



EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS  
COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME  
EUROPSKI SUD ZA LJUDSKA PRAVA

PRVI ODJEL

ODLUKA

Zahtjev br. 38771/15  
Darko MATIJAŠIĆ  
protiv Hrvatske

Europski sud za ljudska prava (Prvi odjel), zasjedajući 8. lipnja 2021. u vijeću u sastavu:

Péter Paczolay, *predsjednik*,  
Ksenija Turković,  
Krzysztof Wojtyczek,  
Alena Poláčková,  
Gilberto Felici,  
Lorraine Schembri Orland,  
Ioannis Ktistakis, *suci*,

i Liv Tigerstedt, *zamjenica tajnika Odjela*,

uzimajući u obzir gore navedeni zahtjev podnesen 29. srpnja 2015. godine, uzimajući u obzir očitovanje koje je dostavila tužena Vlada i odgovor na očitovanje koji je dostavio podnositelj zahtjeva, nakon vijećanja odlučuje kako slijedi:

ČINJENICE

1. Podnositelj zahtjeva, g. Darko Matijašić, hrvatski je državljanin, rođen je 1963. godine i živi u Motovunu. Podnositelja zahtjeva pred Sudom je zastupao g. M. Zubović, odvjetnik iz Pazina.

2. Hrvatsku Vladu („Vlada”) zastupala je njezina zastupnica, gđa Š. Stažnik.

**A. Okolnosti predmeta**

3. Činjenično stanje predmeta, kako su ga iznijele stranke, može se sažeti kako slijedi.

4. Podnositelj zahtjeva ima vozačku dozvolu za motorna vozila svih kategorija. Godine 1999. morao je ponovno polagati vozački ispit zbog brojnih prekršaja u cestovnom prometu koje je počinio.

5. Dana 31. svibnja 2013. prekršajnim nalogom koji je izdala Policijska uprava istarska podnositelj zahtjeva proglašen je krivim za prometni prekršaj vožnje brzinom većom od dopuštene. Izrečena mu je novčana kazna u iznosu od 3.000,00 hrvatskih kuna (HRK) i u evidenciju su mu upisana tri negativna prekršajna boda.

6. Presudom Prekršajnog suda u Puli od 6. rujna 2013. podnositelju zahtjeva izrečena je novčana kazna u iznosu od 3.900,00 kuna za vožnju brzinom većom od dopuštene 30. rujna 2011. Sud je izrekao i zaštitnu mjeru zabrane upravljanja motornim vozilima B kategorije u trajanju od dva mjeseca. U evidenciju su mu upisana još tri negativna prekršajna boda.

7. Dana 10. travnja 2014. Prekršajni sud u Puli proglasio je podnositelja zahtjeva krivim za vožnju brzinom većom od dopuštene 20. studenoga 2013. te mu je izrekao novčanu kaznu u iznosu od 4.500,00 kuna. Sud je izrekao i zaštitnu mjeru zabrane upravljanja motornim vozilima B kategorije u trajanju od dva mjeseca. U evidenciju su mu upisana još tri negativna prekršajna boda.

8. Dana 6. kolovoza 2014. Policijska uprava istarska izrekla je podnositelju zahtjeva zabranu upravljanja svim motornim vozilima u trajanju od dvanaest mjeseci. Ta je mjera izrečena na temelju članka 286. stavka 6. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, kojim je bilo predviđeno da će se zabrana izreći vozaču koji je unutar razdoblja od dvije godine prikupio ukupno devet negativnih prekršajnih bodova za prometne prekršaje za koje su propisana tri negativna prekršajna boda.

9. Podnositelj zahtjeva podnio je žalbu protiv tog rješenja Visokom prekršajnom sudu Republike Hrvatske. Konkretno je tvrdio da je naknadno izricanje sporne mjere zbog istog ponašanja za koje je već proglašen krivim i kažnjen u prekršajnom postupku predstavljalo povredu načela *ne bis in idem*.

10. Dana 15. listopada 2014. Visoki prekršajni sud Republike Hrvatske odbio je žalbu podnositelja zahtjeva kao neosnovanu uz obrazloženje da primjena mjere na temelju članka 286. stavka 6. Zakona o sigurnosti prometa na cestama nije kazna izrečena podnositelju, već samo pravna posljedica činjenice da je prikupio određen broj negativnih prekršajnih bodova u razdoblju propisanom zakonom.

