učinkovita primjena Okvirne odluke potiče poboljšanjem identifikacije osoba odgovornih za prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama i zaštitom temeljnih prava nerezidentnih vozača.

¹⁴ SL L 403, 30.12.2006., str. 18.

¹⁵ SL L 138, 1.6.1999., str. 57.

¹⁶ Direktiva Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).

¹⁷ Akt Vijeća od 29. svibnja 2000. kojim se u skladu s člankom 34. Ugovora o Europskoj uniji donosi Konvencija o uzajamnoj pravnoj pomoći u kaznenim stvarima među državama članicama Europske unije, (SL C 197, 12.7.2000., str. 1.).

¹⁸ Direktiva 2014/41/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o Europskom istražnom nalogu u kaznenim stvarima (SL L 130, 1.5.2014., str. 1.).

¹⁹ COM(2021) 784 final

²⁰ 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.).

Ovaj Prijedlog odnosi se i na (1) Uredbu (EU) 910/2014 o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije²¹ kako bi se osigurali pravni učinak i prihvatljivost pisane obavijesti i naknadnih dokumenata poslanih i primljenih upotrebom usluge elektroničke preporučene dostave; (2) Direktivu 2010/64/EU o pravu na tumačenje i prevođenje u kaznenim postupcima²² kako bi se osigurala standardna kvaliteta prijevoda pisane obavijesti i popratnih dokumenata te kako bi se osiguralo da provedba revidirane Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima ne utječe na kaznene postupke kojima se zahtijevaju posebna jamstva za uključene pojedince te postupovna jamstva za osumnjičene i optužene osobe; (3) Direktivu (EU) 2022/2555 o mjerama za visoku zajedničku razinu kibersigurnosti širom Unije²³ kako bi se osigurala razmjena informacija o prijavljenim kiberincidentima u kojima se obrađeni osobni podaci pohranjuju uporabom oblaka ili usluga smještaja u oblaku; (4) Uredbu (EU) 2018/1724 o jedinstvenom digitalnom pristupniku²⁴ kako bi se osigurala usklađenost namjenskog digitalnog portala iz poglavlja 4. ovog obrazloženja i portala Komisije Your Europe; (5) direktive 2012/13/EU²⁵, 2013/48/EU²⁶, EU 2016/343²⁷, EU 2016/800²⁸, EU 2016/1919²⁹ Europskog parlamenta i Vijeća kako bi se osiguralo da provedba revidirane Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima ne utječe na kaznene postupke kojima se zahtijevaju posebna jamstva za uključene pojedince, Uredbu (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama Unije³⁰ te na postupovna jamstva za osumnjičene i optužene osobe.

Pravo EU-a o zaštiti osobnih podataka izmijenjeno je kao što je već spomenuto u ciljevima ove inicijative. To konkretno znači da je donesena Direktiva (EU) 2016/680 (Direktiva o zaštiti podataka pri izvršavanju zakonodavstva) koja je stupila na snagu u svibnju 2016. Na temelju članka 62. stavka 6. Direktive o zaštiti podataka pri izvršavanju zakonodavstva od Komisije se zahtijevalo da do 6. svibnja 2019. preispita druge pravne akte kojima se uređuje obrada osobnih podataka od strane nadležnih tijela u svrhe izvršavanja zakonodavstva kako bi

²¹ 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 i stavljanju izvan snage Direktive 1999/93/EZ (SL L 257, 28.8.2014., str. 73.).

²² 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.).

²³ Direktiva (EU) 2022/2555 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o mjerama za visoku zajedničku razinu kibersigurnosti širom Unije, izmjeni Uredbe (EU) br. 910/2014 i Direktive (EU) 2018/1972 i stavljanju izvan snage Direktive (EU) 2016/1148 (SL L 333, 27.12.2022., str. 80.).

²⁴ Uredba (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća od 2. listopada 2018. o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika za pristup informacijama, postupcima, uslugama podrške i rješavanja problema te o izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 295, 21.11.2018., str. 1.).

²⁵ Direktiva 2012/13/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. svibnja 2012. o pravu na informiranje u kaznenom postupku (SL L 142, 1.6.2012., str. 1.).

²⁶ Direktiva 2013/48/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2013. o pravu na pristup odvjetniku u kaznenom postupku i u postupku na temelju europskog uhiđenog naloga te o pravu na obavješćivanje treće strane u slučaju oduzimanja slobode i na komunikaciju s trećim osobama i konzularnim tijelima (SL L 294, 6.11.2013., str. 1.).

²⁷ 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.).

²⁸ Direktiva (EU) 2016/800 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o postupovnim jamstvima za djecu koja su osumnjičeni ili optuženi u kaznenim postupcima (SL L 132, 21.5.2016., str. 1.).

²⁹ Direktiva (EU) 2016/1919 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2016. o pravnoj pomoći za osumnjičene i okrivljene u kaznenom postupku i za tražene osobe u postupku na temelju europskog uhiđenog naloga (SL L 297, 4.11.2016., str. 1.).

³⁰ Uredba (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća od 2. listopada 2018. o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika za pristup informacijama, postupcima, uslugama podrške i rješavanja problema te o izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 295, 21.11.2018., str. 1.).

se procijenila potreba da se ti akti usklade s Direktivom i kako bi se, prema potrebi, dali prijedlozi za izmjenu tih akata s ciljem osiguravanja dosljednosti zaštite osobnih podataka u okviru Direktive. Komisija je 2020. objavila rezultate svojeg preispitivanja u Komunikaciji³¹ u kojoj se navodi deset pravnih akata, uključujući Direktivu o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, koji bi se trebali uskladiti s Direktivom o zaštiti podataka pri izvršavanju zakonodavstva i vremenski raspored za to usklađivanje. Ovom se inicijativom stoga osigurava usklađenost s Direktivom o zaštiti podataka pri izvršavanju zakonodavstva, posebno pojašnjavanjem da se Direktiva o zaštiti podataka pri izvršavanju zakonodavstva primjenjuje na obradu osobnih podataka u kontekstu Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima.

Nadalje, digitalizacija postojećih prekograničnih istražnih postupaka i informatička rješenja predviđena u Prijedlogu uredbe o digitalizaciji pravosudne suradnje i pristupa pravosuđu u prekograničnim građanskim, trgovačkim i kaznenim stvarima³², čiji je cilj olakšati provedbu postupaka i smanjiti praktične poteškoće u pogledu učinkovitog i transparentnog pristupa pravosuđu za fizičke i pravne osobe, moraju se uzeti u obzir pri digitalizaciji daljnjih postupaka na temelju ovog Prijedloga putem provedbenih akata kako bi se osigurala usklađenost sustava koji će se primjenjivati. Digitalna rješenja koja će se uspostaviti provedbenim aktima u okviru tog prijedloga također bi trebala biti usklađena sa zahtjevima prekogranične interoperabilnosti za digitalne javne usluge utvrđenima u Prijedlogu akta o interoperabilnoj Europi³³ kojim se jača prekogranična interoperabilnost u javnom sektoru.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Direktiva o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima izvorno je donesena na pravnoj osnovi članka 87. stavka 2. UFEU-a³⁴, odnosno pravnoj osnovi za policijsku suradnju kojom se Ujedinjenoj Kraljevini, Danskoj i Irskoj dopušta mogućnost neprimjenjivanja direktive. Presudom Suda od 6. svibnja 2014. u predmetu C-43/12³⁵ ta je direktiva poništena s obzirom na to da se nije mogla donijeti na pravnoj osnovi za policijsku suradnju nego da je direktivu trebalo donijeti na temelju članka 91. stavka 1. točke (c) UFEU-a, koji je pravna osnova u području prometa, kako je prvotno predložila Komisija. Nova i aktualna Direktiva donesena je 11. ožujka 2015. na temelju modificirane pravne osnove, bez ikakvih izmjena u pogledu sadržaja poništene direktive i odnosi se na sve države članice.

Ovim se Prijedlogom zadržava glavni cilj Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, a to je poboljšanje sigurnosti na cestama. Sadržaj Prijedloga nije u suprotnosti s navedenim ciljem niti nadilazi olakšavanje prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama ako su počinjeni vozilom registriranim u državi članici koja nije država članica u kojoj je počinjen prekršaj. Stoga pravna osnova Prijedloga ostaje članak 91. stavak 1. točka (c) UFEU-a, u skladu s kojim (...) *Europski parlament i Vijeće, odlučujući u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom (...), utvrđuju: (...) (c) mjere za poboljšanje sigurnosti prometa.*

³¹ COM(2020) 262 final

³² COM(2021) 759 final

³³ COM(2022) 720 final

³⁴ Direktiva 2011/82/EU o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim uz sigurnost prometa na cestama (SL L 288, 5.11.2011., str. 1.).

³⁵ Predmet C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298

- **Supsidijarnost**

Okončanje prakse nekažnjavanja nerezidentnih prekršitelja i osiguravanje jednakog postupanja prema svim sudionicima u cestovnom prometu u Uniji ne može biti jednako učinkovito ako mu se različito pristupa u okviru nacionalnih ili regionalnih izoliranih sustava (multilateralni ili bilateralni sporazumi). U evaluaciji funkcioniranja Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima zaključeno je da bi za postizanje istih rezultata kao i direktivom bilo potrebno donošenje više od 300 bilateralnih sporazuma, što bi dovelo do netransparentnog, složenog, potencijalno nedosljednog i troškovno neučinkovitog pravnog okruženja te u konačnici do znatnih troškova za nacionalne uprave. Bez intervencije na razini EU-a postojalo bi mnoštvo različitih pravila koja ne bi bila toliko učinkovita u okončanju prakse nekažnjavanja nerezidentnih prekršitelja i poticanju promjene ponašanja koja bi dovela do veće sigurnosti na cestama. Prekogranična provedba pravila o sigurnosti prometa na cestama teško bi bila ostvariva jer države članice ne bi mogle osigurati uzajamnu pomoć u prekograničnim istražnim postupcima.

U skladu s načelom supsidijarnosti provedbena praksa koju države članice primjenjuju na svom državnom području prvenstveno je u njihovoj nadležnosti. Ovom se inicijativom ne nastoje nametnuti zahtjevi za provedbu pravila o sigurnosti prometa na cestama kao takvih. Usmjerena je samo na olakšavanje prekograničnih istražnih postupaka koje države članice ne mogu same ostvariti na dosljedan način kako bi se osiguralo jednako postupanje prema rezidentnim i nerezidentnim vozačima.

- **Proporcionalnost**

U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u članku 5. stavku 4. Ugovora o Europskoj uniji mjere iz ovog Prijedloga ne prelaze ono što je potrebno za ostvarivanje ciljeva Ugovora, a to je poboljšanje sigurnosti na cestama (boljom prekograničnom provedbom pravila o sigurnosti prometa na cestama).

Prijedlogom se uklanjaju postojeće prepreke učinkovitoj prekograničnoj istrazi prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama i zaštiti temeljnih prava nerezidentnih vozača u fazi istrage. U Prijedlogu se utvrđuje pravni i tehnički okvir za suradnju među državama članicama kako bi se utvrdio identitet osobe odgovorne za prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama počinjen u inozemstvu, čime se nastoji osigurati jednako postupanje prema vozačima. U tu se svrhu područje primjene inicijative proširuje na sedam dodatnih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama koji se mogu otkriti na daljinu, bez zaustavljanja vozila i identifikacije vozača na licu mjesta, a koje dionici smatraju najvažnijima za daljnje poboljšanje sigurnosti na cestama u EU-u.

Budući da se prometni prekršaji protiv sigurnosti prometa na cestama mogu klasificirati kao upravni prekršaji ili kaznena djela te da se stoga tijela nadležna za progon tih prekršaja ili kaznenih djela razlikuju kao i svrha koja se nastoji ostvariti, obrada osobnih podataka trebala bi se vršiti u skladu s Općom uredbom o zaštiti podataka ili Direktivom o zaštiti podataka pri izvršavanju zakonodavstva. Kratkoročno će Komisija i države članice snositi troškove povezane s razvojem i provedbom informatičkih rješenja potrebnih ne samo za razmjenu informacija među provedbenim tijelima nego i za razmjenu informacija između tih tijela i sudionika u cestovnom prometu. Međutim, ti bi se troškovi dugoročno isplatili uzmu li se u obzir koristi koje proizlaze iz poboljšane suradnje i komunikacije. Kako bi se opterećenje regulatornog izvješćivanja svelo na najmanju moguću mjeru, praćenje primjene revidirane Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima temeljit će se u najvećoj mogućoj mjeri na postojećim kanalima i infrastrukturi za slanje podataka i na automatiziranom dohvaćanju podataka. Očekuje se da će Prijedlog dovesti do smanjenja

troškova interakcije sudionika u cestovnom prometu, kao što su poduzeća i građani, s javnim upravama.

- **Odabir instrumenta**

Ovim se Prijedlogom dodatno pojednostavnjuju obveze nametnute tijelima država članica u pogledu prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama i osigurava viša razina njihove usklađenosti. Prijedlogom se istodobno državama članicama želi osigurati potrebna fleksibilnost kako bi se uzele u obzir nacionalne posebnosti (kao što je mogućnost utvrđivanja dodatnih ključnih ili važnih subjekata ili postupaka koji nadilaze predložene mjere). Uzimajući u obzir to i činjenicu da se sastoji od niza izmjena postojeće Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, budući pravni instrument trebao bi stoga biti direktiva jer se tako omogućuje ciljano usklađivanje i određeni stupanj fleksibilnosti za nadležna tijela. S obzirom na to da izmijenjena direktiva zadržava svoju trenutačnu strukturu i da izmjene ne utječu na njezinu bit, preinaka nije potrebna.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- **Ex post evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Komisija je 2016. provela evaluaciju primjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima u državama članicama³⁶, u kojoj je procijenila njezinu relevantnost, dodanu vrijednost EU-a, dosljednost, djelotvornost i učinkovitost. Komisija je nakon toga Europskom parlamentu i Vijeću podnijela izvješće o provedbi³⁷.

U nastavku su navedeni zaključci evaluacije:

1. područje primjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima smatralo se primjerenim jer obuhvaća najvažnije prometne prekršaje, tj. slučajeve u kojima vozilo ne treba zaustaviti kako bi se utvrdio prekršaj. U evaluaciji je zaključeno i da bi moglo biti korisno razmotriti da se u područje primjene direktive uključe dodatni prometni prekršaji protiv sigurnosti prometa na cestama koji ugrožavaju sigurnost na cestama i za koje se sve više upotrebljava oprema za automatsku provjeru, kao što su neodržavanje dovoljnog razmaka između vozila, opasno pretjecanje i opasno parkiranje;
2. elektronički informacijski sustav koji se upotrebljava za razmjenu podataka iz registra vozila (Eucaris) omogućio je učinkovitu, brzu, sigurnu i povjerljivu razmjenu podataka iz registra vozila i ne stvara nepotrebno administrativno opterećenje. Međutim, sustav nije u potpunosti iskorišten. Gotovo 50 % otkrivenih prekršaja u cestovnom prometu koje su 2015. počinili nerezidenti nije istraženo;
3. nije bilo moguće utvrditi jasnu vezu između Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima i opsega u kojem su nerezidentni sudionici u prometu poštovali pravila o cestovnom prometu koja su na snazi niti pružiti jasne dokaze o pozitivnom učinku direktive na sigurnost na cestama;
4. kad je riječ o vanjskoj usklađenosti, u evaluaciji je zaključeno da je dopunjavanjem drugih instrumenata, kao što je Direktiva o vozačkim dozvolama, Direktiva o

³⁶ SWD(2016) 355 final. evaluacija je potkrijepljena studijom vanjskih savjetnika – Grimaldi Studio Legale (2016.), ISBN 978-92-79-59136-5

³⁷ COM(2016) 744 final

prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima doprinijela dosljednijem pravnom okviru EU-a za sigurnost na cestama. Analizom unutarnje usklađenosti utvrđeno je da se dva posebna cilja Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, odnosno olakšavanje provedbe pravila o cestovnom prometu prekograničnom razmjenom podataka iz registra vozila i postizanje veće osviještenosti građana o pravilima o cestovnom prometu koja su na snazi, u potpunosti međusobno nadopunjuju.

