

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2023
9. volební období

Z Á P I S

z 9. schůze
podvýboru pro dopravu,
která se konala dne 23. února 2023

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 4, 118 26 Praha 1
zasedací místnost Alfréda Meissnera A-55

Přítomni: posl. Stanislav Berkovec, Martin Exner, Milan Feranec, Jiří Hájek, Zuzana Ožanová, Michael Rataj, Antonín Tesařík, Libor Turek, př. Ondřej Lochman a posl. Michal Zuna – jako host

Řečníci: **Václav Bernard**, náměstek člena vlády - MD
Pavel Dubský, odb. agend řídičů - MD
Petr Horský, předs. rady - Česká parkovací asociace (ČPA), z.s.p.o.

Pavel Chodúr, vrchní ministerský rada - MV
Pavel Fiala, dopravní inženýr ŘSDP - Policejní prezídium ČR
Milan Janda, odd. kvalifikací řídičů - MD
Jakub Joklík, ved. odd. dozoru nad normotvorbou obcí - MV
Josef Pokorný, Svaz dopravců automobilů (SDA)
David Suchan, ved. MOTO-TEAM - Policejní prezídium ČR (PPČR)
Martin Tichý, odbor provozu silničních vozidel - MD

Hosté z řad odborné veřejnosti

Roman Budský - dopravní expert VIZE 0, **Ivan Ivančo** - ÚAMK, **Pavel Kroupa** - ČPA, z.s.p.o., **Luděk Kudláček** - IDSK,

Návrh programu:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1) Schválení programu schůze2) Česká parkovací asociace, z.s.p.o.3) Provoz elektrických koloběžek a elektrických skateboardů4) Návrh termínu a pořadu následující schůze5) Různé |
|--|

1)
Schválení programu schůze

Předseda podvýboru **Ondřej Lochman** schůzi zahájil ve 13:05 hod a po úvodním přivítání všech přítomných členů podvýboru a pozvaných hostů přednesl

odůvodnění svolání schůze a vzhledem k vybraným tématům navrhl odsouhlasit nejen program, ale současně také veřejné jednání 9. schůze, s čímž všichni přítomní členové podvýboru souhlasili.

(hlasování:

9-0-0)

2)

Česká parkovací asociace

Petr Horský (ČPA) ve svém vystoupení představil ČPA a její základní činnost, kterou je problematika spojená s parkováním, které se řadí mezi neoddelitelnou součást městské mobility a provozu na pozemních komunikacích. ČAP sdružuje související subjekty, technologické firmy a věnuje se také programu parkovacích zón. Byla zde vytvořena platforma pro sdílení zkušeností a ČPA je mj. již 10 let členem Evropské parkovací asociace a pravidelně se účastní konferencí věnujících se tématice parkování napříč celou Evropou a čerpá inspiraci zejména z její západní části. Vyjádřil politování nad faktem, že se mezinárodních konferencí věnujících se problematice mobility ve městech za ČR účastní pouze zástupci ČPA a bohužel nikdo další. Problém s parkováním se však stává stále vyšší, než je kapacita, protože města nejsou na tak velký počet parkovacích míst stavěna. Parkuje se všude – chodníky, parky, aj. , účelové komunikace – systémy nejsou homogenní. V následující prezentaci poukázal na několik problematických oblastí a současně byly nastíněny návrhy možného řešení:

- Regulace parkování městy */rozšíření regulace nad rámec místních komunikací po dohodě s vlastníky/*
- Dynamická cenotvorba ceny za stání vozidla */vč. představení možných parametrů/*
- Blokové čištění */s důrazem na odtah vozidla místo současného přemísťování/*
- Odlišné vlastnictví stavby komunikace a pozemku */možná diskuze i potenciální možnost vyvlastnění pozemků pod komunikacemi v konkrétních specifických případech/*
- Přístup obcí/měst do RSV */vč. oddělení samostatné a přenesené působnosti, míry náhledu,.../*
- Rozhodování měst ve věci parkovacích míst u nové výstavby

Pavel Kroupa (ČPA) poté přiblížil část § 23 ZoPK, související s možností zřízení placeného parkování, kde může docházet k dalším problémům – např. ve chvíli, kdy komunikaci vlastní někdo jiný než město – plán, jak rozšířit zóny placeného stání i na místech jiných vlastníků.

