

Bruxelles, 1. ožujka 2023.
(OR. en)

6796/23

**Međuinstitucijski predmet:
2023/0055(COD)**

**TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252**

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) 128 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o učinku nekih zabrana vožnje na razini Unije

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2023) 128 final.

Priloženo: COM(2023) 128 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 1.3.2023.
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o učinku nekih zabrana vožnje na razini Unije

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Unapređenje sigurnosti prometa na cestama glavni je cilj prometne politike Unije. Unija provodi politiku unapređenja sigurnosti prometa na cestama s ciljem smanjenja broja poginulih, ozlijeđenih i materijalne štete.

Posljednjih 20 godina ceste u EU-u postale su znatno sigurnije. 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.*¹ ili Komunikacija Komisije *Prema europskom području sigurnosti prometa na cestama: smjernice politike sigurnosti prometa na cestama 2011.–2020.*² U svojoj *Strategiji za održivu i pametnu mobilnost*³ iz 2020. Komisija se obvezala da će do 2050. broj smrtnih slučajeva u svim vrstama prijevoza u EU-u nastojati svesti na nulu.

Iako je na cestama 2020. bilo 17 % manje smrtnih slučajeva nego 2019., na to je znatno utjecao dosad nezabilježen pad cestovnog prometa zbog pandemije bolesti COVID-19⁴. U godinama prije 2020. broj smrtnih slučajeva na cestama gotovo da se nije smanjivao. To usporavanje, koje je već zabilježeno 2014., potaknulo je ministre prometa država članica Unije 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.

U Izjavi iz Vallette⁶ izričito se poziva na djelovanje u vezi s uzajamnim priznavanjem zabrana vožnje koje se odnose na nerezidentne vozače:

Ministri prometa pozivaju Komisiju da: (...) istraži mogućnost jačanja pravnog okvira Unije o sigurnosti na cestama, s posebnim naglaskom na suradnju država članica u pogledu međusobnog priznavanja diskvalifikacija u vožnji nerezidentnih vozača, ne dovodeći u pitanje odgovarajuću pravnu osnovu ili osnove za takve prijedloge (...).

U tom kontekstu dosljedna provedba sankcija za prometne prekršaje počinjene u Uniji važan je element angažmana Unije za veću sigurnost na cestama. Međutim, u skladu s postojećim

¹ COM(2001) 370 final.

² COM(2010) 389 final.

³ COM(2020) 789 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 Izjava iz Vallette o sigurnosti na cestama, 2015., točka 9. podtočka (c).

pravnim okvirom sankciji zabrane vožnje ne može se odobriti učinak na razini Unije ako je prekršaj počinjen u državi članici različitoj od one koja je izdala vozačku dozvolu.

Budući da je izdavanje vozačke dozvole akt države, druga država članica ne može oduzeti takav dokument s istim učinkom. Stoga vozačku dozvolu s učinkom na razini Unije može oduzeti samo ona država članica koja ju je izdala. Druge države članice mogu ograničiti samo pravo na upravljanje vozilom na svojem državnom području, u skladu s načelom teritorijalnosti⁷. Stoga je za učinak zabrane vožnje na razini Unije i za sprečavanje relativnog nekažnjavanja počinitelja prekršaja u cestovnom prometu nužno da se uspostavi okvir Unije.

Tijela koja mogu donositi odluke o zabrani vožnje razlikuju se među državama članicama. Stoga bi se zabrana vožnje na razini Unije trebala utvrditi na temelju nacionalnog prava države članice koja je izdala vozačku dozvolu. Prijedlogom se uvodi obveza da države članice, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom, osiguraju dopunski učinak na razini Unije za zabranu vožnje koju je odredila druga država članica.

Okvir bi se trebao temeljiti na načelu da se učinci koji se odnose na oduzimanje, privremeno oduzimanje ili ograničavanje vozačke dozvole u najvećoj mogućoj mjeri primjenjuju u cijeloj Uniji, čime bi se uvela zabrana na razini Unije. Takav okvir omogućuje EU-u da postigne slične rezultate kao kad bi se odluke kojima se zabranjuje vožnja uzajamno priznavale, a pritom se uzimaju u obzir posebnosti cestovnog prometa i vodi računa da se ne preklapaju učinak zabrane vožnje na razini Unije i instrumenti koji se upotrebljavaju u području suradnje u kaznenim stvarima.

Područjem primjene ove inicijative obuhvaćeni su prekršaji u cestovnom prometu koji najviše doprinose prometnim nesrećama i smrtnim slučajevima, a to su: prekomjerna brzina, vožnja pod utjecajem alkohola, vožnja pod utjecajem opojnih droga i uzrokovanje smrti ili teških tjelesnih ozljeda zbog bilo kojeg prometnog prekršaja povezanog sa sigurnošću prometa na cestama.

Brzina ne samo da izravno utječe na pojavu i težinu sudara, nego je u prosjeku daleko najčešći prometni prekršaj⁸. Broj sudara i njihova težina eksponencijalno se povećavaju sa sve većom brzinom vožnje. Isto tako, smanjenjem brzine za samo nekoliko km/h može se znatno smanjiti broj i težina sudara⁹.

Udio prekršaja povezanih s prekoračenjem ograničenja brzine koje počine nerezidentni vozači može se znatno razlikovati među državama članicama. U prosjeku oko 18 % svih prekršaja prekoračenja ograničenja brzine počine nerezidentni vozači. To znači da postoji nezanemariva skupina vozača koji počine teške prometne prekršaje u drugim državama članicama, ali za njih ne odgovaraju (potpuno). Cilj je provedbe propisa o ograničenju brzine odvratiti vozače od prekoračenja brzine kažnjavanjem onih koji to čine. To ne utječe samo na brzinu vozača koji se poistovjećuju s onima koje zaista sankcioniraju (konkretno odvratanje), nego i onih koji vide ili čuju da vozače redovito kažnjavaju (opće odvratanje)¹⁰.

⁷ To se tumačenje stalno ponavlja i u sudskoj praksi Suda Europske unije, vidjeti na primjer: predmet C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, i predmet C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

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

⁹ Vidjeti prethodnu bilješku.

¹⁰ Vidjeti prethodnu bilješku.

Ako se djelomično suzbije trenutačno nekažnjavanje tih počinitelja tako što će se državama članicama omogućiti da uzajamno priznaju zabrane zbog prekoračenja ograničenja brzine, očekuje se da će oni voziti sporije jer će znati da moraju poštovati propise u inozemstvu jednako kao što to čine u svojoj državi članici. Posebno s obzirom na to da je prekoračenje ograničenja brzine najčešći prometni prekršaj, očekuje se da će uzajamno priznavanje zabrana vožnje koje proizlaze iz njegova počinjenja znatno utjecati na samu sigurnost na cestama. Na primjer, određeni dionici procjenjuju da bi se svake godine moglo spasiti 2 100 života ako se na svim cestama u EU-u prosječna brzina smanji za samo 1 km/h¹¹.

Ista se logika primjenjuje na vožnju pod utjecajem alkohola. Procjenjuje se da je 2019. počinjeno 1,2 milijuna prekršaja vožnje pod utjecajem alkohola i predviđa se da će se taj broj do 2030. povećati na 1,5 milijuna, a do 2050. na 2,4 milijuna, s obzirom na razvoj intenziteta provedbe propisa u razdoblju od 2010. do 2019.¹² Nedavno provedeno istraživanje u kontekstu projekta DRUID (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*) upotrijebljeno je za procjenu udjela prekršaja u kojima je koncentracija alkohola u krvi bila veća od 0,8¹³. Na razini EU-a oko 26 % svih prekršaja alkoholiziranosti vozača procijenjeno je kao teško s mogućnošću gubitka vozačke dozvole. Osim toga, procijenjeno je da nerezidentni vozači počine oko 15 % svih prometnih prekršaja¹⁴.

Slično tome, lijekovi mogu utjecati na mentalne i fiziološke funkcije i uzrokovati smanjenu zdravstvenu sposobnost. Na temelju epidemioloških studija smrtnih slučajeva na cestama na nacionalnoj razini procjenjuje se da udio smrtnih slučajeva na cestama zbog konzumacije droga (uključujući lijekove) iznosi 15 – 25 %¹⁵. Prema drugom izvješću projekta DRUID¹⁶ primarni opći odvraćajući faktor za vožnju pod utjecajem droge jest percipirani rizik od otkrivanja. Međutim, istraživanje provedeno 2018. pokazalo je da samo 14 % vozača smatra vjerojatnim da će se provjeravati jesu li konzumirali nezakonite droge¹⁷. Stoga bi trebalo povećati vidljivost provedbe propisa za prekršaje povezane s vožnjom pod utjecajem droga. S obzirom na navedeno i na vezu između droge i alkohola (koja se obično naziva „vožnja pod utjecajem”) potrebno je u predloženu direktivu uključiti prekršaj vožnje pod utjecajem opojnih droga.

Osim prekršaja povezanih s prekoračenjem ograničenja brzine i vožnjom pod utjecajem, druga ponašanja kojima se krše prometni propisi također mogu dovesti do teških tjelesnih ozljeda ili čak smrtnih slučajeva, posebno kod nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu kao što su djeca, pješaci, biciklisti i osobe na (električnim) romobilima te osobe smanjene pokretljivosti. U vezi s tim, predloženom direktivom predviđa se proširenje učinka zabrana vožnje koje proizlaze iz tih ponašanja na EU u cjelini.

¹¹ ETSC (2019.), PIN Flash 36, *Reducing Speeding in Europe* <https://bit.ly/2YZgSZr>.

¹² Europska komisija, Glavna uprava za mobilnost i promet, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. i dr., „Sprečavanje vožnje pod utjecajem alkohola i droga: završno izvješće”, Ured za publikacije Europske unije, 2022., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Europski centar za praćenje droga i ovisnosti o drogama (2012.): „Vožnja pod utjecajem opojnih droga, alkohola i lijekova u Europi – zaključci projekta DRUID” (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

¹⁵ Europska komisija, Glavna uprava za mobilnost i promet, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. i dr., „Sprečavanje vožnje pod utjecajem alkohola i droga: završno izvješće”, Ured za publikacije Europske unije, 2022., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

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

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

U evaluaciji Direktive 2006/126/EZ¹⁸ zaključeno je da nepostojanje konkretnog i učinkovitog okvira EU-a za zabrane vožnje predstavlja problem kad je riječ o sprečavanju vozača koji počinje prekršaje na državnom području jedne države članice da nastave voziti u drugoj državi članici bez snošenja posljedica. To je potkrijepljeno stajalištima 16 od 21 ispitanika iz nacionalnih tijela koji su smatrali općenito velikim problemom da se rezidenti i nerezidenti države članice u kojoj je počinjen prekršaj ne suočavaju s istim posljedicama u pogledu zabrane vožnje. Neke su države članice na pitanje o nepostojanju zabrane vožnje na razini Unije na temelju uzajamnog priznavanja odluka potvrdile da se time otežava prekogranična provedba zabrane i da to stoga predstavlja rizik za sigurnost na cestama u EU-u, posebno u slučajevima u kojima je zabrana vožnje posljedica teških prekršaja (npr. vožnja pod utjecajem alkohola). Ciljano istraživanje provedeno s nacionalnim tijelima u kontekstu evaluacije općenito je potvrdilo da bi nepostojanje okvira EU-a za zabrane vožnje moglo negativno utjecati na sigurnost na cestama i odlaske u druge države članice u svrhu dobivanja vozačke dozvole, iako bi taj utjecaj bilo teško procijeniti.

Kad se u ovom obrazloženju spominje uzajamno priznavanje zabrana vožnje u kontekstu pripremnog rada, to podrazumijeva cilj politike da se omoguće zabrane vožnje s učinkom na razini Unije jer je to oduvijek bila izvorna svrha inicijative.