5. Potencijal Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima za poboljšanje sigurnosti na cestama mogao bi se dodatno iskoristiti. Otprilike 50 % istraženih prekršaja u cestovnom prometu koje su počinili nerezidenti nije bilo uspješno izvršeno. To je bilo zbog nedostatka uzajamne pomoći i suradnje među državama članicama u istragama prekršaja u cestovnom prometu nakon razmjene podataka iz registra vozila ili zato što odluke država članica u slučajevima neplaćanja novčane kazne za te prekršaje često nisu bile obuhvaćene Okvirnom odlukom Vijeća 2005/214/PUP. Čini se da postupci koji se primjenjuju u prekograničnim slučajevima neplaćanja novčane kazne nisu prilagođeni situaciji u kojoj su se svake godine trebali otkriti milijuni prekršaja u cestovnom prometu obuhvaćeni Direktivom o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Komisija je angažirala konzorcij sastavljen od društava Ecorys, Wavestone i Grimaldi da joj pomogne pri izradi procjene učinka revizije Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima³⁸. Ugovaratelj se ciljanim anketama i radionicama obratio dionicima na koje direktiva izravno utječe. Provedeno je savjetovanje s velikim brojem stručnjaka ne samo u području prometa već i u drugim područjima politika kao što su policijska i pravosudna suradnja. Ugovaratelj je proveo i pravnu analizu u pogledu (1) postupaka uzajamne pomoći i priznavanja u prekograničnoj istrazi prekršaja u cestovnom prometu; (2) korištenja sustavom Eucaris; (3) prekogranične provedbe zabrane vožnje; (4) odgovarajuće pravne osnove s obzirom na moguće proširenje područja primjene revidirane direktive na druge prekršaje u cestovnom prometu, uključujući kršenja propisa o pristupu vozila gradovima; (5) pravila o zaštiti osobnih podataka; (6) posebnih sankcija kao što su oduzimanje/zadržavanje vozila i primjena kolateralnih jamstava, tj. praksa davanja kolaterala kao jamstva za otplatu novčane kazne izrečene za prekršaj u cestovnom prometu. Provedena je i tehnička analiza digitalizacije pravosudnih sustava EU-a i odgovarajućih digitalnih/informatičkih rješenja za revidiranu direktivu.

- **Savjetovanja s dionicima**

Cilj savjetovanja bio je s dionicima potvrditi Komisijino tumačenje predmetnih pitanja a posebno prikupiti stajališta o nacrtu mjera u okviru politike. Dokazi o očekivanim troškovima i koristima predloženih mjera prikupljeni su savjetovanjima, koja su poslužila za prepoznavanje aspekata koje intervencija nije obuhvatila i područja kojima treba posvetiti dodatnu pozornost. Svrha javnog savjetovanja o početnoj procjeni učinka, ciljanih savjetovanja i otvorenog javnog savjetovanja bila je prikupljanje informacija i mišljenja o sljedećim elementima procjene učinka: (1) definiranju problema, uključujući odgovarajuće uzroke problema i ciljeve politike; (2) opsegu revizije; (3) mogućim mjerama i opcijama politike i njihovim vjerojatnim učincima, među ostalim u pogledu supsidijarnosti i dimenzije

³⁸ Popratna studija procjene učinka za reviziju Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama, konzorcij ECORYS (2023.), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667

EU-a; (4) stvarnim mogućnostima za uštede u pogledu učinkovitosti, posebno smanjenju regulatornih troškova, i mjerama pojednostavnjenja.

Provedeno je savjetovanje s velikim brojem dionika kao što su (1) tijela središnje državne uprave (ministarstva prometa, ministarstva unutarnjih poslova i pravosuđa, decentralizirane državne agencije); (2) tijela lokalne uprave (općine i njihova udruženja, npr. POLIS i EUROCITIES); (3) istraživačke organizacije i nevladine organizacije za sigurnost na cestama (npr. institut VIAS, Europsko vijeće za sigurnost prometa (ETSC), Forum europskih istraživačkih instituta za sigurnost na cestama (FERSI/SWOV)); (4) organizacije policijskih mreža (npr. ROADPOL); (5) organizacije sudionika u cestovnom prometu, poslovna udruženja i udruženja cestovnih prijevoznika (npr. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

• Procjena učinka

Kako je navedeno u početnoj procjeni učinka³⁹, analizirani su sljedeći učinci ove inicijative: (1) gospodarski učinak – *učinak na javne uprave, privatni sektor (npr. poduzeća za leasing), MSP-ove, sudionike u cestovnom prometu, funkcioniranje unutarnjeg tržišta i tržišno natjecanje*; (2) socijalni učinak – *učinak u pogledu sigurnosti na cestama i zaštite temeljnih prava*; (3) učinak na okoliš – *učinak na usklađenost s važećim pravilima o cestovnom prometu, posebno s primjenjivim ograničenjima brzine*. Osnovni scenarij („ne poduzimati ništa”) u odnosu na koji su procijenjeni učinci svake utvrđene opcije politike temelji se na referentnom scenariju EU-a za 2020. (REF2020) kao polazištu za procjenu, u kojem se uzimaju u obzir učinci pandemije bolesti COVID-19 na prometni sektor.

Ovom Prijedlogu izmjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima priloženo je izvješće o procjeni učinka, čiji je nacrt 22. lipnja 2022. podnesen Odboru za nadzor regulative. Taj odbor donio je 22. srpnja 2022. pozitivno mišljenje sa zadržkama⁴⁰. Izvješće o procjeni učinka prilagođeno je tako da se uzmu u obzir ne samo zadržke nego i detaljnije primjedbe Odbora za nadzor regulative. Izvješće o procjeni učinka sadržava detaljan opis opcija politike u odjeljku 5., dok je sveobuhvatna analiza učinaka svih opcija iznesena u odjeljku 6. Analizirane opcije politike sažete su na sljedeći način:

1. Opcija politike 1: to je osnovna opcija politike koja sadržava 11 (od 16) zadržanih mjera politike koje su zajedničke svim opcijama politike. Područje primjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima proširilo bi se na druge prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama koji se mogu otkriti na daljinu opremom za automatsku provjeru, kao što su *neodržavanje dovoljnog razmaka između vozila, opasno pretjecanje, opasno parkiranje, prelazak preko jedne ili više punih bijelih linija, vožnja u krivom smjeru ili nepoštovanje propisa o formiranju i upotrebi koridora za hitne slučajeve te korištenje preopterećenog vozila*. Time bi se povećala učinkovitost postojeće direktive poboljšanjem postojeće razmjene informacija i rješavanjem pitanja povezanih sa zaštitom temeljnih prava nerezidentnih prekršitelja u fazi istrage, uključujući zaštitu osobnih podataka, što podupiru sve skupine dionika. U okviru te opcije informacije u nacionalnim registrima vozila o prethodnom vlasniku/korisniku vozila morale bi se čuvati na određeno vrijeme i razmjenjivati ako su dostupne. Ako je vozilo objekt leasinga (ili podliježe dugoročnom najmu), informacije o stvarnom korisniku vozila razmjenjivale bi se ovisno o njihovoj dostupnosti u nacionalnom registru vozila.

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_hr

⁴⁰ RSB/RM/cdd – rsb(2022)5013941

Provedbenim tijelima bilo bi dopušteno koristiti se ne samo registrima vozila nego i drugim registrima kao što su nacionalni registri vozačkih dozvola, po mogućnosti putem jedinstvenog elektroničkog sustava, ako je to potrebno za identifikaciju osobe odgovorne za prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama.

2. Opcije politike 2 i 2.A: u tim opcijama, uz sve elemente opcije politike 1, predviđa se i uspostava prilagođenih daljnjih postupaka prekogranične istrage, uključujući namjenski IT portal⁴¹ za komunikaciju između vladinih tijela/organizacija, poduzeća i građana te, po mogućnosti, decentralizirane⁴² platforme za međusobno povezivanje nacionalnih registara/pozadinskih informatičkih službi u prekograničnoj razmjeni informacija putem određenih kontaktnih točaka. Mogućnost primjene obveze vlasnika/korisnika vozila da surađuje s tijelima u utvrđivanju odgovorne osobe, u skladu s nacionalnim pravom predmetne države članice, koja je uvedena opcijom politike 2.A, pojednostavnila bi prekogranične istražne postupke i trebala bi povećati stopu uspješnih istraga u državama članicama koje primjenjuju sustave pravne odgovornosti vozača. Neke države članice već primjenjuju taj pristup, na primjer u okviru Sporazuma Salzburškog foruma o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima⁴³.
3. Opcije politike 3 i 3.A: u tim opcijama bi se opcije politike 2.A nadopunile prilagođenim daljnjim postupcima za uzajamno priznavanje (pravomoćnih) odluka o novčanim kaznama izrečenima za prekršaje obuhvaćene područjem primjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. Opcijom politike 3 predviđaju se i posebni postupovni standardi i jamstva koje je potrebno ispuniti pri izvršenju novčanih kazni u inozemstvu. U opciji politike 3.A, koja je proširena je verzija opcije politike 3, suzili bi se razlozi za odbijanje priznavanja i izvršenja odluke povezane s novčanom kaznom koju je izdala druga država članica, kako je utvrđeno u članku 7. Okvirne odluke 2015/214/PUP.

Analiza učinkovitosti predloženih mjera općenito upućuje na to da ukupne prednosti koje variraju, ovisno o opciji politike, od 1 259,2 milijuna EUR do 3 850,6 milijuna EUR znatno premašuju ukupne troškove koji se kreću od 72,8 milijuna EUR do 150 milijuna EUR u cijenama iz 2020. Iako poboljšana istraga koju provode tijela država članica iziskuje najveće troškove, odnosno podrazumijeva slanje pisanih obavijesti/obavijesti o kazni preporučenom poštom, što je također usko povezano sa zaštitom temeljnih prava, glavna je korist u

⁴¹ Portal bi trebao služiti kao jedinstvena kontaktna točka (SPOC) ili jedinstvena europska elektronička pristupna točka za prekograničnu provedbu pravila o sigurnosti prometa na cestama.

⁴² Decentralizirana priroda sustava znači da subjekt kojem je povjereno operativno upravljanje komponentama sustava neće pohranjivati ni obrađivati podatke. Ovisno o tome upravlja li pristupnom točkom sustavu institucija, agencija ili tijelo EU-a ili se njome upravlja na nacionalnoj/međunarodnoj razini te ovisno o tome koja nacionalna tijela obrađuju osobne podatke i u koju svrhu, primjenjuje se ili Uredba (EU) 2018/1725 o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.); ili Uredba (EU) 2016/679 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.); ili Direktiva (EU) 2016/680 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 i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 119, 4.5.2016., str. 89.).

⁴³ Multilateralni sporazum Salzburškog foruma o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima potpisale su Bugarska, Hrvatska, Mađarska i Austrija 11. listopada 2012. U njemu se upotrebljava okvir uspostavljen Direktivom o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, a usto uključuje i suradnju u prekograničnoj istrazi prekršaja u cestovnom prometu. (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

vrijednosti spašenih života, tj. riječ je tome da (kvantificirani) socijalni učinci imaju prednost nad gospodarskim učincima na pozitivan način.

U procjeni učinka zaključuje se da je najpoželjnija opcija opcija politike 2.A, koja se smatra djelotvornom u postizanju željenih ciljeva politike, donosi veliku neto korist, interno je usklađena, proporcionalna je s obzirom na ciljeve inicijative, uzimajući u obzir pravila i postupke država članica, i općenito je najbolja u smislu političke i pravne izvedivosti. Opcijom politike 2.A mogu se znatno pospješiti i prekogranični istražni postupci (a time i prekogranično izvršenje naplate novčanih kazni), čime bi se neutralizirali potencijalni problemi u pogledu vanjske usklađenosti. Umjerenom ambicijom u okviru ove opcije politike proširit će se zakonodavni obzor EU-a i otvoriti put općenito prihvatljivom i vrlo učinkovitom sustavu pravne odgovornosti primjenjivom na prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama.

Glavni socijalni učinci najpoželjnije opcije politike 2.A rezultat su odvrćajućeg učinka Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima postignutog boljom provedbom pravila o sigurnosti prometa na cestama, a procijenjeni su s obzirom na njihov učinak na sigurnost na cestama (posebno kad je riječ o spašenim životima i izbjegnute ozljede). Procjenjuje se da bi rezultati opcije politike 2.A u razdoblju 2025.–2050. bili 21 789 izbjegnute ozljede i 384 spašena života u odnosu na polazne vrijednosti. U novčanom pogledu smanjenje vanjskih troškova nesreća procjenjuje se na oko 2,8 milijardi EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost. Osim toga, poduzeća za leasing mogu očekivati godišnju uštedu od oko 7 milijuna EUR u odnosu na osnovnu vrijednost, izraženu kao sadašnju vrijednost tijekom razdoblja procjene 2025.–2050., jer će se suočavati s manjim administrativnim opterećenjem ako se identitet posjednika vozila (najmoprimca) bude mogao izravno saznati iz podataka iz registra vozila.

Očekuje se da će opcija politike 2.A biti djelotvorna u povećanju broja uspješno istraženih prekršaja a trebala bi dovesti do većih troškova provedbe zbog većeg broja izdanih obavijesti o kazni. Dodatni troškovi provedbe za tijela država članica procjenjuju se na 136,8 milijuna EUR u odnosu na polaznu vrijednost, izraženi kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2025. – 2050. To uključuje jednokratne troškove prilagodbe u iznosu od 4,6 milijuna EUR za uprave država članica (npr. za prilagodbu informatičkih sustava). Očekuje se da će dodatni prihodi od plaćanja kazni premašiti te relativno niske dodatne troškove, iako se takav učinak nije mogao procijeniti. Usto se troškovi prilagodbe za Komisiju (uglavnom za ažuriranje informativnog portala) procjenjuju na 1,5 milijuna EUR u odnosu na polaznu vrijednost, izraženi kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2025. – 2050.

Učinak najpoželjnije opcije politike na okoliš trebao bi biti blago pozitivan. Očekuje se da će okončanje prakse nekažnjavanja nerezidentnih prekršitelja dovesti do toga da isti u većoj mjeri poštuju propise što se, kad je riječ o prekoračenju brzine (koje čini većinu prekršaja počinjenih stranim vozilima), očituje u manjoj prosječnoj brzini, a posljedično i smanjenoj potrošnji goriva te nižim emisijama onečišćujućih tvari i CO₂. Kako se bude povećavao broj vozila s nultim ili niskim emisijama, očekuje se da će doprinos manje prosječne brzine poboljšanju stanja okoliša gubiti na značaju. Općenito, ne očekuje se da će pozitivan učinak na okoliš biti znatan, ali se istodobno ne očekuje ni šteta za okoliš.

Inicijativom se izravno doprinosi cilju održivog razvoja Ujedinjenih naroda br. 11: *Učiniti gradove i naselja uključivima, sigurnima, otpornima i održivima*, a posebno cilju br. 11.2 *Do 2030. omogućiti svima pristup sigurnim, povoljnim, pristupačnim i održivim sustavima prijevoza te poboljšati cestovni prijevoz, prvenstveno širenjem mreže javnog prijevoza, posebno vodeći računa o potrebama ranjivih skupina, žena, djece, osoba s invaliditetom i*

starijih osoba⁴⁴. Poboljšanjem istrage prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama počinjenih vozilima registriranim u inozemstvu ojačat će se odvracajući učinak Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. U skladu s tim bi ceste u EU-u trebale postati sigurnije za sve sudionike u cestovnom prometu. Provedba zakonodavstva o rizicima u ponašanju temeljni je element pristupa „sigurnog sustava” i temeljno načelo Deklaracije Ujedinjenih naroda iz Stockholma o sigurnosti prometa iz 2020.⁴⁵

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Kao dijelom Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT)⁴⁶ ovim se Prijedlogom nastoje smanjiti troškovi provedbe za tijela država članica koji nastaju u okviru prekogranične istrage prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama. Predložene mjere trebale bi dovesti do skraćivanja istrage i smanjenja povezanih troškova u odnosu na pojedini prekršaj koje treba postići (1) poboljšanjem razmjene informacija među tijelima, uključujući pristup registrima i njihov sadržaj; (2) uspostavom prilagođenog prekograničnog istražnog mehanizma kako bi se bolje utvrdilo tko je odgovoran za prekršaj, uključujući dužnost suradnje s provedbenim tijelima u identifikaciji stvarnog prekršitelja, ako je to moguće. Prijedlog bi trebao dovesti do smanjenja troškova za sudionike u cestovnom prometu zbog poboljšanog sadržaja pisanih obavijesti/obavijesti o kazni i daljnje komunikacije s prekršiteljima (bolja zaštita temeljnih prava). Nadalje, predviđeno je smanjenje administrativnih troškova za poduzeća za leasing i iznajmljivanje automobila jer će biti dopuštena prekogranična razmjena informacija o stvarnom korisniku vozila (najmoprimcu).

Inicijativa obuhvaća načelo „digitalizacija kao standard”⁴⁷ jer se njome, gdje je to moguće, potiče digitalna transformacija. Na primjer, u njoj se predlažu digitalizirani daljnji postupci povezani s prekograničnim izvršavanjem sankcija za prekršaje obuhvaćene Direktivom o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, uključujući uvođenje standardiziranih digitalnih obrazaca prevedenih na sve službene jezike EU-a kojima bi se pojednostavila razmjena informacija.