Petr Horský (ČPA) k tomuto dodal, že podnět ke změně zákona o pozemních komunikacích již předkládali. Protože to, co je třeba řešit, jsou pokroucené paragrafy. Dynamické využití uličního prostoru potřebuje dynamické řídicí prostředky. Ceníky placeného stání musí mít formu právního předpisu. Je třeba ihned řešit polovičatou digitalizaci – taxativně vymezit §23 z. č. 13/1997, umožnit načítání dat pro kontrolu délky vozidla (dodávky na sídlištích), umožnit přiřazení parkovacích tarifů podle emisní třídy nebo délky vozidla. Je nezbytně nutné moci začít řídit parkování virtuálně. Špatné parkování není bagatelním přestupkem a je třeba zřídit možnost odtahování vozidla z chodníku, kde tvoří překážku chodcům a příp. i hasičům a sanitkám.

Mpř. **Zuzana Ožanová** v rychlosti zareagovala, že tento problém je vyřešen a odtah nevhodně zaparkovaného vozidla je již možný.

Petr Horský (ČPA) v závěru úvodního vystoupení pozval přítomné k účasti na 10. konferenci ČPA, která se bude konat ve dnech 18. – 20. dubna 2023 v Konferenčním hotelu Luna, Kouty.

diskuze:

Mpř. **Zuzana Ožanová** k rozšíření účelových komunikací sdělila, že je složité určit, zda se o účelovou komunikaci jedná – na obecní účelové komunikaci by to bylo možné; blokové čištění – obce často nedávají potřebná data včas a nelze je oznámit těsně před čištěním, protože řidiči nemají čas reagovat – zde by bylo možné vytvořit pozměňovací návrh a detaily by mělo dodat MD; v otázce nesouladu vlastnictví je skutečně problém; volný elektronický přístup do registru – pouze za účelem přestupku, jinak by se dal zneužít a pokud by obce nedodržovaly normy, je zde riziko vzniku velkého prostoru pro korupci; co se týká parkovacích míst u nové výstavby, tak finanční náklady jsou velké a není proto o zřizování parkovacích míst zas až takový zájem.

Petr Horský (ČPA) k blokovému čištění řekl, že lze po obcích žádat, aby značka s oznámením byla postavena 7 dní před čištěním.

Mpř. **Zuzana Ožanová** pokračovala, že se také setkala s problémem nečitelnosti dodatkových tabulek, které vzhledem k malé velikosti písma a uvedením dlouhého textu nelze za jízdy vůbec přečíst, což by se mohlo stát osvobozujícím faktorem u příp. soudního líčení.

Př. **Ondřej Lochman** poté požádal zástupce ČPA, aby k prezentaci dodali ještě 2 – 3 stránky návrhů ke změně zákonů.

Petr Horský (ČPA) ubezpečil, že požadovaný materiál dodají.

Posl. **Milan Feranec** k tomuto dodal, že by prostor na vyjádření dal i MD a MV.

3)

Provoz elektrických koloběžek a elektrických skateboardů

Posl. **Jiří Hájek** následující bod uvedl jakožto předkladatel pozměňovacího návrhu k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony – ST 58 a představil a zdůvodnil zde navrhované změny, mezi které patří vložení pojmů „elektrická koloběžka, elektrický skateboard“ a také, že „v rámci pohybu na pozemní komunikaci osoby na osobním technickém prostředku se mohou pohybovat rychlostí maximálně 30 km/h“. Důvodem je také to, že provoz elektrických koloběžek a elektrických skateboardů není zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů doposud upraven, ačkoli se tyto dopravní prostředky v posledních letech staly běžnou součástí života a sportovního vyžití. Elektro-mobilita nabývá na intenzitě a chybí účinné nástroje pro její regulaci. Neexistence výslovné právní úpravy vytváří nejistotu pro uživatele elektrických koloběžek a elektrických skateboardů, účastníky silničního provozu, chodce a další, což je v právním státě velice nežádoucí. Za aktuálního stavu není jasné, jak se mají osoby na elektrických koloběžkách a elektrických skateboardech chovat, kde se mohou pohybovat a jaké povinnosti mají dodržovat. S ohledem na výše uvedené se navrhuje novelizovat § 2 písm. nn) zákona o silničním provozu a definici osobního technického prostředku zahrnujícího osobní přepravník se samo-vyvažovacím zařízením nebo obdobné zařízení výslovně rozšířit o elektrické koloběžky a elektrické skateboardy. Na ustanovení § 2 písm. nn) zákona o silničním provozu navazuje § 60a zákona o silničním provozu, který upravuje užívání osobního přepravníku. Navrhuje se citované rozšířit na užívání jakýchkoli osobních technických prostředků. Dle stávající úpravy se mohou osoby na osobním přepravníku pohybovat po levé krajnici nebo co nejbližší při levém okraji vozovky, což je

