



POSLANECKÁ
SNĚMOVNA
PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY

PARLAMENTNÍ
INSTITUT

SROVNÁVACÍ STUDIE

Právní úprava mikromobility ve vybraných evropských státech

Česká republika, Dánsko, Francie, Rakousko,
Německo, Španělsko a Švýcarsko



Obsah:

| | |
|-----------------------|----|
| ÚVOD | 4 |
| EVROPSKÁ UNIE | 5 |
| ČESKÁ REPUBLIKA | 5 |
| DÁNSKO | 9 |
| FRANCIE | 11 |
| RAKOUSKO | 13 |
| NĚMECKO | 15 |
| ŠPANĚLSKO | 16 |
| ŠVÝCARSKO | 18 |
| ZDROJE..... | 20 |

Srovnávací studie č. 5.406
květen 2021
autor: Tomáš Brandejský

Shrnutí

V této práci je popsána právní úprava provozu dopravních prostředků mikromobility (zejm. elektrokol, e-koloběžek a e-skateboardů) v některých evropských státech (Česká republika, Dánsko, Francie, Rakousko, Německo, Španělsko a Švýcarsko).

Legislativa týkající se elektrokol je nejrozšířenější a nejpropracovanější, což patrně souvisí s tím, že elektrokola jsou na trhu nejdelší dobu. Právní režim e-koloběžek je již také poměrně dobře zpracován, což si vynutila jejich masová adopce v posledních letech, zejména ve velkých aglomeracích prostřednictvím tzv. služeb sdílené ekonomiky. Provoz e-skateboardů není až na výjimky (Dánsko, Francie) právním řádem výslovně upraven, avšak v některých případech lze na e-skateboardy aplikovat obecnější právní úpravu.

Mezi jednotlivými právními řády se objevují společné rysy, ale také několik odlišností. Běžnou praxí je, že elektrokola i e-koloběžky jsou rozděleny do tří kategorií. V první kategorii jsou ty dopravní prostředky, které dosahují rychlosti maximálně 25 km/h a jejich maximální výkon je do 0,25 kW. Na tato vozidla je pohlíženo v zásadě jako na jízdní kola, takže mohou využívat stejnou dopravní infrastrukturu a platí pro ně stejná dopravní pravidla. Zpravidla je zakázána jízda po chodníku, případně je povolena pouze rychlostí chůze (6 km/h). Minimální věk pro řízení se pohybuje od 12 do 16 let a v některých státech mohou děti řídit elektrocolo nebo e-koloběžku pouze tehdy, jsou-li držitelem speciálního „průkazu cyklisty“. Přísnější pravidla platí pro rychlejší dopravní prostředky s maximální rychlostí 25 - 45 km/h, na které se hledí podobně jako na moped. Stále lze používat pozemní komunikace určené pro cyklisty, ale v takovém případě je omezena maximální rychlost na 25 km/h. Pro tuto kategorii vozidel je navíc vyžadováno pojištění odpovědnosti, registrační značka a často také řidičské oprávnění AM. Minimální věk je zpravidla stanoven na 16 let. Do třetí kategorie spadají elektrokola a e-koloběžky překračující rychlost 45 km/h, na které se již hledí jako na motocykly a díky své rychlosti ani nespádají pod definici „mikromobility“.

Ve sledované legislativě je vedle technických požadavků, dopravních pravidel a povinné výbavy (osvětlení, brzdy, zvonek) upravena také problematika parkování dopravních prostředků mikromobility, které lze většinou parkovat pouze na vyhrazených místech. Rozšířenou praxí také je, že podrobnější pravidla pro řízení a půjčování e-koloběžek a elektrokol vydávají jednotlivá města. Některá města proto např. zavedla mechanismus, v rámci kterého musí provozovatelé půjčoven každý rok získat povolení, případně je omezen maximální počet sdílených dopravních prostředků mikromobility, který může být v ulicích města.

Práce vychází z uvedených právních předpisů a dalších zdrojů uvedených v citacích. Upozorňujeme, že veškeré překlady jsou pouze pracovním překladem pro účely této studie a nejedná se o oficiální nebo úřední překlad.

Obsah

| | |
|------------------------------|-----------|
| ÚVOD..... | 4 |
| EVROPSKÁ UNIE..... | 5 |
| ČESKÁ REPUBLIKA | 5 |
| ELEKTROKOLA | 5 |
| E-KOLOBĚŽKY | 7 |
| E-SKATEBOARDY | 8 |
| DÁNSKO..... | 9 |
| ELEKTROKOLA | 9 |
| E-KOLOBĚŽKY | 10 |
| E-SKATEBOARDY | 10 |
| FRANCIE..... | 11 |
| ELEKTROKOLA | 11 |
| E-KOLOBĚŽKY | 12 |
| E-SKATEBOARDY | 13 |
| RAKOUSKO..... | 13 |
| ELEKTROKOLA | 13 |
| E-KOLOBĚŽKY | 14 |
| E-SKATEBOARDY | 14 |
| NĚMECKO..... | 15 |
| ELEKTROKOLA | 15 |
| E-KOLOBĚŽKY | 15 |
| E-SKATEBOARDY | 16 |
| ŠPANĚLSKO..... | 16 |
| ELEKTROKOLA | 16 |
| E-KOLOBĚŽKY | 17 |
| E-SKATEBOARDY | 18 |
| ŠVÝCARSKO..... | 18 |
| ELEKTROKOLA | 18 |
| E-KOLOBĚŽKY | 19 |
| E-SKATEBOARDY | 20 |
| ZDROJE | 20 |

Úvod

Mikromobilita je pojem bez jednotné definice, v zásadě se ale jedná o druh dopravy, který je „minimalistický“ ve všech ohledech. Dopravní prostředky mikromobility jsou používány na kratší vzdálenosti (většinou se uvádí do 8 km, resp. do 5 mil, jejich dojezd se ale pohybuje okolo 20 – 30 km). Často se jedná o tzv. „last mile“ řešení, tj. slouží k dopravě mezi domácností, nádražím a pracovištěm při kombinaci mikromobility s veřejnou dopravou. Dopravní prostředky mikromobility mají také podstatně nižší hmotnost, takže je lze převážet např. ve vlaku jako zavazadlo. Mají také nižší rychlost a podstatně nižší spotřebu energie než automobily a vozidla veřejné dopravy. Za maximální rychlost se považuje 25 – 45 km/h a za maximální hmotnost 500 kg. Výhodou také je, že lehké a relativně pomalé dopravní prostředky mikromobility mají nižší hybnost, takže případný střet má značně nižší energii, než střet s autem. Lehčí vozidla také spotřebují méně materiálu při výrobě, vytvoří za celý svůj životní cyklus méně emisí a zabírají méně veřejného prostoru při parkování atd. Jsou rovněž významně levnější na koupi i na provoz.¹

Za dopravní prostředek mikromobility lze považovat pouze vozidla poháněná lidskou silou nebo elektrickým pohonem. Do mikromobility se tak řadí především chůze a jízda na jízdním kole. V poslední době lze pozorovat také velký rozmach elektrokol, e-koloběžek, elektrických skútrů apod., a to ve velkých městech zejména v souvislosti s trendem tzv. sdílené mobility (*shared transport* nebo *shared mobility*).² Existuje ale mnoho dalších druhů dopravních prostředků, které naplňují definici mikromobility. Jedná se např. o vozidla typu segway, hoverboard, monokolo apod., k jejich masovému rozšíření ale zatím nedošlo.

Úspěch malých elektrických vozidel v posledních letech nepochybně vděčí revolučnímu vývoji lithium iontových baterií, ke kterému došlo v rámci sektoru výroby „chytrých telefonů“. Cena elektrických dopravních prostředků díky zlevňování baterií konzistentně klesá a jejich dojezd je naopak čím dál vyšší díky zvyšování kapacity baterií. Rozvoji mikromobility napomáhá také celosvětové hnutí k ochraně klimatu a životního prostředí a v posledním roce též pandemie covid-19, která nahrává individuální dopravě. Předností mikromobility je i to, že za vhodných podmínek může nabídnout významné zkrácení délky a zlevnění cestování a v neposlední řadě požitky z pohybu na čerstvém vzduchu. Největší překážkou v rozvoji mikromobility je nejasná nebo nedostatečná právní úprava a chybějící dopravní infrastruktura.

Tato práce se zaměřuje především na elektrokola a e-koloběžky. Vedle chůze a jízdy na jízdním kole se totiž jedná v ČR o nejrozšířenější druhy mikromobility, a to i díky tomu, že jízda na elektrokole a e-koloběžce je velmi snadná a lze se ji naučit během jediného dne. Práce se dále zaměřuje na e-skateboardy, u kterých je křivka učení podstatně delší a jejich dosavadní rozšíření v ČR není tak značné. Na druhou stranu se ale jedná o dopravní prostředek, který se může podobně jako v zahraničí značně rozšířit, protože rychlostí a dojezdem je plně srovnatelný s e-koloběžkami, ale je lehčí a skladnější, takže jej lze ještě snadněji přenášet a kombinovat např. s veřejnou dopravou.

Mikromobilita ale nemá výhradně jen pozitivní aspekty. Problémy se sdílenými dopravními prostředky mikromobility jsou velmi podobné ve všech evropských metropolích a jsou dobře známy také obyvatelům Prahy. Jedná se nejčastěji o nezodpovědné parkování, ale výjimkou není ani nebezpečná jízda, zvláště v případě uživatelů sdílených e-koloběžek. Lze konstatovat, že právní

¹ DEDIU, Horace. *The Micromobility Definition* [online]. [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://micromobility.io/blog/2019/2/23/the-micromobility-definition>

² V ČR jsou známy především „limetkové“ e-koloběžky [Lime](#), růžová jízdní kola od společnosti [Rekola](#), zelené elektrické skútry od [BeRider](#) nebo žluté elektrické koloběžky a skútry společnosti [re.volt](#), které svým zákazníkům nabízejí pasivní příjem ze sdílení vlastních e-koloběžek nebo elektrických skútrů prostřednictvím aplikace re.volt.

