Dôvodová správa

A. Všeobecná časť

Podľa § 17 ods. 5 zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. „Obmedzenie pracovného času podľa odseku 2 písm. b) tretieho bodu sa nevzťahuje na člena posádky vykonávajúceho leteckú záchrannú službu alebo let potrebný na záchranu života. Zamestnávateľ je povinný utvoriť pre tohto člena posádky vhodné podmienky na odpočinok vrátane neprerušovaného odpočinku na lôžku.“. Uvedené lety sa v systéme civilného letectve označujú ako „MEDEVAC“ alebo „HOSP“. Súčasťou týchto letov je aj špeciálna kategória letov označovaná v právne záväzných aktoch Európskej únie ako „lety HEMS“.

Podľa bodu 61 prílohy I nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012) v platnom znení „let HEMS je let vrtuľníka uskutočnený podľa schválenia HEMS, pri ktorom je nevyhnutná okamžitá a rýchla preprava a ktorého účelom je niektorý z týchto prípadov:

a) uľahčiť zdravotnícku záchrannú pomoc prepravou jednej alebo viacerých z týchto kategórií:
   i) zdravotníckeho personálu;
   ii) zdravotníckeho materiálu (vybavenie, krv, orgány, lieky);
   iii) chorých alebo zranených osôb a ďalších osôb, ktoré boli priamo postihnuté;
b) vykonať operáciu, pri ktorej osoba čelí bezprostrednému alebo predpokladanému zdravotnému riziku, ktoré predstavuje prostredie, a je splnená niektorá z týchto podmienok:
   i) táto osoba musí byť zachránená alebo jej musí byť poskytnutý materiál;
   ii) osoby, zvieratá alebo vybavenie sa musia prepravovať na miesto činnosti HEMS a z neho.“.

Vrtuľníková záchranná zdravotná služba (HEMS) patrí medzi najnáročnejšie operácie z hľadiska bezpečnosti, pretože „misia“ často pozostáva z letu na vopred neskontrolované miesto, za akýchkoľvek poveternostných podmienok a pod časovým tlakom na záchranu ľudí.

Vzhľadom na uvedenú špecifickosť vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby je potrebné bližšie samostatne upraviť pracovný čas príslušnej kategórie členov leteckého personálu, konkrétne členov letovej posádky a členov technickej posádky vrtuľníkov používaných v obchodnej leteckej doprave na prevádzku vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby zamestnávateľom so sídlom alebo miestom podnikania na území Slovenskej republiky (tzv. prevádzka HEMS).

Okrem úpravy oblasti týkajúcej sa oblasti prevádzky HEMS, sa návrhom zákona transponuje aj delegovaná smernica Komisie (EÚ) 2024/846 zo 14. marca 2024, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES, pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú činností cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L, 2024/846, 31.5.2024).

Návrhom zákona sa zároveň ustanovujú nové oprávnenia inšpektorov práce pri vykonávaní cestných kontrol dodržiavania právnych predpisov z oblasti organizácie pracovného času v cestnej doprave. Tieto nové oprávnenia nadväzujú na oprávnenie inšpektorov práce dávať pokyny na zastavenie vozidla upravené v § 63 ods. 1 zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 364/2024 Z. z.

Podľa § 18 ods. 3 zákona č. 462/2007 Z. z. Dopravný úrad určuje „okruh pracovísk, podmienky výkonu a obdobie výkonu ťažkej duševnej práce s vysokou intenzitou práce“. Keďže člen leteckého personálu musí byť na výkon ťažkej duševnej práce s vysokou intenzitou práce zdravotne spôsobilý, návrhom zákona sa upravujú príslušné ustanovenia zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov týkajúce sa zdravotnej spôsobilosti zohľadňujúc príslušné právne záväzné akty Európskej únie.

Návrh zákona predpokladá pozitívne vplyvy na podnikateľské prostredie a zároveň aj negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie. Návrh zákona predpokladá pozitívne sociálne vplyvy a nepredpokladá vplyvy na rozpočet verejnej správy, vplyvy na limit verejných výdavkov, vplyvy na životné prostredie, vplyvy na informatizáciu, vplyvy na služby verejnej správy pre občana a vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu. Uvedené vplyvy sú bližšie špecifikované v doložke vybraných vplyvov a príslušných analýzach.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi, s nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, inými právnymi predpismi Slovenskej republiky, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná a s právom Európskej únie.