nepraktické a také nebezpečné a vytváří nedůvodně odlišná pravidla oproti jízdě na kole a podobně. Navrhuje se změnit § 60a odst. 3 zákona o silničním provozu tak, že *kde není chodník, stezka pro chodce, stezka pro chodce a cyklisty, jízdní pruh vyhrazený pro cyklisty nebo stezka pro cyklisty nebo kde je chodník neschůdný, smí se osoba na osobním technickém prostředku pohybovat při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se pohybovat po pravé krajnici.* V zájmu bezpečnosti se dále navrhuje stanovit, že pro osoby na osobním technickém prostředku se použijí obdobně ustanovení § 53 odst. 9, § 57 odst. 5 a 6 a § 58 odst. 1, 2 a 5, která upravují povinnost použít za jízdy ochrannou přilbu a reflexní označení, užívat za stanovených podmínek osvětlení a další. Změnu definice osobního technického prostředku se navrhuje promítnout též do § 124 odst. 13 písm. d) zákona o silničním provozu, které upravuje přestupek spáchaný mimo jiné při užívání osobního přepravníku, což je žádoucí rozšířit na všechny osobní technické prostředky. Cílem překládaného návrhu je reflektovat rozmach elektrických koloběžek a elektrických skateboardů a zajistit bezpečnost, jak osob pohybujících se na elektrických koloběžkách a elektrických skateboardech, tak všech ostatních osob, které s nimi přichází do kontaktu. Následně vznesl dotaz, že jej zajímá názor přítomných na omezení rychlostního limitu, jaké by měly existovat technické možnosti pro kontrolu těchto dopravních prostředků a také, zda by se neměla u některých řešit „registrace“ těchto „vozidel“ a zda nějakým způsobem nenavrhnout jejich „pojištění – povinné ručení“ ... „věk“ ... „řidičské oprávnění“? – jde o širokou a složitou diskuzi. Nelze dopustit, aby na přečipovaných prostředcích jezdili řidiči velice rychle a bez ochranných prostředků.

diskuze: _____

Posl. **Michal Zuna** se přihlásil ke slovu s tím, že jde o skutečně důležité téma k situaci veřejného pořádku, jelikož 1/2 měst a obcí se potýká s problémy s elektro-koly a elektro-koloběžkami. V součinnosti s MD proto vznikla metodika, jak situaci řešit již dnes. Negativních jevů je příliš mnoho, a proto uvedená metodika nabízí pouze částečné řešení: - lze nasazovat pokuty ve vysokých sazbách, - dopravní prostředek nově „lze odklidit“. Chybí přesné nastavení pravidel. Cílem proto je, aby došlo k propojení všech návrhů.

Milan Janda (MD) potvrdil, že aktuálně řešení již existuje, je potřeba pouze určit správné definice – řidičem je i cyklista a na koloběžky se vztahují stejná pravidla. Rozdílné jsou technické specifikace – např. odkdy je třeba mít řidičské oprávnění skup. A.

Martin Tichý (MD) k tomu dodal, že je zde stanovena max. rychlost 25 km/hod. Pokud některé kolo nebo koloběžka jede rychlostí např. 80 km/hod., není to pokryté vyhláškou. V legislativním procesu je v tuto chvíli vyhláška nová, kde jsou zapracovány zásadní připomínky od Policie ČR a v současné době by se měla projednávat na vyšší úrovni – MD a Policie ČR.

Pavel Dubský (MD) pokračoval, že je sice možné nevhodně zaparkované elektro-kolo nebo jiný podobný prostředek jako překážku odstranit, policisté z toho však mají obavy, protože před odklizením je nutné celý zákrok nafotit, nebo natočit na film jako dokladový materiál k případnému soudnímu líčení. Zákonem je vše již dáno, jen je třeba se nebát.

