

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PROBLEMATIKA KATEGORIZACE
ELEKTROKLOBĚŽEK A JEJÍ DOPAD NA PRÁVNÍ
ODPOVĚDNOST ŘIDIČE**

Autor práce: Michal Soral, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2026

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Michal Soral, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Problematika kategorizace elektrokoloběžek a její dopad na právní odpovědnost řidiče

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The Issue of Electric Scooter Classification and Its Impact on the Legal Liability of the Rider

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: listopad 2025

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je identifikovat legislativní problémy spojené s provozem elektrokoloběžek bez certifikátu shody (COC) a vymezit jejich dopady na odpovědnost řidičů při spáchání vybraných přestupků. Vedlejším cílem je porovnat českou právní úpravu se Slovenskem a Německem a navrhnout opatření ke zvýšení legislativní jistoty a efektivity kontrolní praxe,

Student:

Michal Soral, DiS.


26.11.2025
datum


podpis

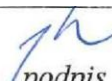


Vedoucí práce:

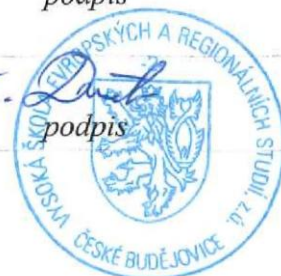
JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

26.11.2025
datum


podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	1.12.2025 datum	 podpis
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	11.12.2025 datum	 podpis
Rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	20.12.2025 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucí(mu) bakalářské práce JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

SOURAL, M. *Problematika kategorizace elektrokoloběžek a její dopad na právní odpovědnost řidiče: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2026. 68 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Klíčová slova: elektrokoloběžka, kategorizace vozidel, certifikát shody, právní odpovědnost, dopravní přestupky, trestní odpovědnost, náhrada škody, pojištění odpovědnosti, registrace vozidla, mikromobilita, Policie České republiky

Bakalářská práce se zabývá právní problematikou provozu elektrokoloběžek a jejich dopadem na odpovědnost řidičů v dopravním provozu. Pozornost je věnována zejména kategorizaci těchto vozidel, otázce technické způsobilosti a absenci certifikátu shody (CoC), která ztěžuje jejich právní zařazení. Práce analyzuje současný právní rámec podle české i evropské legislativy a zaměřuje se na vybrané přestupky, jako je řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, řízení bez řidičského oprávnění, provoz bez registrace a bez sjednaného pojištění odpovědnosti. Okrajově se věnuje i trestní odpovědnosti řidičů a problematice náhrady škody v občanskoprávním pojetí. Součástí je empirická část, která prostřednictvím dotazníkového šetření mezi příslušníky Policie České republiky a veřejností zjišťuje úroveň znalostí a zkušeností v této oblasti. Výsledky práce přispívají k identifikaci slabých míst v kontrolní a legislativní praxi a navrhuji opatření ke zvýšení právní jistoty účastníků silničního provozu a zefektivnění dohledu nad dováženými elektrokoloběžkami.

ABSTRACT

SOURAL, M *The Issue of Electric Scooter Classification and Its Impact on the Legal Liability of the Rider: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The college of European and Regional Studies, 2026. 68 pp. Supervisor: JUDr. Jozef Bandžak, Ph.D.

Key words: certificate of conformity, civil liability, criminal liability, driver responsibility, electric scooter, insurance, micro-mobility, police of the Czech Republic, traffic offences, vehicle categorisation, vehicle registration

The bachelor thesis focuses on the legal aspects of operating electric scooters and their impact on driver liability in road traffic. It deals mainly with the categorisation of these vehicles, their technical compliance, and the absence of a Certificate of Conformity (CoC), which complicates their legal classification. The thesis analyses the current legal framework under Czech and European legislation and examines selected offences such as driving under the influence of alcohol or other substances, driving without a licence, operating an unregistered vehicle, and operating without compulsory insurance. It also briefly discusses the issue of criminal liability and compensation for damage under civil law. The empirical part of the thesis includes a questionnaire survey conducted among officers of the Police of the Czech Republic and the general public, aimed at assessing their knowledge and practical experience with electric scooters. The results contribute to identifying weaknesses in current regulatory and enforcement practices and propose measures to enhance legal certainty for road users and improve oversight of imported electric scooters.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
1.1 Cíl práce	10
1.2 Metodika práce.....	10
2 Elektromobilita jako součást moderní dopravy.....	12
3 Legislativní rámec provozu elektrických koloběžek a obdobných vozidel	14
3.1 Právní vymezení a legislativní rámec	14
3.2 Vymezení pojmu vozidla a jízdního kola.....	15
3.3 Právní kategorizace elektrických koloběžek	17
3.3.1 Kategorie Z (aplikační označení).....	18
3.3.2 Kategorie L podle nařízení (EU) č. 168/2013	18
3.3.3 Význam správné kategorizace.....	19
3.4 Technické parametry rozhodné pro právní zařazení elektrických koloběžek .	19
4 Problematika schvalování technické způsobilosti elektrických koloběžek a absence certifikátu shody (CoC).....	22
4.1 Schvalování technické způsobilosti vozidel.....	22
4.2 Certifikát shody (Certificate of Conformity – CoC).....	23
4.3 Výrobní číslo vozidla (VIN) jako identifikační prvek	23
4.4 Dovoz elektrických koloběžek a absence schválení v praxi	24
4.5 Dopady absence CoC a VIN na kontrolní praxi.....	24
5 Vybrané přestupky související s provozem elektrických koloběžek	26
5.1 Vymezení přestupkové odpovědnosti při provozu elektrických koloběžek ...	27
5.2 Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	29
5.2.1 Přestupkové vymezení jednání.....	30
5.2.2 Sankce za přestupek	30
5.2.3 Dechová zkouška a odborné lékařské vyšetření.....	30
5.2.4 Odmítnutí dechové zkoušky a lékařského vyšetření	31

5.2.5	Přechod do trestněprávní roviny – judikatorní vymezení	32
5.3	Řízení bez řidičského oprávnění	33
5.3.1	Sankce za přestupek	34
5.3.2	Trestní odpovědnost – maření zákazu řízení.....	35
5.4	Jízda bez registrační značky.....	36
5.4.1	Sankce za jízdu bez registrační značky	37
5.5	Provoz vozidla bez pojištění odpovědnosti.....	38
5.5.1	Sankce za provoz vozidla bez pojištění odpovědnosti.....	39
5.5.2	Způsob náhrady škody způsobené nepojištěným vozidlem	40
5.5.3	Náhrada škody v občanském řízení.....	40
5.6	Jízda bez ochranné přilby.....	41
5.6.1	Sankce	42
5.7	Praktické problémy při řešení přestupků souvisejících s provozem elektrických koloběžek	43
6	Srovnání právní úpravy elektrických koloběžek v České republice, na Slovensku a v Německu	46
6.1	Právní úprava elektrických koloběžek na Slovensku.....	47
6.2	Právní úprava elektrických koloběžek v Německu	47
6.3	Srovnání právní úpravy elektrických koloběžek.....	48
7	Dotazníkové šetření.....	51
7.1	Informovanost uživatelů elektrokoloběžek	51
7.2	Zkušenosti policistů s kontrolou elektrokoloběžek.....	53
7.3	Shrnutí výsledků dotazníkového šetření	55
	Závěr	56
	Seznam použitých zdrojů	59
	Seznam zkratk	62
	Seznam příloh.....	64
	Přílohy.....	65

1 Úvod

Elektrické koloběžky se v posledních letech staly běžnou součástí provozu na pozemních komunikacích. Jejich rozšíření však přineslo řadu praktických problémů, zejména v oblasti jejich právního zařazení, technické způsobilosti a odpovědnosti jejich uživatelů. Přestože se jedná o prostředek individuální dopravy, který je veřejností často vnímán jako relativně neškodný, aplikační praxe ukazuje, že právě elektrické koloběžky se stávají častým zdrojem dopravních přestupků, nehod i sporů o právní odpovědnost.