Osim toga, uvođenje zabrane vožnje s učinkom na razini Unije na temelju uzajamnog priznavanja odluka također je razmotreno u okviru pripremnog rada za Direktivu 2015/413¹⁹.

U pripremnom radu za reviziju Direktive 2006/126/EZ velika većina ispitanika u otvorenom javnom savjetovanju (68 %, 5 146 od 7 532) izjavila je da je vrlo važno ili važno proširiti područje primjene te direktive kako bi se uključila pravila o uzajamnom priznavanju zabrana vožnje. Većina dionika²⁰ podržala je tijekom radionice i ciljanih razgovora da se razradi koncept uzajamnog priznavanja zabrana vožnje. Međutim, Nizozemska je spomenula određene pravne dvojbe²¹, a Njemačka je izrazila određenu zabrinutost barem u početnoj fazi.

Mnogi dionici podržali su zabranu vožnje s učinkom na razini Unije na temelju uzajamnog priznavanja odluka, posebno kada je riječ o prekršajima povezanim s prekoračenjem ograničenja brzine i vožnjom pod utjecajem alkohola. To je potvrđeno u otvorenom javnom savjetovanju, u kojem je oko 6 106 (81 %) i 4 966 (66 %) od 7 532 ispitanika smatralo da je zabrana vožnje s učinkom na razini Unije na temelju uzajamnog priznavanja odluka koje proizlaze iz vožnje pod utjecajem alkohola ili opojnih droga ili iz prekoračenja ograničenja brzine vrlo važna odnosno važna za reviziju Direktive 2006/126/EZ. Konkretno, na upit o tome koji bi prekršaji trebali imati takav učinak u EU-u, 87 % ispitanika u otvorenom javnom savjetovanju (6 586 od 7 532) odabralo je vožnju pod utjecajem alkohola i droga, a 46 % (3 470 od 7 532) odabralo je prekoračenje ograničenja brzine. U ciljanim razgovorima neki su dionici²² izrazili potporu uvođenju zabrane vožnje u cijeloj Uniji na temelju uzajamnog

¹⁸ Radni dokument službi Komisije SWD(2022) 0017 final, Evaluacija Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama.

¹⁹ Statistički podaci i rezultati istraživanja predstavljeni ovdje dio su popratne studije procjene učinka za reviziju Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama, konzorcij ECORYS (2022.), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – treba dodati poveznicu.

²⁰ Europska federacija žrtava u cestovnom prometu, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR i NL.

²¹ Nizozemska je izrazila zabrinutost zbog različitih pravila i postupaka koji se primjenjuju u EU-u.

²² Europsko vijeće za sigurnost prometa, Europsko udruženje proizvođača motocikala i Dansk Kørelærer-Union.

priznavanja odluka koje proizlaze iz prekoračenja ograničenja brzine i vožnje pod utjecajem alkohola. Švedska, Slovenija i Belgija također su dale potporu, unatoč tome što su priznale poteškoće s postizanjem dogovora s drugim državama članicama i sa stvarnom provedbom.

Nepostojanje jasnog okvira EU-a za zabranu vožnje na razini Unije koja bi se osigurala na temelju uzajamnog priznavanja odluka problem je ako vozači zlorabljavaju situaciju i utječe na sigurnost na cestama. Taj su zaključak potvrdile i države članice tijekom ciljanih razgovora. Čini se da je smanjenje opasnog ponašanja vozača i broja vozača bez vozačke dozvole relevantan čimbenik za dionike koji su odgovorili na otvoreno javno savjetovanje. Naime, oko 55 % (5 063 od 7 532) odnosno 69 % (5 201 od 7 532) ocijenilo ih je iznimno odnosno vrlo važnima.

U ciljanom istraživanju velika većina predstavnika iz nacionalnih tijela (16/21) smatrala je općenito velikim problemom da se rezidenti i nerezidenti države članice u kojoj je počinjen prekršaj ne suočavaju s istim posljedicama u pogledu zabrane vožnje u EU-u. U ciljanom istraživanju ispitanici iz nevladinih organizacija složili su se da su rezidenti i nerezidenti koji se ne suočavaju s istim posljedicama u pogledu zabrane vožnje velik problem za sigurnost na cestama (64 %). Složili su se da su rezidenti i nerezidenti koji se ne suočavaju s istim posljedicama u pogledu kazne / oduzimanja bodova također velik problem za sigurnost na cestama (64 %).

Nacionalna tijela procijenila su da se broj počinjenih prekršaja koji su doveli do zabrana vožnje godišnje prosječno kreće od 25 000 do više od 50 000. Broj zabrana vožnje za vozače rezidente (vozačka dozvola izdana je u istoj državi članici u kojoj je uvedena zabrana) procijenjen je u rasponu od 0 do 5 000. Broj zabrana vožnje za vozače nerezidente (vozačka dozvola nije izdana u istoj državi članici u kojoj je uvedena zabrana) procijenjen je u rasponu od 0 do 5 000. Više ispitanika procijenilo je da se broj prekršaja koji su doveli do kazne / oduzimanja bodova počinjenih godišnje kreće u rasponu od 0 do 1 000. Nešto više ispitanika procijenilo je broj prekršaja koji su doveli do kazne / oduzimanja bodova za vozače rezidente (vozačka dozvola izdana je u istoj državi članici u kojoj je uvedena zabrana) u rasponu od 0 do 1 000. Broj prekršaja koji su doveli do kazne / oduzimanja bodova za vozače nerezidente (vozačka dozvola nije izdana u istoj državi članici u kojoj je uvedena zabrana) procijenjen je u rasponu od 0 do 5 000.

S obzirom na pripremni rad potvrđeno je da će uspostava konkretnog i učinkovitog sustava za uvođenje zabrana vožnje s učinkom na razini Unije vjerojatno znatno utjecati na sigurnost na cestama. Nadalje, ovaj je Prijedlog dio paketa koji se odnosi na reviziju drugih dviju povezanih direktiva:

- Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama²³ i
- Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama²⁴.

Direktiva (EU) 2015/413 jedan je od temelja provedbe propisa za određene jasno definirane prometne prekršaje ako su takvi prekršaji počinjeni vozilom registriranim u državi članici različitoj od one u kojoj je počinjen prekršaj, što u većini slučajeva upućuje i na to da je počinitelj nerezident. Stoga je bilo važno što više uskladiti područje primjene ovog Prijedloga s prekršajima iz te inicijative. U protivnom provedbena tijela možda neće imati dovoljno alata da stvarno provedu istragu koja bi dovela do zabrane vožnje. Osim toga, nerezidentni počinitelji kaznenih djela možda neće uživati istu razinu postupovnih jamstava kao i rezidenti, što se revizijom te direktive nastoji bolje zajamčiti. Tijekom pripremnih radova za ovaj Prijedlog postalo je jasno da, iako se primjenjivi pragovi koji dovode do zabrana vožnje znatno razlikuju među državama članicama, određeni prometni prekršaji povezani sa sigurnošću prometa na cestama rezultiraju zabranom vožnje u svim državama članicama ili u većini njih.

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

Uvođenje sustava zabrane vožnje s učinkom na razini Unije za nerezidentne počinitelje bilo je u fokusu inicijative za reviziju Direktive 2006/126/EZ²⁵.

Člankom 11. stavkom 4. te direktive uređuju se određeni elementi zabrane vožnje. Revizija Direktive 2006/126/EZ, koja se zbog pravne dosljednosti i usklađenosti provodi usporedno s ovom inicijativom, obuhvatit će izdavanje vozačkih dozvola vozačima kojima je izrečena zabrana i izuzeća od uzajamnog priznavanja (valjanosti) vozačkih dozvola kad imatelj ima zabranu u državi članici koja nije država članica koja je izdala vozačku dozvolu. Osim toga, sadržavat će odredbe kojima se olakšava provedba djelomičnih zabrana vožnje putem mogućnosti napomena.

Komisija je više puta nastojala predložiti poseban pravni akt kojim bi se osigurala zabrana vožnje s učinkom na razini Unije na temelju uzajamnog priznavanja odluka. U Komunikaciji o zabranama koje proizlaze iz kaznenih presuda²⁶ iz 2006. navela je da razmatra predlaganje pravnog akta kojim bi se zamijenila Konvencija o zabrani vožnje iz 1998.²⁷ Kad je riječ o općenitom uzajamnom priznavanju zabrana, Komisija je u okviru te komunikacije izjavila da daje prednost sektorskom pristupu u sektorima u kojima postoji zajednička osnova među državama članicama (kao što je zabrana vožnje).

²³ 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.

²⁴ Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (preinaka), SL L 403, 30.12.2006., str. 18.

²⁵ Usp. početnu procjenu učinka inicijative za reviziju Direktive o vozačkim dozvolama: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revizija-direktive-o-vozačkim-dozvolama_hr.

²⁶ COM(2006) 73 final.

²⁷ SL C 2016, 10.7.1998., str. 1.

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

Prijedlog je u potpunosti usklađen i s glavnim pravnom stečevinom o sigurnosti na cestama.

Ne utječe znatno na Direktivu (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća²⁸ ni na Uredbu (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća²⁹. Dosljedan je i s Okvirom politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021.–2030.: sljedeći koraci u ostvarenju „vizije nula”³⁰.

Kako je prethodno navedeno, Direktiva (EU) 2015/413 revidira se usporedno s ovim Prijedlogom zbog pravne dosljednosti i usklađenosti. U tom pogledu trebalo bi ponoviti da se očekuje da će Direktiva (EU) 2015/413 postati temelj za istrage i time neizravno doprinijeti provedbi propisa, posebno u slučajevima u kojima je počinitelj otkriven na daljinu. Budući da se revidiranom Direktivom (EU) 2015/413 nastoji proširiti razmjena informacija i uzajamna pomoć među državama članicama, može se pretpostaviti da će se broj uspješno istraženih prekršaja, a zbog toga i izrečene zabrane vožnje znatno povećati.

Slično tome, revizijom Direktive (EU) 2015/413 nastoji se osigurati viša razina postupovne zaštite i zaštite temeljnih prava nerezidentnih počinitelja koje se goni ili su uhvaćeni, bez obzira na to je li prekršaj otkriven na daljinu ili je počinitelj uhićen prije napuštanja države članice u kojoj je prekršaj počinjen.

Revizijom Direktive 2006/126/EZ i okvira Unije za vozačke dozvole dopunit će se i pravila utvrđena u predloženoj direktivi kako je prethodno navedeno. Nadalje, revidiranom Direktivom o vozačkim dozvolama pomoći će se u praktičnoj provedbi djelomičnih ograničenja za vozača i ojačati mogućnost da država članica prekršaja ne prizna valjanost vozačke dozvole počinitelja u slučajevima u kojima predložena direktiva nije primjenjiva.

Osim toga, pravila o zaštiti osobnih podataka primjenjuju se i na razmjenu informacija povezanih s vozačkim dozvolama, a posebno:

- Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća (Opća uredba o zaštiti podataka)³¹ i
- Direktiva (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća³².

Prijedlog je u skladu i s drugim instrumentima kojima se omogućuje uzajamno priznavanje presuda ili sudskih odluka u kaznenim stvarima. Njime se popunjava praznina u pogledu zabrana vožnje koje proizlaze iz sudskih odluka u kaznenim stvarima. Kako bi se izbjegla

²⁸ Direktiva (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika (kodificirani tekst), SL L 330, 23.12.2022., str. 46.

²⁹ Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, SL L 325, 16.12.2019., str. 1.

³⁰ SWD(2019) 283 final.

³¹ 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.).

³² 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, SL L 119, 4.5.2016., str. 89.

moguća preklapanja između predložene direktive i pravne stečevine Unije u području pravosuđa i unutarnjih poslova, pojašnjava se da se Prijedlogom ne dovode u pitanje ti instrumenti.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Glavni je cilj Prijedloga poboljšati sigurnost na cestama i osigurati visoku razinu zaštite svih sudionika u cestovnom prometu u Uniji, što je istaknuto i u pozivu ministara prometa EU-a u Izjavi iz Vallette.