Milan Janda (MD) také zareagoval, že ověření technických parametrů je již také možné a lze k tomuto tématu otevřít další diskuzi.

Pavel Chodúr (MV) sdělil, že i na MV se touto problematickou hlouběji zabývali, konkrétně řešili „BOLT“

- zda má platit poplatky za využívání veřejného prostranství, protože BOLT tento požadavek napadl. Vystává otázka, zda provozování pronájmu těchto vozítek patří mezi „zvláštní uživatele veřejného prostoru“ a než se tato otázka vyřeší, tak podnikatelé z toho pouze těží. Co se týká provozu pronájmu elektro-kol, elektro-koloběžek...atd., tak zde se jedná o silné prostředky a měl by k tomu být nezbytný soukromoprávní souhlas – nájem, výpůjčka, pacht, a pokud tento souhlas nebude udělen, mělo by dojít k zákazu provozu. V metodice je také zapracován pojem „komerční pronájem“ s tím, že za všechny způsobené problémy je zodpovědný provozovatel. Stávající úprava obsahuje dostatečně silné možnosti a také je zde prostor pro obecní normotvorbu.

Posl. **Martin Exner** také poukázal na to, že pokud je stanovena max. rychlost 25 km/hod., tak není možná jízda po chodníku a na silnici se jedná o velice pomalou jízdu, která může v některých úsecích podstatně brzdit silniční provoz.

Posl. **Milan Feranec** sdělil, že pokud zmíněná „metodika“ MD řeší pravidla, tak by jej zajímal celý její obsah.

Pavel Chodúr (MV) ke zveřejnění metodiky MD sdělil, že aktuálně je ve stavu finálních úprav a ke konci jara by měla být k dispozici.

Posl. **Antonín Tesařík** také zareagoval, že škála elektro-mobility je velmi široká a je velice tristní, jak moc pokulháváme v podmínkách, které jsou již dávno zavedeny v EU.

Mpř. **Zuzana Ožanová** navrhla, aby elektro-koloběžky s vyšší rychlostí než 25 km/hod. byly zařazeny do řídičské skupiny A, ale toto nařízení by nemohlo být řešeno pouze vyhláškou. Dále sdělila, že v obcích by každopádně měla mít hromadná doprava přednost před cyklisty.

Martin Tichý (MD) k otázce rychlosti uvedl, že v případě rychlosti vyšší než 25 km/hod. se již nejedná o elektro-kolo nebo koloběžku, ale o motocykl. Je však problém zjistit, jakou rychlostí koloběžka skutečně jela. Měla by existovat větší informovanost veřejnosti - např. ve sdělovacích prostředcích by se občas mohlo objevit, jak byl někdo vysoce pokutován za nepovolené „přečipování“ a s tím spojenou nepovolenou vysokou rychlost své elektro-koloběžky nebo elektro-kola.

Josef Pokorný (SDA) poté představil cíl Svazu, a to, aby na trh byla uváděna pouze ta vozidla, která splňují požadavky ČR a EU. Nicméně stále velká spousta prodejců tyto požadavky nesplňuje a navíc tito nerespektují prodejci zákazníkům často uvádějí lživé údaje - např. dle nařízení EU elektro-kolo = jízdní kolo řízené pomocí šlapetek + dodatečně doplněný motorek, u nás se prodávají elektro-kola již zkompletovaná. Je proto naprosto nezbytné zpracovat právní základ a zejména aby legislativní úpravy obsahovaly informace o tom, co je a co není vymahatelné.

Posl. **Martin Exner** zareagoval, že motorové vozidlo je tedy každé, které má nějaký motor. Pokud bude přečipováno na vyšší rychlost než 25 km/hod., měly by být udělovány hodně vysoké sankce.

Posl. **Jiří Hájek** vyjádřil svůj plný souhlas s vystoupením p. Pokorného a mpř. Ožanové, protože skutečně lze na skateboardu s motorkem vyvinout rychlost 60 km/hod. Ze strany MD je slyšet, že vše již je ošetřené, avšak stále chybí právní vymahatelnost – policie se bojí sankcionovat. V dnešní době se díky elektro-mobilitě pohybujeme v úplně novém rozměru a nelze se proto tvářit, že vše je již splněno a právě proto že je velice rád za probíhající diskuzi.