Problematika elektrických koloběžek je komplikována zejména nejednoznačnou právní úpravou a značnou technickou variabilitou těchto prostředků. V praxi tak dochází k situacím, kdy není zřejmé, zda se jedná o nemotorové vozidlo, motorové vozidlo podléhající registraci, nebo prostředek, na který se vztahuje zvláštní právní režim. Tyto nejasnosti mají přímý dopad nejen na povinnosti provozovatelů a řidičů elektrických koloběžek, ale také na postup správních orgánů a Policie České republiky při řešení přestupků a dopravních nehod. Tyto nejasnosti se opakovaně projevují při řešení konkrétních případů v aplikační praxi, zejména při posuzování právního postavení elektrických koloběžek a odpovědnosti jejich uživatelů.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat právní úpravu elektrických koloběžek v České republice, se zaměřením na jejich kategorizaci, technickou způsobilost a odpovědnost za porušení právních povinností. Práce se opírá o platnou právní úpravu, odbornou literaturu a judikaturu, přičemž významná pozornost je věnována také aplikačním problémům vyplývajícím z praxe. Na základě provedené analýzy jsou v závěru práce formulovány návrhy de lege ferenda a doporučení směřující ke zpřesnění a zefektivnění právní regulace této oblasti.

2 Cíl a metodika bakalářské práce

V této kapitole je vymezen cíl bakalářské práce a způsob, jakým bude zpracována. Formulace cíle práce slouží k vyjasnění jejího zaměření a rozsahu, zatímco popis metodiky objasňuje, jakými postupy bude řešená problematika analyzována a vyhodnocena.

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je analyzovat právní úpravu provozu elektrických koloběžek v České republice, se zaměřením na jejich právní kategorizaci, technickou způsobilost a odpovědnost za porušení právních povinností. Práce se soustředí zejména na aplikační problémy, které vznikají v důsledku nejednoznačné právní regulace a technické variability elektrických koloběžek.

Díličními cíli práce jsou:

- vymezit právní postavení elektrických koloběžek v systému právních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích,
- vysvětlit základní pojmy a kategorie významné pro právní posouzení elektrických koloběžek,
- analyzovat nejčastější přestupky spojené s provozem elektrických koloběžek a problémy jejich dokazování v aplikační praxi,
- porovnat právní úpravu elektrických koloběžek v České republice s vybranými zahraničními státy,
- na základě provedené analýzy formulovat návrhy možných řešení identifikovaných problémů.

2.2 Metodika práce

Při zpracování bakalářské práce byly využity zejména metody analýzy a komparace právních předpisů, doplněné o studium odborné literatury a relevantní judikatury. Analytická metoda byla použita především při rozboru platné právní úpravy upravující provoz elektrických koloběžek, zejména zákona o provozu na pozemních komunikacích a souvisejících právních předpisů.

Při formálním zpracování a strukturování textu bylo postupováno v souladu s metodickými standardy pro tvorbu odborných akademických textů a zásadami pro psaní kvalifikačních prací. Zvolené výzkumné postupy, zejména práce s odbornými prameny a jejich následná analýza, reflektují doporučenou metodologii pro tvorbu bakalářských prací v oblasti společenských věd.¹

Komparativní metoda byla využita při srovnání právní úpravy elektrických koloběžek v České republice s právní úpravou ve vybraných zahraničních státech, a to za účelem identifikace odlišných přístupů k regulaci těchto prostředků. Výsledky tohoto srovnání slouží jako podklad pro formulaci návrhů řešení v závěru práce.

Doplňkově byla využita metoda syntézy, která umožnila propojit poznatky získané z jednotlivých částí práce a vyvodit obecnější závěry k problematice právní regulace elektrických koloběžek. Struktura práce odpovídá zvoleným metodám a sleduje logickou návaznost od teoretického vymezení problematiky k její aplikační analýze.

¹ ŠIROKÝ, J. *Tvoříme a píšeme bakalářské práce*. 2. aktualizované vydání. Praha: Computer Press, 2011. s. 48. ISBN 978-80-251-3235-7.

2 Elektromobilita jako součást moderní dopravy

Elektromobilita je v současné dopravě vnímána především jako soubor technických a organizačních opatření směřujících k využívání elektrického pohonu v silniční dopravě. Zatímco v počátečních fázích byla elektromobilita spojována zejména s osobními automobily, v posledních letech se její význam výrazně rozšířil i na oblast menších dopravních prostředků určených pro individuální přepravu osob na krátké vzdálenosti. Tyto prostředky jsou v odborné literatuře a dopravní politice obvykle označovány jako prostředky mikromobility.

Do oblasti mikromobility jsou řazena zejména elektrokola, elektrické koloběžky a další obdobná zařízení, která se vyznačují nízkou hmotností, omezeným výkonem a typicky městským způsobem využití. Jejich rozšíření v běžném provozu na pozemních komunikacích je spojeno s praktickými přínosy, zejména s vyšší flexibilitou dopravy a možností částečné náhrady individuální automobilové dopravy na krátké vzdálenosti. Tyto aspekty jsou často zdůrazňovány v koncepčních a strategických dokumentech zaměřených na rozvoj městské mobility.²

Z hlediska právního posouzení však nelze prostředky mikromobility, a zejména elektrické koloběžky, hodnotit pouze na základě jejich dopravního nebo environmentálního přínosu. Elektrické koloběžky se svými technickými parametry nacházejí na pomezí mezi nemotorovými a motorovými vozidly, což se promítá do jejich nejednoznačného právního zařazení. Právní předpisy upravující provoz na pozemních komunikacích na tuto skutečnost reagují pouze částečně, což v praxi vede k rozdílnému výkladu právních povinností jejich uživatelů.

Odborné zdroje upozorňují na to, že právní regulace mikromobility není jednotná ani v rámci jednotlivých států a často se vyvíjí postupně v reakci na konkrétní problémy vznikající v silničním provozu.³ Elektrické koloběžky jsou v některých právních rádech podřazovány pod existující kategorie vozidel, zatímco jinde jsou pro ně vytvářeny samostatné právní režimy. Tato nejednotnost má významné dopady nejen na pravidla

² SOKOŁOWSKI, M. M. *Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union*. European Energy and Environmental Law Review, 2020, roč. 29, č. 4, s. 143–146. ISSN 0966-1646.

³ FLÓREK-KLEŠK, D. *Electric Scooters and the Safety of Road Users – Selected Legal Aspects*. Journal of Safety and Transport Studies, 2019, roč. 11, č. 3, s. 58–61. ISSN 2082-9886.

silničního provozu, ale i na oblast odpovědnosti, přestupkového práva a požadavků na technickou způsobilost.