úprava žádného státu nebyla na rychlý rozvoj dopravních prostředků mikromobility zcela připravena. Sledované evropské státy však v nedávné době přijaly inspirativní legislativu, kterou se pokoušejí vyvstálé problémy vyřešit.

Evropská unie

V oblasti mikromobility dosud nedošlo k harmonizaci, takže **právní úprava provozu dopravních prostředků mikromobility je plně na členských státech**. Výjimku tvoří pouze vozidla spadající do kategorie vozidel „L“ podle čl. 4 a přílohy I [nařízení o schvalování dvukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly](#). Do této kategorie však spadá jen naprosté minimum dopravních prostředků mikromobility a nařízení navíc ponechává velký prostor pro podrobnější národní právní úpravu.

Nařízení se nevztahuje na „klasické“ e-koloběžky, ani na e-skateboardy, protože tyto dopravní prostředky nemají žádné místo k sezení [čl. 2 odst. 2 písm. j) nařízení].

Nařízení se nevztahuje ani na elektrokola, která jsou vybavena přídatným elektrickým motorem s maximálním výkonem 250 W a maximální rychlostí 25 km/h, který je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jeho výkon je postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h [čl. 2 odst. 2 písm. h) nařízení]. Taková elektrokola se totiž považují za jízdní kola. Tuto charakteristiku splňuje většina elektrokol na českém trhu. Jízdní kola navíc musí plnit normu EN 19194, která umožňuje odchylku až 10 %, takže někteří výrobci mohou mít max. rychlost až na 27,5 km/h.

Nařízení se tedy vztahuje pouze na „rychlá“ elektrokola (kategorie L1e-A a L1e-B) a na rychlé e-koloběžky se sedadlem, jejichž konstrukční rychlost se pohybuje v mezích 25 – 45 km/h a jejichž výkon se pohybuje v rozmezí 0,25 – 1 kW. Z výše uvedeného nařízení potom plyne, že výrobce musí rychlé elektrokolo nebo rychlou e-koloběžku se sedadlem podrobit schvalovací proceduře u zkušebního ústavu alespoň v jedné zemi EU, a to v kategorii lehký skútr (L1e).

Nařízení se nevztahuje ani na vozidla typu segway, hoverboard a monokolo, protože nařízení se nevztahuje na samovyvažovací vozidla [čl. 2 odst. 2 písm. i) nařízení].

Česká republika

Elektrokola

Česká právní úprava elektrokol a e-koloběžek není z jazykového a systematického hlediska zcela jednoznačná. Následující popis právního režimu elektrokol, e-koloběžek a e-skateboardů v ČR proto vychází ze [stanoviska k používání elektrokol](#) Ministerstva dopravy k výkladu [zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů](#) (dále „silniční zákon“) a souvisejících právních předpisů.³

Legislativa rozlišuje elektrokola podle maximální konstrukční rychlosti, maximálního jmenovitého výkonu motoru a podle toho, zda je motor nainstalován již při výrobě, nebo je přidán k jízdnímu kolu dodatečně. Některá elektrokola tak budou z pohledu zákona považována „nemotorové vozidlo“ (konkrétně za jízdní kolo), zatímco jiná budou považována za „motorové vozidlo“. K řízení některých elektrokol je tak dokonce potřeba mít řidičské oprávnění.

³ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Stanovisko k používání elektrokol*. Dostupné také z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn_elektrokola_elekrobezky.docx.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn_elektrokola_elekrobezky.docx.aspx)

Podle § 2 písm. h) silničního zákona platí, že nemotorové vozidlo je „vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo.“ Jízdní kolo však může být **dodatečně vybaveno pomocným motorem**. To plyne z bodu 8 části C přílohy č. 12 („Technické požadavky na konstrukci a stav výbavy“) k [vyhlášce Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů](#), kde jsou stanoveny technické požadavky na výbavu jízdních kol. Elektrokolo je podle tohoto ustanovení považováno za jízdní kolo, jestliže:

- a) bude nadále zachován původní charakter jízdního kola;
- b) pomocný motorek bude přiměřeně plnit podmínky ustanovení § 19 [zák. č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů](#) (tj. jedná se o schválený typ);
- c) jeho výkon nepřesáhne 1 kW;⁴
- d) v případě použití spalovacího motoru nebude mít takový motor objem válce nebo válců větší než 50 cm³;
- e) maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km/h a
- f) montáž pohonného systému - motor, nádrž paliva nebo akumulátor na jízdní kolo, si nevyžádá zásah na jeho nosných částech.

Dále uvedená příloha v bodě 10 uvádí, že: „Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem dále rozumí i jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídavným elektrickým motorem dle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem.“

Jestliže tedy elektrokolo splňuje všechny výše uvedené požadavky (podle bodu 8 nebo 10 uvedené přílohy), považuje se za jízdní kolo (tj. nemotorové vozidlo) a pro jeho řidiče platí stejná pravidla, jako pro řidiče jízdního kola bez přídavného pohonu.

Na elektrokola s motorem nainstalovaným již při výrobě se naopak hledí jako na motorová vozidla, protože za jízdní kolo se považují pouze taková elektrokola, která mají motor přidán dodatečně.⁵ To neplatí jen v případě, že elektrokolo splňuje podmínky podle bodu 10, tj. jedná-li se o elektrokolo, které se podle výše citovaného nařízení považuje za jízdní kolo (tj. max. rychlost 25 km/h, max. výkon 0,25 kW). Jinak řečeno, v ČR mohou elektrokola s motorem nainstalovaným již od výroby mít maximálně výkon 0,25 kW. Zajímavostí je, že v případě dodatečně nainstalovaného motoru může mít elektrokolo maximální výkon až 1 kW. V obou případech může být maximální rychlost elektrokola do 25 km/h a motor se musí vypnout, pokud cyklista nešlape, jinak se již takové elektrokolo nepovažuje za jízdní kolo, ale za motorové vozidlo.

Elektrokolo, které se považuje za motorové vozidlo, podléhá schválení k provozu na pozemních komunikacích, registraci, pojištění odpovědnosti atd. Řidič takového elektrokola rovněž musí být držitelem řidičského oprávnění, je-li maximální rychlost elektrokola více jak 45 km/h nebo jeho výkon je vyšší jak 1 kW. V takovém případě totiž elektrokolo spadá do skupiny vozidel AM, což znamená, že řidič elektrokola musí mít řidičské oprávnění k řízení této skupiny vozidel a musí se řídit pravidly pro řidiče motocyklu podle silničního zákona.

⁴ Česká právní úprava se v tomto odchyluje od nařízení o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly, a to v tom smyslu, že limit pro maximální výkon elektrokola je zvýšen na 1 kW (nařízení umožňuje max. výkon „pouze“ 0,25 kW, poté se již nejedná o jízdní kolo, ale o motorové vozidlo).

⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY. Stanovisko k používání elektrol. Dostupné také z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn_elektrokola_elekrobezky.docx.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn_elektrokola_elekrobezky.docx.aspx)

E-koloběžky

Aby bylo možné určit, kde a jakou rychlostí lze na e-koloběžce jezdit, je nejdříve nutné určit, o jaký druh vozidla se jedná. Výslovnou definici e-koloběžky však český právní řád neobsahuje, stejně jako neobsahuje ani definici koloběžky. Silniční zákon pouze v § 57 odst. 2 uvádí, že „*jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka.*“ To však nutně neznamená, že totéž platí pro e-koloběžku.⁶

E-koloběžky mohou – podobně jako elektrokola – spadat buď do kategorie „jízdní kolo“, nebo do kategorie „motorové vozidlo“. V úvahu také připadá varianta, že se jedná o tzv. „osobní technický prostředek“, podobně jako segway. Zařazení opět závisí především na tom, zda byl motor nainstalován při výrobě nebo dodatečně, na jeho výkonu a maximální konstrukční rychlosti.⁷

Jak plyne z bodu 9 části C přílohy č. 12 vyhlášky č. 341/2014 Sb., „*pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i (...) například koloběžky.*“ To znamená, že i e-koloběžky (podobně jako elektrokola) mohou být považovány za jízdní kolo, pokud jsou podle bodu 8 části C přílohy č. 12 cit. vyhlášky vybaveny dodatečně pomocným motorkem. Musí však splňovat zde uvedená pravidla (tj. dodatečná konstrukce, max. rychlost 25 km/h, max. výkon 1 kW atp.).

Většina e-koloběžek, se kterými se lze setkat v provozu, nicméně podmínky dle bodu 8 části C přílohy č. 12 cit. vyhlášky nesplňuje, protože jejich elektromotor není instalován dodatečně, ale již při výrobě. To znamená, že **e-koloběžky, jejichž motor je instalován výrobcem již při výrobě, se považují za motorové vozidlo**. Z toho plyne, že tato motorová vozidla musí být jako typ schválena, musí být pojištěna odpovědnost z jejich provozu, nelze s nimi jezdit po chodníku nebo stezce atp.

Ministerstvo dopravy se však vyjádřilo tak, že „*aby šlo koloběžky považovat za jízdní kola a mohly tak být používány i na cyklostezkách nebo při místním povolení i v pěších zónách, musí splňovat několik základních parametrů. Jejich maximální rychlost nesmí přesahovat 25 km/h, případně po dosažení této rychlosti by se měl motor vypnout. Další omezení platí pro výkon, který by neměl být vyšší než jeden kilowatt. V žádném z případů však koloběžky nesmí být používány na chodnících.*“⁸

Podle ministerstva dopravy tedy lze za jízdní kolo považovat i takové e-koloběžky, které mají motor nainstalovaný od výroby, jestliže jejich max. rychlost nepřekračuje 25 km/h a max. výkon 1 kW. Jedná se sice o právní názor v rozporu s gramatickým výkladem výše uvedených právních předpisů. Lze ale souhlasit, že nemá praktický význam, jestli je motor nainstalován již při výrobě nebo až dodatečně, pokud v obou případech splňuje předepsané parametry pro maximální výkon a rychlost. Tyto parametry v současnosti splňuje většina e-koloběžek na českém trhu, tudíž se na ně podle ministerstva dopravy má hledět jako na jízdní kola.