U skladu sa sudskom praksom Suda Europske unije zakonodavac Unije ima široke zakonodavne ovlasti u pogledu donošenja odgovarajućih zajedničkih pravila za kreiranje zajedničke prometne politike³³. Unapređenje sigurnosti prometa na cestama glavni je cilj prometne politike Unije. Mjere kojima se ostvaruje taj cilj mogu se stoga donijeti na temelju članka 91. stavka 1. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU)³⁴.

Stoga je primjerena pravna osnova za predloženu direktivu članak 91. stavak 1. točka (c) UFEU-a.

• Odabir instrumenta

Člankom 91. stavkom 1. točkom (c) UFEU-a zakonodavcu EU-a daje se mogućnost donošenja uredbi i direktiva.

Za ovaj Prijedlog direktiva je najprikladniji oblik instrumenta koji treba upotrijebiti kako bi se uzele u obzir razlike u važećim pravilima o uvođenju i provedbi zabrana vožnje u državama članicama.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

U skladu s člankom 5. stavkom 3. UFEU-a Unija djeluje samo ako predloženo djelovanje ne mogu u dostatnoj mjeri ostvariti države članice. U skladu s postojećim zakonodavnim okvirom vozači rezidenti koji počine čak i najteže prometne prekršaje zadržavaju pravo na upravljanje vozilom u svim državama članicama osim one u kojoj je počinjen prekršaj, čak i ako ta država članica ograniči takva prava. Jedina situacija u kojoj zabrana vožnje ima učinak na razini Unije jest ona u kojoj je država članica koja primjenjuje zabranu vožnje izdala vozačku dozvolu počinitelju.

Zbog sigurnosti na cestama iznimno je važno da se unutar Europske unije omogući učinak zabrane vožnje na razini Unije. To se može postići samo pravnim instrumentom EU-a. Odluka o izdavanju vozačke dozvole ili oduzimanju prava osobi tako da se ukine valjanost te dozvole dio je suvereniteta države članice. Stoga će učinci zabrane vožnje na razini Unije uvijek ovisiti o mjerama države članice koja je izdala vozačku dozvolu, koja nema potrebne informacije, pravne instrumente ni poticaj da djeluje bez intervencije Unije.

³³ Predmet C-223/02, *Španjolska i Finska protiv Parlamenta i Vijeća*, ECLI:EU:C:2004:497, točka 29. i ondje navedena sudska praksa.

³⁴ Predmet C-43/12, *Komisija protiv Parlamenta i Vijeća*, ECLI:EU:C:2014:298, točka 43. i ondje navedena sudska praksa.

- **Proporcionalnost**

Mjere ove inicijative ne prelaze ono što je potrebno za ostvarivanje cilja veće sigurnosti na cestama tako što se omogućuje učinak na razini Unije zabranama vožnje koje proizlaze iz određenih kaznenih djela povezanih sa sigurnošću prometa na cestama. Direktivom se predviđa prijenos zabrane vožnje na državu članicu koja je izdala vozačku dozvolu samo u pogledu težih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, koji su glavni uzroci prometnih nesreća i smrtnih slučajeva u EU-u, odnosno prekršaja vožnje pod utjecajem alkohola (vožnja s razinom alkohola u krvi koja premašuje zakonski dopuštenu vrijednost) i prekoračenja ograničenja brzine (prekoračenje ograničenja brzine koja su na snazi za predmetnu cestu ili vrstu vozila), kao i prekršaja vožnje pod utjecajem opojnih droga. Zabrana vožnje može se prenijeti i ako se odnosi na prometni prekršaj koji je prouzročio smrt ili tešku tjelesnu ozljedu.

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

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

Komisija je 2012. provela pravnu studiju³⁵ o trenutačnom stanju zabrana unutar EU-a u tri unaprijed definirana područja, uključujući zabrane vožnje. U studiji nije analiziran samo relevantni pravni okvir EU-a, već i postojeći multinacionalni i bilateralni ugovori i konvencije. U studiji je, među ostalim, zaključeno da bi trebalo donijeti novu direktivu kako bi se regulirala prekogranična provedba zabrana vožnje.

Komisija je 2022. angažirala konzorcij sastavljen od društava Ecorys, Wavestone i Grimaldi da joj pomogne³⁶ pri izradi procjene učinka revizije Direktive (EU) 2015/413. U okviru te studije provedeno je opsežno istraživanje regulatornog okvira i sudske prakse Suda EU-a u pogledu zabrana vožnje. Zaključak tog istraživanja podržao je i stvaranje novog pravnog akta kako bi se osigurao učinak zabrane vožnje na razini Unije na temelju uzajamnog priznavanja takvih odluka.

Kako je prethodno navedeno, situacija u kojoj država članica, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i zbog nezakonitog postupanja na njezinu državnom području, privremeno oduzima pravo na upravljanje vozilom imatelju vozačke dozvole koju je izdala druga država članica trenutačno je djelomično uređena Direktivom 2006/126/EZ.

Europska komisija objavila je 2022. *ex post* evaluaciju³⁷ te direktive. Pokazalo se da je kombinirano djelovanje Direktive 2006/126/EZ i njezinih dvaju prethodnica o vozačkim dozvolama dovelo do opće razine sigurnosti za sudionike u cestovnom prometu unutar Unije i olakšalo slobodno kretanje. Također se pokazalo da postoji mogućnost daljnjeg povećanja razine sigurnosti na cestama unutar Unije te učinkovitosti i proporcionalnosti nekih regulatornih zahtjeva.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012.). *The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence*.

³⁶ 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 (2022.), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – treba dodati poveznicu.

³⁷ Radni dokument službi Komisije – Evaluacija Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama, SWD(2022) 0017 final.

- **Savjetovanja s dionicima**

U skladu sa Smjernicama za bolju regulativu³⁸ tijekom *ex post* evaluacije Direktive 2006/126/EZ i procjene učinka revizije te direktive, savjetovanja s dionicima provedena su i u kontekstu ovog Prijedloga.

Za vrijeme pripremne faze *ex post* evaluacije 16. listopada 2020. održana je radionica za dionike u svrhu prikupljanja dokaza, potvrđivanja utvrđenih nalaza, prikupljanja povratnih informacija o novim nalazima i prikupljanja stajališta.

Zatim je od 28. listopada 2020. do 20. siječnja 2021. održano otvoreno javno savjetovanje, čime je zainteresiranoj javnosti i dionicima omogućeno da izraze svoja stajališta o pravilima koja su na snazi.

Tijekom pripremne faze procjene učinka zainteresirane strane imale su mogućnost dati povratne informacije o početnoj procjeni učinka (drugo tromjesečje 2021.). Nakon toga provedene su sljedeće ciljane aktivnosti savjetovanja:

- dva kruga razgovora:
 - preliminarni razgovori tijekom početne faze (prvo i drugo tromjesečje 2022.),
 - detaljni razgovori radi dobivanja informacija koje nedostaju i procjene očekivanih učinaka mjera politike (drugo i treće tromjesečje 2021.),
- dva kruga istraživanja:
 - istraživanje kojim se potkrepljuje analiza problema (drugo tromjesečje 2022.),
 - istraživanje za procjenu učinka mjera politike (drugo i treće tromjesečje 2022.).

Naposljetku, u trećem tromjesečju 2022. održano je novo otvoreno javno savjetovanje.

Europski parlament zalaže se za jači okvir za sigurnost na cestama, posebno uvođenjem instrumenta za uzajamno priznavanje zabrana vožnje³⁹.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Tijekom faze procjene učinka održana je stručna radionica o posljedicama prometnih prekršaja i zdravstvenoj sposobnosti (drugo tromjesečje 2022.).

Za vrijeme pripremnih faza *ex post* evaluacije i procjene učinka odbor za vozačke dozvole osnovan na temelju članka 9. Direktive 2006/126/EZ, koji u osnovi čine stručnjaci iz država članica, stalno je informiran te se s njime savještovalo.

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

³⁹ Rezolucija Europskog parlamenta od 6. listopada 2021. o Okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021.–2030.: preporuke za sljedeće korake u ostvarenju „vizije nula” (2021/2014(INI)).

• Procjena učinka

Provedena je procjena učinka⁴⁰ revizije Direktive 2006/126/EZ, uključujući elemente o zabranama vožnje. Procjena učinka odobrena je pisanim postupkom te je 18. studenoga 2022. Odbor za nadzor regulative dao pozitivno mišljenje bez primjedbi⁴¹. Nadalje, pripremni rad na reviziji Direktive (EU) 2015/413 također je uvelike bio posvećen uvođenju učinka zabrane vožnje na razini Unije na temelju uzajamnog priznavanja odluka. Rezultati istraživanja potvrdili su da bi zabranu vožnje trebalo uključiti u reviziju Direktive 2006/126/EZ, posebno jer ne bi bila obuhvaćena područjem primjene Direktive (EU) 2015/413. Međutim, pri izradi opcija politike Komisija je iskoristila informacije prikupljene tijekom faze evaluacije i procjene za obje direktive⁴².

Završno izvješće o popratnoj studiji za procjenu učinka inicijative za reviziju Direktive 2006/126/EZ, koja obuhvaća i ovaj Prijedlog, uključuje sveobuhvatan opis i procjenu dodane vrijednosti inicijative i njezine povezanosti s drugim inicijativama politike. To se može vidjeti u odjeljcima 3.3., 1.3. i 1.5. tog izvješća. Detaljan opis opcija politike uključen je u odjeljke 5.2. i 8.1., dok je sveobuhvatna analiza učinaka svih opcija prikazana u odjeljku 6. Sažetak ispitanih opcija politike dostupan je u obrazloženju uz prijedlog revizije Direktive 2006/126/EZ⁴³. Okvir EU-a za ujednačenu prekograničnu provedbu zabrana vožnje predložen je u Konvenciji o zabranama u vožnji iz 1998. (Akt Vijeća od 17. lipnja 1998.)⁴⁴, koja nije stupila na snagu jer je države članice nisu ratificirale (ratificiralo ju je samo sedam država članica⁴⁵). Zbog toga je 2016. stavljena izvan snage⁴⁶.

Čini se da je donošenjem Direktive 2006/126/EZ poduzet korak prema osiguravanju učinka zabrane vožnje na razini Unije, u kojoj su relevantne odredbe prethodne Direktive o vozačkim dozvolama (članak 8. Direktive 91/439/EEZ)⁴⁷ djelomično izmijenjene kako bi se ublažila pojava odlaska u druge države članice u svrhu dobivanja vozačke dozvole. Međutim, tekst nove odredbe, članka 11. stavka 4. Direktive 2006/126/EZ, nije pružio potrebnu jasnoću. Sud EU-a u nekoliko je navrata tumačio predmetnu odredbu⁴⁸ zbog dvojbi koje proizlaze iz njezina teksta i zbog različitih situacija u kojima se primjenjuju zabrane izrečene rezidentima i nerezidentima. Nadalje, kao što je naglasio i Sud EU-a⁴⁹, takva obveza nije učinkovita ni provediva dok se ne uvede sustav razmjene informacija o zabranama među državama

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² Procjena o uspostavi sustava uzajamnog priznavanja zabrana vožnje na razini EU-a predstavljena u ovom poglavlju uglavnom se temelji na informacijama prikupljenima u okviru popratne studije procjene učinka za reviziju Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama – završno izvješće [treba se objaviti].

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Akt Vijeća od 17. lipnja 1998. o sastavljanju Konvencije o zabranama u vožnji (98/C 216/01).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES i UK.

⁴⁶ Uredba (EU) 2016/95 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. siječnja 2016. o stavljanju izvan snage određenih akata u području policijske i pravosudne suradnje u kaznenim stvarima, SL L 26, 2.2.2016., str. 9.

⁴⁷ Direktiva Vijeća 91/439/EEZ od 29. srpnja 1991. o vozačkim dozvolama (SL L 237, 24.8.1991., str. 1.).