V českém právním prostředí je problematika elektrických koloběžek úzce spojena s posuzováním jejich skutečných technických vlastností. Jak uvádí Dušek, rozhodující pro právní zařazení konkrétního dopravního prostředku není jeho obchodní označení, ale reálné technické parametry, zejména konstrukční rychlost, výkon motoru a způsob přenosu hnací síly.⁴ Tyto skutečnosti jsou klíčové pro následné posouzení, zda se na elektrickou koloběžku vztahuje režim jízdního kola, nebo zda se jedná o motorové vozidlo podléhající přísnějším právním požadavkům.

Elektromobilita v podobě elektrických koloběžek tak nepředstavuje pouze technologický trend, ale také významnou právní výzvu. Nejednoznačnost právního rámce se následně promítá do aplikační praxe, zejména při činnosti správních orgánů a Policie České republiky při řešení dopravních přestupků a nehod. Z tohoto důvodu je nezbytné v následujících kapitolách práce podrobně rozebrat právní úpravu provozu elektrických koloběžek, jejich kategorizaci a související právní odpovědnost.

⁴ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, list 23-28. ISBN 978-80-9066823-0-6.

3 Legislativní rámec provozu elektrických koloběžek a obdobných vozidel

Právní rámec provozu elektrických koloběžek v České republice je tvořen souborem právních předpisů, které primárně nebyly přijaty s ohledem na specifika těchto dopravních prostředků. Elektrické koloběžky se proto v platné právní úpravě objevují spíše nepřímo, zejména prostřednictvím obecného vymezení pojmu vozidla, jízdního kola nebo motorového vozidla. Pro správné právní posouzení jejich provozu je proto nezbytné vycházet z kombinace více právních předpisů a jejich výkladu.

Tato kapitola se zaměřuje na vymezení základních právních pojmů a kategorií významných pro provoz elektrických koloběžek na pozemních komunikacích. Pozornost je věnována zejména právnímu vymezení vozidel, rozlišení mezi nemotorovými a motorovými vozidly a právním důsledkům těchto rozdílů. Cílem kapitoly je vytvořit jednotný výkladový rámec, který bude sloužit jako základ pro další části práce zabývající se technickým zařazením elektrických koloběžek a odpovědností za porušení právních povinností.

3.1 Právní vymezení a legislativní rámec

Právní úprava provozu elektrických koloběžek v České republice není soustředěna do jediného právního předpisu. Jejich právní režim je výsledkem souběžného působení několika vnitrostátních i evropských právních norem, které upravují provoz vozidel na pozemních komunikacích obecně. Elektrické koloběžky tak nejsou v právních předpisech vymezeny jako samostatná kategorie, ale jsou posuzovány prostřednictvím obecně formulovaných pojmů a kategorií.

Základním právním předpisem je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který upravuje pravidla silničního provozu a vymezuje základní pojmy, jako je vozidlo, nemotorové vozidlo, motorové vozidlo nebo jízdní kolo. Tento zákon stanoví obecné povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a vytváří základní rámec, v němž se posuzuje i provoz elektrických koloběžek. Právní význam tohoto zákona spočívá především v tom, že určuje, zda se na konkrétní elektrickou koloběžku vztahují povinnosti řidiče motorového vozidla, či nikoli. Na tyto výkladové

nejasnosti opakovaně upozorňují jak metodické materiály Ministerstva dopravy České republiky, tak odborná literatura zabývající se právní regulací mikromobility.⁵

Dalším významným předpisem je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který upravuje technickou způsobilost vozidel, jejich schvalování, registraci a evidenci. Tento zákon je klíčový zejména v případech, kdy je elektrická koloběžka posuzována jako motorové vozidlo podléhající schválení technické způsobilosti a zápisu do registru silničních vozidel. Právě aplikace tohoto zákona v praxi vyvolává řadu interpretačních problémů, neboť technické parametry elektrických koloběžek se značně liší a ne vždy odpovídají tradičním kategoriím vozidel.

Evropský rozměr právní úpravy představuje zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, které upravuje schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek. Toto nařízení má přímou použitelnost v českém právním řádu a je významné především pro posouzení, zda konkrétní elektrická koloběžka spadá do některé z kategorií vozidel L. Pokud je elektrická koloběžka do této kategorie zařazena, vznikají s tím spojené povinnosti v oblasti schvalování, technické způsobilosti a další právní důsledky.

Jak uvádí Dušek, rozhodující pro aplikaci uvedených právních předpisů není označení výrobku používané výrobcem nebo prodejcem, ale skutečné technické provedení konkrétního dopravního prostředku.⁶ Právní posouzení elektrických koloběžek proto vyžaduje kombinaci právního a technického pohledu, přičemž právní rámec vymezený uvedenými předpisy tvoří základ pro další posouzení jejich kategorizace a odpovědnosti jejich uživatelů.

3.2 Vymezení pojmu vozidla a jízdního kola

Pro právní posouzení provozu elektrických koloběžek je klíčové vymezení základních pojmů, zejména pojmu vozidlo, nemotorové vozidlo, motorové vozidlo a jízdní kolo. Tyto pojmy nejsou v právních předpisech používány nahodile, ale mají

⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Metodický pokyn k elektrokolům a elektrickým koloběžkám*. Praha: MD ČR, 2023

SOKOLOWSKI, M. M. *Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union*. European Energy and Environmental Law Review, 2020, roč. 29, č. 4, s. 143–146. ISSN 0966-1646.

⁶ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, list 19-22. ISBN 978-80-9066823-0-6.

přesně vymezený význam, od něhož se odvíjí rozsah právních povinností účastníků silničního provozu.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, vymezuje vozidlo jako prostředek určený k pohybu po pozemních komunikacích, který je poháněn lidskou silou, zvířecí silou nebo motorem. Na toto obecné vymezení navazují další zákonné pojmy, které rozlišují vozidla podle způsobu pohonu. Nemotorovým vozidlem je vozidlo poháněné lidskou nebo zvířecí silou, zatímco motorovým vozidlem je vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou.⁷

Významným pojmem je rovněž jízdní kolo, které zákon výslovně vymezuje jako nemotorové vozidlo. Právní úprava současně připouští existenci jízdního kola vybaveného pomocným elektrickým pohonem, pokud tento pohon splňuje zákonem stanovené podmínky. V takovém případě se i nadále jedná o jízdní kolo, nikoli o motorové vozidlo. Toto rozlišení má zásadní význam pro posouzení, zda se na konkrétní dopravní prostředek vztahují povinnosti řidiče motorového vozidla.

Odborný komentář k zákonu o silničním provozu v této souvislosti zdůrazňuje, že přesné vymezení pojmu 'řidič' a 'vozidlo' je základním předpokladem pro určení právního režimu odpovědnosti, přičemž výklad těchto pojmů musí vždy reflektovat aktuální technický vývoj a specifika nových prostředků mikromobility. Právě v případech, kdy technické parametry vozidla hraničí s limity stanovenými pro nemotorová vozidla, je nutné k interpretaci povinností účastníků provozu přistupovat skrze materiální pojetí zákona.⁸

Elektrické koloběžky se z hlediska uvedených pojmů nacházejí v právně problematickém postavení. Nejsou v zákoně výslovně definovány a jejich právní posouzení je proto odvozeno od jejich skutečných technických vlastností. V praxi se tak posuzuje zejména způsob pohonu, výkon motoru, konstrukční rychlost a celkové určení dopravního prostředku. Tyto parametry rozhodují o tom, zda je elektrická koloběžka považována za nemotorové vozidlo, nebo zda již naplňuje znaky motorového vozidla.

