7. 8. 2020

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Právní (ne)regulace sdílených elektrokoloběžek

Zatímco někteří nové dopravní prostředky v rámci tzv. elektromobility vítají a využívají, jiní je nejčastěji s odkazem na neohleduplnost jejich uživatelů považují za přítěž stávající dopravy. K tomu dochází pochopitelně především ve větších městech, kde se jich zejména kvůli poskytovatelům sdílených elektrokoloběžek v současné době vyskytuje relativně velké množství. Následující text nastiňuje vybrané problémy v oblasti náhrady škody a příslušných komunikací, které jsou pro provoz sdílených elektrokoloběžek určeny, a přihlíží i k jejich regulaci v některých nám příbuzných právních řádech (Německo, Rakousko).

Úvod − nové technologie versus právní regulace

V dnešní době přirozeně často dochází k tomu, že technologie předběhne její právní úpravu. Oblast elektrokoloběžek, ale i jiných inovativních dopravních prostředků v rámci elektromobility (např. elektrokolo, segway, jednokolka − airwheel, kolonožka − hoverboard nebo elektroboard) je toho ukázkovým příkladem. Při uvedení sdílených elektrokoloběžek do provozu proto přirozeně vznikla právní nejistota, kterou osoby, kterých se provoz elektrokoloběžek týká, musí řešit. Řešení přitom může spočívat v adekvátním výkladu stávajících právních předpisů, nebo − pokud je to v moci těchto osob − v přijetí příslušných předpisů obsahujících novou regulaci.

Pod pojmem sdílené elektrokoloběžky, na které se tento text zaměřuje, přitom s ohledem na aktuální parametry v české praxi rozumím elektrokoloběžku, která má omezenou maximální rychlost do 25 km/h a výkon do 250 W.[1]

Odpovědnost za škodu

U elektrokoloběžek si lze klást otázku, zda je v rámci odpovědnosti za škodu způsobenou třetím osobám máme považovat spíše za jízdní kolo s tím, že za způsobené škody bude odpovídat pouze řidič na základě své nedbalosti, nebo za motorové vozidlo s tím, že za způsobené škody bude odpovídat jejich provozovatel stejně jako za provoz automobilu bez ohledu na svou nedbalost.

Pokud totiž způsobí škodu např. kolemjdoucímu chodci cyklista, má chodec právo na její náhradu pouze tehdy, pokud cyklista jednal nedbale, tedy pokud si nepočínal tak, jak lze od cyklisty průměrných vlastností očekávat.[2] Pokud ovšem způsobí škodu chodci řidič automobilu jako vozidla, které není (převážně) poháněno lidskou silou, bude v rámci tzv. přísné objektivní odpovědnosti za provoz dopravního prostředku odpovídat chodci za způsobenou škodu jeho provozovatel.[3] A to i tehdy, pokud se nedopustil žádného nedbalého jednání, např. pokud škoda vznikla v důsledku náhlé technické závady vozidla, které nemohl sám nijak zabránit.

Důvodem pro takto přísnou odpovědnost je především zvýšená nebezpečnost provozu takového motorového vozidla, kvůli které je zavedeno i povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s možností uplatnit nárok na náhradu škody přímo u příslušné pojišťovny.

Dle účinné právní úpravy u provozu elektrokoloběžky však nelze mít pochybnosti o tom, že elektrokoloběžka je motorovým vozidlem v rámci uvedené objektivní odpovědnosti za provoz

dopravního prostředku, neboť převažujícím způsobem pohonu zcela jistě není (převážně) lidská síla. Jejich řidič se totiž na nich běžně veze, aniž by se alespoň částečně odrážel od země. Za škodu způsobenou třetím osobám proto odpovídá provozovatel elektrokoloběžky bez ohledu na svou nedbalost. A to i přesto, že účinná právní úprava u sdílených elektrokoloběžek nestanoví povinné pojištění.