V úvahu však přichází také varianta, že e-koloběžka naplňuje definici „**osobního technického prostředku**“ ve smyslu § 2 písm. nn) silničního zákona, podle kterého „*osobní technický prostředek je osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením, nebo obdobné zařízení.*“ Byť tato právní úprava primárně cílí na vozidla typu segway (tj. „osobní přepravník se samovyvažovacím

⁶ HOLUBÁŘ, Adam. *Připouští současná právní úprava pohyb elektrokoloběžek tam, kde se s nimi běžně setkáváme?* [online]. 23.11.2020 [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: https://www.pravni prostor.cz/clanky/ostatni-pravo/pripousti-soucasna-pravni-uprava-pohyb-elektrokolobezek-tam-kde-se-s-nimi-bezne-setkavame#_ftn4

⁷ WOLF, Karel. *Ministerstvo dopravy: Elektrokoloběžky nemají na chodníku co dělat.* Lupa.cz [online]. 28.9.2019 [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: <https://www.lupa.cz/aktuality/ministerstvo-dopravy-elektrokolobezky-nemaji-na-chodniku-co-delat/>

⁸ WOLF, Karel. *Ministerstvo dopravy: Elektrokoloběžky nemají na chodníku co dělat.* Lupa.cz [online]. 28.9.2019 [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: <https://www.lupa.cz/aktuality/ministerstvo-dopravy-elektrokolobezky-nemaji-na-chodniku-co-delat/>

zařízením“), zákon výslovně uvádí, že tato úprava se použije i na další technická zařízení, která jsou „obdobná“ jako segway, byť nemají samovyvažovací zařízení (srov. též § 60a silničního zákona).

E-koloběžka má s dopravními prostředky typu segway mnoho společného. E-koloběžka sice nemá „samovyvažovací zařízení“ (rovnováhu na segway zajišťuje gyroskop; na e-koloběžce ji zajišťuje sám řidič), v ostatním má ale podobné znaky, jako segway:

- slouží osobní přepravě (max. 1 pasažér);
- elektrický pohon;
- max. rychlost 25 km/h;
- výkon 0,2 – 0,5 kW;
- nízká hmotnost vozidla (12 – 14 kg).

Jestliže se na e-koloběžku hledí jako na jízdní kolo nebo jako na motorové vozidlo, může se její řidič pohybovat na místních a účelových pozemních komunikacích a na silnicích I., II. a III. třídy. Jedná-li se o e-koloběžku, která se považuje za jízdní kolo, může její řidič také využít stezky pro cyklisty a další pozemní komunikace, kde se mohou pohybovat cyklisté (pěší zónu, je-li to povoleno dopravní značkou). E-koloběžky, které se považují za motorová vozidla, naopak na stezky pro cyklisty zásadně povolen vjezd nemají.

E-skateboardy

V českém právním řádu nejsou výslovně řešeny ani „standardní“ skateboardy poháněné výhradně lidskou silou (odrážením) nebo gravitací (při jízdě z kopce). Výkladem však lze dovodit, že na jezdce na „standardním“ skateboardu (bez elektrického pohonu) se pravděpodobně použijí stejná pravidla, jako na jezdce na kolečkových bruslích, což znamená, že se na ně hledí jako na chodce a platí pro ně stejná dopravní pravidla, jako pro chodce.

To plyne z § 2 písm. j) silničního zákona, který stanoví, že „*pro účely tohoto zákona chodec je i osoba, která (...) pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení (...).*“ Skateboard patrně lze považovat za obdobné sportovní vybavení, jako kolečkové brusle. Jezdci na skateboardu se tedy mají primárně pohybovat po chodníku či stezce pro chodce, kde nesmí ostatní chodce ohrozit (§ 53 odst. 8 silničního zákona), případně se mohou pohybovat také po stezce pro cyklisty nebo ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty (§ 57 odst. 7 silničního zákona). Po vozovce lze na skateboardu jezdit jen za stejných pravidel, za jakých mohou vozovku užívat chodci, tj. v případě, že chodník není k dispozici nebo je neschůdný. Navíc je nutné jet po levém kraji vozovky (§ 53 odst. 3 silničního zákona).

Právní režim jízdy na e-skateboardu není v ČR zcela jednoznačný. E-skateboardy však nejspíše nelze považovat za „obdobné sportovní vybavení“, jako kolečkové brusle ve smyslu § 2 písm. j) silničního zákona, protože mají elektrický pohon a svou rychlostí, výkonem a dojezdem se bez problémů vyrovnají e-koloběžkám, vozidlům typu segway apod.

E-skateboardy tak spíše splňují definici tzv. „**osobního technického prostředku**“ ve smyslu § 2 písm. nn) silničního zákona, podle kterého „*osobní technický prostředek je osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením, nebo obdobné zařízení.*“ Byť tato právní úprava primárně cílí na vozidla typu segway (tj. „osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením“), zákon výslovně uvádí, že tato úprava se použije i na další technická zařízení, která jsou „obdobná“ jako segway (srov. též § 60a silničního zákona), byť nemají samovyvažovací zařízení.

E-skateboard má s dopravními prostředky typu segway mnoho společného (daleko více, než s kolečkovými bruslemi). E-skateboard sice nemá „samovyvažovací zařízení“ (rovnováhu

na segway zajišťuje gyroskop; na e-skateboardu ji zajišťuje sám řidič), v ostatním má ale podobné znaky, jako segway:

- slouží osobní přepravě (max. 1 pasažér);
- elektrický pohon;
- max. rychlost 20 – 40 km/h;
- výkon 0,5 – 1 kW;
- nízká hmotnost vozidla (okolo 7 kg).

Řidič e-skateboardu tedy není chodec (na rozdíl od jezdce na „standardním“ skateboardu), ale musí respektovat stejná pravidla, jako řidič osobního přepravníku segway (§ 60a silničního zákona). To především znamená, že řídit e-skateboard lze v ČR ve veřejném prostoru primárně pouze na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty nebo na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty nebo na pěších a obytných zónách.

Na stezce určené výhradně pro cyklisty tedy e-skateboard řídit nelze (na rozdíl od standardního skateboardu, který může i na stezky pro cyklisty), stejně jako jej nelze obecně řídit na vozovce. Vozovku lze použít pouze tehdy, nebude-li možné užít chodník, stezku nebo vyhrazený jízdní pruh (tj. neexistují nebo jsou neschůdné). Osoba na e-skateboardu se v takovém případě musí stejně jako chodci pohybovat po levé krajnici nebo co nejbližší při levém okraji vozovky (§ 60a odst. 3 silničního zákona). Řidič e-skateboardu navíc musí vždy svou rychlost přizpůsobit rychlosti chodců nebo cyklistů podle místa užití (§ 60a odst. 1 silničního zákona).

Obce s rozšířenou působností mohou nařízením regulovat provoz osobních přepravníků na území obcí, a to spolu s umístěním dopravního značení podle § 60a odst. 5 a 6 silničního zákona. Pro tento účel byla do [vyhlášky Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů](#) doplněna podoba nové zákazové značky č. B 30a „Zákaz vjezdu osobních přepravníků“, která zakazuje vjezd osob na osobních přepravnících a jízdu na osobním přepravníku. Vedení osobního přepravníku chodcem je v takovém úseku pozemní komunikace povoleno. Zákaz jízdy na osobním přepravníku se rovněž nevztahuje na Policii ČR a obecní policii při plnění jejich povinností (§ 60a odst. 7 silničního zákona).

Vymezení území obce, na němž je zakázán provoz osobních přepravníků (tedy mj. i e-skateboardů), má podle judikatury právní formu tzv. opatření obecné povahy. Dne 5. 3. 2021 byl Nejvyšším správním soudem vydán [rozsudek č. j. 5 As 152/2019 – 50](#), kterým došlo k potvrzení zákazu vjezdu osobních přepravníků segway do některých částí Prahy.

Dánsko

Elektrokola

V Dánsku upravuje problematiku provozu elektrokol na pozemních komunikacích především [dopravní zákon](#) (*færdselsloven*), [zákon o veřejných komunikacích](#) (*Lov om offentlige veje*) a řada výkonných vyhlášek.⁹ Na řidiče „pomalých“ elektrokol (maximální rychlost do 25 km/h) se hledí stejně jako na cyklisty. Řidič rychlejšího elektrokola musí mít alespoň 15 let, musí používat helmu a svítit i ve dne. Do povinné výbavy spadá zvonek nebo jiný druh zvukového signálu. Řidič rychlého

⁹ Forsøgsordning for speed pedelecs [online]. Færdselsstyrelsen [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://fstyr.dk/da/Krav-til-koeretoer/Regler-for-koeretoer/Forsøgsordninger-for-motoriserede-koeretoer#forsøgsordning-for-speed-pedelecs>

elektrokola, kterému je méně jak 18 let, navíc musí mít řidičské oprávnění k řízení mopedu nebo automobilu. Každý řidič elektrokola musí také mít pojištění odpovědnosti z provozu elektrokola.¹⁰

V Dánsku je od 1. 6. 2018 na základě [výkonné vyhlášky o experimentálním schématu pro rychlá elektrokola](#) (*Bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs*) rychlým elektrokolům, které dosahují rychlosti 25 - 45 km/h, povolena jízda po cyklostezce a jejich řidičům rovněž odpadla řada administrativních povinností. Dosud např. musela být rychlá elektrokola registrována jako moped a musela mít umístěnu registrační značku.¹¹

E-koloběžky

V Dánsku jsou e-koloběžky upraveny ve [výkonné vyhlášce o experimentálním schématu pro e-koloběžky](#) (*Bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul*). Na řidiče e-koloběžek se hledí stejně jako na cyklisty. To znamená, že pro řízení e-koloběžky platí stejná pravidla jako pro cyklisty, takže např. lze jezdit primárně po cyklistických stezkách, a není-li k dispozici cyklostezka, tak i po vozovce. Do povinné výbavy e-koloběžky patří přední a zadní světlo a povinné je denní svícení. Povinné jsou také odrazky. Pro řidiče e-koloběžek platí rychlostní limit 20 km/h (po dosažení této rychlosti se musí pomocný elektromotor vypnout). E-koloběžky používané v Dánsku musí mít značku CE ve smyslu [směrnice 2006/42/ES o strojních zařízeních](#). Jejich hmotnost nesmí být vyšší jak 25 kg, délka více jak 2 metry a šířka více jak 0,7 metru.