David Suchan (PPČR) ve svém vystoupení sdělil, že v současné době zaznamenáváme v rámci České republiky enormní nárůst těchto dopravních prostředků, který sebou přináší i negativa. Hlavním problémem jsou nepovolené úpravy na těchto jízdních prostředcích, které zvyšují jejich rychlost jízdy. Pomocný motorek nesmí být ve vozidle integrovaný od výrobce, ale musí se jednat o dodatečnou montáž. Tento motorek musí jít snadno odpojit tak, aby byl nadále zachován původní charakter jízdního kola a řidič tohoto vozidla, třeba v případě poruchy motorku, mohl dále pokračovat v jízdě jako na dopravním prostředku, který není vybaven pomocným motorkem. Tento motorek má být, jak je z názvu patrné, pouze pomocným, nikoliv hlavním a jediným zdrojem pohonu. V současné době jsou některými výrobci uváděna na trh jízdní kola (koloběžky) s pomocným motorkem, který umožňuje více jízdních režimů (módů). V návodech na použití výrobku se pak uvádí, že na jízdu po komunikacích se vztahuje pouze některý z jízdních režimů, a uživatel je upozorněn na to, že v ostatních režimech tento prostředek pro provoz na pozemních komunikacích nesmí být použit. Odpovědnost se tak přenáší z výrobce, který z nabízených funkcionalit profituje, na uživatele, kteří v provozu na pozemních komunikacích doporučení úmyslně či neúmyslně nerespektují. Je proto nepřijatelné, aby pro provoz na pozemních komunikacích bylo schváleno vozidlo, které požadované technické parametry splňuje pouze za určitých podmínek a snadným přepnutím jízdního režimu se změnilo na neschválené vozidlo, případně vozidlo, s jehož provozováním jsou spojeny další povinnosti (např. registrace v registru silničních vozidel, použití helmy, řidičské oprávnění, povinné ručení apod.). Koloběžka s přídavným motorkem (elektro-koloběžka), která bude mít sedátko, pak ztrácí původní charakter koloběžky. V tomto případě se tedy nejedná o pomocný motorek, ale o výhradní pohonnou jednotku vozidla, a tudíž toto vozidlo spadá do příslušné kategorie motorových vozidel. Pokud vozidlo nespĺňuje podmínky „jízdní kolo s přídavným motorkem“ anebo podmínky uvedené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU), má vlastník vozidla, pokud ho hodlá užívat v provozu na pozemních komunikacích, povinnost vozidlo zaregistrovat v registru silničních vozidel. S touto registrací jsou spojeny zákonem stanovené povinnosti (jako třeba prokázat, že vozidlo má povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, povinnost předložit příslušné doklady kontrolnímu orgánu apod.). Proto, co se týká Policie ČR, tak po legislativní stránce zde situace řešena je - vozítka bez sedátek nemusí mít SPZ, ale pojištění ano - stejně jako malé motocykly. Jisté ústupky elektro-mobilitě jsou pochopitelné, a to z toho důvodu, že doposud nejsou dány přesné mantinely.

Posl. **Stanislav Berkovec** se přihlásil ke slovu s tím, že téma je natolik široké, že by si zasloužilo svolání konference a nabídl v tomto ohledu svoji případnou mediální pomoc.

Př. **Ondřej Lochman** poté vystoupil sdělením, že úprava „361“ je v řešení a v tuto chvíli jsou velice důležité diskuze, aby mohlo dojít k potřebným změnám ve všech vyhláškách. Je třeba osvětlit tento nový fenomén i v příslušných st. orgánech. Za cca ¼ roku by se mohl k tomuto tématu uskutečnit seminář/konference a v této souvislosti požádal MD o poskytnutí zmíněné metodiky a současně požádal pana Milana Jandu o zaslání vyjádření k podnětům, které zazněly v průběhu schůze. Následně poděkoval za velice přínosnou

diskuzi a vzhledem k vyčerpanému časovému rámci také poděkoval všem přítomným hostům a členům podvýboru za jejich účast a schůzi ukončil.

Schůze byla ukončena ve 14:50 hod.

Martin Exner v.r.
ochman v.r.
ověřovatel podvýboru
podvýboru

Ondřej L
předseda

*zapsala: Michaela Bandi
dne: 9. března 2023*