Provozovatelem se přitom rozumí osoba, která nikoli jen přechodně provozuje dopravní prostředek na vlastní účet a nebezpečí a fakticky s ním disponuje.[4] Touto osobou tak nemusí být pouze sám řidič. U sdílených elektrokoloběžek tomu je zpravidla tak, že jejím provozovatelem je společnost, která je pronajímá, neboť ta rozhoduje alespoň rámcově o tom, jak a kde bude dopravní prostředek užíván, požívá užitky ve formě nájemného a hradí opravy takových prostředků.[5]

Toto řešení však může vyvolávat oprávněné pochybnosti právě s ohledem na to, jaká je nebezpečnost provozu sdílené elektrokoloběžky i ve vztahu k nebezpečnosti obdobných dopravních prostředků. Např. v Německu zákon vyjímá z objektivní odpovědnosti provozovatele všechna vozidla, která se na rovině nemohou pohybovat rychleji než 20 km/h.[6] V Rakousku se elektrokoloběžky s maximálním výkonem motoru 600 W a rychlostí 25 km/h považují v zásadě za běžná kola.[7] S ohledem na to jejich provozovatel v Rakousku rovněž neodpovídá v rámci objektivní odpovědnosti.

Jelikož český zákonodárce nemohl v době formulování dané koncepce odpovědnosti za škodu předvídat tento technologický vývoj, mám za to, že by se měla přinejmenším otevřít odborná diskuse nad případnou novelizací příslušné právní úpravy, a to i s ohledem na uvedené zahraniční úpravy a legitimní důvody pro stanovení objektivní odpovědnosti.

Příslušné komunikace

Dalším souvisejícím problémem je to, že na rozdíl od jiných dopravních prostředků český zákon o silničním provozu zatím výslovně nestanoví, kde lze nebo nelze se sdílenou elektrokoloběžkou jezdit.

Odpověď závisí na tom, zda je možné v rámci tohoto zákona i na elektrokoloběžku vztáhnout úpravu jízdních kol či elektrokol s tzv. slabším výkonem ve smyslu příslušné evropské legislativy,[8] nebo tzv. osobních přepravníků, což je český zákonný termín pro samovyvažovací zařízení (např. segway) nebo obdobné technické zařízení,[9] nebo dokonce zda nedospět k závěru, že elektrokoloběžka je ve smyslu tohoto zákona také motorovým vozidlem.

Dle posledního stanoviska Ministerstva dopravy jsou sdílené elektrokoloběžky v současné době považovány v tomto směru stejně jako výše uvedená elektrokola s tzv. slabším výkonem za jízdní kola. V důsledku toho je jim dle Ministerstva dopravy povolen vjezd na stejné komunikace jako jízdním kolům a na chodníku je jízda s takovou elektrokoloběžkou zásadně zakázána.[10]

To samozřejmě neznamená, že se stejný názor i přesto, že se jeví být nejpřesvědčivější, prosadí i v soudní praxi v rámci případných sporů. Lze připomenout, že obdobně nejasná situace nastala i před přijetím zvláštní úpravy týkající se vozítek segway, což potvrzuje tehdejší odborná literatura: *„Jde o elektrické vozítko s vlastním pohonem, a tudíž jej lze, podle našeho názoru, zařadit do kategorie motorových vozidel, neboť splňuje jeho definiční znaky. (V tom dochází k rozporu s momentálním stanoviskem Ministerstva dopravy a Policie ČR, které nepovažuje segway za motorové ani nemotorové vozidlo, ale za chodce s tím, že jej lze užívat v provozu na pozemních komunikacích pouze na chodníku za podmínky, že je provozováno v rychlosti chůze.).*“[11]

S ohledem na veškeré tyto problémy by bylo tak z mého pohledu nejvhodnější stejně jako u samovyvažovacích zařízení přijetí nové regulace, která by jasně a přehledně stanovila, kde je se sdílenými elektrokoloběžkami možné jezdit a upravila i veškeré související otázky.

Tak je tomu právě např. v Německu, kde je již od června 2019 v účinnosti tzv. nařízení o účasti menších elektrických vozidel na silničním provozu.[12] V Německu je tak postaveno najisto, že sdílené elektrokoloběžky mají jezdit primárně na komunikacích pro jízdní kola a v případě, pokud to není možné, na silnici. Jízda na chodníku je zásadně zakázána.[13] Rovněž i v Rakousku byla přijata novela příslušného nařízení o silničním provozu.[14] Sdílené elektrokoloběžky mají jezdit v zásadě na stejných komunikacích jako jízdní kola.[15] Obě zahraniční úpravy však nevylučují, aby příslušné orgány povolily za určitých dalších podmínek jízdu i na chodnících. Bez dalšího to však možné není.