⁴⁸ Vidjeti osobito presudu od 20. studenoga 2008., Weber, predmet C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; presudu od 2. prosinca 2010., Scheffler, predmet 334-09, ECLI:EU:C:2010:731; presudu od 26. travnja 2012., Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, točka 71.; presudu od 23. travnja 2015., Aykul, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257; presudu od 21. svibnja 2015., Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Predmet C- 419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, točka 82.

članicama kojim se svim državama članicama omogućuje da stvarno provjere je li zabrana u inozemstvu u tijeku ili je izdana podnositelju zahtjeva za vozačku dozvolu.

Kao rezultat prethodno opisanih problema, u skladu s postojećim okvirom nerezidentnim počiniteljima zabranjena je samo vožnja u zemlji u kojoj su počinili prekršaj, ali i dalje mogu voziti u svim drugim državama članicama EU-a, osim ako je zabranu odredila njihova država članica izdavanja dozvole. To je velik problem ako se uzme u obzir ozbiljan rizik za sigurnost na cestama za vozače koji prometuju unutar EU-a i kojima je vozačka dozvola privremeno oduzeta, ograničena ili oduzeta u jednoj od država članica zbog ozbiljnih i ponovljenih kršenja pravila o cestovnom prometu.

Štoviše, neovisno o izričitoj zabrani u tom smislu (ili ako druge države članice nisu propisno obaviještene o zabrani u tijeku), vozač nerezident može zatražiti novu dozvolu u svojoj državi boravišta kako bi ponovno dobio pravo na upravljanje vozilom svugdje, s obzirom na to da se nova dozvola u načelu priznaje čak i u državi u kojoj je počinjen prekršaj. Isto bi mogao učiniti vozač koji je dobio zabranu u svojoj zemlji tako što će promijeniti boravište prije podnošenja zahtjeva za novu dozvolu.

Pravna osnova za razmjenu informacija o zabranama vožnje na razini EU-a već je uključena u Direktivu 2006/126/EZ⁵⁰, kojom se izričito zahtijeva da države članice pomažu jedna drugoj u provedbi mjera i razmjenjuju informacije o dozvolama koje su izdale, zamijenile, nadomjestile, obnovile ili povukle koristeći se mrežom vozačkih dozvola EU-a uspostavljenom za te svrhe (tj. RESPER). Osim toga, Direktivom (EU) 2015/413 mogla bi se olakšati i provedba tako što bi se od države članice na čijem je državnom području prekršaj počinjen zahtijevalo da počinitelja obavijesti o svakoj zabrani izrečenoj uz navodno počinjeni prekršaj.

Procjena mjera i opcija politike

Za mjere u okviru različitih opcija politike provedena je kvantitativna i kvalitativna procjena gospodarskih i socijalnih učinaka (sigurnost na cestama) i temeljnih prava. Razdoblje 2025.–2050. odabrano je za procjenu učinaka, u skladu s polaznim projekcijama. Kad je riječ o temeljnim pravima, učinci će se i dalje kontrolirati strogom provedbom pravila o zaštiti podataka, posebno u RESPER-u.

Očekuje se da će gospodarski i socijalni učinak najpoželjnije opcije u odnosu na osiguravanje učinka zabrana vožnje na razini Unije općenito biti pozitivan te bi se inicijativom trebala povećati sigurnost na cestama u svim državama članicama. Što je vjerojatnije da će se zabrane vožnje izdane u prekograničnom kontekstu učinkovito provoditi, to će biti jači i odvrćajući učinak na počinjenje prekršaja protiv sigurnosti na cestama bez obzira na granice država članica. Socijalni učinak općenito će biti vrlo pozitivan jer se žrtvama može zajamčiti da će mjere povezane s prometnim prekršajima koje je počinio stranac biti izvršene.

⁵⁰ Članak 15., članak 7. stavak 5. i, u skladu sa sudskom praksom, članak 11. stavak 4. te direktive.

Ciljevi inicijative dovest će do ograničenog povećanja operativnih troškova RESPER-a. Međutim, to bi se i više nego kompenziralo spašavanjem ljudskih života zbog veće sigurnosti na cestama.

Ne očekuje se da će ovaj zakonodavni prijedlog izravno utjecati na poduzeća, MSP-ove i mikropoduzeća.

- **Temeljna prava**

Osiguravanje učinka mjera zabrane vožnje na razini EU-a može utjecati na temeljna prava zaštićena Poveljom EU-a o temeljnim pravima⁵¹ („Povelja”) i Europskom konvencijom o ljudskim pravima⁵² („EKLJP”).

Odlukom države članice izdavanja da se osigura učinak zabrane vožnje na razini Unije dodatno će se ograničiti mogućnost prekršitelja da upravlja vozilom s vlastitim pogonom u Uniji. Ovisno o osobnoj situaciji, to može utjecati na obavljanje njegove profesionalne djelatnosti, njegov obiteljski život i mogućnosti upotrebe njegovih motornih vozila. Prijedlog stoga može utjecati na nekoliko temeljnih prava: pravo na rad ili slobodu poduzetništva, pravo na obiteljski život, pravo na vlasništvo. Nadalje, predviđeni postupci mogli bi utjecati i na pravo osobe na pošteno suđenje, njezino pravo na obranu i njezino pravo na zaštitu osobnih podataka koji se na nju odnose.

Temeljna prava počinitelja mogu se ograničiti ako je to potrebno i ako zaista odgovara ciljevima od općeg interesa koje priznaje Unija. To je ovdje slučaj jer je cilj od općeg interesa koji priznaje Unija poboljšanje sigurnosti na cestama. Ograničenjima se ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje ove inicijative: iako ima pravo na slobodno kretanje, vozač koji je počinio takve prometne prekršaje u državi članici koja nije država članica u kojoj mu je izdana vozačka dozvola trebao bi se kad mu je izrečena zabrana suočiti s istim posljedicama kao vozač iz države članice u kojoj je počinjen prekršaj. Trebao bi izgubiti vozačku dozvolu ili pravo na upravljanje vozilom u cijeloj Uniji. U suprotnom bi se sigurnost na cestama mogla zaštititi samo u državi članici u kojoj je počinjen prekršaj, što bi predstavljalo djelomičan i neučinkovit ishod.

Nadalje, u predloženu direktivu uključene su neke važne zaštitne mjere. Prijedlogom se predviđaju razlozi za izuzeća ako postoje utemeljeni razlozi za vjerovanje, na temelju konkretnih i objektivnih dokaza, da bi izvršenje zabrane vožnje, u posebnim okolnostima slučaja, dovelo do kršenja temeljnog prava utvrđenog u Povelji. Drugi razlog za izuzeće primjenjuje se ako se ne poštuju postupovna jamstva u odsutnosti. Sličan je onima koji se primjenjuju na druge instrumente uzajamnog priznavanja od stupanja na snagu Okvirne odluke 2009/299/PUP o jačanju postupovnih prava osoba i poticanju primjene načela uzajamnog priznavanja odluka donesenih na suđenju u odsutnosti dotične osobe⁵³.

⁵¹ SL C 326, 26.10.2012., str. 391.

⁵² Vijeće Europe, Europska konvencija za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, kako je izmijenjena protokolima br. 11, 14 i 15, 4. studenoga 1950., ETS 5.

⁵³ Okvirna odluka Vijeća 2009/299/PUP od 26. veljače 2009. o izmjeni okvirnih odluka 2002/584/PUP, 2005/214/PUP, 2006/783/PUP, 2008/909/PUP i 2008/947/PUP radi jačanja postupovnih prava osoba i poticanja primjene načela uzajamnog priznavanja odluka donesenih na suđenju u odsutnosti dotične osobe (SL L 81, 27.3.2009., str. 24.).

Osim toga, države članice osiguravaju da su u državi članici u kojoj je prekršaj počinjen dostupni pravni lijekovi jednaki onima koji su dostupni u sličnom domaćem predmetu, a počinitelj također može podnijeti žalbu protiv odluke kojom se osigurava učinak zabrane vožnje na razini Unije, čime se taj učinak ukida i zabrana ograničava na zabranu države članice prekršaja ako se uspješno iskoriste. Nadalje, nadležna tijela morat će pružiti informacije o mogućnostima za takve pravne lijekove u skladu s nacionalnim pravom kad postanu primjenjivi, i to na vrijeme kako bi se mogli djelotvorno iskoristiti.

Ako se primjenjuju proporcionalno i dopunjuju učinkovitim postupovnim zaštitnim mjerama koje su prethodno opisane, mjere u ovom Prijedlogu u skladu su sa zahtjevima temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Za prijenos i komunikaciju među nadležnim tijelima predviđena su postojeća tehnička rješenja (kao što je RESPER – mreža za razmjenu informacija povezanih s vozačkim dozvolama).

Potrebne su neke tehničke izmjene kako bi RESPER mogao razmjenjivati dodatne elemente povezane sa zabranama vožnje. Međutim, treba napomenuti da općenito ti troškovi ne bi trebali biti znatni. Predviđa se da će države članice pokriti vlastite troškove koji proizlaze iz primjene predložene direktive. Povezani troškovi odnose se na dodatno vrijeme utrošeno na istrage i troškove za obavješćivanje stranog počinitelja.

Naposljetku, valja napomenuti da, iako su zabrane vožnje često popraćene novčanim kaznama, ovaj Prijedlog namjerno isključuje takve kazne iz svojeg područja primjene i kao takav neće doprinijeti njihovu izvršenju.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Prijedlogom se Komisiji uvodi obveza izvješćivanja Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi predložene direktive, uključujući osobito njezin utjecaj na sigurnost na cestama. Rok za podnošenje izvješća Komisije jest pet godina nakon što su države članice prenijele predloženu direktivu.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Članak 1.: Cilj i predmet

Cilj je Prijedloga osigurati visoku razinu zaštite sudionika u cestovnom prometu u Uniji i utvrditi pravila kojima se omogućuje učinak zabrane vožnje na razini Unije za teže prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama počinjene u državi članici koja nije država članica koja je počinitelju izdala vozačku dozvolu.

Članak 2.: Definicije

U članku 2. navode se definicije određenih ključnih pojmova koji se upotrebljavaju u Prijedlogu.

Među njima su definicije pojmova kao što su „zabrana vožnje”, „država članica prekršaja” (u kojoj je počinjen prekršaj), „država članica izdavanja” (koja je izdala vozačku dozvolu) i „dotična osoba”.

Definicija „zabrane vožnje” obuhvaća svaku pravomoćnu odluku kojom se određuje zabrana vožnje povezana s počinjenjem prometnog prekršaja koji za posljedicu ima oduzimanje, ograničenje ili privremeno oduzimanje vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom, bez obzira na to smatra li se ona sigurnosnom mjerom ili kaznom ili administrativnom ili kaznenom sankcijom. Definirani su i pojmovi oduzimanja, ograničenja i privremenog oduzimanja. Direktiva se primjenjuje na ograničen broj jasno definiranih „težih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama”, to jest na vožnju pod utjecajem alkohola, prekoračenje ograničenja brzine, vožnju pod utjecajem opojnih droga i kršenje prometnih propisa u cestovnom prometu te uzrokovanje smrti ili teške tjelesne ozljede. Definirani su i „dodatni uvjeti” kao uvjeti koje osoba na koju se odnosi zabrana upravljanja vozilom mora ispuniti kako bi ponovno dobila svoju vozačku dozvolu ili pravo na upravljanje vozilom.

Za neke pojmove, kao što su „teži prometni prekršaji protiv sigurnosti prometa na cestama”, „vozilo s vlastitim pogonom”, „vozačka dozvola” i „uobičajeno boravište”, navode se upućivanja na definicije u drugim instrumentima Unije.

Članak 3.: Učinak zabrana vožnje na razini Unije

Njime se utvrđuje načelo prema kojem bi zabrana vožnje koju je država članica izdala osobi koja nema uobičajeno boravište u toj državi članici i koja ima vozačku dozvolu koju je izdala druga država članica trebala imati učinak na razini Unije.

