

DÔVODOVÁ SPRÁVA

A. Všeobecná časť

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „návrh zákona“) sa predkladá na základe úlohy B.1. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 467 z 15. júla 2020 k informácii o transpozičnom deficite a harmonograme jeho odstránenia, úlohy B.1. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 751 z 2. decembra 2020 k informácii o transpozičnom deficite a harmonograme jeho odstránenia, úlohy B.1. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 283 z 26. mája 2021 k informácii o transpozičnom deficite a harmonograme jeho odstránenia a úlohy B.1. uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 675 z 24. novembra 2021 k informácii o transpozičnom deficite a harmonograme jeho odstránenia.

Cieľom návrhu zákona je predovšetkým prebratie smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/645 z 18. apríla 2018, ktorou sa mení smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy a smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch v časti, ktorá sa týka zmien v smernici o vodičských preukazoch. Obsahom zmien je zosúladenie minimálneho veku na vedenie motorových vozidiel skupiny C, CE, D a DE so smernicou o vodičských preukazoch. Transpozičná lehota smernice 2018/645 v tejto časti uplynula už 23. mája 2020, vzhľadom na to Komisia už začala proti Slovenskej republike konanie za porušenie Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Minimálny vek na udelenie vodičského oprávnenia a na vedenie motorových vozidiel vyplýva zo smernice o vodičských preukazoch, na základe ktorej sa od roku 2013 zvýšil vek na vedenie motorových vozidiel skupiny C a CE z 18 rokov na 21 rokov a na vedenie motorových vozidiel skupiny D a DE z 21 rokov na 24 rokov. Smernicou (EÚ) 2018/645 sa tento vek znížil na pôvodnú úroveň, avšak za podmienky dôkladnejšieho a hlbšieho vzdelávania vodičov v teórii aj v praxi vedenia týchto motorových vozidiel. Na základe uvedených smerníc Európskej únie dlhodobo využíva možnosť udeľovať vodičské oprávnenie na vedenie týchto skupín motorových vozidiel v nižšom veku aj mnoho iných členských štátov Európskej únie (napr. Česká republika, Rakúsko, Poľsko, Nemecko, Francúzsko, Írsko).

V rámci návrhu zákona sa okrem toho navrhuje zaradiť podstatné prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti a držanie alebo používanie telefónneho prístroja bez systému „voľné ruky“ a iných obdobných zariadení počas vedenia vozidla medzi porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom. Spolu s týmito zmenami sa navrhujú aj zmeny v zákone o priestupkoch, na základe ktorých sa umožní správnomu orgánu prejednávať takéto priestupky v správnom konaní, ktorý následne môže uložiť aj sankciu zákazu činnosti a ďalšie opatrenia ukladané pri recidíve závažných porušení pravidiel cestnej premávky (preskúšanie odbornej spôsobilosti, preskúšanie zdravotnej a preskúšanie psychickej spôsobilosti).

Predkladaný návrh nepredpokladá žiadne vplyvy na rozpočet verejnej správy, na manželstvo, rodičovstvo a rodinu, podnikateľské prostredie, sociálne vplyvy, vplyvy

na životné prostredie, na informatizáciu spoločnosti ani vplyvy na služby verejnej správy pre občana.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi, nálezmi ústavného súdu, zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky, s právom Európskej únie a s medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná.

B. Osobitná časť

K čl. I

K bodu 1 (§ 76 ods. 7)

V súlade so smernicou 2006/126/ES o vodičských preukazoch sa navrhuje, aby vodičské oprávnenie skupiny B oprávňovalo jeho držiteľa viesť na území Slovenskej republiky aj motorové vozidlá s pohonom na alternatívne palivá, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 3 500 kg a nepresahuje 4 250 kg, bez prípojného vozidla, určené na prepravu tovaru, ak je najväčšia prípustná celková hmotnosť presahujúca 3 500 kg spôsobená výlučne vyššou hmotnosťou ich pohonného systému v porovnaní s pohonným systémom vozidiel s rovnakými rozmermi, ktoré sú vybavené zážihovým alebo vznetovým spaľovacím motorom, a za predpokladu, že sa nezvýšila nosnosť vo vzťahu k tomu istému vozidlu.