⁷ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 2.

⁸ BUŠTA, P.; KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: LexisNexis, 2021. s. 12. ISBN 978-80-7676-123-0.

Odborná literatura upozorňuje, že právě absence explicitní zákonné definice elektrické koloběžky vede k rozdílnému výkladu pojmu vozidla v aplikační praxi. Jak uvádí Dušek, při právním posouzení je nezbytné vycházet z materiálního pojetí vozidla, tedy z reálných technických parametrů, nikoli z obchodního označení nebo deklarácí výrobce.⁹ Tento přístup odpovídá i obecné zásadě správního práva, podle níž je rozhodující skutečný stav věci.

Vymezení pojmů vozidla a jízdního kola tak tvoří základní interpretační rámec pro další právní posouzení elektrických koloběžek. Na tomto základě lze v následujících podkapitolách rozebrat jejich právní kategorizaci a význam technických parametrů pro určení právního režimu konkrétního dopravního prostředku.

3.3 Právní kategorizace elektrických koloběžek

Právní kategorizace elektrických koloběžek patří k nejproblematictějšími otázkám jejich provozu na pozemních komunikacích. Český právní řád neobsahuje samostatnou zákonnou definici elektrické koloběžky, a proto je jejich právní režim odvozován od obecně vymezených kategorií vozidel. Tento přístup odpovídá jak vnitrostátní právní úpravě, tak právu Evropské unie, které vychází z technických parametrů vozidel, nikoli z jejich obchodního označení.¹⁰

V aplikační praxi se elektrické koloběžky posuzují podle svých skutečných technických vlastností a jsou zařazovány buď do aplikačně používané kategorie označované jako kategorie Z, nebo do formálně vymezených kategorií vozidel L podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013. Tento postup odpovídá i výkladu odborné literatury, podle níž je při právním posuzování rozhodující materiální pojetí vozidla.¹¹

⁹ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, list 29-34. ISBN 978-80-9066823-0-6.
MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Metodický pokyn k elektrokolům a elektrickým koloběžkám*. Praha: MD ČR, 2023.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, preambule a čl. 1.

¹¹ PRŮCHA, P. *Správní právo hmotné*. Brno: Masarykova univerzita, 2020, s. 45–47. ISBN 978-80-210-9575-3.

3.3.1 Kategorie Z (aplikační označení)

Kategorie Z není kategorií výslovně zakotvenou v právních předpisech, ale jedná se o označení vzniklé v aplikační praxi. Slouží k označení elektrických koloběžek, které svými technickými parametry nenaplnují znaky motorového vozidla a jsou posuzovány obdobně jako nemotorová vozidla. Tyto koloběžky se zpravidla vyznačují nízkým výkonem motoru a omezenou konstrukční rychlostí.¹²

Elektrické koloběžky zařazované do této aplikační kategorie nepodléhají schvalování technické způsobilosti ani registraci v registru silničních vozidel. Jejich právní režim je odvozován zejména z výkladu zákona č. 361/2000 Sb., přičemž v odborné literatuře je upozorňováno na skutečnost, že absence explicitní zákonné definice této kategorie může vést k rozdílnému výkladu v rozhodovací praxi správních orgánů.¹³

3.3.2 Kategorie L podle nařízení (EU) č. 168/2013

Formálně vymezené právní kategorie elektrických koloběžek jsou obsaženy v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, které upravuje schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek. Pokud elektrická koloběžka svými technickými parametry naplní znaky některé z kategorií L, je považována za motorové vozidlo se všemi právními důsledky, které z tohoto zařazení vyplývají.

Pro elektrické koloběžky jsou relevantní zejména kategorie L1e-A a L1e-B. Kategorie L1e-A zahrnuje dvoukolová vozidla s pomocným pohonem, která jsou konstruována pro asistenci lidské síly a splňují stanovené technické limity. Naproti tomu kategorie L1e-B zahrnuje dvoukolová motorová vozidla, která již nejsou považována za prostředky asistované dopravy, ale za plnohodnotná motorová vozidla.¹⁴

Zařazení elektrické koloběžky do některé z kategorií L má zásadní právní význam. Takové vozidlo podléhá schvalování technické způsobilosti, může podléhat registraci a vztahují se na něj další povinnosti vyplývající z právních předpisů upravujících provoz

¹² MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Metodický pokyn k elektrokolům a elektrickým koloběžkám*. Praha: MD ČR, 2023.

SOKOLOWSKI, M. M. *Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union*. European Energy and Environmental Law Review, 2020, roč. 29, č. 4, s. 143–146. ISSN 0966-1646.

¹³ SOKOLOWSKI, M. M. *Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union*. European Energy and Environmental Law Review, 2020, roč. 29, č. 4, s. 143–146. ISSN 0966-1646.

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, příloha I.

motorových vozidel. Tento výklad je potvrzován jak evropskou právní úpravou, tak odbornými komentáři k právním předpisům upravujícím silniční provoz.¹⁵

3.3.3 Význam správné kategorizace

Správné určení právní kategorie elektrické koloběžky má zásadní význam pro stanovení právního režimu jejího provozu. Jak upozorňuje Dušek, v aplikační praxi se opakovaně objevují případy, kdy elektrická koloběžka fakticky splňuje znaky kategorie L, avšak je provozována v režimu odpovídajícím spíše kategorii Z.¹⁶ Tento rozpor mezi technickou realitou a právním posouzením představuje jeden z hlavních zdrojů aplikačních problémů, které se následně promítají do oblasti odpovědnosti a přestupkového práva.

3.4 Technické parametry rozhodné pro právní zařazení elektrických koloběžek

Zařazení elektrické koloběžky do konkrétní právní kategorie není založeno na jejím obchodním označení nebo marketingovém určení, ale na splnění souboru konkrétních technických parametrů. Tento přístup vychází z materiálního pojetí vozidla uplatňovaného jak v právní úpravě Evropské unie, tak v aplikační praxi správních orgánů.¹⁷

Rozhodujícími technickými znaky jsou zejména výkon motoru, konstrukční rychlost, způsob pohonu a konstrukční provedení vozidla, včetně přítomnosti a provedení místa k sezení. Tyto parametry tvoří základ pro rozlišení, zda je elektrická koloběžka považována za prostředek s doplňkovým či pomocným elektrickým pohonem, nebo zda již naplňuje znaky motorového vozidla ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013.¹⁸

Z hlediska výkonu motoru a konstrukční rychlosti je nutné posuzovat jejich vzájemnou kombinaci, nikoli jednotlivé hodnoty izolovaně. Překročení stanovených

¹⁵ NOVOPACKÝ, D.; BEZDĚKOVSKÝ, K.; VETEŠNÍK, P. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 112–115. ISBN 978-80-7598-930-1.

¹⁶ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, list 39–46. ISBN 978-80-9066823-0-6.

¹⁷ PRŮCHA, P. *Správní právo. Obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2020, s. 62–64. ISBN 978-80-210-9574-6.