Návrh zákona sa nepredkladá na vnútrokomunitárne pripomienkové konania.

B. Osobitná časť

K Čl. I

K bodom 1 a 4
Právna úprava týkajúca sa uplatňovania zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení v znení neskorších predpisov aj na ďalších zamestnancov zohľadňujúc čl. 8 ods. 2 až 4 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 v platnom znení.

K bodu 2
Legislatívnotechnická úprava súvisia so správnou terminológiou v oblasti civilného letectva. Letecká doprava predstavuje len časť civilného letectva a týka sa leteckej prepravy cestujúcich, batožiny, nákladu alebo pošty za odplatu, alebo inú primeranú protihodnotu.

K bodu 3
Legislatívnotechnická úprava súvisia s doplnením nových ustanovení týkajúcich sa úpravy pracovného času vo vzťahu k vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej službe (HEMS).

K bodu 5
Legislatívnotechnická úprava vzhľadom na zavedenie poznámky pod čiarou k odkazu 3b.

K bodu 6
Vzhľadom na špecifickosť vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby (HEMS) je potrebné samostatne upraviť tie oblasti, ktoré sa týkajú výkonu len tejto služby. Ide najmä o skutočnosť, že v prípade vykonávanie vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby sa pracovný čas bude počítať vo vzťahu k počtu zásahov a nie k počtu letov z dôvodu, že v prípade 1 zásahu môže vrtuľník vykonať niekoľko vzletov (napríklad najprv vzlet z operačnej základne HEMS, potom vzlet z miesta zásahu, následne vzlet napr. z heliportu HEMS alebo miesta verejného záujmu a konečné pristátie na operačnej základni HEMS).

K bodom 7 až 9
Vzhľadom na špecifickosť výkonu vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby (HEMS) (napríklad počas pracovného času nemusí byť vykonaný žiadny zásah, resp. môže byť vykonaných niekoľko zásahov) sa upravuje celkový pracovný čas vrátane času pracovnej pohotovosti na pracovisku a možnosť zvýšenia celkového pracovného času vrátane času pracovnej pohotovosti alebo času pracovnej pohotovosti len na základe dohody medzi zamestnávateľom a zástupcami zamestnancov alebo na základe dohody zamestnávateľa so zamestnancom.
Z časového hľadiska výzvu na zásah z operačného strediska nie je možné vopred predvídať a ani plánovať, a z tohto dôvodu je potrebné iným spôsobom stanoviť čas prerušenia pracovnej zmeny a počet prerušení, napr. v porovnaní s leteckými prácami upravenými v § 17 ods. 6 zákona č. 462/2007 Z. z.
Podľa § 19 ods. 1 zákona č. 462/2007 Z. z. je možné minimálnu dobu denného odpočinku skrátiť až na deväť hodín, ak má člen posádky lietadla možnosť odpočinku na lôžku a môže spať najmenej osem po sebe nasledujúcich hodín. Z časového hľadiska operačná strediská požadujú poskytovanie vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby v maximálnej možnej miere, čo počas 24 po sebe nasledujúcich hodín pri zabezpečení odpočinku v trvaní 9 hodín na operačnej základni HEMS vytvára

predpoklady na dĺžku pracovného času v trvaní 15 hodín v prípade, ak je počet zásahov HEMS základnej posádky najviac 6.
Z hľadiska nedostatku členov letovej posádky (t. j. pilotov) na trhu práce spĺňajúcich požiadavky na výkon vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby a súčasného nastavenia vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby sa umožňuje upraviť stanovený súčet celkového pracovného času vrátane času pracovnej pohotovosti v kalendárnom roku nad ustanovený len na základe dohody medzi zamestnávateľom a zástupcami zamestnancov alebo na základe dohody zamestnávateľa so zamestnancom.

K bodom 9 a 19
Legislatívnotechnická úprava súvisiaca s úpravou pojmológie.