11. Podnositelj zahtjeva osporio je tu odluku pred Ustavnim sudom Republike Hrvatske, ponavljajući svoju tvrdnju o povredi načela *ne bis in idem*. Dana 27. siječnja 2015. Ustavni sud Republike Hrvatske proglasio je njegovu ustavnu tužbu nedopuštenom uz obrazloženje da pobijana odluka ne predstavlja pojedinačni akt koji podliježe ocjeni ustavnosti.

12. Rješenje Ustavnog suda dostavljeno je punomoćniku podnositelja zahtjeva 16. veljače 2015. godine.

## **B. Mjerodavno domaće pravo**

13. Mjerodavne odredbe Prekršajnog zakona (Narodne novine br. 107/07 s naknadnim izmjenama i dopunama) glase kako slijedi:

### **Članak 5.**

#### **Vrste prekršajnopравnih sankcija**

„(1) Prekršajnopравne sankcije koje se mogu ...primijeniti prema počinitelju prekršaja su:

1. kazna (novčana i zatvor),
  2. zaštitne mjere, sukladno članku 50. stavku 2. ovoga Zakona.
- (2) Prekršajnopравne sankcije koje se propisuju ovim Zakonom su:
1. mjere upozorenja (opomena i uvjetna osuda),
  2. zaštitne mjere (članak 50. stavak 1.),
  3. odgojne mjere.“

### **Članak 34.**

„(1) Ako novčana kazna... nije u cijelosti ili djelomično plaćena u roku koji je određen u odluci o prekršaju naplatit će se prisilno...“

(2) Novčana kazna iznad 2.000,00 kuna koja nije u cijelosti ili djelomično naplaćena ... zamijenit će se radom za opće dobro ...“

(3) Ako osuđenik ne pristane na rad za opće dobro ili ga ne izvrši svojom krivnjom u roku koji je za to određen, novčana kazna zamijenit će se kaznom zatvora.“

### **Članak 50.**

#### **Vrste zaštitnih mjera**

„(1) Zaštitne mjere su:

...

6. zabrana upravljanja motornim vozilom.“

### **Članak 51.**

#### **Svrha zaštitnih mjera**

„Svrha je zaštitnih mjera da se njihovom primjenom otklanjaju uvjeti koji omogućavaju ili poticajno djeluju na počinjenje novog prekršaja.“

### **Članak 58.**

#### **Zabrana upravljanja motornim vozilom**

“(1) Zaštitnu mjeru zabrane upravljanja motornim vozilom sud može izreći počinitelju prekršaja protiv sigurnosti prometa kad postoji opasnost da će upravljajući motornim vozilom [ponovo] ugroziti sigurnost prometa...“

**Članak 79.**

**Pravne posljedice osude**

“(2) Pravna posljedica osude koja se sastoji u stjecanju negativnih prekršajnih bodova propisuje se zakonom.”

14. Mjerodavne odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine br. 67/08, s naknadnim izmjenama i dopunama), pod naslovom „Pravna posljedica osude”, koje su bile na snazi u relevantno vrijeme, glasile su kako slijedi:

**Članak 286.**

„(1) Pravna posljedica pravomoćne osude vozača motornog vozila za određene prekršaje iz ovoga Zakona na temelju određenog broja prikupljenih negativnih prekršajnih bodova je ... gubitak prava na upravljanje motornim vozilom ....

(2) Nadležna policijska uprava odnosno policijska postaja u svoju evidenciju upisuje vozaču motornog vozila negativne bodove ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj za koji su ovim Zakonom predviđeni negativni prekršajni bodovi.

(3) Negativne prekršajne bodove upisuje ona policijska uprava odnosno policijska postaja koja je pokrenula prekršajni postupak.

(4) Nakon proteka dvije godine od dana pravomoćnosti odluke o prekršaju na temelju koje su prikupljeni i upisani negativni prekršajni bodovi isti se ne mogu više uračunavati pri donošenju rješenja iz stavka 6. i 7. ovoga članka i brišu se iz evidencije.

(5) Nakon što su negativni prekršajni bodovi uzeti u obzir za donošenje rješenja iz stavka 6. odnosno 7. ovoga članka brišu se iz evidencije vozača.

(6) Vozaču motornog vozila koji je unutar razdoblja od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova ... će se izreći mjera zabrane upravljanja motornim vozilom svih kategorija u trajanju od dvanaest mjeseci.

...”

**Članak 289.**

“1. Vozač kojem je ... izrečena mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole ... ne smije za to vrijeme upravljati vozilom u prometu na cesti.

...

4. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji upravlja vozilom za vrijeme dok su mu izrečene mjere iz stavka 1. ovoga članka.“

15. Prema usporedivim podacima koje je dostavila Vlada (dokument pod nazivom „*European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions*” (Europski sustavi negativnih bodova: pregled njihovih glavnih značajki i mišljenja stručnjaka) iz listopada 2011.), 21 od 27 zemalja EU-a uvela je sustav negativnih bodova uglavnom kao sredstvo prevencije, dok ga neke zemlje upotrebljavaju i za ispravljanje ponašanja počinitelja i izdvajanje višestrukih počinitelja. Prema tom izvješću, sustavi negativnih bodova uvedeni su kako bi se osigurala veća sigurnost na cestama.

## PRIGOVOR

16. Podnositelj zahtjeva prigovorio je na temelju članka 4. Protokola br. 7 uz Konvenciju da su njegov progon i kažnjavanje za prekršaje u cestovnom prometu te naknadna primjena mjere zabrane upravljanja motornim vozilom zbog istih djela doveli do povrede njegovog prava da ne bude dva puta kažnjen.

## PRAVO

17. Prigovarajući povredi načela *ne bis in idem*, podnositelj zahtjeva pozvao se na članak 4. Protokola br. 7 uz Konvenciju, čiji mjerodavni dio glasi kako slijedi:

“1. Nikome se ne može ponovno suditi niti ga se može kazniti u kaznenom postupku iste države za kazneno djelo za koje je već pravomoćno oslobođen ili osuđen u skladu sa zakonom i kaznenim postupkom te države.”

### A. Tvrđenje stranaka

18. Vlada je tvrdila, kao prvo, da zabrana upravljanja motornim vozilom koja je izrečena podnositelju zahtjeva ne zadovoljava „kriterije *Engel*” i stoga se ne može smatrati „kaznenom” po svojoj prirodi. Riječ je o preventivnoj upravnoj mjeri usmjerenoj na osiguravanje sigurnosti u prometu, a ne na kažnjavanje počinitelja. Nakon što je policija utvrdila da su sve tri osude podnositelja zahtjeva postale pravomoćne u roku od dvije godine i da se svaka osuda odnosi na djelo na temelju kojeg je podnositelj zahtjeva prikupio negativne prekršajne bodove, zabrana upravljanja motornim vozilom primijenjena je automatski neovisno o vrsti djela ili sankcijama izrečenima za ta djela. Primjenjujući predmetnu mjeru, domaće vlasti nisu preispitivale ranije podnositeljeve osude za prekršaje niti su ponovno ocijenile njegovu krivnju za ta djela. S obzirom na prirodu mjere kao i njezino ograničeno trajanje, Vlada je smatrala da podnositelju zahtjeva njome nije bio nametnut prekomjeran individualni teret.

19. U svakom slučaju, Vlada je tvrdila da u predmetu podnositelja zahtjeva nije došlo do dupliciranja postupka jer su tri prekršajna postupka i naknadna zabrana upravljanja motornim vozilom bili usko povezani u naravi i u vremenu, te su stoga činili koherentan odgovor države na ustrajno kršenje prometnih propisa od strane podnositelja zahtjeva.

20. Podnositelj zahtjeva tvrdio je da je zabrana upravljanja motornim vozilom koja mu je izrečena predstavljala kaznu i da je posljedično bio dva puta kažnjen za isto ponašanje.

## B. Ocjena Suda

### 1. Opća načela

21. Člankom 4. Protokola br. 7 uz Konvenciju zabranjuje se progon ili suđenje za drugo „kazneno djelo” u mjeri u kojoj ono proistječe iz istovjetnih činjenica ili činjenica koje su bitno iste (vidi *Sergey Zolotukhin protiv Rusije* [VV], br. 14939/03, stavak 82., ECHR 2009; *A i B protiv Norveške* [VV], br. 24130/11 i 29758/11, stavak 108., 15. studenoga 2016.; i *Marguš protiv Hrvatske* [VV], br. 4455/10, stavak 114., ECHR 2014).