Minimální věk pro řízení e-koloběžky je 15 let. Mladší děti mohou na e-koloběžce jezdit jen pod dohledem dospělého nebo spolu s dospělým, nebo případně bez dohledu dospělého, ale jen v obytné zóně. Povinné pojištění odpovědnosti se vztahuje pouze na půjčovny e-koloběžek. Obecný zákaz řízení vozidel pod vlivem návykové látky se vztahuje také na řízení e-koloběžek.¹²

Místně příslušné dopravní úřady mohou blíže upravit pravidla, za kterých lze půjčovat e-koloběžky na jejich území. Např. v Kodani výbor pro životní prostředí a technické záležitosti stanovil strop pro počet e-koloběžek, které mohou půjčovny ponechávat na ulici. V nejlidnatějších částech města, jako jsou promenády a stanice metra, může být umístěno pouze 200 e-koloběžek a 200 elektrokol k vypůjčení. Ve zbytku města - v méně přeplněných oblastech - je povoleno 3 000 e-koloběžek a 3 000 elektrokol. Každá společnost navíc musí žádat o jednoroční povolení k umístování svých vozidel do ulic.¹³

E-skateboardy

Dánsko je jediným ze sledovaných států, jehož právní úprava výslovně pamatuje i na e-skateboardy. Jedná se o [výkonnou vyhlášku o experimentálním schématu pro samovyvažovací vozidla a e-skateboardy](#) (*Bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøj og motoriseret skateboard*).

V Dánsku se na e-skateboardy hledí, spolu se samovyvažovacími zařízeními (segway, hoverboard) a e-koloběžkami, jako na jízdní kola. S e-skateboardem tak lze jezdit primárně pouze po cyklostezkách. V zastavěném území (v obci) lze jezdit také po vozovce, ale pouze v případě, že

¹⁰ BERGGREEN, Jesper. *E-Bikes Can Now Go Crazy Fast In Danish Bike Lanes* [online]. 2.6.2018 [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://cleantechnica.com/2018/07/02/e-bikes-can-now-go-crazy-fast-in-danish-bike-lanes/>

¹¹ Minister fortryder: Hurtig elcykel kræver kørekort [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.dr.dk/nyheder/politik/minister-fortryder-hurtig-elcykel-kræver-korekort>

¹² Bred enighed om nye forsøgsordninger for små motoriserede køretøjer [online]. Transportministeriet [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.trm.dk/nyheder/2018/bred-enighed-om-nye-forsoesordninger-for-smaa-motoriserede-koeretoerjer/>

¹³ Loft over el-løbehjul i København [online]. Københavns Kommune [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.kk.dk/nyheder/loft-over-el-loebenhjul-i-koebenhavn>

rychlostní limit na takové pozemní komunikaci není vyšší než 50 km/h, a současně není možné jet po cyklostezce.

Řidič e-skateboardu musí mít stejnou povinnou výbavu jako cyklista, tj. musí mít osvětlení (zapnuté i ve dne) a odrazky. Používat lze pouze e-skateboardy se značkou CE. Maximální rychlost je stanovena na 20 km/h, poté se musí elektromotor vypnout. Maximální hmotnost e-skateboardu je 25 kg, maximální délka 1,2 metru a maximální šířka 0,7 metru.

Minimální věk pro řízení e-skateboardu je 15 let. Mohou ho však řídit i mladší děti pod dohledem dospělého nebo jet spolu s dospělým, nebo samy bez dohledu v obytné zóně. Obdobně jako v případě e-koloběžek, i v případě e-skateboardů je pojištění odpovědnosti povinné jen v případě půjčoven. Obecný zákaz řízení vozidel pod vlivem návykové látky se vztahuje také na řízení e-skateboardů.¹⁴

Francie

Elektrokola

Francouzský právní řád rozděluje elektrokola na dvě kategorie. První kategorie zahrnuje elektrokola s maximální konstrukční rychlostí 25 km/h a maximálním jmenovitým výkonem 250 W, pro které platí stejná pravidla, jako pro jízdní kola, jestliže se při dosažení rychlosti 25 km/h elektromotor vypne (čl. R.311-1 [zák. č. 2019-1428 ze dne 24. prosince 2019 o orientaci na mobilitu](#) (*loi d'orientation des mobilités*). To plně odpovídá definici „elektrokola“ podle čl. 2 odst. 2 písm. h) nařízení o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly.

Pro rychlejší a výkonnější elektrokola platí přísnější pravidla. Jejich konstrukční rychlost v žádném případě nesmí překročit 45 km/h (dále „**rychlá elektrokola**“). Rychlé elektrokolo nelze používat na cyklistických stezkách a má blíže spíše k mopedu.¹⁵ Majitelé a uživatelé rychlých elektrol navíc musí podstoupit několik administrativních překážek, např. registraci vozidla, pojištění odpovědnosti atp. Povinné je také používání helmy a přidělené registrační značky. K prodeji rychlého elektrokola je nutné mít k dispozici dokumentaci k vozidlu. Vlastník rychlého elektrokola rovněž musí při kontrole předložit potvrzení o tom, že výrobce elektrokola sídlí v Evropě a že elektrokolo splňuje CE standardy. Uživatelé rychlých elektrol, kteří se narodili po 1. 1. 1988, navíc musí získat řidičské oprávnění AM.

Tato přísnější pravidla se však týkají pouze elektrol s jmenovitým výkonem přesahujícím 250 W, u nichž elektromotor zabírá i při rychlosti vyšší než 25 km/h. Pokud je elektrokolo vybaveno elektromotorem, který se po dosažení rychlosti 25 km/h vypne (ale vyšší rychlosti dosáhne např. díky šlapání nebo gravitaci), takové elektrokolo se nepovažuje se „rychlé elektrokolo“.

Podle [čl. L317-1 zákona o orientaci na mobilitu](#) hrozí za nepovolené zvyšování výkonu nebo maximální rychlosti elektrokola (tzv. „*tuning*“ nebo „*čipování*“) pokuta až do výše 30 000 eur a také až rok trestu odnětí svobody.

Francouzský parlament v současné době projednává návrh zákona, podle kterého by se vlastníkům starých motorových vozidel nabízelo „šrotovné“ formou poukazu ve výši 2 500 eur na koupi elektrokola. Jedná se o součást klimatického zákona, který obsahuje opatření, pomocí kterých má

¹⁴ *Bred enighed om nye forsøgsordninger for små motoriserede køretøjer* [online]. Transportministeriet [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.trm.dk/nyheder/2018/bred-enighed-om-nye-forsoesordninger-for-smaa-motoriserede-koeretoerjer/>

¹⁵ KARNI, Igor. *What is the Legislation for Speed Electric Bikes in France?* [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://easyebiking.com/what-is-the-legislation-for-speed-electric-bikes-in-france/>

být dosaženo do roku 2030 snížení emisí o 40 % oproti hodnotám z roku 1990.¹⁶ Obdobné opatření již dříve přijalo Finsko a Litva.¹⁷

E-koloběžky

E-koloběžky jsou ve francouzském právním řádu považovány za samostatnou kategorii vozidel, podobné elektrokolům. Na e-koloběžce smí jet v jednu chvíli pouze jedna osoba a to maximálně rychlostí 20 km/h. Při jízdě není povoleno používat mobilní telefon ani mít sluchátka. Jezdit se má primárně po cyklostezce, ale používat lze také jízdní pruhy vyhrazené pro MHD. Tam, kde cyklostezka nebo vyhrazený jízdní pruh není, lze s e-koloběžkou jezdit po silnicích, ale pouze v případě, jestliže platný rychlostní limit na této silnici není vyšší než 50 km/h. Zakázáno je jezdit po chodníku a v pěší zóně, ledaže je to povoleno dopravní značkou.^{18, 19}

Helma je povinná pro všechny jezdce na e-koloběžce. Minimální věk pro řízení e-koloběžky v provozu na pozemních komunikacích je 12 let. Povinná výbava e-koloběžky zahrnuje osvětlení, odrazky, zvonek a brzdy. V případě špatné viditelnosti je povinná také reflexní vesta. Povolенý obsah alkoholu v krvi je 0,5 promile. Původně povinné pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou při provozu e-koloběžky bylo zrušeno. Řidičský průkaz se nevyžaduje.²⁰

Úpravu e-koloběžek obsahuje také [zákon o orientaci na mobilitu](#). Tento zákon vytváří regulační rámec pro půjčovny některých dopravních prostředků mikromobility: skútry, jízdní kola a e-koloběžky. Místně příslušné dopravní úřady mohou na základě tohoto zákona stanovit podmínky týkající se údržby, hluku, znečištění a záboru veřejného prostranství, které musí noví „operátoři“ (např. půjčovny e-koloběžek) splnit v rámci předběžného licenčního řízení, pokud chtějí vstoupit na trh.²¹

Jednotlivé obce si tedy mohou upravit podrobnější dopravní pravidla pro e-koloběžky a další formy mikromobility. Např. v Paříži je od června 2019 např. zaveden rychlostní limit pro e-koloběžky ve výši 20 km/h a snížen na 8 km/h v oblastech s vyšším výskytem chodců. Parkování je dovoleno pouze na vyhrazených místech. Počet půjčoven e-koloběžek se díky tomu snížil z 18 na 3. Pokuta za jízdu po chodníku je 135 eur a za špatné parkování na chodníku hrozí pokuta 35 eur. Za nebezpečné řízení hrozí rok trestu odnětí svobody a pokuta až 15 000 eur. Za překročení rychlostního limitu 25 km/h hrozí pokuta až 1 500 eur. Půjčovny také mohou být pokutovány, a to jestliže z veřejných prostranství včas neodstraní rozbité e-koloběžky, takže tak musí učinit veřejné služby.²²