K bodu 10
Podľa čl. 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009) v platnom znení príslušné orgány pravidelne monitorujú, či podniky, ktorým udelili povolenie na vykonávanie povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, stále spĺňajú príslušné požiadavky. Členské štáty Európskej únie na tento účel vykonávajú cielené kontroly podnikov vrátane prípadných kontrol na mieste v priestoroch dotknutých podnikov, ktoré sú klasifikované ako podniky so zvýšeným rizikom. Na tento účel sú členské štáty Európskej únie povinné rozšíriť systém hodnotenia rizikovosti, ktorý zaviedli podľa čl. 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a ktorou sa zrušuje smernica Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006) v platnom znení, aby sa vzťahoval aj na všetky porušenia uvedené v čl. 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 v platnom znení. Spoločný zoznam kategórií, druhov a stupňov závažných porušení predpisov Európskej únie podľa čl. 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 v platnom znení je uvedený v prílohe I nariadenia Komisie (EÚ) 2016/403 z 18. marca 2016, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 v súvislosti s klasifikáciou závažných porušení predpisov Únie, ktoré môžu viesť k strate bezúhonnosti prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa mení príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES (Ú. v. EÚ L 74, 19.3.2016) v platnom znení. Z tohto dôvodu sa upravuje účinné znenie § 31 zákona č. 462/2007 Z. z.
Systém hodnotenia rizikovosti je založený aj na pomernom počte a závažnosti porušení osobitných predpisov uvedených v prílohe III smernice 2006/22/ES v platnom znení. Vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti dopravných podnikov, na základe ktorého sa uvedený pomer vypočítava je ustanovený v prílohe vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/965 z 2.mája 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES, pokiaľ ide o spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti dopravných podnikov. Príloha III smernice 2006/22/ES v platnom znení bola zmenená delegovanou smernicou Komisie (EÚ) 2024/846 zo 14. marca 2024, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 a smernice 2002/15/ES, pokiaľ ide o právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú činností cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L, 2024/846, 31.5.2024) preto sa z dôvodu transpozície dopĺňa do zákona č. 462/2007 Z. z. aj nová príloha č. 3.

K bodu 11
Úprava pôsobnosti Národného inšpektorátu práce vzhľadom na úpravy súvisiace s úpravou hodnotenia rizikovosti dopravných podnikov.

K bodu 12
Legislatívnotechnická úprava vzhľadom na prijatie novej právnej úpravy na úrovni Európskej únie.

K bodom 13, 15, 16 a 17
Úprava nových oprávnení pre inšpektorov práce, na základe ktorého bude inšpektor práce aj bez prítomnosti policajta oprávnený zadržať osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II alebo evidenčný doklad od vozidla vydaný v cudzine a tabuľku s evidenčným číslom a zároveň bude oprávnený nariadiť vodičovi odstaviť vozidlo na prikázanom mieste, požadovať od vodiča predloženie dokladov ustanovených na vedenie a premávku vozidla a na dopravu osôb a nákladu a povoliť vodičovi ďalšiu jazdu s vozidlom najviac na 15 dní, len ak nie je súčasne zadržaná aj tabuľka s evidenčným číslom a ak takou jazdou nebude ohrozená bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky (napríklad môže ísť o prepravu živých zvierat alebo o prepravu nebezpečných vecí, pri ktorých by nepovolenie ďalšej jazdy predstavovalo riziko úhynu zvierat alebo riziko pre životné prostredie). Tieto nové oprávnenia nadväzujú na oprávnenie inšpektorov práce dávať pokyny na zastavenie vozidla upravené v § 63 ods. 1 zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 364/2024 Z. z.. Uvedené oprávnenia inšpektorov práce zefektívnia výkon kontrol vo vzťahu k dodržiavaniu právnych predpisov z oblasti organizácie pracovného času v cestnej doprave.