22. Sud ponavlja da pravna kvalifikacija postupka prema nacionalnom pravu ne može biti jedini relevantan kriterij za primjenjivost načela *ne bis in idem* iz članka 4. stavka 1. Protokola br. 7. Inače bi primjena te odredbe bila prepuštena diskreciji država ugovornica u mjeri koja bi mogla dovesti do rezultata nespojivih s ciljem i svrhom Konvencije (vidi, primjerice, *Storbråten protiv Norveške* (odl.), br. 12277/04, ECHR 2007 (izvadci), s daljnjim referencama). Pojam „kazneni postupak” u tekstu članka 4. Protokola br. 7 mora se tumačiti u svjetlu općih načela koja se odnose na odgovarajuće riječi „optužba za kazneno djelo” i „kazna” u člancima 6. odnosno 7. Konvencije (vidi gore citirani predmet *Sergey Zolotukhin*, stavak 52.; i *Seražin protiv Hrvatske* (odl.), br. 19120/15, stavak 64., 9. listopada 2018.).

23. Utvrđenom su sudskom praksom Suda postavljena tri kriterija, uobičajeno poznata kao „kriteriji *Engel*” (vidi *Engel i drugi protiv Nizozemske*, 8. lipnja 1976., Serija A br. 22), koje treba uzeti u obzir kad se utvrđuje je li ili nije postojala „optužba za kazneno djelo”. Prvi je kriterij pravna kvalifikacija djela na temelju nacionalnog prava, drugi je sama narav djela, a treći je razina težine kazne koja bi mogla biti izrečena dotičnoj osobi. Drugi i treći kriterij su alternativni, a ne nužno kumulativni. Time se, međutim, ne isključuje kumulativni pristup kad odvojena analiza svakog kriterija ne omogućava donošenje jasnog zaključka o postojanju optužbe za kazneno djelo (vidi *Jussila protiv Finske* [VV], br. 73053/01, stavci 30. – 31., ECHR 2006-XIV, i *Ezeh i Connors protiv Ujedinjenog Kraljevstva* [VV], br. 39665/98 i 40086/98, stavci 82. – 86., ECHR 2003-X).

24. U ovom predmetu stranke nisu osporile da su prekršajni postupci koji su se odnosili na prekršaje u cestovnom prometu po svojoj prirodi bili „kazneni” u smislu članka 4. Protokola br. 7 (vidi *Bajčić protiv Hrvatske*, br. 67334/13, stavci 27. – 28., 8. listopada 2020.; vidi i, u kontekstu članka 6., *Marčan protiv Hrvatske*, br. 40820/12, stavak 33., 10. srpnja 2014.).

25. Kad je riječ o zabrani upravljanja motornim vozilom koja je uslijedila, Sud je ocjenjivao prirodu zabrane upravljanja motornim vozilom u nekoliko predmeta, bilo u kontekstu članka 6. bilo u kontekstu članka 4. Protokola br. 7. U predmetu *Escoubet protiv Belgije* ([VV], br. 26780/95, stavak 38., ECHR 1999-VII) Sud je utvrdio u kontekstu članka 6. Konvencije da se

privremeno oduzimanje vozačke dozvole podnositelja zahtjeva na šest dana, prije početka bilo kakvog postupka, zbog sumnje u vožnju pod utjecajem alkohola ne odnosi na optužbu za kazneno djelo. U predmetu *Mulot protiv Francuske* ((odl.), br. 37211/97, 14. prosinca 1999.) podnositelju zahtjeva prefekt je privremeno oduzeo vozačku dozvolu na šest mjeseci iz sigurnosnih razloga prije početka bilo kakvog sudskog postupka. Isto tako, u predmetu *Hangl protiv Austrije* ((odl.), br. 38716/97 20. ožujka 2001.) smatralo se da je zabrana upravljanja motornim vozilom na dva tjedna koju su izrekle policijske vlasti preventivne prirode, a ne kaznene naravi. S druge strane, u predmetu *Nilsson protiv Švedske* ((odl.), br. 73661/01, ECHR 2005-XIII) Sud je utvrdio da je oduzimanje vozačke dozvole na temelju kaznene osude predstavljalo „kaznenu” stvar u smislu članka 4. Protokola br. 7. Štoviše, prema mišljenju Suda, težina mjere, oduzimanje podnositeljeve vozačke dozvole na osamnaest mjeseci, bila je sama po sebi toliko značajna, bez obzira na kontekst njegove kaznene osude, da se obično mogla smatrati kaznenopravnom sankcijom. Naknadno, u predmetu *Boman protiv Finske* (br. 41604/11, stavak 32., 17. veljače 2015.) Sud je utvrdio da je dvomjesečna zabrana upravljanja motornim vozilom izrečena podnositelju zahtjeva nakon kaznene osude za upravljanje vozilom bez dozvole bila „kaznene” prirode. U predmetu *Rivard protiv Švicarske* (br. 21563/12, stavak 24., 4. listopada 2016.), u kojem je podnositelju zahtjeva vozačka dozvola bila oduzeta na mjesec dana nakon što je već kažnjen zbog vožnje brzinom većom od dopuštene, i u kojem je švicarski Savezni sud priznao „kaznenu” prirodu dotične mjere, Sud je prihvatio da je bila „kaznena” u smislu članka 4. Protokola br. 7.