- **Primjena pristupa „jedan za jedan”**

Pristup „jedan za jedan” sastoji se od *kompensiranja svakog novog opterećenja za građane i poduzeća koje proizlazi iz prijedloga Komisije uklanjanjem ekvivalentnog postojećeg opterećenja u istom području politike*. Kako je objašnjeno u prethodnom odlomku, ovaj bi Prijedlog trebao dovesti do smanjenja administrativnih troškova za privatni sektor, odnosno za poduzeća za leasing i iznajmljivanje automobila, koje se procjenjuje da će iznositi 0,435 milijuna EUR za 2030. i 0,275 milijuna EUR za 2050. u odnosu na osnovni scenarij. Uštede administrativnih troškova po poduzeću iznose oko 202 EUR za 2030. i 128 EUR za 2050. Izražene kao sadašnja vrijednost, uštede administrativnih troškova od 2025. do 2050. procjenjuju se na oko ukupno 7 milijuna EUR.

- **Temeljna prava**

Jedan od posebnih ciljeva ovog Prijedloga je poboljšanje zaštite temeljnih prava nerezidentnih vozača. Poboljšanom provedbom, kao rezultatom prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama, osigurat će se jednako

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

⁴⁶ Program rada Komisije za 2022., Prilog II. (inicijative u okviru REFIT-a), naslov *Novi poticaj europskoj demokraciji*

⁴⁷ COM(2021) 118

postupanje prema vozačima rezidentima i nerezidentima te njihovo učinkovito ostvarivanje prava na djelotvoran pravni lijek i pošteno suđenje, pretpostavku nedužnosti i prava na obranu. To bi se trebalo postići (1) omogućivanjem provjere vjerodostojnosti pisanih obavijesti i popratnih dokumenata; (2) utvrđivanjem usklađenih rokova za slanje pisanih obavijesti i popratnih dokumenata; (3) utvrđivanjem obveznih minimalnih zahtjeva za informacije koje se razmjenjuju s pretpostavljenim odgovornim osobama; (4) osiguravanjem dosljednog jezičnog režima do faze žalbenog postupka pred sudom; i (5) boljim informiranjem građana u pisanim obavijestima/obavijestima o kazni, npr. o primjenjivim žalbenim postupcima i načinima plaćanja novčanih kazni.

Ovim se Prijedlogom predviđa i usklađivanje Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima s novim pravilima o zaštiti osobnih podataka. Stoga su uspostavljene odgovarajuće zaštitne mjere kako bi se osiguralo da se direktivom u potpunosti poštuju članci 7. i 8. Povelje Europske unije o temeljnim pravima, kao i primjenjivi pravni okvir o zaštiti osobnih podataka. Provest će se i savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Za provedbu Prijedloga potrebno je uspostaviti i održavati novi IT sustav. Ovaj sustav trebao bi povezivati postojeće mreže nacionalnih IT sustava i interoperabilnih pristupnih točaka za čiji rad su odgovorne i kojima upravljaju države članice, kako bi se omogućila sigurna i pouzdana prekogranična razmjena informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama. Komisija će u provedbenim aktima definirati odgovarajuća informatička rješenja, uključujući dizajn/arhitekturu i tehničke specifikacije za namjenski digitalni portal i elektroničke sustave (platforme sučelja) za međusobno povezivanje nacionalnih sustava za razmjenu informacija, koja države članice mogu odlučiti upotrebljavati. Osigurat će da sva predložena rješenja prođu procjenu interoperabilnosti na temelju zahtjeva iz članka 3. Prijedloga akta o interoperabilnoj Europi. U provedbenim aktima trebalo bi razmotriti sljedeće:

1. tehničke specifikacije kojima se definiraju načini komunikacije elektroničkim sredstvima, uključujući komunikacijske protokole;
2. ciljeve informacijske sigurnosti i relevantne tehničke mjere kojima se osiguravaju minimalni standardi informacijske sigurnosti i visoka razina kibersigurnosti za obradu i prijenos informacija;
3. ciljeve minimalne dostupnosti i povezane tehničke zahtjeve za pružene usluge.

Jednokratni troškovi u 2025. i tekući troškovi prilagodbe Komisije do 2050. uglavnom povezani s uspostavom IT sustava za potporu interakciji vladinih tijela/organizacija s fizičkim i pravnim osobama u prekograničnim upravnim i kaznenim postupcima procjenjuju se na 1,531 milijun EUR. Troškovi država članica smatraju se prilično skromnima. Očekuje se da države članice te troškove podmiruju iz svojih nacionalnih proračuna, no mogu se prijaviti i za financijsku potporu EU-a u okviru odgovarajućih programa financiranja kao što su program Pravosuđe⁴⁸ i instrumenti kohezijske politike.

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_hr

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i praćenje, evaluacija, program praćenja i ciljano preispitivanje**

Uspostavljeni instrumenti za praćenje i dalje se primjenjuju kako bi se pratio udio uspješno istraženih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama. Izvješćivanje uključuje broj automatiziranih izlaznih/ulaznih zahtjeva koje je podnijela država članica u kojoj je počinjen prekršaj, a koji su upućeni državi članici u kojoj je vozilo registrirano, vrste prekršaja za koje će se podnijeti zahtjevi i broj neuspjelih zahtjeva. Nadalje, države članice trebaju osigurati dodatne kvantitativne pokazatelje, na primjer o evidentiranim prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama koji su otkriveni automatski odnosno bez identifikacije odgovorne osobe na licu mjesta i koji su počinjeni vozilima registriranim u državi članici koja nije država članica u kojoj je počinjen prekršaj ili o broju novčanih kazni koje su nerezidenti platili dobrovoljno.

Novo razdoblje izvješćivanja država članica produljuje se s trenutačno dvije na četiri godine, čime se ono usklađuje s Komisijinim kalendarom evaluacija i čime se smanjuje administrativno opterećenje nacionalnih tijela. Komisija će obavijestiti države članice o sadržaju podnesenih izvješća nakon njihove procjene. IT platforme trebale bi olakšavati automatsko prikupljanje i filtriranje podataka prema određenim značajkama izvješćivanja. Komisija će pratiti provedbu i djelotvornost primjene ove inicijative nizom mjera i ključnih pokazatelja uspješnosti kojima se mjeri napredak u postizanju operativnih ciljeva. Pet godina nakon datuma stupanja na snagu zakonodavstva službe Komisije provest će evaluaciju kako bi provjerile u kojoj su mjeri ostvareni ciljevi inicijative.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Prijedlog revidirane Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima temelji se na tri glavna cilja politike iz poglavlja 1. ovog obrazloženja koji su međusobno povezani i služe poboljšanju sigurnosti na cestama u Uniji. Glavne odredbe kojima se znatno mijenja direktiva ili dodaju novi elementi su sljedeće:

člankom 1. stavkom 1. mijenja se članak 2. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima proširenjem područja primjene direktive na druge prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama, a to su: (1) neodržavanje dovoljnog razmaka između vozila; (2) opasno pretjecanje; (3) opasno parkiranje; (4) prelazak preko jedne ili više punih bijelih linija; (5) vožnja u krivom smjeru; (6) nepoštovanje pravila o formiranju i upotrebi koridora za hitne slučajeve; i (7) korištenje preopterećenog vozila. Pojašnjava se i odnos Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima s postojećim pravnim okvirom EU-a o određenim pravima i obvezama država članica, kao što su Direktiva 2014/41/EU, Konvencija o uzajamnoj pravnoj pomoći u kaznenim stvarima među državama članicama Europske unije, Okvirna odluka Vijeća 2005/214/PUP i zakonodavstvo o pravima osumnjičenika i optuženika.

Člankom 1. stavkom 2. mijenja se članak 3. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima dodatnim pojašnjenjem postojećih definicija i dodavanjem definicija novouključenih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama.

Člankom 1. stavkom 3. umeće se novi članak 3.a o odgovornostima i nadležnostima nacionalnih kontaktnih točaka. Nacionalne kontaktne točke država članica dužne su surađivati s drugim tijelima uključenima u istragu prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama koji su obuhvaćeni područjem primjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, bez obzira na prirodu prekršaja ili pravni status tijela. Stoga se države članice potiču na razmjenu informacija u skladu s direktivom putem jedinstvenog sustava.

Člankom 1. stavkom 4. zamjenjuje se članak 4. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. Njime se utvrđuje da bi se razmjena podataka iz registra vozila trebala provoditi putem jedinstvenog elektroničkog sustava, odnosno Europskog informacijskog sustava prometnih i vozačkih dozvola (Eucaris), kako bi se osigurala brza, troškovno učinkovita, sigurna i pouzdana razmjena konkretnih podataka iz registra vozila među državama članicama. Utvrđuje se i da je državama članicama dopušteno provoditi automatizirana pretraživanja registara vozila u skladu s postojećim postupcima, uključujući upotrebu softverske aplikacije, dok Komisija ne donese provedbeni akt kojim bi se utvrdili postupci za takva pretraživanja. Od država članica zahtijeva se i da određene podatke iz registra vozila ažuriraju i stave na raspolaganje. Ako je vozilo objekt leasinga (ili podliježe dugoročnom najmu), državama članicama dopušteno je provoditi automatizirana pretraživanja registara vozila kako bi dobile podatke o krajnjim korisnicima vozila ako su dostupni. Utvrđuje se razdoblje čuvanja podataka o identitetu prethodnih vlasnika, posjednika i krajnjih korisnika vozila kako bi se nadležnim tijelima pružile odgovarajuće informacije koje su im potrebne za istragu prekršaja.

Člankom 1. stavkom 5. umeću se:

- novi članak 4.a o postupcima uzajamne pomoći među državama članicama u prekograničnim istragama prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama. Njime se utvrđuje da su države članice obvezne međusobno si pomagati u slučajevima u kojima, na temelju rezultata provedene automatizirane pretrage, država članica u kojoj je počinjen prekršaj ne može točno identificirati osobu odgovornu za prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama. Postupci uzajamne pomoći digitalizirat će se u skladu s provedbenim aktom. Utvrđeni su i razlozi na temelju kojih država članica registracije ili država članica boravišta može odbiti pružanje uzajamne pomoći pri identifikaciji odgovorne osobe, posebno kako bi se izbjeglo otkrivanje identiteta zaštićenih osoba;
- novi članak 4.b o primjeni nacionalnih mjera kojima se olakšava identifikacija odgovorne osobe. Njime se utvrđuje da je državama članicama dopušteno primijeniti svoje nacionalne mjere na nerezidente, posebno obvezu pretpostavljenih odgovornih osoba da surađuju sa svojim tijelima u identifikaciji odgovorne osobe; i
- novi članak 4.c o upotrebi drugih baza podataka u istrazi prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama. Njime se utvrđuje da provedbena tijela država članica smiju upotrebljavati ne samo registre vozila, nego i druge registre kao što su nacionalni registri vozačkih dozvola ili registri stanovništva, u mjeri u kojoj je takva upotreba izričito dopuštena zakonodavstvom Unije.

Člankom 1. stavkom 6. zamjenjuje se članak 5. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. U njemu se navodi minimalni sadržaj pisane obavijesti, koja posebno mora uključivati informacije o počinjenom kaznenom djelu, izrečenim sankcijama, žalbenim postupcima, plaćanju novčanih kazni – uključujući načine njihova ublažavanja – primjenjivim pravilima o zaštiti podataka i, ako je primjenjivo, o subjektu koji je poslao obavijest i koji je država članica ovlastila za naplatu novčanih kazni.

Člankom 1. stavkom 7. umeću se:

- novi članak 5.a o dostavi pisane obavijesti i naknadnih dokumenata. Njime se utvrđuje jezični režim komunikacije između osoba za koje se pretpostavlja da su odgovorne i tijela država članica, koji se primjenjuje do faze žalbe pred sudom, kao i usklađeni rokovi za slanje te dokumentacije. Ako pismena nije moguće dostaviti preporučenom poštom ili jednakovrijednim elektroničkim putem, uspostavljaju se posebni postupci uzajamne pomoći za prekograničnu dostavu pismena. Postupci će se digitalizirati u skladu s provedbenim aktom;
- novi članak 5.b o financijskim potraživanjima privatnih ili javnih subjekata koje su države članice ovlastile za vođenje daljnjih postupaka. U njemu se navodi da pretpostavljene odgovorne osobe nisu dužne platiti pravne i administrativne troškove

povezane s upravljanjem kaznama ako se takvo upravljanje povjerava subjektima za naplatu potraživanja. Međutim, tijelima država članica dopušteno je naplaćivati razmjernu administrativne naknade.

Člankom 1. stavkom 8. zamjenjuju se:

- članak 6. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. Njime se razdoblje izvješćivanja za države članice produljuje na četiri godine, usklađujući ga s Komisijinim kalendarom evaluacija. Od država članica zahtijeva se da dostave dodatne kvantitativne pokazatelje, npr. o registriranim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama počinjenih vozilima registriranim u državi članici koja nije država članica u kojoj je počinjen prekršaj ili o broju dobrovoljno plaćenih novčanih kazni izrečenih nerezidentima. Komisija je obvezna obavijestiti države članice o sadržaju podnesenih izvješća nakon njihove ocjene;
- članak 7. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. Države članice dužne su međusobno se obavješćivati o kiberincidentima povezanim s podacima pohranjenima u oblaku;
- članak 8. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. Njime se utvrđuje obveza Komisije da uspostavi namjenski IT portal kako bi se olakšala razmjena informacija između nacionalnih kontaktnih točaka, drugih relevantnih tijela država članica i sudionika u cestovnom prometu, npr. o pravilima o sigurnosti prometa na cestama koja su na snazi u državama članicama, žalbenim postupcima i primijenjenim sankcijama. Portal će olakšati i provjeru vjerodostojnosti pisanih obavijesti i naknadnih dokumenata. Razmijenjene informacije mogu uključivati podatke o registraciji vozila i podatke o osobama za koje se pretpostavlja da su odgovorne ili koje su odgovorne za prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama.

Člankom 1. stavkom 9. umeće se novi članak 8.a o financijskoj potpori za promicanje prekogranične suradnje u provedbi pravila o sigurnosti prometa na cestama u EU-u. Uspostavljena je pravna osnova za to da se sredstvima EU-a financiraju aktivnosti čiji je cilj razmjena najboljih primjera iz provedbene prakse, primjena metodologija i tehnika pametne provedbe u državama članicama, intenzivnija izgradnja kapaciteta provedbenih tijela i informativne kampanje.

Člankom 1. stavkom 10. zamjenjuje se članak 9. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, dajući Komisiji ovlasti za donošenje delegiranih akata radi ažuriranja novog Priloga s obzirom na tehnički napredak.

Člankom 1. stavkom 11. umeće se novi članak 10.a o odboru koji se osniva u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.

Člankom 1. stavkom 12. zamjenjuje se članak 11. Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima. Njime je propisano da Komisija podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o primjeni ove Direktive.

Člankom 1. stavkom 13. Prilog I. Direktivi (EU) 2015/413 zamjenjuje se Prilogom izmijenjenoj Direktivi.

Člankom 1. stavkom 14. Prilog II. Direktivi (EU) 2015/413 stavlja se izvan snage.

U članku 2. navodi se rok u kojem su države članice obvezne prenijeti izmijenjenu Direktivu u nacionalno zakonodavstvo.

U članku 3. utvrđuje se da izmijenjena Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

U članku 4. izmijenjena Direktiva upućuje se državama članicama.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1. točku (c),

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Direktivom (EU) 2015/413 olakšava se prekogranična razmjena informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama, čime se smanjuje nekažnjavanje nerezidentnih prekršitelja. Djelotvorna prekogranična istraga i izvršenje sankcija za prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama poboljšavaju sigurnost na cestama jer potiču nerezidentne vozače da smanje broj prekršaja i opreznije voze.
- (2) Praksa provedbenih tijela uključenih u istragu prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama pokazala je da trenutačni tekst Direktive (EU) 2015/413 ne omogućuje učinkovitu istragu prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama koje počinju nerezidentni vozači i izvršenje novčanih kazni u željenoj mjeri. To dovodi do relativnog izostanka kažnjavanja nerezidentnih vozača i negativno utječe na sigurnost prometa na cestama u Uniji. Nadalje, postupovna i temeljna prava nerezidentnih vozača ne poštuju se uvijek u kontekstu prekograničnih istraga, posebno zbog nedostatka transparentnosti u određivanju iznosa novčanih kazni i žalbenim postupcima. Cilj je ove Direktive dodatno poboljšati učinkovitost istraga prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama počinjenih vozilima registriranim u drugoj državi članici kako bi se doprinijelo postizanju cilja Unije da se broj smrtnih slučajeva u svim vrstama prijevoza smanji na gotovo nulu do 2050. te kako bi se ojačala zaštita temeljnih i postupovnih prava nerezidentnih vozača.