¹⁸ EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, příloha I.

limitů, zejména v oblasti konstrukční rychlosti, má přímý dopad na právní režim vozidla a může vést k jeho zařazení do kategorií vozidel L. Odborná literatura upozorňuje, že právě nesprávné vyhodnocení těchto parametrů patří k nejčastějším zdrojům aplikačních nejasností při posuzování elektrických koloběžek.¹⁹

Významným konstrukčním znakem je rovněž přítomnost místa k sezení (sedla). Sedlo není pouze komfortním prvkem, ale představuje indikátor konstrukčního určení vozidla a jeho zamýšleného způsobu užívání. U prostředků posuzovaných jako nemotorová vozidla se s místem k sezení zpravidla nepočítá, zatímco u dvoukolových motorových vozidel kategorií L je sedlo typickým konstrukčním znakem.²⁰

V aplikační praxi je dále zohledňována výška sedla nad zemí, vyjádřená tzv. R-bodem. Hodnota přibližně 540 mm není právními předpisy stanovena jako samostatné normativní kritérium pro rozlišení jednotlivých kategorií vozidel, avšak slouží jako významný aplikační indikátor, zejména při posuzování povinnosti registrace vozidel odpovídajících kategorii L1e-A.²¹

Přehled základních technických parametrů a jejich významu pro právní zařazení elektrických koloběžek do kategorií Z, L1e-A a L1e-B shrnuje následující tabulka.

Tabulka 1: Přehled základních technických rozdílů elektrokoloběžek

Kritérium	Kategorie Z (aplikační)	Kategorie L1e-A	Kategorie L1e-B
Typ vozidla	nemotorové	dvoukolové motorové	dvoukolové motorové
Max. výkon motoru	do 1000 W	do 1 000 W	do 4 000 W
Konstrukční rychlost	do 25 km/h	do 25 km/h	do 45 km/h
Přítomnost sedla	zpravidla ne	možné	zpravidla ano

¹⁹ SOKOLOWSKI, M. M. Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union. *European Energy and Environmental Law Review*, 2020, roč. 29, č. 4, s. 143–146. ISSN 0966-1646.

²⁰ Tamtéž.

²¹ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, list 32–36. ISBN 978-80-9066823-0-6.

Výška sedla (R-bod)	≤ 540 mm (nesmí přesáhnout)	> 540 mm (vliv na registraci)	zpravidla nad 540 mm (bez vlivu na kategorizaci)
Schvalování typu	ne	ano	ano
Registrace	ne	ano, pokud R-bod > 540 mm	ano
Řidičské oprávnění	ne	ne	ano
Minimální věk	–	15 let	dle skupiny ŘP

Zdroj: Vlastní šetření

Výška sedla vyjádřená R-bodem má v aplikační praxi zvláštní význam zejména u vozidel odpovídajících kategorii L1e-A. Pokud elektrická koloběžka splňuje ostatní technické znaky této kategorie, avšak je opatřena sedlem s výškou R-bodu nad 540 mm, je na ni zpravidla nahlíženo jako na vozidlo podléhající registraci. Tato skutečnost však sama o sobě nezakládá povinnost držení řidičského oprávnění; pro řízení vozidel kategorie L1e-A se vyžaduje pouze dosažení minimálního věku 15 let.²²

Uvedený výklad vychází z kombinace právní úpravy Evropské unie a jejího aplikačního výkladu v podmínkách České republiky a zdůrazňuje rozdíl mezi normativními požadavky právních předpisů a jejich praktickou aplikací.

²² MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Metodický pokyn k elektrokolům a elektrickým koloběžkám*. Praha: MD ČR, 2023.

4 Problematika schvalování technické způsobilosti elektrických koloběžek a absence certifikátu shody (CoC)

Provoz elektrických koloběžek na pozemních komunikacích je podmíněn splněním požadavků na technickou způsobilost vozidla. Tyto požadavky vyplývají jak z právních předpisů České republiky, tak z právních aktů Evropské unie, jejichž cílem je zajistit bezpečnost silničního provozu a jednotné technické standardy vozidel uváděných na trh. Přestože právní rámec je v zásadě jasně vymezen, v praxi se stále častěji objevují elektrické koloběžky, které nebyly řádně schváleny, nejsou vybaveny certifikátem shody (CoC) ani jednoznačnými identifikačními znaky. Tato kapitola se proto zaměřuje na schvalovací proces, význam certifikátu shody a výrobního čísla vozidla (VIN) a na praktické problémy spojené s dovozem a kontrolou těchto vozidel.

4.1 Schvalování technické způsobilosti vozidel

Schvalování technické způsobilosti vozidel v České republice je upraveno zejména zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a přímo použitelnými právními akty Evropské unie. Podle Duška představuje schvalování technické způsobilosti základní mechanismus státní kontroly, jehož účelem je ověřit, zda vozidlo splňuje technické, bezpečnostní a identifikační požadavky nezbytné pro jeho provoz na pozemních komunikacích²³.

Z hlediska evropského práva je klíčovým předpisem Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, které stanovuje rámec pro typové schvalování dvoukolových, tříkolových a čtyřkolových vozidel. Jak uvádí Vodička, typové schvalování v EU vychází z principu jednotného posouzení shody vozidla s technickými požadavky, přičemž výsledkem tohoto procesu je možnost uvádět vozidlo na trh ve všech členských státech bez nutnosti opakovaného schvalování²⁴.

²³ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 84-86. ISBN 978-80-9066823-0-6.

²⁴ VODIČKA, J. *Vehicle Type-Approval and Emission Regulation in the EU: Environmental Perspective*. Cham: Springer, 2024, s. 112-115. ISBN 978-80-280-0512-2.

Vedle typového schválení zákon č. 56/2001 Sb. umožňuje také individuální schválení vozidla, které se uplatňuje zejména u jednotlivě dovezených vozidel nebo u vozidel, která nebyla schválena v rámci evropského typového schvalování²⁵.

4.2 Certifikát shody (Certificate of Conformity – CoC)

Certifikát shody (Certificate of Conformity, dále jen „CoC“) představuje klíčový dokument v systému evropského schvalování vozidel. Jedná se o prohlášení výrobce, že konkrétní vozidlo odpovídá schválenému typu a splňuje všechny technické a bezpečnostní požadavky stanovené právními předpisy Evropské unie.

Podle Vodičky je CoC základním nástrojem zajišťujícím volný pohyb vozidel na vnitřním trhu EU, neboť umožňuje registraci vozidla v jednotlivých členských státech bez dalších technických zkoušek²⁶. U elektrických koloběžek, které spadají do kategorií L podle Nařízení (EU) č. 168/2013, je certifikát shody nezbytným předpokladem pro jejich schválení a registraci.

Dušek upozorňuje, že absence CoC u elektrických koloběžek prakticky znemožňuje jejich řádné schválení a vede k výrazným problémům při jejich registraci i při silničních kontrolách²⁷.

4.3 Výrobní číslo vozidla (VIN) jako identifikační prvek

Nedílnou součástí schvalovacího procesu a identifikace vozidla je výrobní číslo vozidla, zpravidla vyražené přímo do rámu vozidla. U motorových vozidel se jedná o identifikační číslo vozidla (Vehicle Identification Number – VIN), případně o jiné jednoznačné výrobní označení stanovené výrobcem.