K bodom 2 a 3 (§ 76 ods. 11 a 12)

V súlade so smernicou 2006/126/ES o vodičských preukazoch sa navrhuje, aby vodičské oprávnenie skupiny C udelené v skoršom veku ako je základný minimálny vek na ich udelenie žiadateľovi, ktorý je príslušníkom ozbrojeného bezpečnostného zboru, ozbrojeného zboru, Hasičského a záchranného zboru alebo profesionálnym vojakom umožňovalo viesť motorové vozidlá skupiny C len na území Slovenskej republiky.

Oprávnenie viesť motorové vozidlá skupiny C a CE v zníženom veku (§ 78 ods. 5) bude v nadväznosti na znenie smernice 2018/645 obmedzené tým, že pre takýchto vodičov bude platiť povinnosť byť zároveň aj držiteľom kvalifikačnej karty vodiča, teda nielen vtedy, ak to vyžaduje zákon č. 280/2006 Z. z. o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov. Kvalifikačná karta vodiča preukazuje, že vodič po kurze základnej kvalifikácie úspešne vykonal aj skúšku a získal základnú kvalifikáciu. Tieto obmedzenia budú platiť do dovŕšenia základného minimálneho veku na vedenie motorových vozidiel skupiny C a CE, t. j. do 21 rokov.

K bodom 4 a 5 (§ 76 ods. 15 a 16)

V súlade so smernicou 2006/126/ES o vodičských preukazoch sa navrhuje, aby vodičské oprávnenie skupiny D udelené v skoršom veku ako je základný minimálny vek na ich udelenie žiadateľovi, ktorý je príslušníkom ozbrojeného bezpečnostného zboru, ozbrojeného zboru, Hasičského a záchranného zboru alebo profesionálnym vojakom umožňovalo viesť motorové vozidlá skupiny D len na území Slovenskej republiky.

Oprávnenie viesť motorové vozidlá skupiny D a DE v zníženom veku (§ 78 ods. 6) bude v nadväznosti na znenie smernice 2018/645 obmedzené tým, že pre takýchto vodičov bude platiť povinnosť byť zároveň aj držiteľom kvalifikačnej karty vodiča, teda nielen vtedy, ak to vyžaduje zákon č. 280/2006 Z. z. o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov. Kvalifikačná karta vodiča preukazuje, že vodič po kurze základnej kvalifikácie úspešne vykonal aj skúšku a získal základnú kvalifikáciu. Vodičské oprávnenie skupiny D a DE, ktoré bolo udelené po dovŕšení veku 21 rokov a jeho držiteľ získal len zrýchlenú základnú kvalifikáciu, bude do dovŕšenia veku 23 rokov oprávňovať len na vedenie vozidiel pravidelnej autobusovej dopravy na autobusovej linke, ktorá nepresahuje 50 km. Tieto obmedzenia budú platiť do dovŕšenia základného minimálneho veku na vedenie motorových vozidiel skupiny D a DE, t. j. do 24 rokov.

K bodom 6 a 8 [§ 77 ods. 1 písm. s), § 80 ods. 4]

Podmienky na udelenie vodičského oprávnenia sa dopĺňajú o ukončenie kurzu základnej kvalifikácie, ak sa vodičské oprávnenie skupiny C, CE, D a DE má udeliť v skoršom veku ako je základný minimálny vek na ich udelenie. Ukončenie kurzu zdokladuje žiadateľ o udelenie vodičského oprávnenia pred vykonaním skúšky z odbornej spôsobilosti predložením potvrdenia o ukončení kurzu, ktorý mu vydá prevádzkovateľ školiaceho strediska podľa § 4 ods. 5 zákona č. 280/2006 Z. z.

Okrem toho sa navrhuje medzi podmienky na udelenie vodičského oprávnenia, ktorých splnenie preukazuje priamo žiadateľ o udelenie vodičského oprávnenia, doplniť aj podmienku podľa § 77 ods. 1 písm. q), teda že sa podrobil preskúmaniu zdravotnej spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva a odbornému poradenstvu, ak v priebehu posledných piatich rokov ako vodič motorového vozidla bez vodičského oprávnenia porušil pravidlá cestnej premávky požitím alkoholu alebo inej návykovej látky alebo odmietnutím podrobiť sa vyšetreniu na ich zistenie, keďže túto skutočnosť môže preukázať len samotný žiadateľ predložením príslušného dokladu od psychiatra a posudzujúceho psychológa.