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

- (3) U okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.³ Komisija se ponovno obvezala na ambiciozan cilj da do 2050. na cestama EU-a bude gotovo nula smrtnih slučajeva i teških ozljeda („Vizija nula”) te da se srednjoročno broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda smanji za 50 % do 2030., što je cilj koji su 2017. prvotno postavili ministri prometa Unije u Izjavi iz Vallette o sigurnosti na cestama. Kako bi se postigli ti ciljevi, Komisija je u okviru Komunikacije „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”⁴ najavila namjeru revizije Direktive (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća⁵.
- (4) Područje primjene Direktive trebalo bi proširiti na druge prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama kako bi se osiguralo jednako postupanje prema vozačima. S obzirom na pravnu osnovu na temelju koje je donesena Direktiva (EU) 2015/413, odnosno članak 91. stavak 1. točku (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije, uvođenje dodatnih prekršaja trebali bi očitovati snažnu povezanost sa sigurnošću na cestama rješavanjem problema opasnog i nepromišljenog ponašanja koje predstavlja ozbiljan rizik za sudionike u cestovnom prometu. Proširenje područja primjene trebalo bi odražavati i tehnički napredak u automatskom otkrivanju prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama.
- (5) Prometni prekršaji protiv sigurnosti prometa na cestama smatraju se prekršajima ili kaznenim djelima u nacionalnom pravu država članica, zbog kojih upravna ili pravosudna tijela mogu pokrenuti postupak pred sudovima nadležnima za upravne ili kaznene stvari, ovisno o primjenjivim nacionalnim postupcima. Pravosudna suradnja u kaznenim stvarima uređuje se posebnim pravnim okvirom Unije i temelji se na načelu uzajamnog priznavanja presuda i sudskih odluka. Stoga je nužno da se primjenom ove Direktive ne ugrožavaju prava i obveze država članica koje proizlaze iz drugog primjenjivog zakonodavstva Unije u kaznenim stvarima, a posebno onih utvrđenih u Okvirnoj odluci Vijeća 2005/214/PUP⁶, Direktivi 2014/41/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁷ u pogledu postupaka za razmjenu dokaza i postupaka za dostavu pismena utvrđenih u članku 5. Konvencije o uzajamnoj pomoći u kaznenim stvarima među državama članicama Europske unije⁸ koju je utvrdilo Vijeće u skladu s člankom 34. Ugovora o Europskoj uniji. Nadalje, provedba ove Direktive ne bi trebala utjecati ni na kaznene postupke kojima se zahtijevaju posebna jamstva za dotične pojedince, postupovna jamstva za osumnjičene i optužene osobe utvrđena u direktivama 2010/64/EU⁹, 2012/13/EU¹⁰, 2013/48/EU¹¹, (EU) 2016/343¹², (EU) 2016/800¹³ i (EU) 2016/1919 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴.

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”, COM(2020) 789 final.

⁵ 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.).

⁶ 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.).

⁷ Direktiva 2014/41/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o Europskom istražnom nalogu u kaznenim stvarima (SL L 130, 1.5.2014., str. 1.).

⁸ SL C 197, 12.7.2000., str. 3.

⁹ 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.).

¹⁰ Direktiva 2012/13/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. svibnja 2012. o pravu na informiranje u kaznenom postupku (SL L 142, 1.6.2012., str. 1.).

- (6) Trebalo bi definirati odgovornosti i nadležnosti nacionalnih kontaktnih točaka kako bi se osigurala njihova neometana suradnja s drugim tijelima uključenima u istragu prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive. Nacionalne kontaktne točke uvijek bi trebale biti dostupne takvim tijelima i odgovarati na njihove zahtjeve u razumnom roku. To bi trebao biti slučaj neovisno o prirodi prekršaja ili pravnom statusu tijela, a posebno neovisno o tome ima li tijelo nacionalnu ili podnacionalnu ili lokalnu nadležnost.
- (7) Osnove sustava prekogranične razmjene informacija uspostavljenog Direktivom (EU) 2015/413 pokazale su se djelotvornima. Međutim, potrebna su daljnja poboljšanja i prilagodbe kako bi se riješili problemi nastali zbog nedostatka podataka, ili pogrešnih ili netočnih podataka. Stoga bi državama članicama trebalo nametnuti dodatne obveze u pogledu potrebe da određeni podaci u relevantnim bazama podataka budu dostupni i ažurirani kako bi se povećala učinkovitost razmjene informacija.
- (8) Državi članici prekršaja trebalo bi dopustiti i automatizirano pretraživanje registara vozila radi preuzimanja podataka o krajnjim korisnicima vozila ako su takve informacije već dostupne. Nadalje, trebalo bi utvrditi razdoblje čuvanja podataka u pogledu identiteta prethodnih vlasnika, posjednika i krajnjih korisnika vozila kako bi se nadležnim tijelima pružile odgovarajuće informacije koje su im potrebne za istragu.
- (9) Zahtjev za otkrivanje podataka iz registra vozila i razmjenu podatkovnih elemenata u prekograničnim predmetima trebalo bi podnositi putem jedinstvenog elektroničkog sustava. Stoga bi se i na temelju već postojećeg tehničkog okvira automatizirano pretraživanje podataka iz registra vozila u skladu s Direktivom (EU) 2015/413 trebalo provoditi samo putem softverske aplikacije Europskog informacijskog sustava prometnih i vozačkih dozvola (Eucaris) i njezinih izmijenjenih verzija. Takva bi aplikacija trebala omogućiti brzu, troškovno učinkovitu, sigurnu i pouzdanu razmjenu konkretnih podataka iz registra vozila među državama članicama i time povećati učinkovitost istrage. Države članice trebale bi spriječiti razmjenu informacija drugim sredstvima, koja bi bila manje isplativa i koja ne bi osigurala zaštitu prenesenih podataka.
- (10) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za pretrage koje trebaju provoditi države članice, Komisiju bi trebalo ovlastiti za donošenje provedbenih akata kojima se utvrđuju postupci za takve pretrage. Međutim, trebalo bi uspostaviti prijelazne mjere za automatiziranu razmjenu podataka iz registra vozila na temelju postojećeg elektroničkog sustava kako bi se zajamčila neometana razmjena podataka dok se ta pravila ne počnu primjenjivati.
- (11) U slučajevima kada se odgovorna osoba ne može identificirati sa sigurnošću koju zahtijeva zakonodavstvo države članice prekršaja na temelju informacija dobivenih iz

¹¹ Direktiva 2013/48/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2013. o pravu na pristup odvjetniku u kaznenom postupku i u postupku na temelju europskog uhiđenog naloga te o pravu na obavješćivanje treće strane u slučaju oduzimanja slobode i na komunikaciju s trećim osobama i konzularnim tijelima (SL L 294, 6.11.2013., str. 1.).

¹² 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.).

¹³ Direktiva (EU) 2016/800 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o postupovnim jamstvima za djecu koja su osumnjičeni ili optuženi u kaznenim postupcima (SL L 132, 21.5.2016., str. 1.).

¹⁴ Direktiva (EU) 2016/1919 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2016. o pravnoj pomoći za osumnjičenike i okrivljenike u kaznenom postupku i za tražene osobe u postupku na temelju europskog uhiđenog naloga (SL L 297, 4.11.2016., str. 1.).

registra vozila, države članice trebale bi surađivati kako bi utvrdile identitet odgovorne osobe. U tu bi svrhu trebalo uvesti postupak uzajamne pomoći s ciljem identifikacije odgovorne osobe, bilo putem zahtjeva za potvrdu, na temelju informacija koje već posjeduje država članica prekršaja, bilo putem zahtjeva za ciljanu istragu koju trebaju provesti relevantna tijela države članice registracije ili države članice boravišta.

- (12) Država članica registracije ili država članica boravišta trebala bi u razumnom roku dostavljati dodatne informacije koje je zatražila država članica prekršaja, a koje su potrebne za identifikaciju odgovorne osobe. Ako nije moguće prikupiti ili pružiti informacije ili to nije moguće bez nepotrebne odgode, trebalo bi jasno objasniti razloge za to, uz što kraću odgodu.
- (13) Potrebno je konkretno utvrditi razloge na temelju kojih država članica registracije ili država članica boravišta može odbiti pružanje uzajamne pomoći pri identifikaciji odgovorne osobe. Posebno bi trebalo uvesti zaštitne mjere kako bi se putem tih postupaka izbjeglo otkrivanje identiteta zaštićenih osoba, kao što su zaštićeni svjedoci.
- (14) Državama članicama trebalo bi dopustiti primjenu nacionalnih postupaka koje bi primijenile ako je prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama počinio rezident. Pravnu sigurnost trebalo bi ojačati u pogledu primjenjivosti posebnih mjera poduzetih u okviru takvih postupaka, posebno u pogledu dokumenata u kojima se zahtjeva potvrđivanje ili poricanje počinjenja prekršaja ili nametanje obveza dotičnim osobama da surađuju u identifikaciji odgovorne osobe. Budući da bi te mjere trebale imati iste pravne učinke na dotične osobe kao i u domaćim predmetima, te bi osobe isto tako trebale uživati jednake standarde temeljnih i postupovnih prava.
- (15) Ako je zakonodavstvom Unije ili nacionalnim pravom država članica izričito predviđen pristup ili mogućnost razmjene informacija iz drugih nacionalnih baza podataka ili baza podataka Unije za potrebe Direktive (EU) 2015/413, države članice trebale bi imati mogućnost razmjene informacija uključivanjem takvih baza podataka, poštujući pritom temeljna prava nerezidentnih vozača.
- (16) Definicija pisane obavijesti o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama i njezina sadržaja trenutačno se razlikuje među državama članicama u tolikoj mjeri da je moguć negativan utjecaj na temeljna i postupovna prava osoba uključenih u daljnje postupke koje je pokrenula država članica prekršaja. To se posebno odnosi na slučajeve u kojima se šalju tzv. „prethodne obavijesti” koje nisu u skladu s jezičnim i informacijskim standardima propisanim Direktivom (EU) 2015/413. Osobe na koje utječu te prakse obično nisu upoznate s pravnim sustavom države članice u kojoj je počinjen prekršaj niti govore službeni jezik ili jezike te države te bi stoga njihova postupovna i temeljna prava trebala bolje zaštititi. Kako bi se postigao taj cilj, trebalo bi utvrditi obvezne minimalne zahtjeve za sadržaj pisane obavijesti, a trenutačni predložak pisane obavijesti koji sadržava samo osnovne informacije, kako je utvrđen u Prilogu II. Direktivi (EU) 2015/413, više se ne bi trebao upotrebljavati.
- (17) Pisana obavijest trebala bi sadržavati barem detaljne informacije o pravnoj klasifikaciji i pravnim prekršajima, posebno s obzirom na to da sankcije za prekršaje obuhvaćene područjem primjene Direktive (EU) 2015/413 mogu biti nematerijalne prirode, kao što su ograničenja prava počinitelja na upravljanje vozilom. Pravo na žalbu trebalo bi poduprijeti i pružanjem detaljnih informacija o tome gdje i kako ostvariti pravo na obranu ili podnijeti žalbu u državi članici prekršaja, na jeziku koji dotična osoba razumije. Ako je primjenjivo, trebalo bi dostaviti i opis postupaka u odsutnosti jer se pretpostavljena odgovorna osoba možda ne planira vratiti u državu članicu prekršaja kako bi sudjelovala u postupku. Mogućnosti plaćanja i načini ublažavanja sankcija

također bi trebali biti lako razumljivi kako bi se potaknula dobrovoljna suradnja. Naposljetku, budući da bi pisana obavijest trebala biti prvi dokument koji se dostavlja vlasniku, posjedniku ili krajnjem korisniku vozila ili bilo kojoj drugoj pretpostavljenoj odgovornoj osobi, trebala bi sadržavati informacije iz članka 13. Direktive (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵, među ostalim, prema članku 13. stavku 2. točki (d), informacije o izvoru osobnih podataka te informacije iz članaka 13. i 14. Uredbe (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶. Te bi informacije trebalo navesti u pisanoj obavijesti izravno ili upućivanjem na mjesto na kojem su stavljene na raspolaganje.

- (18) Kada se nerezidenti provjeravaju na licu mjesta tijekom kontrole cestovnog prometa, i takva radnja dovede do pokretanja daljnjih postupaka u vezi s počinjenjem prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, pisana obavijest trebala bi sadržavati samo određene bitne elemente i biti izravno uručena dotičnoj osobi u okviru postupaka kontrole cestovnog prometa.
- (19) Kako bi se osiguralo da je pretpostavljena odgovorna osoba ona koja stvarno prima pisanu obavijest i sve naknadne dokumente te kako bi se izbjeglo pogrešno uključivanje trećih strana koje nisu zainteresirane, trebalo bi utvrditi pravila o dostavi pismena.
- (20) Ako pismena nije moguće dostaviti preporučenom poštom ili jednakovrijednim elektroničkim putem, državi članici u kojoj je počinjen prekršaj trebalo bi dopustiti da se za dostavu pismena i priopćenja dotičnoj osobi, u skladu s vlastitim nacionalnim zakonodavstvom kojim se uređuje dostava pismena, osloni na državu članicu registracije ili boravišta.
- (21) Pisanu obavijest i sve naknadne dokumente trebalo bi poslati na jeziku dokumenta za registraciju vozila ili, ako takve informacije nisu dostupne ili zbog zaštite temeljnih prava, na odgovarajućem službenom jeziku ili jezicima države članice registracije ili boravišta. Međutim, budući da neke države članice imaju više službenih jezika, ta obveza može dovesti do slanja pisane obavijesti i naknadne komunikacije na jeziku koji primatelj ne razumije. Kako bi se odredio odgovarajući jezik pisane obavijesti, države članice trebale bi navesti Komisiji željeni jezik, po teritorijalnim pododjeljicima ako se to smatra potrebnim. Komisija bi trebala objaviti navedene jezične preferencije. Time se ne bi trebala dovoditi u pitanje primjena Direktive 2010/64/EU u skladu s njezinim člankom 1. stavkom 3.
- (22) Država članica prekršaja trebala bi omogućiti osobi za koju se pretpostavlja da je odgovorna za prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama da do faze žalbe pred sudom komunicira na bilo kojem od jezika koje je Komisiji navela država članica registracije, država članica boravišta ili država članica prekršaja ili, ako dotična osoba ne poznaje dovoljno te jezike, na jeziku koji osoba govori ili razumije, kako bi se olakšalo ostvarivanje njezinih postupovnih prava.

¹⁵ 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 i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Okvirne odluke Vijeća 2008/977/PUP (SL L 119, 4.5.2016., str. 89.).

¹⁶ 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 te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

- (23) Trebalo bi osigurati učinkovito pravno preispitivanje u slučaju da tijela države članice prekršaja ne postupaju u skladu s jezičnim standardima i pravilima o dostavi pismena te vlastitim nacionalnim zakonima.
- (24) Kako bi se osigurala transparentna i proporcionalna primjena novčanih kazni na prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama, koji podliježu javnom pravu, pretpostavljene odgovorne osobe ne bi trebale biti prisiljene platiti pravne i administrativne troškove povezane s upravljanjem kaznama ako se takvo upravljanje povjerava privatnim ili javnim subjektima. Međutim, tijelima država članica trebalo bi biti dopušteno naplaćivati razmjerne administrativne naknade.
- (25) Opseg informacija o kojima države članice izvješćuju Komisiju trebalo bi proširiti na elemente koji su usko povezani s ciljem poboljšanja sigurnosti prometa na cestama kako bi se Komisiji omogućila bolja analiza trenutačnog stanja u državama članicama i predlaganje inicijativa na čvrstoj činjeničnoj osnovi. Kako bi se smanjilo dodatno administrativno opterećenje tijela država članica i izvješćivanje uskladilo s Komisijinim kalendarom evaluacija, razdoblje izvješćivanja trebalo bi produljiti. Trebalo bi odobriti prijelazno razdoblje kako bi tekuće dvogodišnje razdoblje izvješćivanja moglo neometano završiti.
- (26) Budući da podaci koji se odnose na identifikaciju počinitelja predstavljaju osobne podatke u smislu Uredbe (EU) 2016/679 i Direktive (EU) 2016/680, a pravni okvir Unije o postupanju s osobnim podacima znatno je izmijenjen od donošenja Direktive (EU) 2015/413, odredbe o obradi osobnih podataka trebalo bi uskladiti s novim pravnim okvirom.
- (27) U skladu s člankom 62. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/680 Komisija preispituje druge akte prava Unije kojima se uređuje obrada od strane nadležnih tijela u svrhe iz članka 1. stavka 1. te direktive kako bi se procijenila potreba da se usklade s tom direktivom i kako bi se, prema potrebi, dali potrebni prijedlozi za izmjenu tih akata s ciljem osiguravanja dosljednog pristupa zaštiti osobnih podataka unutar područja primjene te direktive. U tom je preispitivanju¹⁷ Direktiva (EU) 2015/413 utvrđena kao jedan od tih akata koje treba izmijeniti. Stoga bi trebalo pojasniti da bi obrada osobnih podataka trebala biti u skladu i s Direktivom (EU) 2016/680 ako je obrada obuhvaćena njezinim materijalnim i osobnim područjem primjene.
- (28) Svaka obrada osobnih podataka na temelju Direktive (EU) 2015/413 trebala bi biti u skladu s Uredbom (EU) 2016/679, Direktivom (EU) 2016/680 i Uredbom (EU) 2018/1725¹⁸ unutar njihova odgovarajućeg područja primjene.
- (29) Pravna osnova za aktivnosti obrade potrebne za utvrđivanje identiteta odgovorne osobe i dostavu pisane obavijesti i naknadnih dokumenata pretpostavljenim odgovornim osobama utvrđena je u Direktivi (EU) 2015/413, u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (e) i, ako je primjenjivo, člankom 10. Uredbe (EU) 2016/679 i člankom 8. Direktive 2016/680. U skladu s istim pravilima ovom se Direktivom utvrđuje pravna osnova za obvezu država članica da obrađuju osobne podatke u svrhu pružanja uzajamne pomoći u identifikaciji osoba odgovornih za prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama navedene u ovoj Direktivi.