Članak 4.: Obveza obavješćivanja o zabrani vožnje

Država članica prekršaja dužna je obavijestiti državu članicu izdavanja o svakoj zabrani u trajanju od najmanje mjesec dana. Obavijest bi trebalo dostaviti putem standardne potvrde koja se šalje između nacionalnih kontaktnih točaka dviju predmetnih država članica.

Članak 5.: Standardna potvrda i načini prijenosa

Tom se odredbom Komisija ovlašćuje za donošenje provedbenog akta radi utvrđivanja formata i sadržaja standardne potvrde prije datuma prenošenja direktive. Najvažniji elementi koje bi potvrda trebala sadržavati navedeni su u ovoj odredbi.

Ovim se člankom utvrđuju i pravila o jezicima na kojima se potvrda može slati te se navodi da potvrdu treba dostaviti putem RESPER-a.

Članak 6.: Osiguravanje učinka zabrana vožnje na razini Unije

Država članica izdavanja trebala bi poduzeti odgovarajuće mjere kako bi osigurala da zabrana vožnje ima učinak na razini Unije, osim ako se primjenjuje osnova za izuzeće iz članka 8.

U slučajevima u kojima se zabrana vožnje sastoji od oduzimanja vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom, država članica izdavanja trebala bi oduzeti vozačku dozvolu. Dotična osoba trebala bi ponovno dobiti vozačku dozvolu ili pravo na upravljanje vozilom u skladu s pravilima koja se primjenjuju u toj državi članici u sličnim okolnostima. Ta država članica također uzima u obzir, koliko je to moguće, svaki dio uvjeta koje je dotična osoba već

ispunila u državi članici prekršaja kako bi ponovno dobila vozačku dozvolu ili pravo na upravljanje vozilom.

U slučajevima u kojima se zabrana upravljanja vozilom sastoji od privremenog oduzimanja ili ograničenja vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom, mjera koju poduzima država članica izdavanja trebala bi biti ograničena na osiguravanje da zabrana na razini Unije traje jednako kao ona koju je odredila država članica prekršaja, bez obzira na to je li ta država članica uvela uvjete za ponovno dobivanje vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom.

Članak 7.: Učinci zabrana vožnje u državi članici prekršaja

U tom se članku pojašnjava da Direktiva, a posebno primjena bilo kojeg razloga za izuzeće iz članka 8. od strane države članice izdavanja, ne sprečava izvršavanje zabrane vožnje koju je odredila država članica prekršaja na svojem državnom području.

Osim toga, pojašnjava se da kad zabrana vožnje koju je odredila država članica prekršaja uključuje uvjete koje dotična osoba mora ispuniti kako bi ponovno dobila vozačku dozvolu ili pravo na upravljanje vozilom, ta država članica može nastaviti primjenjivati zabranu na svojem državnom području dok se ti uvjeti ne ispune.

Članak 8.: Razlozi za izuzeće

U članku 8. utvrđuje se iscrpan popis razloga za izuzeća na temelju kojih država članica izdavanja mora odbiti dati zabrani učinak na razini Unije te popis dodatnih razloga za izuzeća na temelju kojih može odbiti dati takav učinak na razini Unije.

Popis uključuje razloge za izuzeće kao što su nepotpunost potvrde, dob dotične osobe, imunitet ili povlastica, ili činjenica da je preostalo razdoblje zabrane vožnje kraće od mjesec dana.

Prije pozivanja na bilo koji razlog za izuzeće, država članica izdavanja trebala bi se savjetovati s državom članicom prekršaja.

Članak 9.: Rokovi

Tim se člankom utvrđuje da država članica izdavanja mora poduzeti mjeru kojom se zabrani vožnje daje učinak na razini Unije najkasnije 15 dana od primitka potvrde.

U posebnim slučajevima u kojima država članica izdavanja ne može ispuniti rok za fazu priznavanja mora o tome obavijestiti državu članicu prekršaja i savjetovati se s njom, ali je i dalje dužna bez odgode dati zabrani učinak na razini Unije.

Članak 10.: Savjetovanja među državama članicama

Tim se člankom predviđa da bi se države članice trebale međusobno savjetovati odgovarajućim sredstvima i bez odgode kako bi se osigurala učinkovita primjena ove direktive.

Članak 11.: Informacije koje treba dati država članica izdavanja

Ovim se člankom predviđa obveza države članice izdavanja da državi članici prekršaja dostavlja informacije o različitim aspektima i koracima u postupku.

Članak 12.: Informacije koje treba dati država članica prekršaja

U skladu s tim člankom država članica u kojoj je počinjen prekršaj mora obavijestiti državu članicu izdavanja o okolnostima koje mogu utjecati na izvornu odluku kojom se određuje zabrana vožnje i o završetku zabrane vožnje na njezinu državnom području.

Članak 13.: Obveza obavješćivanja dotične osobe

Država članica izdavanja mora obavijestiti dotičnu osobu o odluci ili mjeri koja je poduzeta u pogledu zabrane vožnje. Posebno se upućuje na informacije koje treba podijeliti o pravnim lijekovima dostupnima u skladu s pravom članice izdavanja.

Članak 14.: Pravni lijekovi

Tim se člankom predviđa da bi države članice trebale osigurati odgovarajuće pravne lijekove protiv odluka donesenih u skladu s direktivom. U njemu se pojašnjava da bi se zabrana vožnje o kojoj je obavijestila država članica prekršaja trebala osporavati samo u postupku pokrenutom u državi članici prekršaja.

Članak 15.: Nacionalne kontaktne točke

Države članice moraju uspostaviti nacionalne kontaktne točke. U skladu s člankom 4. te nacionalne kontaktne točke prenose potvrde. Također bi trebale surađivati s tijelima uključenima u provedbu zabrana vožnje.

Članak 16.: Statistički podaci

U skladu s tim člankom države članice moraju redovito prikupljati podatke od nadležnih tijela i voditi sveobuhvatne statističke podatke o zabranama vožnje. Prikupljeni statistički podaci svake se godine šalju Komisiji. Prikupljanje sveobuhvatnih podataka o zabranama vožnje potrebno je kako bi se omogućila temeljita procjena funkcioniranja mehanizma utvrđenog ovom direktivom.

Članak 17.: Postupak odbora

Ovim se člankom utvrđuje postupak za donošenje provedbenog akta iz članka 5.

Članak 18.: Odnos prema drugim pravnim aktima

Tim se člankom utvrđuje da direktiva ne utječe na prava i obveze koji proizlaze iz zakonodavstva Unije o pravosudnoj suradnji i prava osumnjičenih i optuženih osoba.

Članak 19.: Prenosanje

Države članice moraju prenijeti odredbe direktive u zadanom roku i obavijestiti Komisiju o tim nacionalnim mjerama.

Članak 20.: Izvješće o primjeni

Komisiji je za provedbu predložene direktive utvrđena i uvedena obveza izvješćivanja.

Članak 21.: Stupanje na snagu i primjena

To je standardna odredba kojom se propisuje da direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 22.: Adresati

To je standardna odredba kojom se propisuje da je direktiva upućena državama članicama.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o učinku nekih zabrana vožnje na razini Unije**

(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) Unapređenje sigurnosti prometa na cestama glavni je cilj prometne politike Unije. U okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021.–2030.³ Komisija se ponovno obvezala na svoj ambiciozni cilj da do 2050. na cestama Unije bude gotovo nula smrtnih slučajeva i teških ozljeda („vizija nula”) te na srednjoročni cilj da se broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda smanji za 50 % do 2030.
- (2) Kako bi se postigao cilj poboljšanja sigurnosti na cestama, ministri prometa država članica pozvali su u Izjavi iz Valette o sigurnosti na cestama od 29. ožujka 2017. na jačanje pravnog okvira Unije za sigurnost na cestama, a posebno su naglasili da države članice moraju surađivati u području zabrane vožnje nerezidentnih vozača.
- (3) Zbog slobodnog kretanja osoba i povećanja međunarodnog cestovnog prometa zabrane vožnje često izriču države članice različite od one u kojoj vozač uobičajeno boravi i koja je izdala vozačku dozvolu.
- (4) Zasad država članica koja nije država u kojoj vozač uobičajeno boravi može poduzeti mjere u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i zbog nezakonitog postupanja imatelja vozačke dozvole stečene u drugoj državi članici na njezinu državnom području, što rezultira odbijanjem priznavanja valjanosti vozačkih dozvola koje su izdale druge države članice i stoga ograničenjem prava dotične osobe na upravljanje vozilom. Međutim, doseg tih mjera ograničen je na državno područje države članice u kojoj je došlo do nezakonitog postupanja i njihov je učinak ograničen na odbijanje priznavanja valjanosti te dozvole na tom području. Stoga, ako država članica koja je izdala

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

³ SWD(2019) 283 final.

vozačku dozvolu ne poduzme nikakve mjere, ta se vozačka dozvola i dalje priznaje u svim drugim državama članicama. Međutim, takvim se scenarijem sprečava postizanje više razine sigurnosti na cestama u Uniji. Vozači kojima je zabranjena vožnja u državi članici različitoj od one koja je izdala vozačku dozvolu ne bi smjeli izbjeći učinke takve mjere kad se nalaze u državi članici koja nije država članica prekršaja.

- (5) Kako bi se osigurala visoka razina zaštite svih sudionika u cestovnom prometu u Uniji, potrebno je utvrditi posebna pravila za primjenu zabrana vožnje na razini Unije koje je odredila država članica različita od one koja je izdala vozačku dozvolu počinitelja, a koje su posljedica težih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama.
- (6) Međutim, za provedbu ove Direktive ne bi trebalo zahtijevati usklađivanje nacionalnih pravila o definiciji prometnih prekršaja, njihovoj pravnoj prirodi i primjenjivim sankcijama za takve prekršaje. Konkretno, trebalo bi nastojati ostvariti učinak zabrana vožnje na razini Unije bez obzira na kvalifikaciju nacionalnih mjera u državi članici prekršaja kao upravnih ili kaznenih.
- (7) Ovom Direktivom ne bi se trebala dovoditi u pitanje pravila o policijskoj i pravosudnoj suradnji u kaznenim stvarima i o uzajamnom priznavanju povezanih sudskih odluka. Osim toga, ona ne bi trebala utjecati na mogućnost pravosudnih tijela država članica da izvršavaju odluke koje su izdala, posebno odluke kaznene prirode.
- (8) Konkretno je cilj ove Direktive omogućiti Uniji da poboljša sigurnost na cestama u cijeloj Uniji. Kao što je Sud konstatirao, mjere za poboljšanje sigurnosti na cestama dio su prometne politike i mogu se donijeti na temelju članka 91. stavka 1. točke (c) Ugovora⁴, u mjeri u kojoj se radi o „mjerama za poboljšanje sigurnosti prometa” u smislu te odredbe⁵.
- (9) Zabrane vožnje koje proizlaze iz težih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama mogu se sastojati od oduzimanja, ograničenja ili privremenog oduzimanja vozačke dozvole počinitelja ili njegova prava na upravljanje vozilom. Ako je prekršaj počinjen u državi članici koja je izdala vozačku dozvolu, može se sastojati i od njezina poništenja. Stoga bi se učinci zabrana vožnje na razini Unije trebali postići primjenom svih tih mjera u državi članici koja je izdala vozačku dozvolu.
- (10) Budući da su vožnja pod utjecajem alkohola (odnosno vožnja s razinom alkohola u krvi koja premašuje zakonski dopuštenu vrijednost), prekoračenje ograničenja brzine (odnosno prekoračenje ograničenja brzine koja su na snazi za predmetnu cestu ili vrstu vozila) i vožnja pod utjecajem opojnih droga glavni uzroci prometnih nesreća i smrtnih slučajeva u Uniji, trebalo bi posvetiti najveću moguću pažnju slučajevima koji se odnose na te prekršaje, koji bi se stoga trebali smatrati „težim prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama” za potrebe ove Direktive. Nadalje, s obzirom na njihovu težinu, prometni prekršaji koji za posljedicu imaju smrt ili tešku tjelesnu ozljedu žrtve također bi se trebali smatrati težim prekršajima.
- (11) Zabrane vožnje koje je država članica odredila osobi koja nema uobičajeno boravište u smislu članka 17. [NOVA DIREKTIVA O VOZAČKIM DOZVOLAMA] i koja ima vozačku dozvolu koju je izdala druga država članica trebale bi imati učinke na cijelom području Unije, pod sličnim uvjetima kao zabrane vožnje određene osobama koje posjeduju vozačke dozvole koje je izdala ta država članica. Također s obzirom na

⁴ SL C 202, 7.6.2016.