K bodu 7 (§ 78 ods. 7 a 8)

V súlade so smernicou 2018/645 sa navrhuje umožniť udelenie vodičského oprávnenia na vedenie motorových vozidiel nákladnej a osobnej dopravy aj v nižšom veku, ako je v súčasnosti. Motorové vozidlá skupiny C a CE (vozidlá určené na prepravu tovaru s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t) a motorové vozidlá skupiny D1 a D1E (vozidlá určené na prepravu najviac 16 osôb s dĺžkou do 8 m) možno v súčasnosti viesť po dovŕšení veku 21 rokov. Motorové vozidlá skupiny D a DE (vozidlá určené na prepravu viac ako 8 osôb okrem vodiča) možno viesť po dovŕšení veku 24 rokov. Tieto minimálne roky sú spoločné v rámci celej Európskej únie a vychádzajú zo smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch. Smernica 2006/126/ES však nejasne v istej miere pripúšťala tieto roky znížiť, a to za predpokladu aplikovania smernice 2003/59/ES aj na udeľovanie vodičského oprávnenia, čo je už aj výslovne upravené ich spoločnou novelou – smernicou 2018/645.

Smernica 2003/59/ES sa primárne vzťahuje na „vodičov – profesionálov“ a na základe nej môžu vodiči viesť motorové vozidlá určené na prepravu osôb alebo nákladu len po získaní základnej kvalifikácie. Okrem toho musia v pravidelných intervaloch (v Slovenskej republike každých päť rokov) absolvovať pravidelný výcvik. Základná kvalifikácia a pravidelný výcvik sa vykonáva v školiacich strediskách, ktorými môžu byť aj autoškoly, pričom kurz základnej kvalifikácie môže prebiehať súčasne s vodičským kurzom žiadateľa o udelenie vodičského oprávnenia. Kurzy základnej kvalifikácie môžu byť riadne (trvajú 280 hodín) alebo zrýchlené (trvajú 140 hodín). Kedy sa vyžaduje kurz riadnej kvalifikácie, kedy kurz zrýchlenej kvalifikácie a na aké skupiny motorových vozidiel, vychádza zo smernice 2003/59/ES.

Vodičské oprávnenie skupiny C a CE bude možné udeliť vo veku 18 rokov (oproti 21 rokom) a vodičské oprávnenie skupiny D a DE vo veku 21 rokov (oproti 24 rokom), čiže v minimálnom veku, ktorý platil do roku 2013. V súlade so smernicou 2018/645, resp. 2003/59, to však bude možné len za podmienky absolvovania kurzu základnej kvalifikácie.

Absolvovanie kurzu základnej kvalifikácie bude musieť žiadateľ doložiť skúšobnému komisárovi pred samotnou skúškou z odbornej spôsobilosti. Po úspešne vykonanej skúške z odbornej spôsobilosti bude musieť vodič ešte úspešne vykonať skúšku podľa zákona č. 280/2006 Z. z., čím získa aj osvedčenie o základnej kvalifikácii a kvalifikačnú kartu vodiča. Až potom bude vodič oprávnený viesť motorové vozidlá danej skupiny v nižšom veku.

Smernicou 2003/59/ES danú možnosť znížiť vek na vedenie motorových vozidiel určených na hromadnú prepravu osôb (skupiny D1, D1E, D a DE) pod hranicu 21 rokov, sa

navrhuje nevyužiť, keďže aj pred rokom 2013 bolo možné udeliť vodičské oprávnenie na tieto skupiny až od veku 21 rokov.

K bodu 9 (§ 91 ods. 4)

Precizuje sa ustanovenie o preskúmaní zdravotnej spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva psychiatrom v situácii, ak bolo v cudzom štáte držiteľovi vodičského oprávnenia zakázané viesť motorové vozidlá kvôli jazde pod vplyvom alkoholu či návykovej látky. Z poznatkov z aplikačnej praxe vyplýva, že je vhodnejšie všeobecnejšie vyjadrenie zakázania vedenia motorových vozidiel, keďže cudzie štáty vydávajú formálne rôzne označené rozhodnutia. Taktiež je vhodnejšie viazať plynutie ročnej lehoty na začiatok zákazu (čo je v zaslanej informácii cudzieho štátu vždy uvedené) ako na jeho uloženie, vzhľadom na rôznorodosť právnych poriadkov v rôznych štátoch.