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.).

- (30) U nekim državama članicama osobni podaci nerezidenata za koje se pretpostavlja da su odgovorni ili koji su odgovorni za prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama pohranjuju se u mreži poslužitelja („oblak”). Ne dovodeći u pitanje pravila o povredi osobnih podataka utvrđena u Uredbi (EU) 2016/679 i Direktivi (EU) 2016/680 te o povredama osobnih podataka i sigurnosnim incidentima utvrđena u Direktivi (EU) 2022/2555 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁹, države članice trebale bi osigurati da se međusobno obavješćuju o kibersigurnosnim incidentima povezanim s tim podacima.
- (31) Trebalo bi uspostaviti internetski portal („portal za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima”) kako bi se sudionicima u prometu u Uniji pružile sveobuhvatne informacije o važećim pravilima o sigurnosti prometa na cestama u državama članicama i omogućila im se učinkovita i sigurna komunikacija s tijelima država članica. Portal bi trebao olakšati i komunikaciju među tijelima država članica o različitim pitanjima povezanim s prekograničnom istragom prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, kao što je provjera vjerodostojnosti pisanih obavijesti i naknadnih dokumenata kako bi se onemogućile prijevare. Razmijenjeni osobni podaci trebali bi biti ograničeni na ono što je nužno za prekograničnu istragu i izvršenje sankcija, posebno za plaćanje novčanih kazni. Portal za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima trebao bi se moći povezati s drugim relevantnim portalima, mrežama, internetskim stranicama ili platformama kako bi se olakšala razmjena informacija povezanih s provedbom pravila o sigurnosti prometa na cestama. Komisija bi trebala biti voditelj obrade portala za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima, u skladu s Uredbom 2018/1725.
- (32) Komisija bi trebala pružiti proporcionalnu financijsku potporu inicijativama kojima se poboljšava prekogranična suradnja u provedbi pravila o sigurnosti prometa na cestama u Uniji.
- (33) Kako bi se u obzir uzeo relevantan tehnički napredak ili izmjene relevantnih pravnih akata Unije, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi se izmjenama ažurirao Prilog ovoj Direktivi. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.²⁰ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (34) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu Direktive (EU) 2015/413, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje postupaka i tehničkih specifikacija, uključujući kibersigurnosne mjere, za automatizirane pretrage koje se provode u vezi s istragom prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, sadržaja standardnog elektroničkog obrasca zahtjeva i načina prijenosa informacija koje se odnose na zahtjev za uzajamnu pomoć u identifikaciji odgovorne osobe,

¹⁹ Direktiva (EU) 2022/2555 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o mjerama za visoku zajedničku razinu kibersigurnosti širom Unije, izmjeni Uredbe (EU) br. 910/2014 i Direktive (EU) 2018/1972 i stavljanju izvan snage Direktive (EU) 2016/1148 (Direktiva NIS 2) (SL L 333, 27.12.2022.).

²⁰ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

sadržaja elektroničkih obrazaca zahtjeva za uzajamnu pomoć pri dostavi pisanih obavijesti i naknadnih dokumenata i pripadajuće potvrde te upotrebe i održavanja portala za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima. Tehnička rješenja trebala bi biti usklađena s Europskim okvirom za interoperabilnost i relevantnim rješenjima za interoperabilnu Europu navedenima u Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju mjera za visoku razinu interoperabilnosti javnog sektora u Uniji (Akt o interoperabilnoj Europi)²¹. Provedbene ovlasti trebalo bi izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²².

- (35) Direktivu (EU) 2015/413 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (36) S obzirom na to da se ciljevi ove Direktive, to jest osiguravanje visoke razine zaštite svih sudionika u prometu u Uniji i jednakog postupanja prema vozačima pojednostavnjenjem postupaka uzajamne pomoći među državama članicama u prekograničnim istragama prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama i jačanjem zaštite temeljnih prava nerezidenata ako su prekršaji počinjeni vozilom koje je registrirano u državi članici koja nije država članica u kojoj je počinjen prekršaj, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog opsega i učinaka ove Direktive oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (37) Provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka u skladu s člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća²³ te je on dao mišljenje [DD/MM/GGGG].

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

²³ Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.).

- (38) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima²⁴, države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive zakonodavac smatra prosljeđivanje takvih dokumenata opravdanim,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva (EU) 2015/413 mijenja se kako slijedi:

- (1) članak 2. mijenja se kako slijedi:
- (a) u prvom stavku dodaju se sljedeće točke:
- „(i) nedovoljan razmak između vozila;
 - (j) opasno pretjecanje;
 - (k) opasno parkiranje;
 - (l) prelazak preko jedne ili više punih bijelih linija;
 - (m) vožnja u krivom smjeru;
 - (n) nepoštovanje propisa o formiranju i upotrebi koridora za hitne slučajeve;
 - (p) korištenje preopterećenog vozila.”;
- (b) dodaje se sljedeći stavak:
- „Ova Direktiva ne utječe na prava i obveze koje proizlaze iz sljedećih odredaba pravnih akata Unije:
- (a) Okvirne odluke Vijeća 2005/214/PUP;
 - (b) Direktive 2014/41/EU Europskog parlamenta i Vijeća*;
 - (c) postupaka za dostavu pismena utvrđenih u članku 5. Konvencije o uzajamnoj pravnoj pomoći u kaznenim stvarima među državama članicama Europske unije** koje je utvrdilo Vijeće u skladu s člankom 34. Ugovora o Europskoj uniji;
 - (d) odredaba o pravima osumnjičenih i optuženih osoba utvrđenih u direktivama 2010/64/EU***, 2012/13/EU****, 2013/48/EU*****, (EU) 2016/343*****, (EU) 2016/800***** i (EU) 2016/1919 Europskog parlamenta i Vijeća*****.

* Direktiva 2014/41/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o Europskom istražnom nalogu u kaznenim stvarima (SL L 130, 1.5.2014., str. 1.).

** SL C 197, 12.7.2000., str. 3.

²⁴ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

- *** 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.).
- **** Direktiva 2012/13/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. svibnja 2012. o pravu na informiranje u kaznenom postupku (SL L 142, 1.6.2012., str. 1.).
- **** Direktiva 2013/48/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2013. o pravu na pristup odvjetniku u kaznenom postupku i u postupku na temelju europskog uhidbenog naloga te o pravu na obavješćivanje treće strane u slučaju oduzimanja slobode i na komunikaciju s trećim osobama i konzularnim tijelima (SL L 294, 6.11.2013., str. 1.).
- ***** 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.).
- ***** Direktiva (EU) 2016/800 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o postupovnim jamstvima za djecu koja su osumnjičenici ili optuženici u kaznenim postupcima (SL L 132, 21.5.2016., str. 1.).
- ***** Direktiva (EU) 2016/1919 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2016. o pravnoj pomoći za osumnjičenike i okrivljenike u kaznenom postupku i za tražene osobe u postupku na temelju europskog uhidbenog naloga (SL L 297, 4.11.2016., str. 1.).”;

(2) članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (j) zamjenjuje se sljedećim:

„(j) „vožnja prometnom trakom u kojoj je zabranjena vožnja” znači nezakonito korištenje već postojeće trajne ili privremene prometne trake, kao što je traka za javni prijevoz ili prometna traka koja je privremeno zatvorena zbog zastoja ili radova na cesti, kako je utvrđeno u pravu države članice prekršaja”;

(b) točka (l) zamjenjuje se sljedećim:

„(l) „nacionalna kontaktna točka” znači nadležno tijelo imenovano za potrebe ove Direktive”;

(c) dodaju se sljedeće točke od (o) do (z):

„(o) „nedovoljan razmak između vozila” znači neodržavanje udaljenosti potrebne za izbjegavanje sudara s vozilom ispred vozila kojim upravlja vozač ako bi vozilo ispred naglo usporilo ili se zaustavilo, kako je definirano u pravu države članice prekršaja;

(p) „opasno pretjecanje” znači pretjecanje drugog vozila ili drugog sudionika u prometu na način kojim se krše primjenjiva pravila o opasnom pretjecanju u državi članici prekršaja;

(q) „opasno parkiranje” znači parkiranje vozila na način kojim se krše primjenjiva pravila o opasnom parkiranju u državi članici prekršaja. Neplaćanje naknada za parkiranje i drugi slični prekršaji ne smatraju se opasnim parkiranjem;

(r) „prelazak preko jedne ili više punih bijelih linija” znači promjena trake s vozilom nezakonitim prelaskom barem jedne pune bijele linije, kako je definirano u pravu države članice prekršaja;

- (s) „vožnja u krivom smjeru” znači vožnja vozila suprotno naznačenom smjeru prometa, kako je definirano u pravu države članice prekršaja;
- (t) „nepoštovanje pravila o formiranju i upotrebi koridora za hitne slučajeve” znači neusklađenost s pravilima koja se odnose na upotrebu privremene prometne trake između vozila, koju moraju formirati vozači kako bi se u hitnim slučajevima interventnim vozilima, kao što su policijska vozila, vozila za spašavanje ili vatrogasna vozila, omogućio prolazak i dolazak do mjesta nesreće, kako je utvrđeno u pravu države članice prekršaja;
- (u) „korištenje preopterećenog vozila” znači upotreba vozila koje nije u skladu sa zahtjevima utvrđenima za njegovu najveću dopuštenu masu, kako je utvrđeno u nacionalnim zakonima i drugim propisima kojima se prenosi Direktiva Vijeća 96/53/EZ*, ili u pravu države članice prekršaja za vozila ili prijevoz za koje takvi zahtjevi nisu utvrđeni u toj direktivi;
- (v) „pisana obavijest” znači prvo pismo koje su primile osobe iz članka 5. stavka 1. drugog podstavka, neovisno o tome je li riječ o upravnoj ili sudskoj odluci ili bilo kojem drugom dokumentu koji je poslala država članica prekršaja ili bilo koji subjekt ovlašten za to u skladu s njezinim pravom, izdano do faze žalbe pred nadležnim sudom i koje sadržava barem informacije iz članka 5. stavka 2.;
- (w) „naknadni dokumenti” znači upravne ili sudske odluke ili bilo koji drugi dokumenti koje država članica prekršaja, ili bilo koji subjekt koji je za to ovlašten u skladu s njezinim pravom, izdaje nakon pisane obavijesti u vezi s tim pismenom ili prometnim prekršajem protiv sigurnosti prometa na cestama, do faze žalbe pred nadležnim sudom;
- (x) „odgovorna osoba” znači osoba koja je odgovorna za prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama naveden u članku 2. stavku 1. u skladu s nacionalnim pravom države članice prekršaja;
- (y) „krajnji korisnik” znači svaka fizička osoba koja nije vlasnik ili korisnik vozila s kojim je počinjen jedan od prekršaja iz članka 2. stavka 1., ali koja se zakonito koristila tim vozilom, posebno na temelju ugovora o dugoročnom zakupu ili najmu ili kao dio voznog parka dostupnog zaposlenicima;
- (z) „država članica boravišta” znači svaka država članica za koju se s razumnim stupnjem sigurnosti može pretpostaviti da je uobičajeno boravište osoba iz članka 5. stavka 1. drugog podstavka.

* Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).”;

(3) umeće se sljedeći članak 3.a:

„Članak 3.a

Nacionalne kontaktne točke

1. Za potrebe razmjene informacija iz ove Direktive svaka država članica određuje nacionalnu kontaktnu točku. Ovlaсти nacionalnih kontaktnih točaka uređene su primjenjivim pravom dotične države članice.

2. Države članice osiguravaju da njihove nacionalne kontaktne točke surađuju s tijelima uključenima u istragu prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenima u članku 2. stavku 1., posebno kako bi se osigurala pravodobna razmjena svih potrebnih informacija i poštovanje rokova utvrđenih u članku 4.a stavku 5. i članku 5.a stavku 2.”;

(4) članak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 4.

Postupci razmjene informacija između država članica

1. Za potrebe istrage prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama iz članka 2. stavka 1. države članice daju nacionalnim kontaktnim točkama drugih država članica pristup sljedećim podacima iz nacionalnog registra vozila s ovlastima obavljanja automatizirane pretrage u odnosu na njih:

- (a) podacima koji se odnose na vozila;
- (b) podacima koji se odnose na vlasnike, korisnike ili krajnje korisnike vozila, ako su dostupni.

Podatkovni elementi iz prvog podstavka točaka (a) i (b) potrebni za obavljanje pretrage utvrđeni su u Prilogu.

Prilikom obavljanja pretrage u obliku zahtjeva prema drugim tijelima nacionalna kontaktna točka države članice prekršaja upotrebljava cjeloviti registracijski broj vozila.

2. Države članice osiguravaju da su podatkovni elementi navedeni u odjeljku 2. dijelovima I., II. i IV. Priloga dostupni i ažurirani u njihovim nacionalnim registrima vozila.

3. Države članice zadržavaju podatkovne elemente iz odjeljka 2. dijela IV. i, ako su dostupni, odjeljka 2. dijela V. Priloga, u nacionalnim registrima vozila najmanje šest mjeseci nakon svake promjene vlasništva ili uporabe dotičnog vozila.

4. Države članice šalju poruku „podatak nije otkriven” umjesto traženih podatkovnih elemenata u sljedećim slučajevima:

- (a) vozilo je otpisano kao otpad;
- (b) cjeloviti registracijski broj vozila nije naveden u pretraživanju u obliku zahtjeva prema drugim tijelima u skladu sa stavkom 1.;
- (c) cjeloviti registracijski broj vozila naveden u pretraživanju u obliku zahtjeva prema drugim tijelima u skladu sa stavkom 1. istekao je ili je netočan.

Države članice šalju poruku „ukradeno vozilo ili registarska pločica” umjesto traženih podatkovnih elemenata ako su vozilo ili registarska pločica vozila evidentirani kao ukradeni u nacionalnim registrima vozila.

5. Za automatizirano pretraživanje podataka iz registra vozila države članice upotrebljavaju posebno osmišljenu softversku aplikaciju Europskog informacijskog sustava prometnih i vozačkih dozvola (Eucaris) i njezine izmijenjene verzije.

Države članice osiguravaju da je automatizirano pretraživanje podataka iz registra vozila sigurno, troškovno učinkovito, brzo i pouzdano te da se provodi interoperabilnim sredstvima unutar decentralizirane strukture.

Softver osigurava internetski modul razmjene u stvarnom vremenu i modul razmjene u serijama, pri čemu potonji omogućuje razmjenu višestrukih zahtjeva ili odgovora u jednoj poruci. Informacije koje se razmjenjuju putem sustava Eucaris prenose se u šifriranom obliku.

6. Komisija donosi provedbene akte kako bi utvrdila postupke i tehničke specifikacije, uključujući kibersigurnosne mjere za automatizirane pretrage koje se provode u skladu s ovim člankom. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.a stavka 2.

7. Dok provedbeni akti iz stavka 6. ovog članka ne postanu primjenjivi, pretrage iz stavka 1. ovog članka provode se u skladu s postupcima opisanima u poglavlju 3. točkama 2. i 3. Priloga Odluci 2008/616/PUP*, koji se primjenjuju zajedno s Prilogom ovoj Direktivi.

8. Svaka država članica snosi vlastite troškove koji proizlaze iz upravljanja, korištenja i održavanja softverske aplikacije i njezinih izmijenjenih verzija iz stavka 5.

* Odluka Vijeća 2008/616/PUP od 23. lipnja 2008. o provedbi Odluke 2008/615/PUP o produbljivanju prekogranične suradnje, posebno u suzbijanju terorizma i prekograničnog kriminala (SL L 210, 6.8.2008., str. 12.).”;

(5) umeću se sljedeći članci 4.a, 4.b i 4.c:

„Članak 4.a

Uzajamna pomoć u identifikaciji odgovorne osobe

1. Države članice jedna drugoj pružaju uzajamnu pomoć ako, na temelju rezultata automatizirane pretrage provedene u skladu s člankom 4. stavkom 1., država članica prekršaja ne može identificirati odgovornu osobu do potrebnog stupnja sigurnosti koji se zahtijeva njezinim nacionalnim zakonodavstvom za pokretanje ili vođenje daljnjih postupaka iz članka 5. stavka 1.