⁵ Presuda Suda (veliko vijeće) od 6. svibnja 2014., *Komisija protiv Parlamenta i Vijeća*, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, točka 43.

načelo postupovne autonomije, države članice trebale bi moći slobodno odlučiti kako najbolje postići taj rezultat u skladu s nacionalnim pravom. Međutim, treba uzeti u obzir činjenicu da, ako država članica osobi koja ima uobičajeno boravište u toj državi članici, ali ima vozačku dozvolu koju je izdala druga država članica, odredi zabranu, prva država članica ima pravo zamijeniti dozvolu u svrhu primjene te zabrane vožnje u skladu s člankom 11. stavkom 2. [NOVA DIREKTIVA O VOZAČKIM DOZVOLAMA].

- (12) Država članica koja je odredila zabranu vožnje („država članica prekršaja”) trebala bi obavijestiti državu članicu koja je izdala vozačku dozvolu dotičnoj osobi („država članica izdavanja”) o svakoj zabrani vožnje koja joj je određena u trajanju od mjesec dana ili dulje kako bi se pokrenuli postupci potrebni za osiguravanje učinka zabrane vožnje na razini Unije. Takve bi se obavijesti trebale slati putem standardne potvrde kako bi se osigurala neometana, pouzdana i učinkovita razmjena informacija među državama članicama.
- (13) Standardna potvrda trebala bi obuhvaćati minimalni skup podataka kojima se omogućuje pravilna provedba ove Direktive, odnosno podatke o tijelu države članice prekršaja koje određuje zabranu vožnje, teškom počinjenom prometnom prekršaju protiv sigurnosti prometa na cestama, zabrani vožnje koja iz toga proizlazi, dotičnoj osobi i postupcima primijenjenima za određivanje zabrane. Kako bi se osigurala brza obrada primatelja, takvu potvrdu trebalo bi prevesti i na službeni jezik države članice izdavanja ili na bilo koji drugi jezik koji je država članica izdavanja prihvatila. Navođenjem samo tih informacija standardna potvrda može jamčiti učinkovitost bez obvezivanja država članica da dijele nerazmjerne ili prekomjerne količine informacija.
- (14) Određivanjem zabrana vožnje zbog nezakonitog ponašanja doprinosi se visokoj razini sigurnosti na cestama u Uniji. Na temelju načela uzajamnog priznavanja vozačkih dozvola izdanih u državama članicama, sve ostale države članice automatski priznaju mjere koje se odnose na oduzimanje, poništenje, privremeno oduzimanje ili ograničavanje vozačke dozvole koju je izdala država članica izdavanja. U skladu s tim, od države članice izdavanja trebalo bi zahtijevati da osigura da sve države članice priznaju zabrane vožnje koje su donijele druge države članice. Stoga, nakon obavijesti o određenoj zabrani vožnje i osim ako se primjenjuje ili se poziva na razlog za izuzeće, država članica izdavanja trebala bi poduzeti odgovarajuće mjere kako bi proširila učinak zabrane vožnje na Uniju.
- (15) Mjera koju poduzima država članica izdavanja trebala bi se razlikovati ovisno o konkretnoj prirodi zabrane vožnje. Budući da oduzimanje, privremeno oduzimanje ili ograničenje vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom nužno ima različite posljedice, potrebno je primijeniti različite postupke u skladu s nadležnostima uključenih država članica. Konkretno, kad je riječ o oduzimanju, dotična osoba trebala bi moći ponovno dobiti vozačku dozvolu ili pravo na upravljanje vozilom u skladu s pravilima koja se primjenjuju na slične okolnosti u državi članici izdavanja. Kad je riječ o privremenom oduzimanju ili ograničenju, učinak na razini Unije trebalo bi omogućiti samo za trajanje takvih mjera, čak i ako su zabranom vožnje predviđeni dodatni uvjeti jer je primarni cilj tih mjera privremeno ili djelomično spriječiti dotičnu osobu da vozi, a ne utvrditi kako bi ta osoba trebala ponovno steći pravo na upravljanje vozilom u državi članici izdavanja.
- (16) U načelu, ovom Direktivom ne bi trebalo ograničiti mogućnost država članica da primijene zabrane vožnje na svojem državnom području. U skladu s tim, država članica prekršaja trebala bi moći nastaviti primjenjivati, u skladu s nacionalnim

pravilima i s učincima ograničenima na njezino državno područje, zabrane vožnje i sve dodatne uvjete utvrđene na temelju njih sve dok ih dotična osoba ne ispuni.

- (17) Međutim, važno je uzeti u obzir i činjenicu da je ocjena usklađenosti sa zahtjevima utvrđenima pravom Unije za dobivanje vozačke dozvole u nadležnosti države članice izdavanja. Primjena dodatnih uvjeta u državi članici izdavanja ne bi trebala dovesti ni do udvostručavanja zahtjeva koje dotična osoba mora ispuniti kako bi dokazala da ponovno stjecanje vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom neće predstavljati opasnost za sigurnost na cestama u Uniji. S obzirom na to, ako je država članica izdavanja donijela mjere kako bi osigurala učinak zabrane vožnje na razini Unije i nakon toga ponovno procijenila je li dotična osoba ispunila uvjete za ponovno stjecanje vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom, tu bi procjenu trebalo priznati u cijeloj Uniji, a time i u državi članici prekršaja.
- (18) Mjere koje država članica izdavanja primjenjuje trebale bi služiti osiguravanju da zabrana vožnje ima učinak na razini Unije i ne bi trebale zahtijevati novu procjenu činjenica koje dovode do zabrane. Međutim, kako bi se zajamčilo da učinak na razini Unije nije u suprotnosti s načelom proporcionalnosti, temeljnim pravima ili iznimkama predviđenima pravom države članice izdavanja, primjereno je utvrditi određene razloge kojima se država članica izdavanja izuzima od obveze donošenja mjera.
- (19) U interesu sigurnosti na cestama i kako bi se dotičnoj osobi i državi članici prekršaja pružila pravna sigurnost, država članica izdavanja trebala bi osigurati učinak zabrane vožnje na razini Unije ili primijeniti razlog za izuzeće u najkraćem mogućem roku, a u svakom slučaju najkasnije 15 dana nakon što je obaviještena o zabrani. Time se ne bi trebale dovoditi u pitanje situacije u kojima iznimne okolnosti onemogućuju poštovanje tog roka. Međutim, čak i u takvim iznimnim slučajevima država članica izdavanja trebala bi djelovati bez nepotrebne odgode i obavijestiti državu članicu prekršaja o razdoblju i razlogu kašnjenja.
- (20) Pravilna provedba ove Direktive pretpostavlja blisku, brzu i učinkovitu komunikaciju među uključenim nadležnim nacionalnim tijelima. Stoga bi se nadležna nacionalna tijela država članica trebala međusobno savjetovati kad god je to potrebno, putem odgovarajućih sredstava. Nadalje, u posebnim precizno definiranim slučajevima država članica izdavanja i država članica prekršaja trebale bi bez odgode jedna drugoj dostavljati važne informacije u vezi s primjenom ove Direktive. To bi trebalo vrijediti za donošenje mjera kojima se dodjeljuje učinak zabrana vožnje na razini Unije, odluke donesene na temelju izuzeća, prestanak zabrana vožnje i za sve okolnosti koje utječu na prvotno određene zabrane vožnje.
- (21) Nakon što bude obaviještena o zabrani vožnje i odobri njezin učinak na razini Unije, država članica izdavanja trebala bi bez odgode obavijestiti dotičnu osobu kako bi se omogućilo ostvarivanje temeljnih prava kao što je pravo na saslušanje i osporavanje odluka pred nadležnim nacionalnim sudovima.
- (22) Države članice trebale bi osigurati da budu dostupni odgovarajući pravni lijekovi protiv mjera poduzetih u skladu s ovom Direktivom, jednaki onima koji su dostupni u sličnim domaćim predmetima te da se informacije o takvim pravnim lijekovima pružaju kad postanu primjenjivi, i to na vrijeme kako bi se mogli djelotvorno iskoristiti. Međutim, trebalo bi pojasniti da se zabrana vožnje o kojoj je obaviješteno u skladu s člankom 4. stavkom 1. može osporiti samo u postupku pokrenutom u državi članici prekršaja.

- (23) Zaštita fizičkih osoba pri obradi osobnih podataka temeljno je pravo. U skladu s člankom 8. stavkom 1. Povelje Europske unije o temeljnim pravima⁶ i člankom 16. stavkom 1. Ugovora, svatko ima pravo na zaštitu svojih osobnih podataka. Relevantno zakonodavstvo Unije, odnosno Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća⁷ i Direktiva (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća⁸, trebale bi se primjenjivati na obradu osobnih podataka u kontekstu ove Direktive u skladu s njihovim područjem primjene.
- (24) Ovom se Direktivom uspostavlja pravna osnova za razmjenu osobnih podataka u svrhu provedbe zabrana vožnje koje je odredila država članica koja nije država članica izdavanja. Ta je pravna osnova u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (c) i, ako je primjenjivo, člankom 10. Uredbe 2016/679 te člankom 8. Direktive 2016/680. Osobni podaci koji se razmjenjuju s državom članicom izdavanja trebali bi biti ograničeni na ono što je potrebno za ispunjavanje obveza utvrđenih u ovoj Direktivi.
- (25) Kako bi se osigurala neometana, pouzdana i učinkovita razmjena informacija, svaka država članica trebala bi imenovati nacionalnu kontaktnu točku za potrebe ove Direktive. Nadalje, trebale bi osigurati da njihove nacionalne kontaktne točke surađuju s relevantnim tijelima uključenima u provedbu zabrana vožnje obuhvaćenih ovom Direktivom, posebno kako bi se osigurala pravodobna razmjena svih potrebnih informacija.
- (26) Države članice trebale bi redovito prikupljati sveobuhvatne statističke podatke o primjeni ove Direktive te ih svake godine slati Komisiji. Na temelju tih i drugih informacija Komisija bi trebala provesti evaluaciju učinka provedbe ove Direktive na sigurnost na cestama i svakih pet godina podnositi izvješće o rezultatima te evaluacije Europskom parlamentu i Vijeću, prema potrebi zajedno sa zakonodavnim prijedlozima za njezinu izmjenu.
- (27) Ova Direktiva ne bi trebala utjecati na prava i obveze koji proizlaze iz drugog primjenjivog zakonodavstva Unije, posebno Okvirne odluke Vijeća 2008/947/PUP⁹ i Okvirne odluke Vijeća 2005/214/PUP¹⁰, ni na prava osumnjičenih i optuženih osoba kako su propisana Direktivom 2010/64/EU¹¹, Direktivom 2012/13/EU¹², Direktivom 2013/48/EU¹³, Direktivom (EU) 2016/343¹⁴, Direktivom (EU) 2016/800¹⁵ i Direktivom (EU) 2016/1919 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶.

⁶ SL C 202, 7.6.2016., str. 391.

⁷ 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.).

⁸ 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.).