K bodu 10 (§ 119a ods. 11)

Ak bolo motorové vozidlo zaistené postupom napríklad podľa Trestného poriadku alebo podľa zákona o Policajnom zbore, takéto vozidlo sa nesmie používať v cestnej premávke. Naďalej je však evidované v evidencii vozidiel a teda jeho držiteľ má naďalej formálnu povinnosť absolvovať technickú a emisnú kontrolu a uhrádzať povinné zmluvné poistenie. Napriek reálnej nemožnosti disponovať s vozidlom, resp. ho reálne používať, by mohli byť generované pokuty za neabsolvovanie technickej a emisnej kontroly, resp. musí byť uhrádzané povinné zmluvné poistenie vozidla. Navrhuje sa preto doplniť dočasné vyradenie vozidla z úradnej moci aj o situáciu, keď je vozidlo zaistené.

K bodu 11 (§ 137 ods. 2)

Sankcia v podobe peňažnej pokuty nie je v súčasnosti dostatočnou ujmou za výrazné prekročenie rýchlosti a ani dostatočnou ochranou ostatných účastníkov cestnej premávky. Hlavným zmyslom ukladania sankcie by vždy malo byť odvrátenie páchatel'a od páchania protiprávneho skutku. Dopravná polícia často zverejňuje zábery, kde vodiči doslova preletia cez obec, cez priechod pre chodcov v rýchlosti 168 km/h (13. 6. 2020 v Prešove) a mimo obce aj 240 km/h. Za takéto agresívne a život ohrozujúce konanie uhradia pokutu, ktorá však nemá schopnosť ich odradiť od ďalšieho pokračovania v rýchlej jazde. Z uvedeného dôvodu je zaradenie prekročenia dovolenej rýchlosti jazdy vozidla v obci o 50 km/h a viac a mimo obce o 60 km/h a viac medzi porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom správnym krokom. Následkom toho, že ani takéto prekročenie rýchlosti nie je v súčasnosti zadefinované ako porušenie pravidiel závažným spôsobom, takíto vodiči nepodliehajú opatreniam ukladaným pri recidíve závažných porušení pravidiel (doškoloňovací kurz, preskúšanie odbornej spôsobilosti, preskúmanie zdravotnej a psychickej spôsobilosti). Navrhovaná zmena spôsobí rátať aj takého významného prekročenia rýchlosti medzi tri závažné porušenia za 12 mesiacov.

Ako ďalší fenomén spoločnosti, ktorý negatívne ovplyvňuje vývoj dopravnobezpečnostnej situácie je nevenovanie sa plne vedeniu vozidla a nesledovanie situácie v cestnej premávke (napr. v roku 2020 bolo až 41 % nehôd zapríčinených týmto porušením). Komplexné a nevyrušované venovanie sa vedeniu vozidla a sledovanie situácie v cestnej premávke je základným predpokladom bezkolízneho priebehu vedenia vozidla. Možností, ktoré môžu eventuálne odpútať vodiča od pozornosti je nespočetné množstvo. Väčšina z nich nie je úmyselným počínaním vodiča. Držaním telefónneho prístroja v ruke alebo vykonávanie inej jeho obsluhy (bez použitia systému voľnej ruky) alebo obsluhy iného telekomunikačného, audiovizuálneho alebo obdobného zariadenia počas vedenia vozidla je však úmyselným, vedomým porušovaním pravidiel cestnej premávky, za ktorý možno dnes uložiť blokovú pokutu do 100 eur.

Z dôvodu výraznej nebezpečnosti telefonovania za volantom a neexistencie reálnej hrozby formou možnosti zasiahnuť do oprávnenia na vedenie motorového vozidla ako generálnej prevencie pred porušovaním pravidiel cestnej premávky na tomto úseku navrhujeme zaradiť porušenie zákazu počas vedenia vozidla držať v ruke alebo iným spôsobom obsluhovať telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné zariadenie okrem použitia systému „voľné ruky“ medzi iné porušenia pravidiel cestnej premávky spáchané závažným spôsobom, kam bez pochyby patrí.

K bodom 12 a 13 (príloha)

V transpozičnej prílohe sa vypúšťa už zrušená smernica a dopĺňa sa o smernicu 2018/645.