Podle § 7 zákona č. 56/2001 Sb. musí být vozidlo jednoznačně identifikovatelné, přičemž výrobní číslo musí odpovídat údajům uvedeným v certifikátu shody a technické dokumentaci. Dušek uvádí, že chybějící nebo neodpovídající výrobní číslo patří mezi

²⁵ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 88-90. ISBN 978-80-9066823-0-6.

²⁶ VODIČKA, J. *Vehicle Type-Approval and Emission Regulation in the EU: Environmental Perspective*. Cham: Springer, 2024, s. 118-120. ISBN 978-80-280-0512-2.

²⁷ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 91-94. ISBN 978-80-9066823-0-6.

nejčastější důvody, pro které nelze vozidlo schválit k provozu na pozemních komunikacích²⁸.

Význam výrobního čísla zdůrazňují rovněž Pődör a Lakatos, kteří poukazují na to, že absence jednoznačné identifikace vozidla komplikuje nejen registraci, ale i určení odpovědnosti za škodu a kontrolu technických parametrů vozidla v praxi²⁹.

4.4 Dovoz elektrických koloběžek a absence schválení v praxi

V praxi se stále častěji objevují elektrické koloběžky dovážené zejména z třetích zemí, které nejsou vybaveny certifikátem shody, postrádají výrobní štítek nebo nejsou jednoznačně identifikovatelné. Jak uvádí Dušek, tato vozidla jsou často uváděna na trh bez splnění základních požadavků schvalovacího procesu, což vytváří právní nejistotu jak pro uživatele, tak pro kontrolní orgány³⁰.

Sokolowski upozorňuje, že obdobné problémy se vyskytují i v dalších členských státech Evropské unie, přičemž rozdílný přístup jednotlivých států ke kontrole a regulaci elektrických koloběžek vede k nejednotné aplikaci evropského práva a k oslabení účinnosti schvalovacího systému³¹.

4.5 Dopady absence CoC a VIN na kontrolní praxi

Absence certifikátu shody a jednoznačného výrobního čísla má přímý dopad na výkon kontrolní činnosti Policie České republiky. Bez těchto dokladů a identifikačních znaků je obtížné jednoznačně určit technické parametry vozidla a jeho právní zařazení. Pődör a Lakatos v této souvislosti zdůrazňují, že nejednoznačná identifikace vozidla komplikuje nejen registraci, ale i posuzování odpovědnosti při dopravních nehodách a pojistných událostech³².

²⁸ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 90-92. ISBN 978-80-9066823-0-6.

²⁹ PÖDÖR, L.; LAKATOS, I. Unanswered Questions on the Registration of Electric Scooters. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 2025, s. 367-368. ISSN 1587-3811.

³⁰ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 99-101. ISBN 978-80-9066823-0-6.

³¹ SOKOLOWSKI, M.M. *Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union*. *European Energy and Environmental Law Review*, 2020, S. 210-214. ISSN 0966-1646.

³² PÖDÖR, L.; LAKATOS, I. Unanswered Questions on the Registration of Electric Scooters. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 2025, s. 367-368. ISSN 1587-3811.

Tyto skutečnosti představují významný praktický problém, který se promítá do správního i trestního posuzování jednání souvisejícího s provozem elektrických koloběžek.

5 Vybrané přestupky související s provozem elektrických koloběžek

Provoz elektrických koloběžek na pozemních komunikacích představuje v současné době významnou výzvu pro výkon dohledu nad silničním provozem, zejména z pohledu policejní praxe. Elektrické koloběžky se stále častěji objevují v běžném dopravním provozu, a to nejen v městských centrech, ale i na silnicích nižších tříd, cyklostezkách a účelových komunikacích. S tím je spojeno narůstající množství protiprávních jednání, která musí být v rámci silničních kontrol správně identifikována, právně kvalifikována a řešena v souladu s platnými právními předpisy.

Specifikem elektrických koloběžek je jejich technická a legislativní rozmanitost, která v praxi komplikuje jednoznačné posouzení, zda se jedná o vozidlo podléhající registraci, pojištění odpovědnosti či řidičskému oprávnění, nebo o vozidlo, u něhož tyto povinnosti nevznikají. Policisté se při kontrolách často setkávají s absencí technické dokumentace, nejasnými údaji o konstrukční rychlosti, chybějícím výrobním štítkem nebo nejednoznačným konstrukčním provedením vozidla. Tyto skutečnosti významně ovlivňují správnou právní kvalifikaci zjištěného jednání.

Cílem této kapitoly je proto rozebrat vybrané přestupky, které se v souvislosti s provozem elektrických koloběžek v policejní praxi vyskytují nejčastěji a které mají zásadní význam z hlediska bezpečnosti silničního provozu i právní odpovědnosti řidičů a provozovatelů těchto vozidel. Pozornost je zaměřena zejména na jízdu pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, jízdu bez řidičského oprávnění, provoz vozidla bez registrační značky, bez sjednaného pojištění odpovědnosti a bez ochranné přilby.

Výklad jednotlivých skutkových podstat je veden primárně z pohledu správního práva, tedy odpovědnosti za přestupky podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a souvisejících právních předpisů. U vybraných jednání je současně poukázáno na jejich možné vyústění do trestněprávní roviny, a to zejména v případech jízdy pod vlivem alkoholu nebo řízení vozidla v době uložení zákazu činnosti, kdy může dojít k naplnění skutkové podstaty trestného činu.

Kapitola tak reflektuje praktické zkušenosti z výkonu služby, navazuje na předchozí teoretické vymezení legislativního rámce a technické způsobilosti vozidel

a vytváří podklad pro pochopení nejčastějších aplikačních problémů, s nimiž se policisté setkávají při kontrole elektrických koloběžek v silničním provozu.

5.1 Vymezení přestupkové odpovědnosti při provozu elektrických koloběžek

Přestupková odpovědnost při provozu elektrických koloběžek se řídí obecnou právní úpravou odpovědnosti za přestupky v silničním provozu. Základní právní rámec tvoří zejména zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Přestupkem se podle této právní úpravy rozumí společensky škodlivé protiprávní jednání, které je za přestupek výslovně označeno zákonem a které vykazuje znaky stanovené právními předpisy.³³

Pachatelem přestupku může být fyzická osoba, která splňuje zákonné předpoklady přestupkové odpovědnosti. Podle § 5 zákona č. 250/2016 Sb. je přestupkově odpovědná osoba, která v době spáchání přestupku dovršila patnáctý rok věku a byla příčetná, tedy schopná rozpoznat protiprávnost svého jednání a ovládat své chování. Osoby mladší patnácti let nejsou za přestupek odpovědné a jejich jednání může být řešeno jinými prostředky mimo rámec přestupkového práva.³⁴

V souvislosti s provozem elektrických koloběžek může odpovědnost za přestupek dopadat jak na řidiče vozidla, tak na jeho provozovatele. Odpovědnost řidiče se zpravidla vztahuje k porušení povinností stanovených pravidly silničního provozu, například k řízení pod vlivem alkoholu, nedodržení dopravních značek nebo jízdě bez ochranné přilby v případech, kdy je její použití povinné. Odpovědnost provozovatele se naproti tomu váže zejména k povinnostem souvisejícím s technickou a právní způsobilostí vozidla, například k zajištění registrace vozidla nebo sjednání pojištění odpovědnosti, pokud tyto povinnosti vyplývají z právních předpisů.³⁵

Specifickým problémem při posuzování přestupků spojených s provozem elektrických koloběžek je skutečnost, že jejich právní režim není vždy jednoznačný. Elektrické koloběžky se totiž mohou podle svých technických parametrů pohybovat na pomezí mezi nemotorovými a motorovými vozidly. Správné právní posouzení přestupku

³³ PRŮCHA, P. *Správní právo. Obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2020, s. 238–239. ISBN 978-80-280-0503-0

³⁴ JELÍNEK, J. *Přestupkové právo*. Praha: Leges, 2021, s. 67–69. ISBN 978-80-7502-453-6.