26. Sud stoga treba ispitati je li, na temelju gore navedenih kriterija, primjena mjere zabrane upravljanja motornim vozilom na temelju članka 286. stavka 6. Zakona o sigurnosti prometa na cestama u odnosu na podnositelja zahtjeva predstavljala izricanje kazne u „kaznenom postupku”.

## 2. Primjena navedenih načela na ovaj predmet

27. Prema domaćoj pravnoj kvalifikaciji, zabrana upravljanja motornim vozilom iz članka 286. stavka 6. Zakona o sigurnosti prometa na cestama preventivna je mjera koja se razlikuje od bilo koje kazne koja se može izreći u kaznenom ili prekršajnom postupku.

28. Međutim, kvalifikacija u domaćem pravu nije presudna za potrebe Konvencije, imajući u vidu autonomno i materijalno značenje pojma optužbe za „kazneno” djelo i kaznu (vidi stavak 22. ove odluke; vidi i, među brojnim drugim izvorima prava, gore citirani predmet *Escoubet*, stavak 33., i predmet *Becker protiv Austrije*, br. 19844/08, stavak 26., 11. lipnja 2015.). Sud stoga mora ispitati „samu prirodu” predmetne mjere.

29. Kad je riječ o prirodi postupka u kojem je podnositelju zahtjeva izrečena zabrana upravljanja motornim vozilom, Vlada je ustvrdila da je to

prema domaćem pravu upravni postupak koji rezultira izricanjem zaštitne mjere usmjerene na zaštitu sigurnosti cestovnog prometa.

30. Sud primjećuje da je u ovom predmetu riječ o situaciji u kojoj je podnositelju zahtjeva izrečena zabrana upravljanja motornim vozilom kao posljedica činjenice da je prikupio određeni broj negativnih prekršajnih bodova zbog prometnih prekršaja koje je počinio u razdoblju propisanom zakonom. Drugim riječima, mjera kojoj se prigovara izrečena je kao izravna i predvidljiva posljedica ponovljenog ponašanja podnositelja zahtjeva u ograničenom vremenskom razdoblju kojim je pokazao da nije podoban za posjedovanje dozvole. Stoga ga treba razlikovati od gore navedenih predmeta (vidi predmete *Nilsson*, *Boman*, i *Rivard*, svi gore citirani), u kojima je zabrana upravljanja vozilom bila izrečena kao dio sankcije za određeni prometni prekršaj.

31. Sud nadalje primjećuje da se prema hrvatskom pravu mogu izreći dvije vrste zabrana upravljanja motornim vozilom zbog prometnih prekršaja. Prva vrsta zabrane upravljanja motornim vozilom, uređena Prekršajnim zakonom, može se izreći počinitelju prekršaja kao dio kazne, uz novčanu kaznu ili kaznu zatvora (vidi stavak 13. ove odluke). Zabrana upravljanja motornim vozilom kao zaštitna mjera u tom kontekstu obično odražava težinu počinjenog prekršaja i njezino trajanje može se razlikovati. Takva mjera stoga jasno teži cilju odmazde i odvraćanja kao i cilju prevencije te se treba smatrati „kaznenom” po prirodi.

32. Druga vrsta zabrane upravljanja motornim vozilom, uređena člankom 286. stavkom 6. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, automatski se primjenjuje nakon što je pojedinac prikupio određeni broj negativnih prekršajnih bodova tijekom određenog vremenskog razdoblja propisanog zakonom. Ne provodi se novo ispitivanje prijašnjih prometnih prekršaja. Kao što je Vlada istaknula, ne preispituje se ni razina krivnje pojedinca ni težina prekršaja (vidi stavak 18. ove odluke). Zabrana upravljanja motornim vozilom definirana je kao pravna posljedica nekoliko osuda. Iako u određenoj mjeri ima kazneni i odvraćajući učinak, njezin je cilj prvenstveno preventivan, osigurati sigurnost cestovnog prometa.