⁹ Okvirna odluka Vijeća 2008/947/PUP od 27. studenoga 2008. o primjeni načela uzajamnog priznavanja na presude i probacijske odluke s ciljem nadzora probacijskih mjera i alternativnih sankcija (SL L 337, 16.12.2008., str. 102.).

¹⁰ 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.).

¹¹ 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.).

¹² 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.).

¹³ 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

- (28) Države članice trebale bi moći sklapati bilateralne ili multilateralne sporazume ili dogovore s drugim državama članicama kako bi dopunile i olakšale sustav uspostavljen ovom Direktivom. Međutim, one bi to trebale učiniti samo u onoj mjeri u kojoj takvi sporazumi ili dogovori omogućuju proširenje ili produbljivanje odredaba ove Direktive i pomažu u pojednostavnjenju ili daljnjem olakšavanju postupaka za odobravanje učinka zabrane vožnje na razini Unije, odnosno u mjeri u kojoj omogućuju višu razinu sigurnosti na cestama.
- (29) Radi osiguravanja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje formata i sadržaja standardne potvrde za obavješćivanje o zabrani vožnje. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷.
- (30) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, odnosno osiguravanje učinka na razini Unije za odluke kojima se određuju zabrane vožnje koje proizlaze iz težih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, s namjerom poboljšanja razina sigurnosti na cestama u cijeloj Uniji, 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 uniji¹⁸. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (31) Provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka u skladu s člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁹ te je on dao mišljenje [DD/MM/GGGG],

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Cilj i predmet

Cilj je ove Direktive osigurati visoku razinu zaštite svih sudionika u cestovnom prometu u Uniji. U tu svrhu njome se utvrđuju pravila kojima se omogućuje učinak zabrane vožnje 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.).

¹⁴ 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.).

¹⁵ Direktiva (EU) 2016/800 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o postupovnim jamstvima za djecu koja su osumnjičeni ili optuženici u kaznenim postupcima (SL L 132, 21.5.2016., str. 1.).

¹⁶ 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.).

¹⁷ 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.

¹⁸ SL C 202, 7.6.2016., str. 13.

¹⁹ 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.

razini Unije za teže prometne prekršaje protiv sigurnosti prometa na cestama počinjene u državi članici koja nije država članica koja je dotičnoj osobi izdala vozačku dozvolu.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „zabrana vožnje” znači svaka odluka koja se odnosi na počinjenje težeg prometnog prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, koji za posljedicu ima oduzimanje, ograničavanje ili privremeno oduzimanje vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom vozaču vozila s vlastitim pogonom, na koju se više ne primjenjuje pravo na žalbu, bez obzira na to je li riječ o primarnoj, sekundarnoj ili dodatnoj kazni ili sigurnosnoj mjeri te bez obzira na to je li riječ o administrativnoj ili kaznenoj mjeri;
2. „oduzimanje” znači povlačenje vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom ili njihova priznavanja;
3. „privremeno oduzimanje” znači privremeno ograničenje valjanosti vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom ili njihova priznavanja, na određeno razdoblje ili za kombinaciju fiksnog vremena i ispunjavanja dodatnih uvjeta;
4. „ograničenje” znači djelomično ograničenje valjanosti vozačke dozvole ili prava na upravljanje vozilom ili njihova priznavanja, na određeno razdoblje ili pod uvjetom da se ispune dodatni uvjeti ili na temelju kombinacije obojeg;
5. „dodatni uvjeti” znači drugi uvjeti osim isteka određenog razdoblja koje osoba na koju se odnosi zabrana vožnje mora ispuniti kako bi ponovno stekla pravo na upravljanje vozilom ili vozačku dozvolu;
6. „država članica prekršaja” znači država članica u kojoj je izrečena zabrana vožnje;
7. „država članica izdavanja” znači država članica koja je izdala vozačku dozvolu dotičnoj osobi i u koju se prenosi zabrana vožnje u skladu s odredbama ove Direktive;
8. „vozilo s vlastitim pogonom” znači vozilo s vlastitim pogonom kako je definirano u članku 2. točki 4. [NOVA DIREKTIVA O VOZAČKIM DOZVOLAMA];
9. „vozačka dozvola” znači vozačka dozvola kako je definirana u članku 2. točki 1. [NOVA DIREKTIVA O VOZAČKIM DOZVOLAMA];
10. „dotična osoba” znači fizička osoba protiv koje je izdana zabrana vožnje;
11. „teži prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama” znači:
 - (a) vožnja pod utjecajem alkohola kako je definirana u članku 3. točki (g) Direktive (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća²⁰;
 - (b) prekoračenje ograničenja brzine kako je definirano u članku 3. točki (d) Direktive (EU) 2015/413;

²⁰ 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, tekst značajan za EGP (SL L 68, 13.3.2015., str. 9.).

- (c) vožnja pod utjecajem opojnih droga kako je definirana u članku 3. točki (h) Direktive (EU) 2015/413;
 - (d) ponašanje kojim se krše prometni propisi i koje je prouzročilo smrt ili tešku tjelesnu ozljedu;
12. „uobičajeno boravište” znači uobičajeno boravište u skladu s člankom 17. [NOVA DIREKTIVA O VOZAČKIM DOZVOLAMA].

Članak 3.

Učinak zabrana vožnje na razini Unije

Države članice osiguravaju da zabrana vožnje koju je izdala država članica za osobu koja nema uobičajeno boravište u toj državi članici i koja ima vozačku dozvolu koju je izdala druga država članica ima učinak na cijelom području Unije u skladu s ovom Direktivom.

Članak 4.

Obveza obavješćivanja o zabrani vožnje

1. Država članica prekršaja obavješćuje državu članicu izdavanja o svakoj zabrani vožnje koja je u trajanju od mjesec dana ili dulje određena osobi koja nema uobičajeno boravište u državi članici prekršaja i koja ima vozačku dozvolu koju je izdala država članica izdavanja.
2. Obavijest iz stavka 1. šalje se putem standardne potvrde kako je predviđeno u članku 5. i u skladu s postupkom iz stavka 3.
3. Nacionalna kontaktna točka države članice prekršaja ispunjava, potpisuje i šalje potvrdu izravno nacionalnoj kontaktnoj točki države članice izdavanja, koja je proslijeđuje tijelu nadležnom za osiguravanje učinka zabrane vožnje na razini Unije. Nacionalna kontaktna točka države članice prekršaja proslijeđuje i vozačku dozvolu dotične osobe nakon njezina oduzimanja te izvornu odluku kojom se određuje zabrana vožnje ili njezinu ovjerenu presliku nacionalnoj kontaktnoj točki države članice izdavanja. Država članica prekršaja nije obvezna prevesti izvornu odluku ni njezinu ovjerenu presliku.

Članak 5.

Standardna potvrda i načini prijenosa

1. Prije [datum prenošenja utvrđen u članku 19.] Komisija provedbenim aktom utvrđuje oblik i sadržaj standardne potvrde za obavijest o zabrani vožnje. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 17. stavka 2.
2. Potvrda sadržava sljedeće informacije:
 - (a) informacije o tijelu koje je izreklo zabranu vožnje u državi članici prekršaja;
 - (b) opis težeg prometnog prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama i činjenica koje su dovele do izricanja zabrane vožnje;
 - (c) ime i adresu dotične osobe te broj vozačke dozvole i, ako je potrebno, nacionalne identifikacijske isprave dotične osobe, ako su dostupne;
 - (d) primjenjive pravne odredbe države članice prekršaja;
 - (e) postupke koji su primijenjeni te točan opseg i sadržaj zabrane vožnje, uključujući, ako je primjenjivo, datum na koji privremeno oduzimanje ili ograničenje prestaju proizvoditi učinke i sve dodatne uvjete koje su odredile države članice prekršaja;
 - (f) razdoblje (u danima) zabrane vožnje koju je izrekla država članica prekršaja, a koje je već proteklo u toj državi članici, ako je primjenjivo.
3. Država članica prekršaja dostavlja državi članici izdavanja prijevod potvrde na službeni jezik države članice izdavanja ili na bilo koji drugi jezik koji je država članica izdavanja prihvatila u skladu sa stavkom 4.
4. Svaka država članica može u bilo kojem trenutku navesti u izjavi dostavljenoj Komisiji da prihvaća prijevode potvrda na jednom ili više službenih jezika Unije, a koji nisu službeni jezik ili jezici te države članice. Ta se izjava može u svakom trenutku povući. Komisija izjave i njihova povlačenja stavlja na raspolaganje svim državama članicama.
5. Nacionalna kontaktna točka države članice prekršaja prenosi potvrdu nacionalnoj kontaktnoj točki države članice izdavanja putem mreže vozačkih dozvola EU-a iz članka 19. stavka 1. [NOVA DIREKTIVA O VOZAČKIM DOZVOLAMA] („RESPER”).

Članak 6.

Osiguravanje učinka zabrana vožnje na razini Unije

1. Nakon obavijesti o zabrani vožnje u skladu s člankom 4. stavkom 1. i osim ako se primjenjuje razlog za izuzeće iz članka 8., država članica izdavanja poduzima odgovarajuće mjere kako bi osigurala da zabrana vožnje ima učinak na razini Unije.
2. Ako se zabrana vožnje sastoji od oduzimanja, mjere koje poduzima država članica izdavanja moraju ispunjavati sljedeće uvjete:
 - (a) država članica izdavanja oduzima vozačku dozvolu ili pravo na upravljanje vozilom dotičnoj osobi;
 - (b) dotična osoba može ponovno dobiti vozačku dozvolu ili pravo na upravljanje vozilom u skladu s nacionalnim pravilima države članice izdavanja;
 - (c) država članica izdavanja u najvećoj mogućoj mjeri uzima u obzir svaki dio dodatnih uvjeta koje dotična osoba mora ispuniti kako bi ponovno stekla pravo na upravljanje vozilom koje je već ispunila u državi članici prekršaja.
3. Ako se zabrana vožnje sastoji od privremenog oduzimanja ili ograničenja, mjere koje poduzima država članica izdavanja moraju ispunjavati sljedeće uvjete:
 - (a) država članica izdavanja privremeno oduzima ili ograničava valjanost vozačke dozvole dotične osobe ili njezino pravo na upravljanje vozilom do datuma na koji privremeno oduzimanje ili ograničenje koje je država članica prekršaja uvela i o kojem je obavijestila više ne proizvodi učinke;
 - (b) ako privremeno oduzimanje ili ograničenje koje je uvela i o kojima je obavijestila država članica prekršaja podliježe isteku određenog razdoblja i ispunjenju dodatnih uvjeta, država članica izdavanja uzima u obzir samo određeno razdoblje;
 - (c) ako država članica prekršaja uvede ograničenje i obavijesti o njemu, ono se uzima u obzir u onoj mjeri u kojoj je to u skladu s pravom države članice izdavanja u smislu njegove prirode ili trajanja.
4. Ne dovodeći u pitanje razlog za izuzeće iz članka 8. stavka 1. točke (a), pri donošenju mjera na temelju ovog članka državu članicu izdavanja obvezuju i ona se oslanja na informacije i činjenice koje je dostavila država članica prekršaja u skladu s člankom 5.

Članak 7.

Učinci zabrana vožnje u državi članici prekršaja

1. Ova Direktiva ne sprečava državu članicu prekršaja da izvršava zabranu vožnje na svojem državnom području i u skladu s nacionalnim pravilima.
2. Ako je država članica izdavanja obaviještena o zabrani vožnje koja sadržava dodatne uvjete u skladu s člankom 4. stavkom 1., država članica prekršaja može nastaviti primjenjivati takvu zabranu na svojem državnom području dok dotična osoba ne ispuni te uvjete.

3. Međutim, država članica prekršaja smatra da su dodatni uvjeti povezani sa zabranom vožnje o kojima je obaviješteno u skladu s člankom 4. stavkom 1. ispunjeni ako je država članica izdavanja pozitivno ocijenila da dotična osoba ispunjava uvjete koji se u državi članici izdavanja primjenjuju za ponovno stjecanje prava na upravljanje vozilom ili vozačke dozvole ili za mogućnost podnošenja zahtjeva za novu dozvolu.

