

Kvalifikačná karta vodiča

S pribúdajúcou hasičskou technikou v hasičských zbrojniciach sa čím ďalej tým viac diskutuje o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov, tzn. potrebe kvalifikačnej karte vodiča.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky Vám ponúka informačný portál, www.kkv.sk, týkajúci sa vodičov, ktorí sú povinní podľa zákona č. 280/2006 Z. z. o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov (ďalej len „zákon č. 280/2006 Z. z.“) v znení neskorších právnych predpisov sa podrobiť povinnej základnej kvalifikácii alebo pravidelnému výcviku.

Na tejto stránke sa dozviete, ako postupovať pri získaní kvalifikačnej karty vodiča, aké školenie a kde je povinný vodič absolvovať, kontaktné údaje na školiace strediská a legislatívne predpisy, ktorými je táto oblasť upravená.

Zákon č. 280/2006 Z. z. nadobudol účinnosť od 1.9.2006 a vymedzil povinnosti a práva pre vodičov z hľadiska základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku na základe implementovania SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2003/59/ES z 15. júla 2003.

Z vyššie uvedeného zákona pre dobrovoľných hasičov vyplýva nasledovné:

(4) Povinnosť podľa odseku 1 sa nevzťahuje na vodičov

a) vozidiel s maximálnou povolenou rýchlosťou 45 km/hod.,

b) vozidiel používaných ozbrojenými silami, útvarmi civilnej ochrany obyvateľstva, colnou správou, Policajným zborom, Hasičským a záchranným zborom, Horskou záchrannou službou,

Zborom väzenskej a justičnej stráže,

c) vozidiel, ktoré sa na účely technického vývoja, opravy alebo údržby podrobujú testom,

d) nových vozidiel a prestavaných vozidiel, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky,

e) vozidiel používaných v prípadoch núdze alebo na záchranné práce a na odstraňovanie následkov havárie, živelnej pohromy alebo inej mimoriadnej udalosti,

f) a na osoby vo výcvikových vozidlách autoškoly počas kurzu na získanie 1. vodičského oprávnenia skupiny alebo podskupiny vodičských oprávnení podľa § 2 ods. 1, 2. osvedčenia o základnej kvalifikácii alebo osvedčenia o pravidelnom výcviku,

g) vozidiel používaných na nepodnikateľskú prepravu osôb alebo nákladu pre vlastnú potrebu,

h) vozidiel používaných na prepravu materiálu alebo zariadenia, ktoré má vodič použiť počas výkonu práce v rámci svojho zamestnania alebo povolania, ak vedenie vozidla nie je jeho hlavnou činnosťou.

Právnický výklad nám poskytol Mgr. Matej Šarišský:

Rozhodujúci je účel použitia vozidla. Ak plní úlohy uvedené v § 2 ods. 4 písm. e), tak KKV vodič nemusí mať.

Písm. b) sa na hasičské vozidlá DHZ či DHZO nevzťahuje pretože pri taxatívnom vymedzení subjektov tam DHZ/DHZO nie sú uvedené.

Výnimka podľa písm. e) sa má podľa môjho názoru správne vykladať tak, že táto sa viaže nie na samotné vozidlo ale na účel na ktorý je v tom ktorom prípade použité. Za pravdu mi dáva aj nižšie uvedený odkaz na stanovisko Ministerstva.

Už na samotnej stránke na ktorú sa odvolávate je stanovisko Ministerstva, že za istých situácií vodič vozidla DHZ/DHZO KKV potrebuje a za istých nie

<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=162851> – predposledná odrážka pod textom v časti príklady.

Tu je však prípustný aj taký extenzívny výklad, a podľa mňa celkom správny, že pokiaľ aj vozidlo nie je priamo použité za účelom uvedeným v písm. e) ale v širšom zmysle je prípravou na plnenie takéhoto účelu, tak vodič KKV nemusí mať. Ide aj o technickú záležitosť – Vozidlo nesmie dlho stáť a teda pokiaľ je cesta na napr. súťaž zaradená v rámci prípravy a údržby techniky ako tzv. kondičná jazda, tak vodič KKV nemusí mať, ďalej rovnako napr. cvičenie alebo cvičný poplach – tu ide rovnako o prípravu za účelom plnenia cieľa podľa písm. e). Ale ak napr. ide niekto s autom sa ukázať pri príležitosti napr. osláv vo vedľajšej obci alebo na deň detí, tak KKV musí vodič mať. Opäť rozdiel, pokiaľ posádka auta na rovnakej udalosti zároveň plní úlohy protipožiarnej hliadky na takomto zhromaždení, tak už sa výnimka aplikuje.