Závěr

Sdílené elektrokoloběžky přinesly několik nových problémů. Pokud tyto problémy nelze přesvědčivě a přehledně řešit na základě platné právní úpravy, je třeba se zamyslet nad novou a vhodnější právní regulací. Tento text nastínil pouze některé problémy v oblasti odpovědnosti za škodu a příslušných komunikací pro jejich provoz. Dalšími problémy k analýze jsou bezesporu např. vhodný věk pro jejich řízení, povinné pojištění, povinnost mít při jízdě přilbu nebo vymezení příslušných míst k parkování.

JUDr. Vojtěch Lovětínský, LL.M.,
advokát

Doležal & Partners s.r.o., advokátní kancelář

Koliště 1912/13
602 00 Brno

Růžová 1416/17
110 00 Praha

Tel.: +420 543 217 520
e-mail: office@dolezalpartners.com

---

[1] „Společnost Lime, která v Praze provozuje zhruba 1500 koloběžek, uvedla, že jejich stroje mají omezenou maximální rychlost na 24,9 km/h a výkon 250 wattů.“ Tisková zpráva, dostupná na www, k dispozici >>> zde.
„Elektrokoloběžka umí vyvinout rychlost až 25 kilometrů v hodině.“ Tisková zpráva, dostupná na

www, k dispozici >>> zde.
[2] Srov. § 2912 odst. 1 občanského zákoníku.
[3] Srov. § 2927 odst. 1 občanského zákoníku.
[4] Srov. Melzer, F. Komentář k § 2927, in Melzer, F., Tégl, P. a kol. Občanský zákoník – velký komentář. Sv. IX. § 2894–3081. Praha: Leges, 2018, m. č. 267 – 307.
[5] Srov. Lovětínský, V. Elektrokola, elektrokoloběžky a objektivní odpovědnost. Právní rozhledy 2020, č. 1, s. 5.
[6] Ustanovení § 8 odst. 1 německého zákona o silničním provozu (Straßenverkehrsgesetz – „StVG“).
[7] Ustanovení § 2 odst. 1 č. 22 písm. d) a § 88b rakouského nařízení o silničním provozu (Straßenverkehrsordnung – „StVO“).
[8] Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013 ze dne 15. 1. 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly.
[9] Srov. ustanovení § 60a zákona o silničním provozu.
[10] Srov. tisková zpráva, dostupná na www, k dispozici >>> zde; Srov. stanovisko, dostupné na www, k dispozici >>> zde.
[11] Kovalčíková, D., Štandera, J. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011. Komentář k § 2.
[12] Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr – „ekFV“.
[13] Srov. tisková zpráva, dostupná na www, k dispozici >>> zde.
[14] Srov. § 88b StVO.
[15] Srov. stanovisko, dostupné na www, k dispozici >>> zde.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Předběžné opatření jako nástroj ochrany vlastníka nemovitosti
- Povolení kamerového systému s identifikací osob na letišti
- Environmentální tvrzení společností v hledáčku EU: Jak se vyhnout greenwashingu a obstát v nové regulaci?
- Jak fungují plánovací smlouvy v reálných situacích (1. díl)
- Rozvod? Už k němu nemusíte. Shrnutí podmínek, za jakých nebudete u soudu vyslýcháni, dokonce ani nebude nutná Vaše osobní účast
- Jaké klíčové změny přináší návrh novely stavebního zákona?
- Byznys a paragrafy, díl 26.: Smírčí řízení jako alternativní nástroj řešení sporů mezi podnikateli
- Pozemkové úpravy aneb „malé“ vyvlastnění
- Nová éra v boji proti nekalým obchodním praktikám: Co přinese nové procesní nařízení EU?
- Licence LUC v podnikatelské strategii provozovatelů dronů
- Péče rodičů po novele od 1.1.2026