2. Država članica prekršaja odlučuje hoće li zatražiti uzajamnu pomoć kako bi dobila dodatne informacije iz stavka 3. drugog podstavka. Zahtjev može izdati samo upravno ili pravosudno tijelo ili policijsko tijelo nadležno u dotičnom predmetu, u skladu s nacionalnim pravom te države članice.

3. Ako država članica prekršaja odluči zatražiti uzajamnu pomoć u skladu sa stavkom 1., njezina nacionalna kontaktna točka šalje elektronički strukturiran i potpisan zahtjev nacionalnoj kontaktnoj točki države članice registracije ili države članice boravišta.

Od države članice registracije ili države članice boravišta može se zatražiti:

(a) da potvrdi, na temelju informacija koje već posjeduje, da se s razumnim stupnjem sigurnosti može pretpostaviti da je osoba koju je vizualno snimio uređaj za otkrivanje države članice prekršaja vlasnik, korisnik ili krajnji korisnik vozila ili bilo koja osoba za koju se pretpostavlja da je odgovorna za jedan od prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenih u članku 2. stavku 1.;

- (b) da od vlasnika, korisnika ili krajnjeg korisnika vozila ili bilo koje osobe za koju se pretpostavlja da je odgovorna za jedan od prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenih u članku 2. stavku 1. zahtijeva informacije o identitetu odgovorne osobe, u skladu sa svojim nacionalnim pravom.

4. Ako država članica registracije ili država članica boravišta zaprimi zahtjev iz stavka 3., ona prikuplja tražene informacije, osim ako se odluči pozvati na jedan od razloga za odbijanje iz stavka 7. ili ako nije moguće prikupiti zatražene informacije. Država članica registracije ili država članica boravišta bez nepotrebne odgode elektroničkim putem preko svoje nacionalne kontaktne točke prenosi tražene informacije nacionalnoj kontaktnoj točki države članice prekršaja.

U slučaju iz stavka 3. drugog podstavka točke (b), država članica registracije ili država članica boravišta zahtijeva informacije u skladu s primjenjivim nacionalnim postupcima kao da su dotičnu istražnu mjeru naložila njezina vlastita tijela, osim ako se odluči pozvati na jedan od razloga za odbijanje iz stavka 7.

Država članica registracije i država članica boravišta pri prikupljanju dodatnih informacija poštuju formalnosti i postupke koje je izričito zatražila država članica prekršaja, u mjeri u kojoj nisu nespojivi s njihovim nacionalnim zakonodavstvom.

5. Države članice dužne su se pobrinuti da tražene informacije dostave bez nepotrebne odgode po primitku zahtjeva.

Ako informacije nije moguće prikupiti bez nepotrebne odgode po primitku zahtjeva, nacionalne kontaktne točke države članice registracije ili države članice boravišta prosljeđuju te informacije državi članici prekršaja što prije, uz primjereno obrazloženje kašnjenja.

Ako je postalo jasno da država članica registracije ili država članica boravišta neće moći prikupiti sve ili dio zatraženih informacija, ona odmah dostavlja detaljno obrazloženje državi članici prekršaja.

6. Države članice kojima je upućen zahtjev mogu predvidjeti prethodni upravni ili sudski postupak potvrđivanja da su zatražene informacije nužne i razmjerne za potrebe identifikacije odgovorne osobe, posebno uzimajući u obzir prava pretpostavljenih odgovornih osoba.

7. Države članice mogu odbiti pružiti dodatne informacije zatražene u skladu sa stavkom 3. To smiju činiti samo u sljedećim slučajevima:

- (a) prema pravu države članice registracije ili države članice boravišta postoji imunitet ili povlastica, zbog čega nije moguće pružiti informacije;
- (b) pružanje traženih informacija bilo bi u suprotnosti s načelom *ne bis in idem*;
- (c) pružanje traženih informacija štetilo bi bitnim interesima nacionalne sigurnosti, dovelo u opasnost izvor informacija ili značilo korištenje tajnih informacija koje se odnose na određenu obavještajnu djelatnost;
- (d) postoje utemeljeni razlozi za sumnju da bi pružanje traženih informacija bilo nespojivo s obvezama države članice registracije ili države članice boravišta u skladu s člankom 6. Ugovora o Europskoj uniji i Poveljom Europske unije o temeljnim pravima;
- (e) pružanje traženih informacija otkrilo bi identitet osobe zaštićene u skladu s nacionalnim pravom države članice registracije ili države članice boravišta;

- (f) ako država članica registracije ili država članica boravišta propisuje prethodni upravni ili sudski postupak potvrđivanja iz stavka 6., ali ga država članica prekršaja nije provela prije nego što je prenijela zahtjev te se, ovisno o slučaju, tražene informacije ne smatraju potrebnima i razmjernima za potrebe identifikacije odgovorne osobe.

Države članice što je prije moguće, a najkasnije u roku od 15 dana od primitka zahtjeva, odlučuju o tome pozivaju li se na razlog za odbijanje. Države članice koje odluče primijeniti razlog za odbijanje o tome bez nepotrebne odgode obavješćuju državu članicu prekršaja preko svoje nacionalne kontaktne točke.

8. Države članice osiguravaju da su pravna sredstva jednaka onima koja su dostupna u sličnom domaćem slučaju primjenjiva na slučaj naveden u stavku 3. drugom podstavku točki (b).

9. Nacionalne kontaktne točke države članice prekršaja, države članice registracije i države članice boravišta mogu se međusobno savjetovati na bilo koji odgovarajući način kako bi se olakšala učinkovita primjena ovog članka.

10. Zahtjev iz stavka 2. dostavlja se na jeziku ili jednom od jezika države članice registracije ili države članice boravišta o kojima je Komisija obaviještena u skladu s člankom 5.a stavkom 8.

Informacije pružene kao odgovor na zahtjev dostavljaju na jeziku ili jezicima države članice prekršaja o kojima je Komisija obaviještena u skladu s člankom 5.a stavkom 8.

11. Komisija donosi provedbene akte kako bi dodatno odredila sadržaj standardnog elektroničkog obrasca zahtjeva, načine prijenosa informacija iz stavaka 3. i 4. te funkcionalnosti i tehničke specifikacije softverske aplikacije za razmjenu podataka, uključujući kibersigurnosne mjere. Softverske specifikacije omogućuju asinkroni internetski modul razmjene i asinkroni modul razmjene u serijama, kao i prijenos podatkovnih elemenata u šifriranom obliku.

Standardni elektronički obrazac zahtjeva sadržava sljedeće informacije:

- (a) upravnu ili sudsku odluku o potvrđivanju zatraženih informacija iz stavka 6. i pojedinosti o tijelu koje je donijelo odluku, ako je primjenjivo;
- (b) podatkovne elemente koji se odnose na vlasnike, korisnike ili krajnje korisnike vozila dobivene automatiziranom pretragom provedenom u skladu s člankom 4. stavkom 1.;
- (c) ako postoji, vizualnu snimku odgovorne osobe preuzetu iz uređaja za otkrivanje, posebno kamera za kontrolu brzine.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.a stavka 2.

Članak 4.b

Nacionalne mjere koje olakšavaju identifikaciju odgovorne osobe

1. Države članice mogu poduzeti sve mjere u vezi s prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama navedenima u članku 2. stavku 1. u okviru svojeg nacionalnog zakonodavstva kako bi uspješno utvrdile identitet odgovorne osobe, kao što su mjere povezane s obvezom suradnje u identifikaciji odgovorne osobe, pod

uvjetom da se poštuju temeljna i postupovna prava na temelju prava Unije i nacionalnog prava.

2. Konkretno, u skladu sa stavkom 1. države članice mogu:

- (a) dostaviti dokumente osobama za koje se pretpostavlja da su odgovorne za počinjenje prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenih u članku 2. stavku 1., uključujući dokumente u kojima se od tih osoba traži da potvrde svoju odgovornost;
- (b) primijeniti, u najvećoj mogućoj mjeri, obveze pretpostavljenih odgovornih osoba koje su relevantne za identifikaciju odgovorne osobe.

Članak 4.c

Upotreba drugih baza podataka

„Države članice mogu razmjenjivati podatke ili im pristupiti putem drugih baza podataka, kao što su registri vozačkih dozvola ili registri stanovništva, isključivo za potrebe identifikacije odgovorne osobe. To čine samo u onoj mjeri u kojoj se takva razmjena ili pristup izričito temelji na zakonodavstvu Unije.”

- (6) članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Pisana obavijest o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama

1. Država članica prekršaja odlučuje hoće li pokrenuti daljnje postupke u pogledu prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenih u članku 2. stavku 1.

Ako država članica prekršaja odluči pokrenuti takav postupak, ta država članica odmah obavješćuje pretpostavljenu odgovornu osobu o prometnom prekršaju protiv sigurnosti prometa na cestama i o odluci o pokretanju daljnjeg postupka pisanom obaviješću.

Pisana obavijest može služiti i u svrhe koje nisu navedene u drugom podstavku.

2. Pisana obavijest sadržava barem:

- (a) naznaku da je obavijest izdana za potrebe ove Direktive;
- (b) ime, poštansku adresu, telefonski broj i e-adresu nadležnog tijela;
- (c) sve relevantne informacije o prometnom prekršaju protiv sigurnosti prometa na cestama, posebno podatke o vozilu kojim je počinjen prekršaj, uključujući registracijski broj vozila, mjesto, datum i vrijeme počinjenja prekršaja, prirodu prekršaja, detaljno upućivanje na prekršene pravne odredbe i, prema potrebi, podatke o uređaju korištenom za otkrivanje prekršaja;
- (d) detaljne informacije o pravnoj klasifikaciji prometnog prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, primjenjivim kaznama i drugim pravnim posljedicama prometnog prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, uključujući informacije o zabrani vožnje (uključujući kaznene bodove ili druga ograničenja prava na upravljanje vozilom), u skladu s nacionalnim pravom države članice prekršaja;
- (e) detaljne informacije o tome gdje i kako ostvariti pravo na obranu ili podnijeti žalbu na odluku o progonu prometnog prekršaja protiv sigurnosti prometa na

cestama, uključujući zahtjeve za dopuštenost takve žalbe i rok za njezino podnošenje te o tome primjenjuju li se i pod kojim uvjetima postupci u odsutnosti, u skladu s nacionalnim pravom države članice prekršaja;

- (f) ako je primjenjivo, informacije o postupcima za osobe iz stavka 1. drugog podstavka ovog članka za obavješćivanje tijela države članice prekršaja o identitetu odgovorne osobe u skladu s člankom 4.b;
- (g) ako je primjenjivo, detaljne informacije o nazivu, adresi i međunarodnom broju bankovnog računa (IBAN) tijela za podmirenje izrečene novčane kazne, o roku za plaćanje i o alternativnim načinima plaćanja, konkretno posebnim softverskim aplikacijama, pod uvjetom da su te metode dostupne i rezidentima i nerezidentima;
- (h) informacije o primjenjivim pravilima o zaštiti podataka, pravima ispitanika i dostupnosti dodatnih informacija ili upućivanja na mjesto na kojem se te informacije mogu lako dohvatiti u skladu s člankom 13. Direktive (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća, uključujući informacije o izvoru osobnih podataka, ili člancima 13. i 14. Uredbe (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća;
- (i) ako je primjenjivo, detaljne informacije o tome mogu li se i kako ublažiti kazne za prekršaje navedene u članku 2. stavku 1., među ostalim ranim plaćanjem novčane kazne;
- (j) ako je primjenjivo, jasnu naznaku da je privatni ili javni subjekt koji je šalje opunomoćenik kojeg je ovlastila država članica prekršaja u skladu s člankom 5.b i jasno razgraničenje između traženih iznosa na temelju njihove pravne osnove.

3. Odstupajući od stavka 2., države članice dužne su osigurati da, u slučaju kad je odgovorna osoba nerezidentni vozač kojeg je na licu mjesta provjerila kontrola cestovnog prometa, pisana obavijest sadržava barem podatke navedene u stavku 2. točkama (c), (d), (e) i (g).

4. Na zahtjev pretpostavljenih odgovornih osoba, država članica prekršaja osigurava pristup svim bitnim informacijama za tijela nadležna za istragu prometnog prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenog u članku 2. stavku 1.

5. Države članice dužne su osigurati da početak rokova u kojima nerezidenti mogu ostvariti svoje pravo na žalbu ili ublažiti kazne u skladu sa stavkom 2. točkama (e) i (i) odgovara datumu primitka pisane obavijesti.”;

- (7) umeću se sljedeći članci 5.a i 5.b:

„Članak 5.a

Dostava pisane obavijesti i naknadnih dokumenata

1. Države članice pretpostavljenim odgovornim osobama preporučenom dostavom ili elektroničkim sredstvima jednake vrijednosti šalju pisanu obavijest i naknadne dokumente u skladu s poglavljem III. odjeljkom 7. Uredbe (EU) 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća* ili, u slučaju iz članka 5. stavka 3. ove Uredbe, dostavljaju pisanu obavijest izravno pretpostavljenoj odgovornoj osobi.

2. Države članice dužne su osigurati da pisana obavijest bude poslana najkasnije mjesec dana od registracije prometnog prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenog u članku 2. stavku 1. ili, ako je tijekom istrage potrebno poslati

više pisanih obavijesti, 15 dana od događaja zbog kojeg je bilo potrebno naknadno slati pisane obavijesti.

Države članice osiguravaju slanje svih ostalih naknadnih dokumenata u roku od 15 dana od događaja zbog kojeg ih je bilo potrebno poslati.

3. Država članica prekršaja može poslati pisanu obavijest ili naknadne dokumente pretpostavljenim odgovornim osobama preko tijela države članice registracije ili države članice boravišta u sljedećim slučajevima:

- (a) adresa osobe kojoj je dokument namijenjen nije poznata, nepotpuna je ili nesigurna;
- (b) postupovna pravila u skladu s nacionalnim pravom države članice prekršaja zahtijevaju dokaz o dostavi dokumenta koji se ne može dobiti preporučenom dostavom ili jednakovrijednim elektroničkim putem;
- (c) nije bilo moguće dostaviti dokument preporučenom dostavom ili jednakovrijednim elektroničkim putem;
- (d) država članica prekršaja ima opravdane razloge smatrati da će dostava dokumenta preporučenom dostavom ili jednakovrijednim elektroničkim putem u tom konkretnom slučaju biti nedjelotvorna ili da je neprimjerena.

4. Zahtjev za pokretanje postupka uzajamne pomoći iz stavka 3. može izdati upravno ili pravosudno tijelo ili policijsko tijelo nadležno za dotični slučaj, u skladu s nacionalnim pravom države članice prekršaja.

Nacionalna kontaktna točka države članice prekršaja šalje pisanu obavijest ili naknadne dokumente koji se trebaju dostaviti nacionalnoj kontaktnoj točki države članice registracije ili državi članici boravišta, zajedno s elektronički strukturiranim zahtjevom.

5. Države članice dužne su osigurati da pisana obavijest i naknadni dokumenti koji se trebaju dostaviti u skladu sa stavkom 3. budu dostavljeni u skladu s njihovim nacionalnim pravom odnosno, kad je to propisno opravdano, na poseban način koji je zatražila država članica prekršaja, osim ako takav način nije u skladu s njihovim nacionalnim pravom.

6. Država članica registracije ili država članica boravišta dužna je osigurati da njezina nacionalna kontaktna točka sastavi elektronički strukturiranu potvrdu i pošalje je nacionalnoj kontaktnoj točki države članice prekršaja u sljedećim slučajevima:

- (a) po ispunjenju formalnosti povezanih s dostavom pisane obavijesti ili naknadnih dokumenata u skladu sa stavkom 3.,
- (b) ako isporuka nije uspješna.

Ako to zatraži država članica prekršaja, uz potvrdu se prilaže preslika dostavljenih dokumenata.

7. Zahtjev iz stavka 4. dostavlja se na jeziku ili jednom od jezika države članice registracije ili države članice boravišta o kojima je Komisija obaviještena u skladu sa stavkom 8. Potvrda iz stavka 6. dostavlja se na jeziku države članice prekršaja o kojem je Komisija obaviještena u skladu sa stavkom 8.

8. Ako država članica prekršaja odluči pokrenuti daljnje postupke u vezi s prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama navedenima u članku 2. stavku 1.,

ta država članica šalje pisanu obavijest i naknadne dokumente na jeziku dokumenta za registraciju vozila.

Ako jezik dokumenta za registraciju vozila nije dostupan ili ako postoji opravdana sumnja u to bi li slanje pisane obavijesti ili naknadnih dokumenata na jeziku dokumenta za registraciju vozila bilo u skladu sa zaštitom temeljnih prava dotične osobe, pisana obavijest i naknadni dokumenti šalju se na službenom jeziku ili jezicima države članice registracije ili države članice boravišta pretpostavljene odgovorne osobe.

U slučajevima obuhvaćenima drugim podstavkom ovog stavka, ako postoji više službenih jezika u državi članici registracije ili državi članici boravišta, pisane obavijesti i naknadni dokumenti šalju se na službenom jeziku ili jezicima regije ili druge geografske jedinice u kojoj se nalazi adresa pretpostavljenih odgovornih osoba ili na drugom jeziku za koji je ta država članica navela da ga prihvaća.