¹⁶ *Trading clunkers for electric bikes: France moves to offer financial incentive*. Reuters [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.reuters.com/technology/trading-clunkers-electric-bikes-france-moves-offer-financial-incentive-2021-04-11/>

¹⁷ BEEDHAM, Matthew. *France is giving citizens \$3,000 to get rid of their car and get an ebike* [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://thenextweb.com/news/france-cash-for-clunkers-subsidy-ebikes-ev>

¹⁸ *Electric scooters in France* [online]. European Consumer Centre France, 2020 [cit. 2021-4-29]. Dostupné z: <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html>

¹⁹ DE CHAVANON, Michel. *French Government Regulates Use of Electric Step-Scooters by Applying Legislation* [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.bike-eu.com/laws-regulations/nieuws/2019/07/french-government-regulates-use-of-electric-step-scooters-by-applying-legislation-10136118?ga=2.227008925.1482483008.1619698277-847459914.1619698277>

²⁰ *E-Scooter: Das sind die Regeln im Ausland für die trendigen Roller* [online]. ADAC [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regeln-ausland/>

²¹ *Loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités* [online]. Vie publique [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.vie-publique.fr/loi/20809-loi-du-24-decembre-2019-dorientation-des-mobilites-lom>

²² RIBEIRO, Cláudia. *Overview of policy relating to e-scooters in European countries* [online]. Eltis [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.eltis.org/resources/case-studies/overview-policy-relating-e-scooters-european-countries>

E-skateboardy

Ve Francii je jízda na e-skateboardu na pozemních komunikacích povolena osobám starším 12 let a maximální rychlost je stanovena na 25 km/h. Pravidla jsou upravena ve [vyhlášce č. 2019-1082 ze dne 23. 10. 2019 o regulaci osobních dopravních prostředků](#) (*Décret relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel*).

Jezdit lze primárně na pozemních komunikacích, kde rychlostní limit není více jak 50 km/h. Povolena je také jízda po cyklostezce a případně i po chodníku, ale v takovém případě se maximální rychlost snižuje na 6 km/h. Do povinné výbavy e-skateboardu patří brzdy, osvětlení, odrazky a zvonek. Maximální konstrukční rychlost pro e-skateboardy je nicméně stanovena na 25 km/h, takže téměř všechny e-skateboardy dostupné na trhu jsou ve Francii nepoužitelné, protože jejich maximální rychlost se pohybuje okolo 30 – 45 km/h.

Rakousko

Elektrokola

Podle § 2 odst. 1 bodu 22 [zákona o silničním provozu na pozemních komunikacích](#) (*Straßenverkehrsordnung* 1960, dále „StVO“) ve spojení s § 1 odst. 2a [zákona o motorových vozidlech](#) (*Kraftfahrgesetz* 1967, dále „KFG“) se na elektrokola s maximálním výkonem 600 W a s maximální rychlostí do 25 km/h hledí stejně jako na běžná kola. Pro řidiče elektrokola tedy platí stejná pravidla jako pro cyklisty. To především znamená, že řidiči elektrokol musí jezdit po pozemních komunikacích vyhrazených pro cyklisty (tzv. cyklotrasy), pokud je to možné. Pokud by elektrokolo mělo vyšší výkon nebo vyšší maximální rychlost, považovalo by se již za motocykl podle § 2 odst. 1 bod 4 KFG. To by znamenalo, že řidič takového elektrokola nesmí jezdit po cyklotrasách a musí mít helmu, pojištění odpovědnosti a řidičské oprávnění.

Obecná pravidla pro jízdu na kole jsou upravena v ustanoveních § 65 – § 68 [zákona o silničním provozu](#) (*Straßenverkehrsordnung* 1960) a povinná výbava kol je upravena v [nařízení o jízdních kolech](#) (*Fahrradverordnung* 2001), které vydalo ministerstvo pro dopravu, inovace a technologie. Tato pravidla se významně neliší od pravidel platných v ČR, kromě toho, že u cyklistů je tolerováno do 0,8 promile alkoholu v krvi. Podstatný rozdíl spočívá také v omezení věku. Děti do dvanácti let mohou jezdit na kole pouze pod dozorem osoby starší 16 let, ledaže jim je vystaven „cyklistický průkaz“ (§ 65 odst. 2 StVO). Silniční úřad navíc v zájmu provozu na pozemních komunikacích může vyhlásit tzv. cyklistickou ulici, kde je obecně povolena pouze jízda na kole a dopravní obsluha, což lze ale dále modifikovat a lze zde povolit např. i jízdu na e-koloběžkách (§ 67 StVO).

Pro parkování elektrokol platí stejná pravidla jako pro kola poháněná výhradně lidskou silou a obsažena jsou v § 68 odst. 4 StVO. To znamená, že odstavené elektrokolo musí být odstaveno tak, že nesmí spadnout, nesmí překážet v provozu na pozemních komunikacích, nesmí způsobit žádnou škodu a mělo by být zaparkováno tak, aby šetřilo místo. Elektrokola mohou být zaparkována na chodníku jen tehdy, je-li chodník širší jak 2,5 metru. Elektrokola nesmí být ponechána v prostoru zastávky veřejné dopravy, ledaže se zde nachází místo určené pro odstavení kol.

Pro úplnost lze zmínit, že segwaye a elektrické skútry jsou v Rakousku také považovány za jízdní kolo ve smyslu § 2 odst. 1 bod 22 StVO, takže pro jejich jezdce platí stejná pravidla jako pro cyklisty, takže od 12 let je mohou bez dohledu řídit i děti a od 10 let ty, které mají „cyklistický průkaz“. Pokud však jejich výkon přesáhne 600 wattů nebo konstrukční rychlost přesáhne 25 km/h, jsou považovány za motocykl podle § 2 odst. 1 bod 4 KFG a mohou být použity na silnicích s veřejným provozem pouze tehdy, pokud mají registrační značku a povolení k provozu.

E-koloběžky

Jízda na e-koloběžce je na základě [novely](#) s účinností od 1. 6. 2019 upravena v § 88b zákona o silničním provozu. Podle tohoto ustanovení platí, že na chodnících a stezkách pro chodce je jízda s e-koloběžkou obecně zakázána. Aby byla jízda s e-koloběžkou na těchto pozemních komunikacích povolena, musí být v daném úseku umístěna příslušná dopravní značka, která to povoluje.

Řidiči e-koloběžek mají primárně používat infrastrukturu pro cyklisty, tj. cyklistické stezky a případně silnice, ale pouze na těch úsecích, na které mohou i cyklisté. Tato pravidla se týkají pouze e-koloběžek bez sedadla a s vnějším průměrem ráfku nejvýše 300 mm, jejichž maximální výkon je 600 wattů a maximální rychlost 25 km/h. E-koloběžky s vyšší specifikací již naplňují definici „vozidla“ podle § 2 odst. 1 bod 19 cit. zák.

Pro řidiče e-koloběžek platí stejná dopravní pravidla, jako pro cyklisty, např. povinnost využívat cyklistické stezky a dodržovat předepsaný směr jízdy. Při jízdě se řidič musí chovat tak, aby se ostatní účastníci provozu necítili ohroženi nebo omezeni. V pěších zónách a na chodnících a stezkách pro chodce lze jezdit, jen je-li to povoleno dopravní značkou; v takovém případě lze jezdit jen rychlostí chůze. Stejně tak v obytných zónách musí být rychlost přizpůsobena pěšímu provozu, jízda na e-koloběžce je zde však povolena ze zákona a není k tomu nutné umístit speciální dopravní značku.

Na děti do 12 let musí při jízdě na e-koloběžce po silnici dohlížet osoba starší 16 let; to neplatí pro obytné zóny a pro děti, které jsou držitelem cyklistického „řidičského průkazu“. Všechny děti do 12 let musí mít na e-koloběžce helmu. E-koloběžky musí mít účinný brzdový systém a musí být vybaveny bílým předním a červeným zadním světlem pro případ tmy a špatné viditelnosti a také odrazkami v bílé (přední), červené (zadní) a žluté (boční) barvě.

Na e-koloběžce smí jezdit pouze jedna osoba. Také platí, že řidič e-koloběžky nesmí za jízdy telefonovat (ledaže má handsfree) a nesmí překročit limit 0,8 promile alkoholu v krvi nebo řídit ovlivněn návykovými látkami. Na e-koloběžky se uplatní stejná pravidla pro parkování, jako pro kola a elektrokola.

E-skateboardy

E-skateboardy nejsou v rakouském právu výslovně upraveny. Svým výkonem mají nejbližší e-koloběžkám, takže teoreticky by se právní úprava jízdy na e-koloběžce mohla pomocí analogie použít i na e-skateboardy.

Na druhou stranu, na [oficiálních webových stránkách rakouské vlády](#)²³ je uvedeno, že skateboardy a longboardy (a všechna další malá vozidla určená primárně pro užití mimo silnici, stejně jako „hračky napodobující vozidla“) mohou být použity pouze v rychlosti chůze a bez ohrožení či omezení provozu nebo chodců na chodníku, stezce pro chodce a v obytné a pěší zóně. Jezdit na skateboardu lze navíc také v parcích a obdobných lokalitách. Skateboardy bez elektrického pohonu naopak nemají místo na cyklistické stezce nebo na silnici. Jízda po chodníku by měla být až „poslední možnost“; pokud existuje jiná alternativa, měl by ji skateboardista využít.

Děti od osmi let mohou jezdit na skateboardu a dalších „malých vozidlech“ v silničním provozu jen tehdy, pokud jsou poháněny výhradně lidskou silou. Děti do dvanácti let mohou používat e-skateboard pod dozorem alespoň šestnáctileté fyzické osoby, nebo případně s „cyklistickým průkazem“.

²³ *Spielen auf der Straße* [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/spielen_auf_der_strasse.html

Německo

Elektrokola

V Německu lze elektrokolo řídit bez řidičského průkazu, registrace (včetně registrační značky) a přilby, jestliže výkon motoru nepřekračuje 250 W a podpora motoru se vypne při rychlosti 25 km/h. Za těchto podmínek se na řidiče elektrokola hledí stejně jako na řidiče kola poháněného výhradně lidskou silou a na řidiče elektrokola se tedy použijí stejná pravidla, jako na cyklistu. Řidič elektrokola proto musí použít cyklotrasu, je-li k dispozici.

U výkonnějších nebo rychlejších elektrokol již platí, že je vyžadován řidičský průkaz na skútr (výjimku mají jezdcí narození před 1. 4. 1965) a minimální věk je 15 let. Řidič „rychlého“ elektrokola rovněž musí mít přilbu, registrační značku třídy AM a pojištění odpovědnosti. Kromě toho již není povoleno používat cyklotrasy, ledaže si řidič zapne omezovač rychlosti a výkonu. Protože je rychlé elektrokolo povinně certifikováno ve zkušebně, nelze na něm dělat svévolné úpravy. Každý výrobce musí majiteli poskytnout seznam komponent, které je možné vyměnit nebo obnovit bez ztráty platnosti certifikace.

Do povinné výbavy rychlého elektrokola patří kromě registrační značky také zpětné zrcátko, osvětlení (brzdové světlo, denní svícení) a odpojovač motoru (při zmáčknutí brzdy musí dojít k deaktivaci asistence motoru).

E-koloběžky

Na veřejných pozemních komunikacích lze jezdit pouze na e-koloběžkách schválených federálním úřadem pro motorovou dopravu (*Kraftfahrt-Bundesamt*). Za e-koloběžku se považuje pouze takové zařízení, které má řídítka, nemá místo k sezení a konstrukční rychlost je maximálně 20 km/h. E-koloběžky podléhají v Německu povinnému pojištění odpovědnosti, podobně jako automobily. Číslo pojištění je umístěno na zadní části koloběžky a vypadá v podstatě jako malá registrační značka (viz obrázek níže). Povinné pojištění se vztahuje pouze na škodu způsobenou třetím osobám, nikoli na škodu vzniklou řidiči e-koloběžky.



Autor: Elke A. Jung-Wolff, ADAC

Do povinné výbavy e-koloběžek patří brzdy a osvětlení. Na druhou stranu v Německu není povinné mít na e-koloběžce helmu. Minimální věk pro řízení e-koloběžky na veřejných pozemních komunikacích je 14 let a není nutné mít řidičský průkaz. Jezdci na e-koloběžkách mají primárně používat cyklotrasy, tj. cyklistické pruhy, stezky a ulice. Na silnici mohou pouze tehdy, pokud výše uvedené alternativy nejsou k dispozici. Naopak jezdcí na e-koloběžkách nesmí jezdit po chodníku, v pěší zóně ani v protisměru v jednosměrné ulici (ledaže je zde umístěna značka povolující cyklistům jízdu v protisměru – v takovém případě tato výjimka platí i pro jezdce na e-koloběžce).

Parkování e-koloběžek je povoleno na chodnících a na okraji cesty, případně i v pěší zóně, pokud je zde povolena jízda na e-koloběžce. V každém případě však musí být e-koloběžka odstavena tak, aby nikoho neohrožovala ani neomezovala.

Stejná pravidla, jaká se použijí na jezdce na e-koloběžkách, se aplikují také na řidiče vozidel typu segway (pokud jejich konstrukční rychlost nepřekračuje 20 km/h).

Pro řidiče e-koloběžek platí stejná pravidla pro alkohol jako pro řidiče motorových vozidel. To znamená, že do 0,5 promile alkoholu v krvi je řízení e-koloběžky povoleno. V rozmezí 0,5 – 1,1 promile alkoholu v krvi se jedná „pouze“ o přestupek, pokud řidič nevykazuje žádné abnormality v důsledku vlivu alkoholu. O trestný čin se jedná vždy, když řidič e-koloběžky má více jak 1,1 promile alkoholu v krvi, nebo když vykazuje abnormality v důsledku vlivu alkoholu a má více jak 0,3 promile alkoholu v krvi. Nulová tolerance však platí pro osoby mladší 21 let a také pro nové řidiče v průběhu jejich zkušební doby.

E-skateboardy

E-skateboard je typem vozidla, který německé právo nezná, resp. dosud nebyl zařazen do žádné kategorie vozidel. Jízda na e-skateboardu je proto povolena pouze na soukromém pozemku. Na veřejných prostranstvích, např. na pozemních komunikacích, na e-skateboardu v Německu jezdit nelze. Toto platí také pro tzv. hoverboardy.

Důvodem je skutečnost, že podle [vyhlášky o udělování licencí pro silniční provoz](#) (*Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, dále „StVZO“) a [vyhlášky o vydávání licencí pro vozidla](#) (*Fahrzeug-Zulassungsverordnung*, dále „FZV“) musí dopravní prostředky, které mají konstrukční rychlost vyšší než 6 km/h, mít sedadlo, řídítka, brzdy, osvětlení a zpětné zrcátko. E-skateboardy ze své povahy nemají sedadlo ani řídítka, ale přesto jsou rychlejší než 6 km/h. Proto jsou pro ně veřejné pozemní komunikace v Německu zapovězeny.²⁴

Španělsko

Elektrokola

Podle [instrukce 19/V-134](#) vydané generálním dopravním úřadem (*Dirección General de Tráfico*) se považují za jízdní kola taková elektrokola, u kterých se elektromotor vypne, když řidič přestane šlapat, jejich maximální rychlost není vyšší než 25 km/h a výkon není vyšší jak 0,25 kW. Pro taková elektrokola platí stejná pravidla jako pro cyklisty. Primárně s nimi tedy lze jezdit po cyklostezkách a případně též po vozovce. Tato elektrokola však musí mít značku CE.²⁵

Naopak elektrokola, jejichž elektromotor vykonává práci i v případě, že řidič nešlape, nebo která mají vyšší výkon nebo rychlost, se považují za „motorové kolo“, tj. kategorie L1e-A (max. rychlost do 25 km/h) nebo za moped, tj. kategorie L1e-B (max. rychlost do 45 km/h). Tato elektrokola nesmí jezdit po chodnících a cyklostezkách a naopak musí mít homologaci a platnou technickou kontrolu. Jejich provozovatel musí zajistit pojištění odpovědnosti, zápis do registru vozidel a registraci k placení silniční daně. Řidič elektrokola má povinnost nosit helmu, musí mít příslušné řidičské oprávnění a splňovat minimální věk a naopak nesmí mít při jízdě sluchátka nebo používat mobilní

²⁴ Hoverboard & E-Skateboard: Das gilt im Straßenverkehr. ADAC [online]. [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektrofahrzeuge/hoverboard/>

²⁵ WALTERS, Kenn. *Electric Bikes, Scooters and Vehicles and how to stay legal...* [online]. 13.8.2019 [cit. 2021-5-4]. Dostupné z: <https://www.javeaconnect.co.uk/electric-bikes-scooters-and-vehicles-and-how-to-stay-legal/>

telefon.²⁶ V případě, že elektrokolo má vyšší max. rychlost než 45 km/h, považuje se za motocykl, takže jeho řidič musí dodržovat pravidla pro motocyklisty, takže mj. musí mít registrační značku.

E-koloběžky

Španělský právní řád obsahuje obecnou právní úpravu e-koloběžek ode dne 10. listopadu 2020, kdy byla vydána [královská vyhláška č. 970/2020](#). Touto vyhláškou došlo k novelizaci „**obecného nařízení o dopravních pravidlech**“ (tj. [královská vyhláška č. 1428/2003 ze dne 21. listopadu 2003](#), *Reglamento General de Circulación*) a také k novelizaci „**obecného nařízení o vozidlech**“, které bylo přijato jako [královská vyhláška č. 2822/1998 dne 23. prosince 1998](#) (*Reglamento General de Vehículos*).

Mezi obecně platná pravidla provozu e-koloběžek patří:

- **Maximální povolená rychlost je 25 km/h.** Nedodržení tohoto pravidla může mít za následek pokutu až 500 eur a zajištění vozidla.
- Majitel e-koloběžky má povinnost předložit průvodní list, kde je prokázána shoda výrobku se standardy CE.
- E-koloběžky se nesmí používat na chodnících a v pěších plochách, meziměstských silnicích, dálnicích a v tunelech.
- Primárně se má na e-koloběžce jezdit po infrastruktuře určené pro jízdní kola. Důležité pravidlo je, že **chodci mají přednost před řidičem e-koloběžky**.
- Zákaz jízdy pod vlivem alkoholu nebo se sluchátky na uších.
- Na e-koloběžce nesmí v jednom okamžiku jet více jak 1 osoba.

Text královské vyhlášky č. 970/2020 tedy upravuje technické požadavky a podmínky kladené na vozidla pro osobní mobilitu, které jsou formálně považovány za vozidla. Královská vyhláška také stanoví technické požadavky, aby bylo možné e-koloběžky uvádět na trh. Stanoví také povinnost provozovatele mít příručku s technickými vlastnostmi a průvodní list. E-koloběžky se považují za motorová vozidla a mohou spadat buď do kategorie L1e-A (max. rychlost do 25 km/h), nebo do kategorie L1e-B (max. rychlost do 45 km/h), tj. kategorie „moped“. V případě, že e-koloběžka má vyšší max. rychlost než 45 km/h, považuje se za motocykl. Registrační značka, helma ani pojištění odpovědnosti povinné nejsou, ledaže se e-koloběžka považuje za motocykl.²⁷

Regulace je však i nadále do značné míry ponechána na jednotlivých městech, takže v každém platí více či méně odlišný právní režim.

V **Barceloně** v roce 2018 zemřela pravděpodobně úplně první oběť dopravní nehody způsobené řidičem e-koloběžky.²⁸ Přitom již v roce 2017 toto město přijalo novelizaci [nařízení o chodcích a vozidlech z roku 1998](#) (*Ordenança de circulació de vianants i de vehicles*), kterým stanovilo základní podmínky pro provoz e-koloběžek. E-koloběžky spadají buď do kategorie A (do 25 kg) nebo kategorie B (do 50 kg). Minimální věk pro jejich řízení je 16 let.

Po pěší zóně se obecně smějí pohybovat pouze e-koloběžky kategorie A, a to navíc pouze rychlostí do 10 km/h. V parku nebo po cyklistické stezce umístěné na chodníku lze jezdit s e-koloběžkou kategorie A i B, ale maximální rychlost je stále jen 10 km/h. V případě cyklistické stezky na silnici

²⁶ *Electric Bikes – Differences and the Law* [online]. 10.12.2016 [cit. 2021-5-1]. Dostupné z: <https://www.citizensadvice.org/es/faq/electric-bikes-differences-law/>

²⁷ *New laws: Spain plans crackdown on electric scooters* [online]. 7.10.2019 [cit. 2021-5-1]. Dostupné z: <https://www.thelocal.es/20191007/new-laws-spain-plans-crackdown-on-electric-scooters/>

²⁸ BADCOCK, James. *90-year-old woman dies in collision with electric scooter* [online]. [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.telegraph.co.uk/news/2018/11/28/90-year-old-woman-dies-collision-electric-scooter/>

se rychlostní limit zvyšuje na 30 km/h. Na silnici, kde není cyklistická stezka, mohou e-koloběžky jen v případě, že nejvyšší dovolená rychlost na této pozemní komunikaci je stanovena max. na 30 km/h. E-koloběžky kategorie A na silnici mohou jen v případě, že jejich maximální rychlost je alespoň 20 km/h.

Parkovat lze e-koloběžky pouze na vyhrazených místech. Zakázáno je zamykat e-koloběžky ke stromům, semaforům, lavičkám a dalším součástem městského mobiliáře, jestliže by mohla být ohrožena jejich funkce. Helma je povinná v případě komerčního půjčování e-koloběžek kategorie A, a dále pro všechny uživatele e-koloběžek kategorie B. V ostatních případech je používání helmy doporučeno. Do povinné výbavy všech e-koloběžek patří brzdy, reflexní prvky, světla a zvonek.

V **Madridu** upravuje právní režim e-koloběžek mikromobility [nařízení o udržitelné mobilitě](#) ze dne 5. 10. 2018 (*Ordenanza de Movilidad Sostenible*; i s přílohami [zde](#)). Používání e-koloběžek je povoleno na stezkách a jízdních pruzích pro cyklisty a po silnicích, kde je povolena rychlost do 30 km/h. Povoleno je rovněž jezdit po chodnících, v takovém případě však pouze rychlostí do 5 km/h.²⁹ Do povinné výbavy patří zvonek, brzdy a osvětlení. Minimální věk je 15 let. Děti do 16 let musí mít helmu. Zaparkovat lze pouze na vyhrazených místech nebo u obrubníku, jestliže je ponechán prostor 3 metry pro chodce a místní dopravní značení to nevyklučuje. Výslovně zakázáno je parkovat na zastávkách veřejné dopravy, na stanovištích taxi atp.

E-skateboardy

Provoz e-skateboardů není ve Španělsku na celostátní úrovni regulován a z právního hlediska nejspíše není možný jinde, než na soukromém pozemku. Výjimkou je město Barcelona, které provoz e-skateboardů povolilo v rámci novely nařízení o chodcích a vozidlech, kterou byly e-skateboardy postaveny na roveň e-koloběžkám.

Švýcarsko

Elektrokola

Relevantní právní úprava je obsažena zejm. ve [spolkovém zákonu RS 741.01 o silničním provozu](#) (*Loi fédérale sur la circulation routière*), a dále také v [nařízení o technických požadavcích na silniční vozidla](#) (*Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers*, dále „OETV“), v [nařízení o schvalování typu silničních vozidel](#) (*Ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers*) a v [nařízení o pravidlech silničního provozu](#) (*Ordonnance sur les règles de la circulation routière*).

Švýcarské právo také rozlišuje „pomalá“ a „rychlá“ elektrokola (asistované šlapání do 25 km/h, resp. do 45 km/h), přičemž obě kategorie se považují za jízdní kolo a pro jejich řidiče platí stejná pravidla jako pro cyklisty. Minimální věk pro řízení pomalého i rychlého elektrokola je 14 let. Cyklisté od 16 let mohou jezdit na pomalém elektrokole i bez řidičského průkazu. Děti ve věku 14 - 15 let mohou na pomalém elektrokole jezdit pouze tehdy, jsou-li držiteli speciálního řidičského průkazu pro elektrokola (kategorie M).³⁰

Každé elektrokolo musí být vybaveno osvětlením, odrazkami, akustickým výstražným signálem a brzdami. Řidič pomalého i rychlého elektrokola musí využít cyklostezky, je-li k dispozici. Řidič pomalého elektrokola navíc může jet i po pozemní komunikaci označené dopravní značkou „žádná

²⁹ E-Scooter: Das sind die Regeln im Ausland für die trendigen Roller [online]. ADAC [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regeln-ausland/>

³⁰ Cycling in Switzerland [online]. Schweizerische Bundeskanzlei [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.ch.ch/en/cycling-switzerland/>

motorová kola“. Řidič rychlého elektrokola může po této pozemní komunikaci jet jen v případě, že vypne motor.

Švýcarská právní úprava elektrokol byla dlouhou dobu považována za pokrokovou, protože usnadňovala používání rychlých elektrokol (max. rychlost 45 km/h), zatímco většina ostatních evropských právních řádů rychlá elektrokola považuje za motocykly a za elektrokola jsou považována pouze ta elektrokola, jejichž maximální rychlost je 25 km/h (což samozřejmě souvisí s nařízením o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly).

Řidič rychlého elektrokola (tj. s rychlostí vyšší jak 25 km/h) musí mít řidičský průkaz (alespoň kategorie M), helmu, registrační značku a také si každý rok zakoupit vinětu („dálniční známku“). Zajímavostí je, že oběti dopravních nehod dostávají odškodnění od [Švýcarského národního záručního fondu](#), a to i v případě, že účastníkem nehody je řidič elektrokola. Fond může požadovat část nebo celé vyplacené odškodnění po pachateli nehody v rámci tzv. regresu. To je výhodné pro oběti, protože ten, kdo způsobí dopravní nehodu, často nemusí být solventní nebo ochoten odškodnění zaplatit.

Podrobnější informace lze získat z [kompilace hlavních pravidel a předpisů týkajících se registrace a provozu elektrokol, e-koloběžek a dalších dopravních prostředků mikromobility](#), kterou vydal spolkový silniční úřad (FEDRO).

E-koloběžky

Podle čl. 18 písm. a) a b) [nařízení o technických požadavcích na silniční vozidla](#) (*Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge*, dále „VTS“) jsou e-koloběžky považovány za elektrokola. Podobně jako u elektrokol švýcarské právo rozlišuje „pomalé“ a „rychlé“ e-koloběžky.

Pomalé e-koloběžky mohou mít výkon pouze do 500 wattů a maximální konstrukční rychlost do 20 km/h. Rozhodně však neplatí, že každá e-koloběžka s těmito parametry může na veřejné pozemní komunikaci. Podobně jako např. v Německu musí být konkrétní typ e-koloběžky úředně schválen jako typ a současně i pro provoz na pozemních komunikacích. Na schválené „pomalé“ e-koloběžky se aplikují stejná dopravní pravidla jako na jízdní kola, což plyne z čl. 42 odst. 4 dopravního řádu (*Verkehrsregelverordnung*, dále „VRV“).^{31 32}

Primárně tak lze s „pomalou“ e-koloběžkou jezdit na cyklotrasách a naopak nelze po chodníku a v pěší zóně (silniční úřad ale může stanovit jinak dopravní značkou). Povinnost mít helmu není stanovena, stejně jako není dána povinnost mít registrační značku a pojištění odpovědnosti. E-koloběžku lze řídit od 16 let bez řidičského průkazu a od 14 let s řidičským průkazem skupiny M. Řídit lze také až s 0,5 promile alkoholu v krvi, což samozřejmě platí pouze pro dospělé jedince.³³

Švýcarské právo zná také tzv. „rychlé e-koloběžky“, které mohou dosahovat až rychlosti 45 km/h a jejich výkon může být až 1 kW. Tyto rychlejší e-koloběžky musí mít technický průkaz, registrační značku (čl. 72 [vyhlášky o licencování silničního provozu](#), *Verkehrszulassungsverordnung*) a rovněž pojištění odpovědnosti (čl. 38 [vyhlášky o dopravním pojištění](#), *Verkehrsversicherungsverordnung*).

³¹ Wo darf ich mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen fahren (E-Stehroller, E-Trottinett, Monowheel, Smart Wheel, E-Skateboard und dergleichen)? BFU (středisko pro prevenci nehod) [online]. [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.bfu.ch/de/services/rechtsfragen/e-fahrzeuge>

³² Re: electric scooter - rules? [online]. [cit. 2021-5-1]. Dostupné z: <https://www.englishforum.ch/2719311-post2.html>

³³ E-Scooter: Das sind die Regeln im Ausland für die trendigen Roller [online]. ADAC [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regeln-ausland/>

Na řízení „rychlých“ e-koloběžek se vztahují stejná pravidla jako na řízení „rychlého“ elektrokola. Řidič tedy např. musí mít helmu, minimální věk je 14 let a děti ve věku 14 – 16 let potřebují k řízení rychlého elektrokola řidičské oprávnění skupiny M. Osoby starší 16 let již řidičské oprávnění nepotřebují.

Do povinné výbavy každé e-koloběžky patří přední a zadní světlo, zvonek, zadní a přední brzdy a zadní červená odrazka s plochou alespoň 10 cm² (čl. 175 – 178b VTS).

E-skateboardy

V současné době švýcarské dopravní právo e-skateboardy nijak neupravuje. To znamená, že e-skateboardy zde lze používat pouze na neveřejném soukromém pozemku. Není s nimi tedy povoleno jezdit na chodníku, cyklostezkách ani na silnicích nebo v pěší zóně. Jezdit s e-skateboardem nelze ani na parkovišti u supermarketů, která sice zpravidla jsou soukromá, ale jsou veřejná (veřejnosti dostupná), a tudíž ani zde nelze s e-skateboardem jezdit.

Důvodem je skutečnost, že e-skateboard – na rozdíl od e-koloběžky – nenaplňuje definici „lehkého motocyklu“, nenaplňuje však ani definici „zařízení podobného vozidlu“, jako je běžný skateboard, brusle atp. (které lze užívat na chodníku), protože e-skateboard má vlastní pohon. Stejný závěr platí také pro motorizované brusle.

Odlišná pravidla platí pro segway, monokolo a další samovyvažovací zařízení, která jsou upravena v čl. 18 písm. d) VTS. Tyto dopravní prostředky mohou mít výkon až 2 kW a maximální rychlost 20 km/h. Rovněž spadají do kategorie elektrokola. V každém případě však potřebují registrační značku a pojištění odpovědnosti (čl. 34 – 38 vyhlášky o dopravním pojištění), jestliže mají být používány na veřejných pozemních komunikacích.

Zdroje

- **Obecné informace**

DEDIU, Horace. *The Micromobility Definition* [online]. [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://micromobility.io/blog/2019/2/23/the-micromobility-definition>

- **Česká republika**

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Stanovisko k používání elektrol.* Dostupné také z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn_elektrokola_elekrobezky.docx.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn_elektrokola_elekrobezky.docx.aspx)

HOLUBÁŘ, Adam. *Připouští současná právní úprava pohyb elektroloběžek tam, kde se s nimi běžně setkáváme?* [online]. 23.11.2020 [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: https://www.pravni prostor.cz/clanky/ostatni-pravo/pripousti-soucasna-pravni-uprava-pohyb-elektrolobezek-tam-kde-se-s-nimi-bezne-setkavame#_ftn4

WOLF, Karel. *Ministerstvo dopravy: Elektroloběžky nemají na chodníku co dělat.* Lupa.cz [online]. 28.9.2019 [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: <https://www.lupa.cz/aktuality/ministerstvo-dopravy-elektrolobezky-nemaji-na-chodniku-co-delat/>

- **Dánsko**

BERGGREEN, Jesper. *E-Bikes Can Now Go Crazy Fast In Danish Bike Lanes* [online]. 2.6.2018 [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://cleantechnica.com/2018/07/02/e-bikes-can-now-go-crazy-fast-in-danish-bike-lanes/>

Minister fortryder: Hurtig elcykel kræver kørekort [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.dr.dk/nyheder/politik/minister-fortryder-hurtig-elcykel-kræver-korekort>

Loft over el-løbehjul i København [online]. Københavns Kommune [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.kk.dk/nyheder/loft-over-el-loebenhjul-i-koebenhavn>

Bred enighed om nye forsøgsordninger for små motoriserede køretøjer [online]. Transportministeriet [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.trm.dk/nyheder/2018/bred-enighed-om-nye-forsøgsordninger-for-smaa-motoriserede-koeretoerjer/>

Forsøgsordning for speed pedelecs [online]. Færdselsstyrelsen [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://fstyr.dk/da/Krav-til-koeretoerjer/Regler-for-koeretoerjer/Forsoegsordninger-for-motoriserede-koeretoerjer#forsøgsordning-for-speed-pedelecs>

- **Francie**

Electric scooters in France [online]. European Consumer Centre France, 2020 [cit. 2021-4-29]. Dostupné z: <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html>

Loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités [online]. Vie publique [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.vie-publique.fr/loi/20809-loi-du-24-decembre-2019-dorientation-des-mobilites-lom>

E-Scooter: Das sind die Regeln im Ausland für die trendigen Roller [online]. ADAC [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regeln-ausland/>

DE CHAVANON, Michel. *French Government Regulates Use of Electric Step-Scooters by Applying Legislation* [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: https://www.bike-eu.com/laws-regulations/nieuws/2019/07/french-government-regulates-use-of-electric-step-scooters-by-applying-legislation-10136118?_ga=2.227008925.1482483008.1619698277-847459914.1619698277

RIBEIRO, Cláudia. *Overview of policy relating to e-scooters in European countries* [online]. Eltis [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.eltis.org/resources/case-studies/overview-policy-relating-e-scooters-european-countries>

Trading clunkers for electric bikes: France moves to offer financial incentive. Reuters [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.reuters.com/technology/trading-clunkers-electric-bikes-france-moves-offer-financial-incentive-2021-04-11/>

BEEDHAM, Matthew. *France is giving citizens \$3,000 to get rid of their car and get an ebike* [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://thenextweb.com/news/france-cash-for-clunkers-subsidy-ebikes-ev>

KARNI, Igor. *What is the Legislation for Speed Electric Bikes in France?* [online]. [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://easybiking.com/what-is-the-legislation-for-speed-electric-bikes-in-france/>

- **Rakousko**

Spielen auf der Straße [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/spielen_auf_der_strasse.html

- **Německo**

Hoverboard & E-Skateboard: Das gilt im Straßenverkehr. ADAC [online]. [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektrofahrzeuge/hoverboard/>

- **Španělsko**

Electric Bikes – Differences and the Law [online]. 10.12.2016 [cit. 2021-5-1]. Dostupné z: <https://www.citizensadvice.org.es/faq/electric-bikes-differences-law/>

New laws: Spain plans crackdown on electric scooters [online]. 7.10.2019 [cit. 2021-5-1]. Dostupné z: <https://www.thelocal.es/20191007/new-laws-spain-plans-crackdown-on-electric-scooters/>

WALTERS, Kenn. *Electric Bikes, Scooters and Vehicles and how to stay legal...* [online]. 13.8.2019 [cit. 2021-5-4]. Dostupné z: <https://www.javeaconnect.co.uk/electric-bikes-scooters-and-vehicles-and-how-to-stay-legal/>

- **Švýcarsko**

Cycling in Switzerland [online]. Schweizerische Bundeskanzlei [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: <https://www.ch.ch/en/cycling-switzerland/>

Re: electric scooter - rules? [online]. [cit. 2021-5-1]. Dostupné z: <https://www.englishforum.ch/2719311-post2.html>

Wo darf ich mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen fahren (E-Stehroller, E-Trottinett, Monowheel, Smart Wheel, E-Skateboard und dergleichen)? BFU (středisko pro prevenci nehod) [online]. [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.bfu.ch/de/services/rechtsfragen/e-fahrzeuge>

E-Scooter: Das sind die Regeln im Ausland für die trendigen Roller [online]. ADAC [cit. 2021-03-24]. Dostupné z: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regeln-ausland/>

Anotace/Annotation

Právní úprava mikromobility ve vybraných evropských státech

V této práci je rozebrána právní úprava provozu dopravních prostředků mikromobility (zejm. elektrokol, e-koloběžek a e-skateboardů) v některých evropských státech. Jsou zde popsána dopravní pravidla, technické požadavky, povinná výbava, pojištění odpovědnosti a pravomoc obcí, jakož i nejasnosti a nedostatky současné legislativy.

doprava; elektromobilita; životní prostředí

Legal regulation of micromobility in selected European countries

In this paper is discussed legal regulation of the operation of micromobility vehicles (especially e-bikes, e-scooters and e-skateboards) in some European countries. It describes traffic rules, technical requirements, mandatory equipment, liability insurance and the authority of municipalities, as well as ambiguities and shortcomings of current legislation.

transportation; electromobility; environment

PARLAMENTNÍ INSTITUT plní úkoly vědeckého, informačního a vzdělávacího střediska pro Poslaneckou sněmovnu, její orgány, poslance a Kancelář Poslanecké sněmovny, pro Senát, jeho orgány, senátory a Kancelář Senátu. Naše činnosti a produkty uvádíme níže.

| | | | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Oddělení všeobecných studií | STUDIE Srovnávací studie Analytické studie | ODPOVĚDI NA DOTAZ Stručné odpovědi na dotazy členů Parlamentu | VYBRANÁ TÉMATA Studie zpracované k aktuálním problematikám | MONITORING Vybrané hospodářské měnové a sociální ukazatele | MIGRACE Přehled aktualit v oblasti migrace za vybrané období |
| | PŘEHLED SZBP Společná zahraniční a bezpečnostní politika EU | EUROZÓNA+ Přehled ekonomických událostí v EU | PODKLADY pro zahraničně politická jednání | PŘEDNÁŠKY pro zahraniční delegace, PS, Senát | |
| Oddělení pro evropské záležitosti | STANOVISKA kompatibility nevládních návrhů zákonů s právem EU | KONZULTACE k předkládaným vládním návrhům zákonů | DOKUMENTY EU Výběr z aktů a dokumentů EU zaslaných PS | ZPRÁVY Aktuální agenda v Bruselu | PODKLADY pro jednání výboru na mezinárodní úrovni |
| | | | | | |
| Oddělení komunikace a vzdělávání | INFORMAČNÍ STŘEDISKO Informace o činnosti Poslanecké sněmovny a prohlídky budov | ECPRD Spolupráce s Evropským centrem pro parlamentní výzkum a dokumentaci | PŘEDNÁŠKY pro Poslaneckou sněmovnu, pro školy, veřejnost | INFORMAČNÍ MATERIÁLY o fungování Poslanecké sněmovny, o legislativním procesu | ZÁPISY ze schůzí, seminářů, přednášek, kulatých stolů |
| | | | | | |

AKTUÁLNÍ VYDÁNÍ:

Název: Právní úprava mikromobility ve vybraných evropských státech
 Autoři: Brandejský, T.
 Číslo: Srovnávací studie č. 5.406
 Datum: květen 2021

Klíčová slova:
 doprava; elektromobilita; životní prostředí

EDICE: STUDIE

Typ edice: online, ISSN 2533-4131
 URL: <http://www.psp.cz/sqw/ppi.sqw?d=1>
 První vydání edice: červenec 1991
 Frekvence vydání edice: nepravidelná
 Zaměření: srovnávací a analytické studie zpracované pro členy Parlamentu České republiky
 Jazyk: CZ
 Vydavatel: Kancelář Poslanecké sněmovny, Sněmovní 4, 118 26 Praha 1