K bodu 14
Legislatívnotechnická úprava súvisiaca so zmenou názvu ministerstva v nadväznosti na prijatie zákona č. 172/2022 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

K bodu 18
Zosúladenie textu s terminológiou používanou v zákone č. 8/2009 Z. z o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

K bodom 20 a 21
Legislatívnotechnická úprava súvisia s rozšírením požiadaviek uvedených v § 37 ods. 1 písm. c) a § 37 ods. 3 písm. d) zákona č. 462/2007 Z. z. aj na členov posádky balóna a aj na členov letovej posádky a členom technickej posádky vrtuľníkov používaných v obchodnej leteckej doprave na prevádzku vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby.

K bodu 22
Legislatívnotechnická úprava s uplatňovaním podčasti FTL prílohy III nariadenia (EÚ) č. 965/2012 v platnom znení.

K bodom 23 a 24
Legislatívnotechnická úprava súvisiaca s jednotným používaním pojmu „záznamové zariadenie“ v celom texte zákona č. 462/2007 Z. z.

K bodu 25
Dopĺňa sa príloha č. 3 so zoznamom skupín porušení príslušných právne záväzných aktov Európskej únie a mieri ich závažnosti.

K bodu 26
Dopĺňa sa zoznam preberaných právne záväzných aktov Európskej únie o delegovanú smernicu (EÚ) 2024/846.

K čl. II

K bodom 1 a 4

V nadväznosti na právne záväzné akty Európskej únie sa upravujú typy dokladov oprávňujúce príslušného člena leteckého personálu vykonávať príslušnú činnosť v civilnom letectve.

K bodu 2

Určením osôb, ktoré sú oprávnené na základe osvedčenia vydaného Dopravným úradom posudzovať zdravotnú spôsobilosť člena leteckého personálu a určením podmienok ich osvedčovania sa dosiahne súlad s príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie. Pri vydávaní, osvedčovaní a obnovovaní platnosti dokladu o zdravotnej spôsobilosti zákon harmonizuje požiadavky príslušných právne záväzných aktov Európskej únie na zdravotnú spôsobilosť a osvedčovanie osôb a organizácií, ktoré sú oprávnené posudzovať zdravotnú spôsobilosť.

K bodu 3

Upravuje sa oblasť národnej legislatívy na zdravotnú spôsobilosť člena leteckého personálu lietajúceho športového zariadenia, ktorým je športový padák, padákový klzák, motorový padákový klzák, závesný klzák alebo motorový závesný klzák. Cieľom úpravy je stanoviť adekvátne požiadavky na zdravotnú spôsobilosť tejto skupiny, odstrániť zbytočne vysoké požiadavky na zdravotnú spôsobilosť, ktorú mohol doteraz posudzovať iba lekár s odbornou spôsobilosťou na výkon certifikovaných pracovných činností letecké lekárstvo poskytovateľa zdravotnej starostlivosti, ktorý je na výkon tejto činnosti osvedčený Dopravným úradom a sprístupniť získanie dokladu o zdravotnej spôsobilosti na základe lekárskej prehliadky u „svojho“ lekára, t. j. lekára, ktorý poskytuje všeobecnú ambulantnú zdravotnú starostlivosť pre dospelých, alebo lekára, ktorý poskytuje všeobecnú ambulantnú zdravotnú starostlivosť pre deti a dorast.

K bodu 5

Zohľadňujúc aplikačnú prax a úpravu okruhu osôb oprávnených posudzovať zdravotnú spôsobilosť člena leteckého personálu sa bližšie špecifikujú povinnosti člena leteckého personálu vo vzťahu k zníženiu jeho zdravotnej spôsobilosti.

K bodu 6

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s úpravou príslušných ustanovení § 19.

K bodu 7

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s doplnením nového odseku 7 do § 19.

K bodu 8

Vzhľadom na úpravu okruhu osôb oprávnených posudzovať zdravotnú spôsobilosť člena leteckého personálu je potrebné upraviť pôsobnosť orgánov štátnej správy v civilnom letectve vykonávať štátny odborný dozor aj nad týmito osobami.

K bodu 9

Úprava právnych predpisov upravujúcich oblasť zdravotnej spôsobilosti.

K bodu 10

Nevyhnutná úprava prechodných ustanovení súvisiacich s úpravou § 19.

K Čl. III

Účinnosť návrhu zákona sa navrhuje 1. júla 2025.