Áno otázne/problematické je reálne preukazovanie v praxi ale text zákona sa v súčasnosti viaže na účel použitia a nie na druh vozidla. Každý DHZ/DHZO by mal mať plán výcviku. Taktiež účel použitia vozidla vždy určuje ten kto ho vysielá – veliteľ, starosta či operátor príslušného strediska. Preto ak by napr. hasičská Avia (eventuálne akékoľvek iné vozidlo kat. C a vyššie – aj napr. teraz aktuálne Iveco či ešte niekde stále používaná hasičská Karosa) viezla deti/mužov na futbal – bola a často ešte aj je bežná prax a realita, tak vodič takéhoto aj hasičského vozidla KKV mať musí !!! Rovnako ak je hasičská Tatra nejakou FO/PO prenajatá za účelom napr. zavlažovania alebo vyčistenia cesty (napr. kôli znečisteniu výjazdom zo staveniska) – čo je aj pomerne častá správna prax obcí s cieľom poníženia nákladov na údržbu vozidla, tak v týchto prípadoch vodič aj hasičského vozidla musí mať KKV a výnimka podľa písm. e) sa na neho nevzťahuje.

Preto pokiaľ ide o toľko omieľané hasičské súťaže, tak odporúčam ich zaradiť do plánu výcviku a do tzv. knihy výjazdov/knihy jazd písať kondičná jazda – hasičská súťaž. V prípade cvičení písať cvičenie. V prípade účasti na oslavách napr. vo vedľajšej obci alebo dni detí písať – kondičná jazda, prípadne preventívne opatrenie OPP alebo protipožiarna hliadka – tu však posádka musí byť skutočne spôsobilá ako hliadke alebo preventívnom opatrení spôsobilé družstvo.

Vysielateľ vozidla určuje aj účel jazdy a práve podľa tohto účelu sa výnimka na konkrétny prípad vzťahuje alebo nevzťahuje.

Pokiaľ vysielateľ vozidla, formálne síce deklaruje, že ide napr. o kondičnú jazdu ale v skutočnosti o napr. prepravu futbalového družstva, tak nejde o zákonnú výnimku a sankcia zo strany príslušného orgánu ak vodič nebude mať KKV je reálna. Vysielateľ resp. vodič zodpovedá za to, že sa na neho výnimka skutočne vzťahuje.

Rovnako pokiaľ niektorá DHZ/DHZO resp. obec formálne deklaruje, že ide o kondičnú jazdu ale vozidlo takto cez kondičné jazdy najazdí napr. 600km mesačne, tak je to možné považovať za obchádzanie zákona a preto sa výnimka neaplikuje a vodič je povinný mať KKV. Je potrebné výnimku napr. v podobe kondičnej jazdy uplatňovať v primeranej miere. Navyše ak by sme sa striktne držali predpisov, tak v Pláne výcviku, údržby a opráv by mal byť presne stanovený počet km alebo aspoň rozsah (minimum – maximum) km ktoré má vozidlo a rovnako aj každý z ustanovených vodičov zásahového vozidla za určité časové obdobie (spravidla mesiac) najazdiť. A preto logicky v prípade ak má vozidlo najazdené km nad rozsah stanovených kondičných jazd, tak už nemôže ísť o kondičnú jazdu.

Len pre úplnosť je vhodné aj uviesť aj to, že pokiaľ za vodiča vozidla máte v zbore člena ktorý v rámci napr. výkonu povolania pravidelne jazdí (ale tento už má KKV titulom povolania), tak tento ako vodič nemusí mať najazdené km na konkrétnom hasičskom vozidle ale jednoducho má mať absolvovanú priebežnú minimálnu prax.

Prajem veľa šťastných km

zdroj: www.dobrovolnyhasici.sk