³⁵ NOVOPACKÝ, D.; BEZDĚKOVSKÝ, K.; VETEŠNÍK, P. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 54–56. ISBN 978-80-7598-930-1.

je proto často podmíněno předchozím určením právní kategorie konkrétního dopravního prostředku. Jak upozorňuje Dušek, v aplikační praxi se opakovaně objevují případy, kdy technické parametry koloběžky odpovídají motorovému vozidlu, avšak její uživatel ji provozuje v režimu běžného nemotorového prostředku.³⁶

Problematika přestupků spojených s provozem elektrických koloběžek má význam nejen z hlediska správního trestání, ale také z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Elektrické koloběžky se staly běžnou součástí městské dopravy a jejich počet na pozemních komunikacích dlouhodobě roste. S tím souvisí i narůstající počet dopravních nehod a přestupků, jejichž řešení v praxi naráží na problémy spojené s nejasným právním zařazením těchto dopravních prostředků. Na tyto skutečnosti upozorňuje i zahraniční odborná literatura, podle níž je právní regulace mikromobility v řadě evropských států stále ve fázi postupného vývoje.³⁷

Z pohledu výkonu dohledu nad silničním provozem narážíme při silničních kontrolách na zásadní problém, kdy se řidiči často mylně domnívají, že o jejich odpovědnosti rozhoduje obchodní název stroje. Pro policii je však určující výhradně skutečný technický stav v momentě zastavení. Klíčovou oporu v této problematice **rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 As 303/2021**. Ten jasně judikoval, že pokud stroj svými parametry – zejména trvalým výkonem, schopností dosáhnout rychlosti nad 25 km/h bez šlapání nebo přítomností sedla nad 540 mm – vybočuje z definice jízdního kola, pohlíží se na něj jako na motorové vozidlo.³⁸

Tento judikát má přímý dopad na právní kvalifikaci jednání. Pokud policisté zastaví řidiče na výkonné elektrokoloběžce bez příslušného řidičského oprávnění (např. skupiny AM), nelze věc řešit domluvou jako u cyklisty. Jednání musí kvalifikovat jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 zákona č. 361/2000 Sb. Ve správním řízení pak takovému řidiči hrozí nejen vysoká pokuta, ale i zákaz řízení všech motorových

³⁶ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 173-176. ISBN 978-80-9066823-0-6.

³⁷ SOKOLOWSKI, M., M. Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union. *European Energy and Environmental Law Review*, 2020, roč. 29, č. 4, s. 143–144.

³⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 5. 2022, č. j. 1 As 303/2021-34. Dostupné z: www.nssoud.cz

vozidel na 6 až 18 měsíců.³⁹ Technická neschválenost vozidla tedy není jen administrativní vadou, ale prvkem, který zásadně zpříšňuje postih řidiče.

Na uvedené obecné vymezení přestupkové odpovědnosti navazují následující podkapitoly, které se zaměřují na jednotlivé typové přestupky spojené s provozem elektrických koloběžek a na problémy jejich řešení v aplikační praxi.

5.2 Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky

Elektrické koloběžky se v posledních letech staly běžným dopravním prostředkem zejména ve městech, kde jsou využívány především pro krátké přesuny. Spolu s jejich rostoucím rozšířením se však v praxi objevují také situace, kdy jsou tyto dopravní prostředky řízeny osobami pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek. Z hlediska bezpečnosti silničního provozu představuje takové jednání významné riziko, neboť ovlivnění alkoholem snižuje schopnost řidiče vnímat dopravní situaci, správně reagovat na vzniklé okolnosti a bezpečně ovládat vozidlo.⁴⁰

Na problematiku řízení pod vlivem alkoholu upozorňují rovněž dostupné statistické údaje o dopravních nehodách elektrických koloběžek. Podle analýzy Centra dopravního výzkumu bylo v České republice v roce 2024 evidováno 529 dopravních nehod s účastí elektrokoloběžek, což představuje meziroční nárůst přibližně o 25,7 %. Tyto nehody si vyžádaly 2 usmrcené osoby, 36 těžce zraněných a více než 400 lehce zraněných. Analýzy dopravní nehodovosti zároveň poukazují na skutečnost, že u části těchto nehod byl jedním z významných faktorů právě alkohol nebo jiné návykové látky.⁴¹

Z hlediska právní úpravy není přitom rozhodující, zda je elektrická koloběžka posuzována jako nemotorové nebo motorové vozidlo. Povinnost řídit vozidlo bez ovlivnění alkoholem se vztahuje na všechny účastníky silničního provozu, kteří vystupují v postavení řidiče vozidla.⁴²

³⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 125c.

⁴⁰ PRŮCHA, P. *Správní právo. Obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2020, s. 241–242. ISBN 978-80-210-9574-6.

⁴¹ CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Nehody na elektrokoloběžkách vzrostly o čtvrtinu, dva lidé zemřeli. Brno: CDV, 2025 [online]. Dostupné z: <https://cdv.gov.cz/tisk/nehody-na-elektrokolobezkach-vzrostly-o-ctvrtinu-dva-lide-zemreli/> [cit. 8. 3. 2026].

⁴² NOVOPACKÝ, D.; BEZDĚKOVSKÝ, K.; VETEŠNÍK, P. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 112–114. ISBN 978-80-7598-930-1.

5.2.1 Přestupkové vymezení jednání

Podle § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je řidič povinen zdržet se řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Porušení této povinnosti je přestupkem podle § 125c odst. 1 písm. b) uvedeného zákona.

Právní úprava přitom nerozlišuje jednotlivé druhy vozidel. Rozhodující je skutečnost, že osoba vykonává činnost řidiče v silničním provozu. Povinnost řídit vozidlo bez ovlivnění alkoholem se proto vztahuje i na řidiče elektrických koloběžek, a to bez ohledu na jejich technické parametry nebo právní kategorizaci.⁴³

V aplikační praxi se za tzv. fyziologickou hranici alkoholu v organismu považuje hodnota do 0,23 ‰ alkoholu v krvi. Hodnoty nad touto hranicí jsou zpravidla posuzovány jako důkaz požití alkoholu a mohou vést k posouzení jednání jako přestupku, pokud intenzita ovlivnění nedosahuje stavu vylučujícího způsobilost k řízení vozidla.⁴⁴

5.2.2 Sankce za přestupek

Za přestupek řízení pod vlivem alkoholu podle § 125c odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb. lze podle § 125c odst. 5 uložit pokutu ve výši **25 000 Kč až 75 000 Kč** a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu **18 až 36 měsíců**. Současně je přestupek hodnocen **šesti body v bodovém systému řidičů**.⁴⁵

Konkrétní výše sankce se stanovuje individuálně s ohledem na okolnosti případu, zejména na míru ovlivnění alkoholem, způsob jízdy nebo případné následky jednání řidiče.⁴⁶

5.2.3 Dechová zkouška a odborné lékařské vyšetření

Orientační dechová zkouška se provádí pomocí schváleného analyzátoru alkoholu v dechu. Pokud je výsledek měření pozitivní, provede se vždy druhé kontrolní měření,

⁴³ DUŠEK, Václav. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 11-12. ISBN 978-80-9066823-0-6.