Svaka država članica obavješćuje Komisiju o svim službenim jezicima Unije na kojima se može poslati pisana obavijest, prema potrebi raščlanjenima po regijama ili drugim geografskim jedinicama. Komisija na internetskom portalu iz članka 8. objavljuje popis prihvaćenih jezika.

9. Države članice dužne su osigurati da pretpostavljenim odgovornim osobama bude dopušteno komunicirati s tijelima države članice prekršaja, do faze žalbe pred sudom, na bilo kojem od jezika o kojima je država članica registracije ili država članica boravišta odnosno država članica prekršaja obavijestila Komisiju u skladu sa stavkom 8. ili, ako dotična osoba ima nedovoljno znanje tih jezika, na jeziku Unije koji osoba govori ili razumije.

10. Države članice dužne su osigurati da kvaliteta prijevoda pisane obavijesti i naknadnih dokumenata odgovara barem standardu utvrđenom u članku 3. stavku 9. Direktive 2010/64/EU.

11. Država članica prekršaja dužna je osigurati da pisanu obavijest i naknadne dokumente dostavljene pretpostavljenim odgovornim osobama može djelotvorno i brzo preispitati sud ili slična institucija ovlaštena za donošenje pravno obvezujućih odluka, na zahtjev bilo koje osobe koja ima određeni pravni interes u ishodu postupaka pokrenutih na temelju članka 5., uz obrazloženje da takvi dokumenti nisu u skladu s ovim člankom.

12. Komisija donosi provedbene akte kako bi odredila sadržaj elektroničkih obrazaca za zahtjev iz stavka 4. i potvrde iz stavka 6. te funkcionalnosti i tehničke specifikacije softverske aplikacije za razmjenu podataka, uključujući kibersigurnosne mjere. Softverskim specifikacijama omogućuju se asinkroni internetski modul razmjene i asinkroni modul razmjene u serijama. Podaci se prenose upotrebom najsuvremenije tehnologije šifriranja. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.a stavka 2.

Članak 5.b

Financijska potraživanja pravnih subjekata koje su ovlastile države članice

Države članice dužne su osigurati da, ako ovlašćuju privatni ili javni subjekt sa zasebnom pravnom osobnošću za upravljanje daljnjim postupcima ili dijelom tih postupaka pokrenutih u skladu s člankom 5. stavkom 1., uključujući naplatu novčanih kazni, pretpostavljene odgovorne osobe ne podliježu troškovima tog subjekta povezanim s pravnim i administrativnim troškovima nastalima zbog

provedbe tih postupaka. Time se ne dovodi u pitanje pravo tijela država članica da naplaćuju razmjerne upravne pristojbe.

* 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 i stavljanju izvan snage Direktive 1999/93/EZ (SL L 257, 28.8.2014., str. 73.).”;

(8) članci 6., 7. i 8. zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 6.

Izvješćivanje i praćenje

1. Najkasnije na sljedeće datume: 6. svibnja 2024., 6. svibnja 2026. (...), svaka država članica šalje sveobuhvatno izvješće Komisiji u skladu s drugim i trećim podstavkom ovog stavka.

U tom sveobuhvatnom izvješću navodi se broj automatiziranih pretraga koje je obavila država članica prekršaja i koje je uputila nacionalnoj kontaktnoj točki države članice registracije nakon počinjenja prekršaja na njezinu državnom području, kao i vrsta prekršaja za koje su poslani zahtjevi te broj neuspjelih zahtjeva.

Svako sveobuhvatno izvješće uključuje i opis situacije na nacionalnoj razini u odnosu na daljnja postupanja u pogledu prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, na temelju udjela takvih prekršaja nakon kojih je poslana pisana obavijest.

2. Do [četiri godine nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive] i svake četiri godine nakon toga svaka država članica Komisiji šalje izvješće o primjeni ove Direktive.

3. U tom izvješću navodi se broj automatiziranih pretraga koje je obavila država članica prekršaja u skladu s člankom 4. stavkom 1. i koje je uputila nacionalnoj kontaktnoj točki države članice registracije nakon počinjenja prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenih u članku 2. stavku 1. na njezinu državnom području, kao i vrsta prekršaja za koje su poslani zahtjevi te raščlambu broja neuspjelih zahtjeva prema vrsti neuspjeha. Te se informacije mogu temeljiti na podacima dobivenima putem Eucarisa.

Izvješće uključuje i opis stanja na nacionalnoj razini u pogledu daljnjeg postupanja povezanog s prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama. U opisu se navode barem:

- (a) ukupan broj registriranih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenih u članku 2. stavku 1. koji su otkriveni automatski ili bez identifikacije odgovorne osobe na licu mjesta;
- (b) broj registriranih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama navedenih u članku 2. stavku 1. koji su počinjeni vozilima registriranim u državi članici koja nije država članica prekršaja i otkriveni automatski ili bez identifikacije odgovorne osobe na licu mjesta;
- (c) broj fiksnih ili uklonjivih uređaja za automatsko otkrivanje, uključujući kamere za mjerenje brzine;
- (d) broj novčanih kazni koje su nerezidenti dobrovoljno platili;

- (e) broj elektronički poslanih zahtjeva za uzajamnu pomoć u skladu s člankom 4.a stavkom 3. i broj takvih zahtjeva na koje informacije nisu dostavljene;
- (f) broj elektronički poslanih zahtjeva za uzajamnu pomoć u skladu s člankom 5.a stavkom 4. i broj takvih zahtjeva na koje nije bila moguća dostava dokumenata.

4. Komisija ocjenjuje izvješća koja su poslale države članice i obavješćuje Odbor iz članka 10.a o njihovu sadržaju najkasnije šest mjeseci nakon primitka izvješća od svih država članica.

Članak 7.

Dodatne obveze

Ne dovodeći u pitanje obveze na temelju Uredbe (EU) 2016/679, Direktive (EU) 2016/680 i Direktive (EU) 2022/2555 Europskog parlamenta i Vijeća*, države članice međusobno se obavješćuju o kibersigurnosnim incidentima prijavljenima u skladu s člankom 10. Direktive (EU) 2022/2555 ako se incidenti odnose na podatke pohranjene u virtualnom ili fizičkom oblaku ili uslugama smještaja u oblaku.

Članak 8.

Portal za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama („portal za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima”)

1. Komisija uspostavlja i održava internetski portal za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima dostupan na svim službenim jezicima Unije i namijenjen:

- (a) razmjeni informacija sa sudionicima u cestovnom prometu o pravilima koja su na snazi u državama članicama u području obuhvaćenom ovom Direktivom, posebno o pravilima o sigurnosti prometa na cestama, žalbenim postupcima, primijenjenim kaznama te programima i raspoloživim sredstvima za plaćanje novčanih kazni;
- (b) razmjeni informacija i drugim interakcijama između nacionalnih kontaktnih točaka i drugih relevantnih tijela država članica međusobno i s drugim sudionicima u prometu na cestama, posebno time da omogućuje pristup posebnim aplikacijama država članica koje olakšavaju izvršavanje kazni, među ostalim plaćanje novčanih kazni, ako je to primjenjivo. To može uključivati razmjenu podataka o registraciji vozila i podataka o osobama za koje se smatra da su odgovorne ili jesu odgovorne za prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama navedene u članku 2. stavku 1.

2. Pristup portalu za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima omogućuje se nacionalnim kontaktnim točkama i drugim relevantnim tijelima nadležnima za utvrđivanje odgovornih osoba i za prekograničnu provedbu pravila o sigurnosti prometa na cestama u državama članicama.

3. Države članice pomažu sudionicima u prometu na cestama u provjeri vjerodostojnosti pisanih obavijesti i naknadnih dokumenata. U tu svrhu države članice putem portala za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima razmjenjuju međusobno i s Komisijom predloške pisanih obavijesti i

naknadnih dokumenata koje su izdala njihova tijela, a koji se upotrebljavaju u prekograničnim slučajevima. Države članice također se međusobno obavješćuju o tijelima i ovlaštenim pravnim subjektima koji imaju pravo izdavati ta pisma i dokumente. Komisija je voditelj obrade portala za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima u skladu s Uredbom 2018/1725**.

4. Portal za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima mora biti kompatibilan sa sučeljem uspostavljenim na temelju Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća*** i s drugim portalima ili platformama slične svrhe, kao što je europski portal e-pravosuđe.

5. Države članice za potrebe ovog članka dostavljaju ažurne informacije jedna drugoj i Komisiji te redovito komuniciraju sa sudionicima u prometu na cestama preko portala za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima.

6. Komisija donosi provedbene akte kako bi utvrdila tehničke specifikacije, uključujući kibersigurnosne mjere, potrebne za upotrebu i održavanje portala za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.a stavka 2.

* Direktiva (EU) 2022/2555 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o mjerama za visoku zajedničku razinu kibersigurnosti širom Unije, izmjeni Uredbe (EU) br. 910/2014 i Direktive (EU) 2018/1972 i stavljanju izvan snage Direktive (EU) 2016/1148 (Direktiva NIS 2) (SL L 333, 27.12.2022., str. 80.).

** Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.).

***Uredba (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća od 2. listopada 2018. o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika za pristup informacijama, postupcima, uslugama podrške i rješavanja problema te o izmjeni Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 295, 21.11.2018., str. 1.)”;

(9) umeće se sljedeći članak 8.a:

„Članak 8.a

Financijska potpora za prekograničnu suradnju u provedbenim aktivnostima

Komisija pruža financijsku potporu inicijativama koje doprinose prekograničnoj suradnji u provedbi pravila o sigurnosti prometa na cestama u Uniji, posebno razmjeni najbolje prakse, primjeni metodologija i tehnika pametne provedbe u državama članicama, intenzivnijoj izgradnji kapaciteta tijela kaznenog progona i informativnim kampanjama o prekograničnim provedbenim mjerama.”;

(10) članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 9.

Delegirani akti

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 10. radi izmjene Priloga u svrhu njegova ažuriranja s obzirom na tehnički napredak ili ako se to zahtijeva pravnim aktima Unije koji su izravno relevantni za ažuriranje Priloga.”;

- (11) umeće se sljedeći članak 10.a:

„Članak 10.a

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća*.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Kada se mišljenje odbora treba dobiti pisanim postupkom, navedeni postupak završava bez rezultata kada u roku za davanje mišljenja to odluči predsjednik odbora ili to zahtijeva obična većina članova odbora.

Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

* Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).”;

- (12) članak 11. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 11.

Izvješćivanje Komisije

Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni ove Direktive u državama članicama najkasnije 18 mjeseci nakon primitka izvješća iz članka 6. stavka 2. od svih država članica.”

- (13) Prilog I. zamjenjuje se tekстом u Prilogu ovoj Direktivi;

- (14) Prilog II. briše se.

Članak 2.

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom najkasnije [u roku od dvije godine od njezina stupanja na snagu]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik*

ZAKONODAVNI FINACIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog Direktive o izmjeni Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama

1.2. Predmetna područja politike

Promet, sigurnost na cestama

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

☐ novo djelovanje

☐ novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja⁷³

☒ produženje postojećeg djelovanja

☐ spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Opći je cilj ove inicijative poboljšati sigurnost na cestama djelotvornijom prekograničnom provedbom pravila o sigurnosti prometa na cestama u EU-u.

1.4.2. Posebni ciljevi

Posebni ciljevi inicijative jesu sljedeći:

- povećati usklađenost nerezidentnih vozača s dodatnim pravilima o sigurnosti prometa na cestama;
- pojednostavniti postupke uzajamne pomoći među državama članicama u prekograničnoj istrazi prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama;
- jačati zaštitu temeljnih prava nerezidentnih prekršitelja, uključujući usklađivanje s novim pravilima EU-a o zaštiti osobnih podataka.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

Naveći očekivane učinke prijedloga/inicijative na ciljane korisnike/skupine.

Inicijativa će doprinijeti općem cilju povećanja sigurnosti na cestama u EU-u boljom provedbom pravila o sigurnosti prometa na cestama u slučaju nerezidentnih prekršitelja koji često izbjegavaju kazne. Procjenjuje se da će imati znatan pozitivan učinak kad je riječ o broju spašenih života i izbjegnutih ozljeda (384 spašena života i 21 405 izbjegnutih ozljeda).

Područje primjene prijedloga proširit će se na druge prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama, kao što su nedovoljan razmak između vozila, opasno pretjecanje, opasno parkiranje, prelazak preko jedne ili više punih bijelih linija, vožnja u krivom smjeru ili prometnom trakom u slučaju opasnosti te korištenje

⁷³

Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

preopterećenog vozila. Proširenjem područja primjene na te prekršaje očekuje se da će se broj otkrivenih prekršaja 2025. povećati za 2 % u odnosu na polaznu vrijednost, a time i tijekom cijelog razdoblja procjene.

Danas je oko 20 % svih istraga prekršaja počinjenih vozilima registriranim u inozemstvu neuspješno zbog tehničkih problema, kao što su dostupnost točnih informacija u nacionalnim registrima vozila i identifikacija odgovorne osobe. Očekuje se da će prijedlog rezultirati povećanim brojem uspješno provedenih istraga. Njime se uvode mjere politike usmjerene na poboljšanje sadržaja registara vozila i postojeće razmjene informacija među tijelima kaznenog progona. Osim tih mjera, uključuje i prilagođene daljnje istražne postupke koji se temelje na elektroničkoj razmjeni posebnih informacija kao što su vizualni dokazi kako bi se bolje identificirala odgovorna osoba. Osigurava i poštovanje obveze vlasnika/korisnika vozila da surađuje s tijelima kaznenog progona u identifikaciji vozača / stvarnog prekršitelja, u skladu s nacionalnim pravom država članica.

Prijedlogom se pridonosi poboljšanom prekograničnom izvršenju kazni jer će mjere za olakšavanje istrage i identifikacije odgovorne osobe pozitivno utjecati i na broj uspješno istraženih prekršaja, a zahvaljujući jednakom postupanju prema vozačima i višim stopama izvršenja kazni.

Prijedlogom se uvode mjere za poboljšanje zaštite temeljnih prava nerezidentnih vozača kako bi se osiguralo da pisana obavijest ili naknadni dokumenti koje izdaju tijela kaznenog progona u vezi s prekršajem sadržavaju sve potrebne informacije o upravnim ili kaznenim postupcima, da su napisani na jeziku koji vozači razumiju i da se može provjeriti vjerodostojnost tih dokumenata.

Naposljetku, cilj je prijedloga poboljšati prekograničnu provedbu pravila o sigurnosti prometa na cestama na temelju postojeće intervencije. To znači da osnovni scenarij već sadržava neke mjere za rješavanje utvrđenih problema. Mjere uključene u prijedlog uglavnom su tehničke prirode i dopunjuju postojeća pravila, pri čemu se prihvaća da nije izvedivo usklađivanje nacionalnih pravnih sustava, uključujući postupke na kojima se temelji prekogranična istraga prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama i prekogranično izvršenje kazni za takve prekršaje, iako bi se time mogao znatno povećati udio uspješnih istraga.

Zbog predviđenog proširenja područja primjene prijedloga i pojednostavnjene prekogranične istrage prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, koja je prilagođena masovnom otkrivanju prekršaja te se često opisuje administrativnom i digitaliziranom zbog stvaranja posebnog IT portala i platformi, bit će moguće uspješno istražiti veći broj prekršaja, čime će se smanjiti broj slučajeva nekažnjavanja nerezidentnih prekršitelja. Slijedom toga, nerezidentni vozači prilagodit će svoje ponašanje na cestama. Očekuje se da će to dovesti do manjeg broja prekršaja počinjenih vozilima registriranim u inozemstvu u odnosu na osnovni scenarij.

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća

Komisija će pratiti sljedeće pokazatelje uspješnosti koji se odnose na provedbu i djelotvornost primjene inicijative/intervencije (članak 6. prijedloga):

– ukupan broj registriranih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama u području primjene Direktive koji su otkriveni automatski ili bez identifikacije odgovorne osobe na licu mjesta;

- broj registriranih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama u području primjene Direktive koji su počinjeni vozilima registriranim u državi članici koja nije država članica prekršaja i otkriveni automatski ili bez identifikacije odgovorne osobe na licu mjesta;
- broj fiksnih ili uklonjivih uređaja za automatsko otkrivanje, kao što su kamere za mjerenje brzine;
- broj novčanih kazni koje su nerezidenti dobrovoljno platili;
- broj elektronički poslanih zahtjeva za uzajamnu pomoć (daljnja istraga) i broj takvih zahtjeva na koje informacije nisu dostavljene;
- broj elektronički poslanih zahtjeva u pogledu dostave dokumenata i broj takvih zahtjeva na koje nije bila moguća dostava dokumenata.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. *Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative*

Nisu utvrđeni posebni zahtjevi koje bi trebalo ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju. Međutim, povrh onemogućavanja anonimnosti nerezidentnih prekršitelja, čemu je znatno pridonijela postojeća direktiva, očekuje se da će se inicijativom kratkoročno znatno smanjiti broj slučajeva nekažnjavanja takvih prekršitelja. Dugoročno se predviđa vidljivije smanjenje broja nesreća sa smrtnim slučajevima i teškim ozljedama na cestama, u koje su uključeni nerezidentni vozači.