Članak 8.

Razlozi za izuzeće

1. Država članica izdavanja ne poduzima mjere iz članka 6. stavka 1. ako:
- (a) potvrda iz članka 5. nepotpuna je ili očito netočna, a podaci koji nedostaju ili su točni nisu dostavljeni u skladu sa stavkom 3. ovog članka;
 - (b) zabrana vožnje već je u potpunosti izvršena u državi članici prekršaja;
 - (c) zabrana vožnje zastarjela je u skladu s pravom države članice izdavanja;
 - (d) prema pravu države članice izdavanja postoje povlastica ili imunitet kojima se sprečava izvršavanje zabrane vožnje;
 - (e) u trenutku donošenja mjera iz članka 6. stavka 3. preostalo razdoblje privremenog oduzimanja ili ograničenja koje treba proteći na temelju zabrane vožnje kraće je od mjesec dana;
 - (f) proveden je sudski postupak i u skladu s potvrdom dotična se osoba nije osobno pojavila na suđenju koje je rezultiralo donošenjem zabrane vožnje, osim ako je u potvrdi navedeno da je, u skladu s dodatnim postupovnim zahtjevima utvrđenima u pravu države članice prekršaja, došlo do jedne od sljedećih okolnosti:
 - i. dotična osoba bila je pravodobno osobno pozvana i time obaviještena o predviđenom datumu i mjestu suđenja koje je rezultiralo zabranom vožnje ili je na drugi način stvarno primila službenu obavijest o predviđenom datumu i mjestu suđenja tako da se nedvojbeno utvrdilo da je osoba bila upoznata s predviđenim suđenjem i da je bila pravodobno obaviještena da bi se ta zabrana vožnje mogla donijeti u slučaju njezina nepojavljivanja na suđenju;
 - ii. dotična osoba bila je upoznata s predviđenim suđenjem i ovlastila je odvjetnika, kojeg je imenovala dotična osoba ili država, da je brani tijekom suđenja te ju je taj odvjetnik uistinu branio tijekom suđenja; ili
 - iii. nakon dostave zabrane vožnje i nakon što je izričito obaviještena o pravu na obnovu postupka ili na žalbu, pri čemu bi dotična osoba imala pravo sudjelovati te bi se mogle preispitati ključne činjenice predmeta, uključujući ispitivanje novih dokaza, što bi moglo dovesti do ukidanja izvorne zabrane vožnje, ta osoba izričito je izjavila da ne osporava zabranu vožnje ili nije zahtijevala obnovu postupka niti podnijela žalbu u primjenjivom roku;

- (g) u iznimnim okolnostima postoje utemeljeni razlozi za vjerovanje, na temelju konkretnih i objektivnih dokaza, da bi izvršenje zabrane vožnje, u posebnim okolnostima slučaja, dovelo do kršenja temeljnog prava utvrđenog u Povelji.
2. Država članica izdavanja može odlučiti primijeniti i sljedeće razloge za izuzeće:
- (a) zabrana vožnje odnosi se na teži prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama koji, na temelju informacija o kojima je obaviješteno skladu s člankom 4. stavkom 1., ne bi bio sankcioniran zabranom vožnje u skladu s pravom države članice izdavanja;
 - (b) zabrana vožnje određena je samo zbog prekoračenja ograničenja brzine, a ograničenja brzine koja su na snazi u državi članici prekršaja prekoračena su za manje od 50 km/h;
 - (c) u skladu s pravom države članice izdavanja dotična osoba zbog svoje se dobi ne može smatrati odgovornom za teži prometni prekršaj protiv sigurnosti prometa na cestama za koji je izdana zabrana vožnje.
3. Kad god država članica izdavanja namjerava u određenom slučaju primijeniti razlog za izuzeće u skladu sa stavkom 1. ili 2., bez odgode obavješćuje državu članicu prekršaja i, prema potrebi, traži sve potrebne informacije kako bi ispitala primjenjuje li se u njima naveden razlog za izuzeće. Država članica prekršaja bez odgode dostavlja tražene informacije i može dostaviti sve dodatne informacije ili primjedbe koje smatra relevantnima.

Informacije pružene u skladu s ovim stavkom ne uključuju osobne podatke osim onih koji su nužno potrebni za primjenu stavaka 1. i 2. i upotrebljavaju se isključivo u svrhu primjene tih stavaka.

Članak 9.

Rokovi

1. Država članica izdavanja poduzima mjere iz članka 6. stavka 1. ili donosi odluku da se bez odgode primjenjuje razlog za izuzeće u skladu s člankom 8., a ne dovodeći u pitanje stavak 3., najkasnije 15 dana nakon što je primila potvrdu u skladu s člankom 5. stavkom 1.
2. Nacionalna kontaktna točka države članice izdavanja preko RESPER-a bez odgode obavješćuje nacionalnu kontaktnu točku države članice prekršaja o mjerama poduzetima na temelju članka 6. stavka 1. ili odluci da se primjenjuje razlog za izuzeće u skladu s člankom 8.
3. Ako u određenom slučaju nije moguće poštovati rok iz stavka 1., nacionalna kontaktna točka države članice izdavanja bez odgode obavješćuje nacionalnu kontaktnu točku države članice prekršaja na bilo koji način, navodeći razloge zbog kojih nije bilo moguće poštovati taj rok.

Istek roka iz stavka 1. ne oslobađa državu članicu izdavanja od obveze da bez odgode poduzme mjere iz članka 6. stavka 1.

Članak 10.

Savjetovanja među državama članicama

Države članice trebale bi se prema potrebi međusobno savjetovati odgovarajućim sredstvima i bez odgode kako bi se osigurala djelotvorna primjena ove Direktive.

Članak 11.

Informacije koje treba dati država članica izdavanja

Nacionalna kontaktna točka države članice izdavanja bez odgode obavještuje nacionalnu kontaktnu točku države članice prekršaja:

- (a) o primitku obavijesti o zabrani vožnje u skladu s člankom 4. stavkom 1.;
- (b) o mjerama poduzetima na temelju članka 6. nakon što postanu pravno obvezujuće;
- (c) o svakoj odluci o primjeni razloga za izuzeće u skladu s člankom 8. zajedno s razlozima za tu odluku;
- (d) o svakoj mjeri kojom se suspendira ili ukida učinak zabrane vožnje na razini Unije i razlozima za nju, među ostalim ako ju je dotična osoba uspješno osporila.

Članak 12.

Informacije koje treba dati država članica prekršaja

Nacionalna kontaktna točka države članice prekršaja bez odgode obavještuje nacionalnu kontaktnu točku države članice izdavanja:

- (a) o svim okolnostima koje utječu na odluku kojom se određuje zabrana vožnje;
- (b) o izvršavanju zabrane vožnje u državi članici prekršaja.

Članak 13.

Obveza obavješćivanja dotične osobe

1. Nakon primitka obavijesti iz članka 4. stavka 1., odnosno donošenja mjera na temelju članka 6. stavka 1. država članica izdavanja o tome bez odgode obavještuje dotičnu osobu, u skladu s postupcima iz nacionalnog prava.
2. U informacijama koje treba dostaviti u skladu sa stavkom 1. navodi se barem sljedeće:

- (a) kad se informacije daju nakon primitka obavijesti u skladu s člankom 4. stavkom 1.:
 - i. imena tijela nadležnih za provedbu zabrane vožnje i države članice izdavanja i države članice prekršaja; i
 - ii. pravni lijekovi dostupni u skladu s pravom države članice izdavanja, uključujući pravo na saslušanje;
- (b) kad se informacije daju nakon donošenja mjera poduzetih u skladu s člankom 6. stavkom 1.:
 - i. pojedinosti o mjerama koje je poduzela država članica izdavanja;
 - ii. pravni lijekovi dostupni u skladu s pravom države članice izdavanja za osporavanje poduzetih mjera.

Članak 14.

Pravni lijekovi

1. Države članice osiguravaju odgovarajuća pravna sredstva protiv odluka ili mjera donesenih u skladu s ovom Direktivom, jednaka onima koja su dostupna u sličnim domaćim slučajevima. Poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi osigurale da se pravodobno pružaju informacije o takvim pravnim lijekovima kako bi se oni mogli djelotvorno iskoristiti.
2. Zabrana vožnje prijavljena u skladu s člankom 4. stavkom 1. može se osporiti samo u postupku pokrenutom u državi članici prekršaja.
3. Država članica prekršaja i država članica izdavanja međusobno se obavješćuju o pravnim lijekovima koji se traže protiv odluka ili mjera poduzetih u skladu s ovom Direktivom.

Članak 15.

Nacionalne kontaktne točke

1. Do [datum prenošenja ove Direktive] svaka država članica imenuje nacionalnu kontaktnu točku za potrebe ove Direktive.
2. Države članice osiguravaju da njihove nacionalne kontaktne točke surađuju s tijelima nadležnima za provedbu zabrana vožnje izrečenih za počinjenje težih prometnih prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama, posebno kako bi se osigurala pravodobna razmjena svih potrebnih informacija i poštovanje rokova utvrđenih u članku 9.
3. Države članice obavješćuju Komisiju o nacionalnim kontaktnim točkama imenovanima za potrebe ove Direktive. Komisija informacije primljene na temelju ovog članka stavlja na raspolaganje svim državama članicama na svojim internetskim stranicama.

Članak 16.

Statistički podaci

Države članice redovito prikupljaju sveobuhvatne statističke podatke o primjeni ove Direktive te ih svake godine šalju Komisiji. Ti statistički podaci uključuju:

- (a) broj obavijesti dostavljenih u skladu s člankom 4. stavkom 1., odvojeno po državi članici koja prima obavijest;
- (b) broj pozivanja na razlog za izuzeće, uključujući primijenjene razloge za izuzeće, odvojeno po državi članici koja dostavlja obavijest;
- (c) vrijeme potrebno za prijenos informacija o odluci o razlogu za izuzeće;
- (d) broj pravnih lijekova koji su podneseni protiv mjera poduzetih u skladu s člankom 6. stavkom 1.

Članak 17.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor za vozačke dozvole osnovan na temelju članka 22. [NOVA DIREKTIVA O VOZAČKIM DOZVOLAMA]. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

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 provedbeni akt i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 18.

Odnos prema drugim pravnim aktima

1. Ova Direktiva ne utječe na prava i obveze koji proizlaze iz sljedećih pravnih akata:

- (a) Okvirne odluke Vijeća 2008/947/PUP;
- (b) Okvirne odluke Vijeća 2005/214/PUP;
- (c) prava osumnjičenih i optuženih osoba iz Direktive 2010/64/EU, Direktive 2012/13/EU, Direktive 2013/48/EU, Direktive (EU) 2016/343, Direktive (EU) 2016/800 i Direktive (EU) 2016/1919 Europskog parlamenta i Vijeća.

2. Države članice mogu sklopiti bilateralne ili multilateralne sporazume ili dogovore s drugim državama članicama nakon [DD/MM/GGGG], u mjeri u kojoj takvi sporazumi ili dogovori omogućuju proširenje odredaba ove Direktive i pomažu u daljnjem pojednostavljenju ili olakšavanju postupaka za provedbu zabrana vožnje izrečenih za počinjenje prekršaja u državi članici koja nije država članica koja je izdala vozačku dozvolu dotičnoj osobi.

Članak 19.

Prenošenje

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do [DD/MM/GGGG]. 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. Do [DD/MM/GGGG] države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 20.

Izvješće o primjeni

Komisija do [stupanje na snagu + 5 godina] i svakih pet godina nakon toga podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive, među ostalim o njezinu utjecaju na sigurnost na cestama. Uz to se izvješće, prema potrebi, prilažu prijedlozi izmjena ove Direktive.

Članak 21.

Stupanje na snagu i primjena

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

Članak 22.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik