

Stanovisko k používání elektrokol

Elektrokola, elektrokoloběžky a další podobné prostředky jsou v současné době velmi aktuální téma a dochází k výraznému nárůstu jejich nabídky a využívání. V souvislosti s tím Ministerstvo dopravy (dále jen „ministerstvo“) obdrželo větší množství dotazů směřujících k zajištění bezpečnosti všech účastníků provozu, včetně bezpečnosti na pěších zónách, ale i na cyklostezkách. Další skupinou vozidel, která způsobují obdobné problémy v daných lokalitách, jsou vozidla sice nemotorová, poháněná lidskou silou (šlapací), avšak rozměrů překračující rozměry běžných jízdních kol jako např. různé vícekolky, pojízdné bary atd. Z těchto důvodů sdělujeme možná řešení této situace.

V zařazení těchto vozidel z hlediska jejich možného provozu platná legislativa v této oblasti rozlišuje tyto dopravní prostředky dle výkonu motoru, a to zda je motor nainstalován již od prodejce, či je doplněn dodatečně. Dle těchto parametrů poté tyto prostředky spadají do různých kategorií a v návaznosti na to mají různá práva a povinnosti při provozu na pozemních komunikacích.

Ministerstvo předně považuje za vhodné k dané problematice osvětlit rozdíl mezi elektrokolem – nemotorovým vozidlem a elektrokolem – motorovým vozidlem. Pojem jízdního kola, příp. elektrokola jako takového není v našich právních předpisech přímo definován, nicméně ve vyhlášce č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jsou stanoveny technické požadavky na jízdní kola, konkrétně v příloze č. 12 písm. C) – Technické požadavky na výbavu jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků.

V případě elektrokol je pro montáž motoru rozhodující podmínky uvedené v bodu 8. přílohy, kde je stanoveno, že cit.:

„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 cm³,

e) maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km.h⁻¹ a

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

Pokud vozidlo splňuje všechny výše uvedené požadavky, považuje se pro potřeby této vyhlášky nadále za jízdní kolo.“

Dále uvedená příloha v bodě 9 a 10 uvádí, že:

„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.“

„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“

Jinými slovy – je nutné rozlišovat elektrokolo s dodatečně namontovaným pomocným motorkem (splňujícím výše uvedené podmínky bodu 8), tedy, že na kole nedošlo k zásahu do jeho nosných částí a pomocný motorek jde kdykoliv opět odstranit. V tomto případě a dále v případech popsanych v bodě 9 a 10 se elektrokolo považuje stále za jízdní kolo se všemi důsledky, které se vztahují k provozu na pozemních komunikacích, především vyplývající ze zákona č. 361/2000 Sb.

Jiné provedení vozidel označovaných jako elektrokola, která nebudou splňovat ve výše uvedené vyhlášce stanovené podmínky (především, co se pomocného motoru týká – motorek je již namontován přímo od výrobce, tedy je zde zásah do nosných částí apod.), je vozidlo z hlediska zařazení posuzováno dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly v platném znění.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013 vyjímá ze své působnosti, tj. z kategorie motocyklů několik provedení vozidel, které jsou definovány v článku 2, bod 2, tohoto Nařízení, jehož znění je následující:

„2. Toto nařízení se nevztahuje na tato vozidla:

a) vozidla s maximální konstrukční rychlostí nepřekračující 6 km/h;

b) vozidla určená výlučně pro používání tělesně postiženými osobami;

c) vozidla určená výlučně pro ovládání pěšími osobami;

d) vozidla určená výlučně k soutěžnímu využití;

e) vozidla zkonstruovaná a vyrobená k využití pro ozbrojené složky, civilní ochranu, požární službu, složky odpovídající za udržování veřejného pořádku a lékařskou záchrannou službu;

f) zemědělská nebo lesnická vozidla podléhající nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a doзору nad trhem s těmito vozidly (22), stroje podléhající směrnici Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje (23), směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ze dne 17. května 2006 o strojních zařízeních (24) a na motorová vozidla podléhající směrnici 2007/46/ES;

g) vozidla určená především pro využití v terénu a zkonstruovaná pro jízdu na nezpevněném povrchu;

h) šlapací jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídavným 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;

i) samovyvažující vozidla;

j) vozidla, která nejsou vybavena alespoň jedním místem k sezení;

k) vozidla vybavená místem k sezení pro řidiče nebo jezdce s výškou R-bodu ≤ 540 mm u kategorií L1e, L3e a L4e a s výškou R-bodu ≤ 400 mm u kategorií L2e, L5e, L6e a L7e.“

V případech, kdy provedení vozidla - elektrokola neodpovídá podmínkám uvedeným v příloze 12, část C, vyhlášky č. 341/2014 Sb., v platném znění, nebo nejsou vyjmuta z působnosti Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013, tak vozidlo - elektrokolo podléhá schválení k provozu na pozemních komunikacích, registraci atd. zpravidla jako motocykl, nebude se tedy jednat o jízdní kolo a jeho řidič je povinen provozovat ho jako motorové vozidlo – motocykl v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb. jako např. být držitelem příslušného řidičského oprávnění.

Možnost využití dopravního značení pro omezení provozu elektrokol v rámci místní úpravy provozu na pozemních komunikacích.

V případě problému s vjezdem vozidel větších rozměrů je možným řešením dopravního značení č. B 15 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž šířka přesahuje vyznačenou mez“, jako možnost omezit jízdu vozidel, jejichž šířka přesahuje 1 metr, popř. 1,5 metru. Uvedené by se však vztahovalo obecně na všechna vozidla, nikoli pouze na jízdní kola, resp. elektrokola.

Dále je možné použít dopravní značku IZ 6a vyznačující pěší zónu dle vyhlášky č. 294/2015 Sb. a ve spodní části značky vhodným nápisem nebo symbolem vyznačit, kterým vozidlům je vjezd do této oblasti povolen, popřípadě v jaké době. Značka IZ 6a tak může ve spodní části obsahovat symbol jízdního kola s doplňujícím textem „mimo jízdní kola s výkonem nad 250 W“. Takovou místní úpravu lze využít také např. u stezky pro cyklisty umístěním značky C 8a a dodatkové tabulky s obdobným textem.

Nelze použít piktogramu elektrokola, protože vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, takový piktogram nezná. Vystaly by potíže právě s tím, že některá elektrokola jsou za splnění zákonných podmínek stále považována za nemotorová vozidla – jízdní kola, jiná za motorová vozidla, která podléhají schválení a řidič musí být držitelem příslušného řídičského oprávnění. Z těchto důvodů je relevantní použití doplňujícího textu s konkrétním technickým parametrem.

V případě pěší zóny, kde je místní úpravou povolen vjezd jízdním kolům, mohou cyklisté jet rychlostí nejvýše 20 km.h.⁻¹ a dbát přitom zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit, a v případě nutnosti zastavit vozidlo.

Z pohledu ministerstva je tedy řešením v problémových lokalitách důsledná kontrola dodržování platných předpisů a v případě jejich porušení uložení pokuty. A dále popsané možnosti použití dopravního značení pro omezení provozu elektrokol v rámci místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, popř. kombinace obou variant.