

## Podmínky používání elektrokol/elektrokoloběžek na území NP – informace

Níže uvedené informace a vysvětlení se opírá o vyjádření Ministerstva dopravy<sup>1</sup> a další právní analýzy dostupné Správě NP.

Základním východiskem je platné znění zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „ZOPK“), který v § 16 odst. 2 pod písmeny l) a m) uvádí tento zákaz:

*l) vjíždět a setrvávat s motorovými vozidly a obytnými přívěsy mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená orgánem ochrany přírody*

*m) jezdit na kole nebo na koni mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená orgánem ochrany přírody, s výjimkou jízdy prováděné členy základních složek integrovaného záchranného systému, obecní policie, ozbrojených sil České republiky, Celní správy České republiky, Vězeňské služby České republiky, pracovníky dalších orgánů veřejné moci, pracovníky veterinární služby a pracovníky správce vodního toku při plnění jejich úkolů nebo vlastníky a nájemci nemovitých věcí v souvislosti s jejich užíváním,*

ZOPK dále nespecifikuje, co se považuje za motorové vozidlo nebo kolo. Pro účely zařazení vozidla (v našem případě elektrokoloběžky, případně elektrokola) je tedy potřeba využít jiných předpisů, které upravují tuto problematiku:

1. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, v § 2 je mimo jiné uvedeno:

*g) motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus*

*h) nemotorové vozidlo je přípojné vozidlo a vozidlo **pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo***

2. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích; příloha č. 12, část C) Technické požadavky na výbavu jízdních kol:

*bod 8*

**Jízdní kolo může být vybaveno dodatečně pomocným motorkem, jestliže**

*a) bude nadále zachován původní charakter jízdního kola podle bodu 1 a 2,*

*b) pomocný motorek bude přiměřeně plnit podmínky ustanovení § 19 zákona,*

*c) jeho **výkon nepřesáhne 1 kW,***

*d) v případě použití spalovacího motoru, nebude mít takový motor objem válce nebo válců větší než 50 cm<sup>3</sup>,*

*e) maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než **25 km.h<sup>-1</sup>** a*

*f) **montáž pohonného systému - motor, nádrž paliva nebo akumulátor na jízdní kolo, si nevyžádá zásah na jeho nosných částech.***

*Bod 9*

---

<sup>1</sup> Dostupné na odkazu: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD)

**Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola - tandemy a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou a určená i k provozu na pozemních komunikacích, jako například koloběžky.**

Bod 10

**Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem dále rozumí i jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídatným elektrickým motorem dle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem**

3. nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly:

Podle čl. 2 tohoto nařízení (Oblast působnosti) se nařízení nevztahuje na (mj.) h) **šlapací jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídatným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h.**

Jak je uvedeno výše, nelze jednoznačně říci, zda elektrokola jsou řazena mezi motorová vozidla nebo mezi kola (s právními důsledky dle ZOPK). **U elektrokola bude záležet vždy na posouzení konkrétního výrobku.** Zásadní je maximální rychlost, kterou se elektrokolo může pohybovat, a výkon motoru. Podstatné ale je, zda je elektrokolo poháněné lidskou silou a motor je pouze přídatným a podpůrným zařízením. Tedy zda v případě, že cyklista přestane šlapat, je postupně motor také vyřazen z činnosti.

V případě **elektrokoloběžek** je motor samostatným hnacím mechanismem, který pracuje nezávisle na lidském pohonu. Některé elektrokoloběžky lze využít i v režimu, kdy se využívá pouze lidský pohon, ale není nám znám výrobek, kdy by pohyb na koloběžce byl závislý na lidské síle a současně se využíval přídatný motor. **Z tohoto pohledu elektrokoloběžka nesplní definici kola a z pohledu ZOPK nebude možný její provoz na vyhrazených cyklostezkách.**

Závěrem krátká poznámka:

ZOPK určuje, že na území národního parku by mělo být umožněno k přírodě šetrné turistické využití. Správa NP dlouhodobě propaguje především šetrnou pěší turistiku. Přesto vyhrazené cyklotrasy umožňují příznivcům cyklistiky návštěvu NP a také návaznost na cyklotrasy v Saském Švýcarsku. Musíme si ale uvědomit, že vyhrazené cyklotrasy slouží zároveň i pěším turistům a dalším uživatelům těchto účelových komunikací.

V poslední době jsme svědky boomu elektrokola, elektrokoloběžek a dalších obdobných zařízení. Rádi bychom i do budoucna, aby na cestách v NP vládla pohoda a klid a nedocházelo ke zbytečnému a nebezpečnému zahušťování a zrychlování provozu, naopak bychom chtěli, aby si lidé v národním parku užili aktivního pohybu a odpočinku. Bohužel příklady z NP Šumava ukazují, že z bezpečnostního hlediska není využívání elektrokoloběžek bez rizika (viz vážný úraz z roku 2018 při nezvládnutí ovládnání elektrokoloběžky).