33. Sud s tim u vezi primjećuje da je, prema informacijama o usporedivim pravnim sustavima koje je dostavila Vlada, a koje podnositelj zahtjeva nije osporio, do 2012. godine najmanje 21 od 27 država članica Europske unije uvela sustav negativnih bodova u prometu, upravo s ciljem poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa i daljnje edukacije vozača recidivista o postojećim propisima o sigurnosti cestovnog prometa (vidi stavak 15. ove odluke).

34. Sud je sa svoje strane naglasio važnost uspostavljanja zakonodavnog i upravnog okvira koji je osmišljen tako da osigurava djelotvorno odvraćanje od prijetnji pravu na život u kontekstu cestovnog prometa (vidi *Nicolae Virgiliu Tănase protiv Rumunjske* [VV], br. 41720/13, stavak 135., 25. lipnja 2019.). Također je kritizirao manjkavo funkcioniranje



mjerodavnog regulatornog okvira o sigurnosti cestovnog prometa u pogledu odgovora na opetovano i uobičajeno nezakonito ponašanje u cestovnom prometu (vidi *Smiljanić protiv Hrvatske*, br. 35983/14, stavak 71., 25. ožujka 2021.).

35. U svjetlu gore navedenog, Sud prihvaća da je zabrana upravljanja motornim vozilom na temelju članka 286. stavka 6. Zakona o sigurnosti prometa na cestama bila jasna i predvidljiva posljedica ponovljenih povreda cestovnih propisa od strane podnositelja zahtjeva i ugrožavanja života i tjelesnog integriteta drugih. Kao što je naglasio Visoki prekršajni sud, izrečena zabrana upravljanja motornim vozilom nije predstavljala kaznu za prijašnje ponašanje podnositelja zahtjeva, već je predstavljala pravnu posljedicu negativnih prekršajnih bodova koje je prikupio u evidenciji zbog svojih prethodnih osuda (vidi stavak 10. ove odluke). Sud je stoga uvjeren da je navedena mjera bila usmjerena prvenstveno na sigurnost cestovnog prometa, a ne na kažnjavanje podnositelja zahtjeva (vidi, *mutatis mutandis*, gore citirani predmet *Seražin*, stavak 79.).

36. Sud napominje da primjena zabrane upravljanja motornim vozilom iz članka 286. stavka 6. Zakona o sigurnosti prometa na cestama nije uključivala izricanje novčane kazne ili lišenje slobode, što obično ukazuje na kaznenu sankciju (vidi gore citirani predmet *Sergey Zolotukhin*, stavak 56.; vidi i predmet *M. protiv Njemačke*, br. 19359/04, stavci 126. – 129. i 132., ECHR 2009).

37. Točno je da nepoštovanje zabrane upravljanja motornim vozilom može rezultirati novčanom kaznom i kaznom zatvora, ali to ne bi bila izravna posljedica. Takvo nepoštovanje tretira se kao zaseban prekršaj te bi bio potreban sasvim novi prekršajni postupak za izricanje bilo koje od tih sankcija (vidi stavak 14. ove odluke). Prema sudskoj praksi Suda, takva neizravna mogućnost primjene sankcija nije dovoljna kako bi se utvrdilo da je mjera „kaznena” po prirodi (vidi gore citirani predmet *Escoubet*, stavak 38.; i gore citirani predmet *Seražin*, stavak 89.).

38. S obzirom na gore navedena utvrđenja, Sud ne smatra da primjena mjere zabrane upravljanja motornim vozilom iz članka 286. stavka 6. Zakona o sigurnosti prometa na cestama u odnosu na podnositelja zahtjeva uključuje odlučivanje o „optužbi za kazneno djelo”. Stoga zaključuje da članak 4. Protokola br. 7 nije primjenjiv u ovom predmetu.

39. Iz toga slijedi da je prigovor podnositelja zahtjeva nespojiv *ratione materiae* s odredbama Konvencije u smislu članka 35. stavka 3. i mora biti odbačen u skladu s člankom 35. stavkom 4.

Iz tih razloga Sud jednoglasno

*utvrđuje* da je zahtjev nedopušten.

ODLUKA MATIJAŠIĆ protiv HRVATSKE

Sastavljeno na engleskome jeziku i otpravljeno u pisanom obliku dana  
1. srpnja 2021.

{signature\_p\_2}

Liv Tigerstedt  
Zamjenica tajnika

Péter Paczolay  
Predsjednik

Prevela prevoditeljska agencija Alkemist

  
ALKEMIST  
European Translation Agency  
ALKEMIST STUDIO d.o.o.  
Miramarska 24/6, 10 000 Zagreb  
OIB: 72466496524