K čl. II

K bodu 1 [§ 22 ods. 1 písm. k)]

Z dôvodu výraznej nebezpečnosti telefonovania za volantom a neexistencie reálnej hrozby formou možnosti zasiahnuť do oprávnenia na vedenie motorového vozidla ako generálnej prevencie pred porušovaním pravidiel cestnej premávky na tomto úseku sa v čl. I navrhuje zaradiť porušenie zákazu počas vedenia vozidla držať v ruke alebo iným spôsobom obsluhovať telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné zariadenie okrem použitia systému „voľné ruky“ medzi iné porušenia pravidiel cestnej premávky spáchané závažným spôsobom, kam bez pochyby patrí.

Denne však možno vidieť množstvo vodičov telefonujúcich za volantom, nastavujúcich si cestu v navigácii, vodičov nákladných vozidiel sledujúcich notebooky. Možnosť ukladať za daný priestupok len sankciu pokuty už dnes nespĺňa zmysel, pre ktorý sa sankcia ukladá. Porušenie tejto povinnosti je druhou najčastejšou príčinou ukladania pokuty v cestnej premávke. Zastávame názor, že zvyšovanie peňažného vyjadrenia pokuty za porušenie zákazu telefonovať za volantom nie je to, čo reálne donúti vodiča netelefonovať za volantom. Vedomie, že policajt môže okamžite a neočakávane zasiahnuť do možnosti vodiča viesť akékoľvek vozidlo je z psychologického hľadiska to, čo môže ovplyvniť rozhodnutie vodiča.

V nadväznosti na zaradenie porušenia zákazu telefonovať za volantom medzi porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom a súčasne nenapĺňaním generálnej prevencie hrozbou len sankciou pokuty navrhujeme vypustiť súčasné znenie samostatnej skutkovej podstaty porušenia zákazu počas vedenia vozidla držať v ruke alebo iným spôsobom obsluhovať telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné zariadenie okrem použitia systému „voľné ruky“ alebo vykonávať inú obdobnú činnosť, ktorá nesúvisí s vedením vozidla. Uvedený skutok bude tak kvalifikovaný ako ostatné porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, a teda v blokovanom konaní bude možné uložiť pokutu do 150 eur a v konaní pred správnym orgánom pokutu od 60 eur do 300 eur a bude možné uložiť aj sankciu zákazu činnosti v trvaní do dvoch rokov.

K bodom 2 až 8 [§ 22 ods. 1 písm. l), § 22 ods. 2 a 3]

Ide o legislatívno-technické úpravy v nadväznosti na zmenu v prvom bode.

K bodu 9 [§ 22 ods. 4]

Porušenie zákazu telefonovania za volantom musí byť v súčasnosti vybavené vždy prednostne v blokovanom konaní, ak sú splnené jeho podmienky (priestupok je spoľahlivo zistený a obvinený je ochotný pokutu zaplatiť). Navrhovaná zmena umožní policajtovi rozhodnúť z hľadiska predovšetkým závažnosti skutku, spôsobu jeho spáchania, následkov

skutku, okolností, za ktorých bol skutok spáchaný, na mieru zavinenia, na pohnútky a na osobu páchatel'a, či vec vybaví v blokovom konaní na mieste alebo sa s ohľadom na uvedené okolnosti (príťažujúce alebo poľahčujúce) rozhodne vec predložiť správnemu orgánu, ktorý už následne môže uložiť aj sankciu zákazu činnosti.

Rovnako musí byť v súčasnosti prednostne vybavené v blokovom konaní každé prekročenie rýchlosti. Následkom toho ani vodičom opakovane výrazne prekračujúcim rýchlosť nie sú v súčasnosti ukladané zákazy činnosti, pretože uhradia blokovú pokutu. Keďže navrhované sprísnenie opatrení ma pôsobiť najmä na vodičov, ktorí opakovane výrazne prekračujú rýchlosť, navrhuje sa vypustiť povinnosť prejednať tretie a ďalšie prekročenie rýchlosti v obci o 50 km/h a viac a mimo obce o 60 km/h a viac počas 12 mesiacov v blokovom konaní, čo umožní pri takomto opakovanom a podstatnom prekročení rýchlosti aj uloženie zákazu činnosti.

K čl. III

Účinnosť zákona sa vzhľadom na predpokladanú dĺžku legislatívneho procesu a potrebu legisvakancie navrhuje od 15. júla 2022.