1.5.2. *Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” vrijednost je koja proizlazi iz intervencije Unije i predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.*

Dodana vrijednost inicijative slična je dodanoj vrijednosti EU-a postojeće direktive. Postojećim bilateralnim i multilateralim sporazumima (kao što je Sporazum o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima Salzburškog foruma) ne bi se mogla postići ista razina djelotvornosti kao Direktivom u okončanju nekažnjavanja nerezidentnih prekršitelja i osiguravanju jednakog postupanja prema svim sudionicima u prometu na cestama. Evaluacija Direktive pokazala je da bi, ako države članice žele postići iste rezultate sklapanjem bilateralnih sporazuma, trebalo potpisati stotine tih sporazuma, što bi dovelo do goleme složenosti i mogućih nedosljednosti te u konačnici do znatnih troškova za nacionalne uprave. Dodana vrijednost djelovanja EU-a stoga se može promatrati i iz perspektive učinkovitosti, s obzirom na to da se jedinstvenim okvirom osigurava veća učinkovitost.

Manjkavosti postojeće direktive, posebno nedostatak učinkovitosti, mogu se riješiti samo djelovanjem na razini EU-a. Samo se instrumentom EU-a može ostvariti dosljedna i učinkovita prekogranična provedba pravila o sigurnosti prometa na cestama na razini EU-a.

1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

Evaluacijom postojeće direktive utvrđeno je da je pozitivno utjecala na onemogućavanje anonimnosti prekršitelja koji su počinili prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama u inozemstvu jer je s vremenom istražen sve veći broj takvih prometnih prekršaja koje su počinili nerezidenti. Međutim, mjere iz postojeće

Direktive nisu bile prikladne za prekid prakse nekažnjavanja takvih prekršitelja. Oko 50 % otkrivenih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama koje su počinili nerezidenti 2015. nije bilo istraženo, a oko 50 % novčanih kazni za one prekršaje koji su bili predmet istrage nije uspješno naplaćeno. Gotovo nijedan prekršaj za koji su prekršitelji odbili platiti novčane kazne nije kažnjen – uspješno naplaćene kazne uglavnom su posljedica dobrovoljnih plaćanja.

To se može najbolje obrazložiti poteškoćama u suradnji među državama članicama u istraživanju prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama i izvršenju kazni nakon razmjene podataka o registraciji vozila, posebno ako se primjenjuju različiti sustavi pravne odgovornosti. Međutim, takva se suradnja pokazala uspješnom među državama članicama koje su sklopile bilateralne ili multilateralne sporazume kojima se dopunjuje pravo EU-a.

1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima

Predložena revizija Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima u skladu je s drugim zakonodavstvom EU-a o sigurnosti na cestama. Upućuje na Direktivu Vijeća 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila u pogledu klasifikacije podatkovnih elemenata iz registra vozila; proširuje područje primjene Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima na prekršaj korištenja preopterećenog vozila, što je usko povezano s primjenom Direktive Vijeća 96/53/EZ o najvećim dopuštenim masama i dimenzijama vozila; dopunjuje Direktivu o vozačkim dozvolama dopuštanjem uporabe osobnih podataka iz registara vozačkih dozvola za prekograničnu istragu prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, informiranjem prekršitelja o izvršenim kaznama koje utječu na njihovo pravo na upravljanje vozilom i utvrđivanjem osobe odgovorne za prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama. Prijedlog je u skladu i sa širim skupom pravnih instrumenata i aktualnih inicijativa na razini Unije, posebno u području policijske i pravosudne suradnje, koje je potrebno uzeti u obzir u vezi s ovom inicijativom, kao što su postojeći prekogranični istražni postupci na temelju Konvencije o uzajamnoj pravnoj pomoći u kaznenim stvarima među državama članicama Europske unije, Europski istražni nalog i Prümška odluka, koji se trenutačno revidiraju.

Kako bi se osigurao dosljedan pristup u prekograničnoj provedbi pravila o sigurnosti prometa na cestama, uspostavljen je pregovarački paket koji se sastoji od tri inicijative – osim ovog Prijedloga direktive o izmjeni Direktive o prekograničnoj razmjeni informacija o prometnim prekršajima, paket sadržava i prijedlog nove direktive o vozačkim dozvolama (kojom se zamjenjuje Direktiva 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama) i prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o učinku određenih zabrana vožnje na razini Unije.

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Jednokratni troškovi u 2025. i tekući troškovi prilagodbe Komisije do 2050. uglavnom su povezani s uspostavom IT sustava za potporu interakcijama vladinih tijela/organizacija i fizičkih i pravnih osoba u prekograničnim upravnim i kaznenim postupcima. Funkcija informiranja namjenskog IT portala temeljit će se na postojećem portalu kojim upravlja Komisija (Going Abroad), a nadogradnjom tog

sustava omogućila bi se najbolja upotreba postojeće organizacije i dosad uložених sredstava. Za uspostavu IT sustava nije potrebno povećanje ljudskih resursa.

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

☐ ograničeno trajanje

- ☐ na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG
- ☐ financijski učinak od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za preuzete obveze i od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za plaćanje

☒ neograničeno trajanje

- provedba s početnim razdobljem od 2025. do 2027.,
- nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna⁷⁴

☒ Izravno upravljanje koje provodi Komisija

- ☐ putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije

☐ Podijeljeno upravljanje s državama članicama

☐ Neizravno upravljanje povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:

- ☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile
- ☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)
- ☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu
- ☐ tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe
- ☐ tijelima javnog prava
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva
- ☐ osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.
- *Ako je navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.*

Napomene

Za provedbu prijedloga potrebno je uspostaviti i održavati novi IT sustav. Ovaj sustav trebao bi povezivati postojeće mreže nacionalnih IT sustava i interoperabilnih pristupnih točaka za čiji rad su odgovorne i kojima upravljaju države članice, kako bi se omogućila sigurna i pouzdana prekogranična razmjena informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama. Komisija će u provedbenim aktima definirati odgovarajuća informatička rješenja, uključujući dizajn/arhitekturu i tehničke specifikacije za poseban digitalni portal i elektroničke sustave (platforme sučelja) za međusobno povezivanje nacionalnih sustava za razmjenu informacija,

⁷⁴

Informacije o načinima upravljanja i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

koja države članice mogu odabrati. Očekuje se da će se troškovi prilagodbe za Komisiju sastojati od tri glavna elementa troškova (izračunana u sadašnjoj neto vrijednosti), kako slijedi:

- jednokratni troškovi prilagodbe 2025. nastali razmjenom informacija među državama članicama u vezi s provjerom pisane obavijesti i naknadnih dokumenata putem namjenskog IT portala procijenjeni na 405 000 EUR;
- jednokratni troškovi prilagodbe u iznosu od 70 000 EUR predviđeni 2025. za uspostavu namjenskog IT portala;
- tekući troškovi prilagodbe (razvoj, održavanje i potpora namjenskog IT portala) procijenjeni na oko 50 000 EUR godišnje namijenjeni interaktivnijoj razmjeni informacija između tijela kaznenog progona država članica i građana / sudionika u prometu na cestama, ne samo o važećim pravilima o sigurnosti prometa na cestama (postojeća Komisijina internetska stranica Going Abroad), nego i o primjenjivim sustavima kazni i žalbenim postupcima.

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Zadaće koje izravno provodi GU MOVE slijedit će godišnji ciklus planiranja i praćenja kako se provodi u Komisiji i izvršnim agencijama, uključujući izvješćivanje o rezultatima u okviru godišnjeg izvješća o radu te glavne uprave.

Komisija će pratiti provedbu i djelotvornost primjene inicijative/intervencije izvješćivanjem o posebnim pokazateljima (članak 6. prijedloga) koji uključuju, na primjer, broj automatiziranih odlaznih/dolaznih zahtjeva koje je podnijela država članica u kojoj je počinjen prekršaj i koji su upućeni državi članici u kojoj je vozilo registrirano ili broj registriranih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama koji su otkriveni automatski ili bez identifikacije odgovorne osobe na licu mjesta i koji su počinjeni vozilima registriranim u inozemstvu odnosno broj uređaja za automatsku provjeru (npr. kamere za brzinu) ili dobrovoljno plaćene novčane kazne nerezidenta.

Novo razdoblje izvješćivanja država članica produljuje se s trenutačne dvije na četiri godine, čime se ono usklađuje s Komisijinim kalendarom evaluacija i čime se smanjuje administrativno opterećenje nacionalnih tijela. IT platforma/platforme namijenjena je / namijenjene su olakšavanju automatskog prikupljanja i filtriranja podataka prema posebnim značajkama izvješćivanja.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

Odjel GU-a MOVE zadužen za područje politike upravljat će provedbom Direktive u suradnji s drugim relevantnim odjelima i glavnim upravama.

Sva djelovanja povezana s rashodima provodit će se u okviru izravnog upravljanja, uz potpunu primjenu odredaba Financijske uredbe. Strategija kontrole za javnu nabavu i bespovratna sredstva u GU-u MOVE uključuje posebne *ex ante* pravne, operativne i financijske kontrole postupaka (uključujući, za postupke nabave, preispitivanje koje provodi savjetodavni odbor za nabavu i ugovore) te potpisivanja ugovora i sporazuma. Osim toga, rashodi za nabavu robe i usluga podliježu *ex ante* i, prema potrebi, *ex post* i financijskim kontrolama.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

Vrlo nizak rizik. Poseban IT portal temeljit će se na postojećoj internetskoj stranici *Going Abroad* (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm) i nadogradit će se kako bi postao interaktivniji i omogućio dodatne funkcionalnosti. Utvrđeni rizici povezani su s primjenom postupaka nabave: kašnjenje, dostupnost podataka, ažurne informacije za tržište itd. Ti su rizici pokriveni u skladu s financijskom uredbom i ublaženi skupom unutarnjih kontrola koje GU MOVE provodi za nabavu takve vrijednosti.

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

Za zatraženo povećanje proračuna potrebno je uspostaviti i održavati novi IT sustav. Kad je riječ o kontrolnim aktivnostima povezanim s IT sustavima koje je razvila ili kojima upravlja uprava nadležna za prijedlog, upravljački odbor za informacijsku tehnologiju redovito prati baze podataka uprava i ostvareni napredak, uzimajući u obzir pojednostavnjenje i troškovnu učinkovitost Komisijinih IT resursa.

U godišnjem izvješću o radu GU MOVE redovito izvješćuje o troškovima kontrole svojih aktivnosti. Profil rizičnosti i trošak kontrola za aktivnosti nabave u skladu su sa zahtjevima.

2.3. **Mjere za sprečavanje prijevара i nepravilnosti**

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevара.

Primijenile bi se Komisijine redovite mjere za sprečavanje i zaštitu, konkretno:

– osoblje Komisije provjerava plaćanja za sve zatražene usluge ili studije prije izvršavanja plaćanja, uzimajući u obzir ugovorne obveze, ekonomska načela i dobru financijsku ili upravljačku praksu. Odredbe o sprečavanju prijevара (nadzor, zahtjevi izvješćivanja itd.) bit će uključene u sve sporazume i ugovore koje Komisija sklapa s primateljima plaćanja;

– u cilju borbe protiv prijevара, korupcije i ostalih nezakonitih aktivnosti, odredbe Uredbe (EU, Euratom) br. 883/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 1999. o istragama koje provodi Europski ured za borbu protiv prijevара (OLAF) primjenjuju se bez ograničenja.

GU MOVE donio je revidiranu strategiju za borbu protiv prijevара (AFS) 2020. Strategija GU-a MOVE temelji se na Komisijinoj strategiji za borbu protiv prijevара i posebnoj unutarnjoj procjeni rizika kako bi se utvrdila područja koja su najizloženija prijevarama, već uspostavljene kontrole i mjere potrebne za poboljšanje kapaciteta GU-a MOVE za sprečavanje, otkrivanje i ispravljanje prijevара.

Ugovornim odredbama koje se primjenjuju na javnu nabavu osigurava se da službe Komisije, uključujući OLAF, mogu provoditi revizije i provjere na licu mjesta na temelju standardnih odredbi koje je preporučio OLAF.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif. ⁷⁵	zemalja EFTA-e ⁷⁶	zemalja kandidatkinja i potencijalnih kandidata ⁷⁷	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
01	02 20 04 01	Dif.	NE	NE	NE	NE

- Zatražene nove proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkinja i potencijalnih kandidata	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
	[XX YY YY YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

⁷⁵ Dif. Dif. = diferencirana odobrena sredstva / nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁷⁶ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁷⁷ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

- ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- ☒ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje: Neće biti potrebna dodatna odobrena sredstva. Iznosi potrebni za financiranje projekta preraspodijelit će se iz odobrenih sredstava koja su već programirana u službenom financijskom programiranju u okviru određenih proračunskih stavki.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	01	Jedinstveno tržište, inovacije i digitalizacija
---	----	---

GLAVNA UPRAVA: MOVE			Godina 2025. ⁷⁸	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.	Godina 2029.+	UKUPNO (2025.–2050.)
•Odobrena sredstva za poslovanje								
Proračunska linija ⁷⁹ 02 20 04 01	Obveze	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plaćanja	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Proračunska linija	Obveze	(1b)						
	Plaćanja	(2b)						
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe ⁸⁰								
Proračunska linija		(3)						

⁷⁸ Godina 2025. je godina početka provedbe prijedloga/inicijative.

⁷⁹ Prema službenoj proračunskoj nomenklaturi.

⁸⁰ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

UKUPNA odobrena sredstva za GU MOVE	Obveze	=1a + 1b + 3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plaćanja	=2a + 2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plaćanja	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
•UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)						0,051
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plaćanja	=5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Ako prijedlog/inicijativa utječe na više od jednog naslova za poslovanje, ponovite prethodni odjeljak:

UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje (svi naslovi za poslovanje)	Obveze	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plaćanja	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe (svi naslovi za poslovanje)		(6)						
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	=4 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plaćanja	=5 + 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	7	„Administrativni rashodi”
---	----------	---------------------------

U ovaj se odjeljak unose „administrativni proračunski podaci”, koji prethodno moraju biti uneseni u [prilog zakonodavnom financijskom izvještaju](#) (Prilog 5. Odluci Komisije o internim pravilima za izvršenje dijela „Komisija” općeg proračuna Europske unije), koji se unosi u DECIDE za potrebe savjetovanja među službama.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.	Godina 2029.+	UKUPNO 2025.–2050.
GLAVNA UPRAVA: <.....>							
•Ljudski resursi							
•Ostali administrativni rashodi							
GLAVNA UPRAVA <....> UKUPNO	Odobrena sredstva						

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)								
--	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.	Godina 2029.+	UKUPNO 2025.–2050.
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Plaćanja	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate ↓			Godina N		Godina N+1		Godina N+2		Godina N+3		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)						UKUPNO	
	REZULTATI																	
	Vrsta 81	Prosječni trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
POSEBNI CILJ br. 1 ⁸² ...																		
– Rezultat																		
– Rezultat																		
– Rezultat																		
Međuzbroj za posebni cilj br. 1																		
POSEBNI CILJ br. 2...																		
– Rezultat																		
Međuzbroj za posebni cilj br. 2																		
UKUPNO																		

⁸¹ Rezultati se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (npr.: broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

⁸² Kako je opisan u odjeljku 1.4.2. „Posebni ciljevi...”.

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

- ☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.
- ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁸³	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	UKUPNO
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	--------

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međubroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

Izvan NASLOVA 7.⁸⁴ višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međubroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

UKUPNO								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostale administrativne rashode pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspodijeljena unutar glavne uprave te, prema potrebi, dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

⁸³ Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

⁸⁴ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

- ☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
•Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)							
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)							
01 01 01 11 (izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
•Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV) ⁸⁵							
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)							
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	– u sjedištima						
	– u delegacijama						
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)							
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
UKUPNO							

XX se odnosi na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

⁸⁵ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

⁸⁶ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ može se u potpunosti financirati preraspodjelom unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).

Iznosi potrebni za financiranje projekta preraspodijelit će se iz proračunske linije 02.200401.

- ☐ zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije, odgovarajuće iznose te instrumente čija se upotreba predlaže.

- ☐ zahtijeva reviziju VFO-a.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije te odgovarajuće iznose.

3.2.5. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.
- ☐ predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁸⁷	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			Ukupno
Navedi tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva								

⁸⁷ Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

– ☒ Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.

– ☐ Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:

– ☐ na vlastita sredstva

– ☐ na ostale prihode

– navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda ☐

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ⁸⁸						
			Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
Članak									

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

⁸⁸

Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % na ime troškova naplate.