⁴⁴ JELÍNEK, Jiří. *Přestupkové právo*. Praha: Leges, 2021, s. 173–175. ISBN 978-80-7502-474-3.

⁴⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001.

⁴⁶ JELÍNEK, Jiří. *Přestupkové právo*. Praha: Leges, 2021, s. 182. ISBN 978-80-7502-474-3.

pokud to okolnosti umožňují. Toto měření slouží k ověření správnosti výsledku. Rozdíl mezi jednotlivými měřeními přitom nesmí přesáhnout 10 % naměřené hodnoty. Pokud je rozdíl vyšší, nelze výsledek považovat za průkazný a řidič je vyzván k odbornému lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu, zpravidla krve.⁴⁷

Opakovaná dechová měření mohou být v praxi prováděna také v časovém odstupu za účelem zjištění vývoje hladiny alkoholu v organismu. Pokud naměřená hodnota alkoholu v čase klesá, lze dovodit, že se řidič nachází ve fázi odbourávání alkoholu. Naopak stoupající hodnota může naznačovat, že alkohol byl požit krátce před jízdou a stále dochází k jeho vstřebávání do organismu. Tyto údaje mohou být následně využity při znaleckém posouzení, kdy lze provést tzv. retrogradní výpočet hladiny alkoholu a posoudit, zda řidič v době zahájení jízdy nebyl ve stavu vylučujícím způsobilost k řízení vozidla.⁴⁸

Používané analyzátory alkoholu v dechu musí být schváleny jako stanovená měřidla podle právních předpisů upravujících metrologii. Tato zařízení podléhají pravidelnému ověřování a kalibraci, aby byla zajištěna jejich měřicí přesnost a spolehlivost výsledků. V praxi Policie České republiky jsou nejčastěji používány analyzátory alkoholu v dechu značky Alcotest 7510 Dräger, které splňují požadavky na měření alkoholu v silničním provozu.⁴⁹

5.2.4 Odmítnutí dechové zkoušky a lékařského vyšetření

Přestupku se dopustí také řidič, který se bezdůvodně odmítne podrobit orientační dechové zkoušce nebo odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění přítomnosti alkoholu či jiné návykové látky. Povinnost podrobit se těmto úkonům vyplývá z § 5 odst. 1 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Samotné odmítnutí vyšetření je následně kvalifikováno jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. d) uvedeného zákona.⁵⁰

⁴⁷NOVOPACKÝ, D.; BEZDĚKOVSKÝ, K.; VETEŠNÍK, P. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 118–119. ISBN 978-80-7598-930-1.

⁴⁸JELÍNEK, J. *Přestupkové právo*. Praha: Leges, 2021, s. 178–179. ISBN 978-80-7502-474-3.

⁴⁹Tamtéž, s. 180.

⁵⁰ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 5 odst. 1 písm. f) a § 125c odst. 1 písm. d).

Smyslem této právní úpravy je zabránit situacím, kdy by řidič mohl zmařit zjištění skutečného stavu ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou tím, že odmítne spolupracovat při provedení potřebných úkonů. Odmítnutí vyšetření je proto zákonodárcem považováno za závažné porušení povinností řidiče v silničním provozu a je postihováno přísněji než samotné řízení pod vlivem alkoholu v nižších hodnotách.⁵¹

Za tento přestupek lze podle § 125c odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. uložit pokutu ve výši **25 000 Kč až 75 000 Kč** a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu **18 až 36 měsíců**. Současně je přestupek hodnocen **šesti body v bodovém systému řidičů**.⁵²

V praxi může k odmítnutí vyšetření docházet z různých důvodů. Někteří řidiči odmítají dechovou zkoušku v domnění, že se tím vyhnou prokázání ovlivnění alkoholem. Takový postup však zpravidla vede k přísnějšímu postihu než samotné zjištění nižší hladiny alkoholu v organismu. V případě elektrických koloběžek se navíc mohou objevit situace, kdy řidič odmítne vyšetření s odůvodněním, že se nejedná o motorové vozidlo. Tato argumentace však není relevantní, protože povinnost podrobit se vyšetření se vztahuje na každého řidiče vozidla v silničním provozu.⁵³

5.2.5 Přejít do trestněprávní roviny – judikatorní vymezení

Přestupkové posouzení řízení pod vlivem alkoholu může v určitých případech přejít do roviny trestněprávní odpovědnosti. Trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky je upraven v § 274 zákona č. 40/2009 Sb.⁵⁴, trestního zákoníku, který postihuje jednání osoby, jež vykonává činnost, při níž může ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, a to ve stavu vylučujícím způsobilost.

Judikatura Nejvyššího soudu, zejména rozhodnutí sp. zn. 6 Tdo 976/2024⁵⁵, zdůrazňuje, že trestní právo nerozlišuje jednotlivé druhy či kategorie vozidel, ale pracuje s obecným pojmem „vozidlo“. Rozhodující proto není formální zařazení elektrické

⁵¹ JELÍNEK, J. *Přestupkové právo*. Praha: Leges, 2021, s. 181–182. ISBN 978-80-7502-474-3.

⁵² NOVOPACKÝ, D.; BEZDĚKOVSKÝ, K.; VETEŠNÍK, P. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 120–121. ISBN 978-80-7598-930-1.

⁵³ DUŠEK, Václav. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 17-18. ISBN 978-80-9066823-0-6.

⁵⁴ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s účinností od 1. ledna 2010.

⁵⁵ NEJVYŠŠÍ SOUD ČR. Rozsudek ze dne 24. 4. 2024, sp. zn. 6 Tdo 976/2024.

koloběžky podle dopravních předpisů, nýbrž reálná schopnost daného prostředku účastnit se silničního provozu způsobem, který může ohrozit chráněné zájmy.

Nejvyšší soud současně zdůrazňuje, že samotná hodnota zjištěné hladiny alkoholu není jediným kritériem pro posouzení trestní odpovědnosti. Stav vylučující způsobilost je nutné hodnotit komplexně, s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem případu, zejména ke způsobu jízdy, chování řidiče, charakteru komunikace, provozní situaci a technickým vlastnostem vozidla. Trestní odpovědnost proto nevzniká automaticky, ale až tehdy, pokud souhrn těchto okolností dosahuje intenzity vyžadované trestním právem.

Z hlediska policejní praxe má tento judikatorní výklad význam především při rozhodování o dalším procesním postupu v případech, kdy je zjištěno ovlivnění alkoholem u řidiče elektrické koloběžky. V takových situacích je nezbytné pečlivě posoudit, zda se jedná o jednání, které má být řešeno výlučně v přestupkovém řízení, nebo zda již vykazuje znaky skutkové podstaty trestného činu, přičemž samotná existence alkoholu v krvi není rozhodujícím kritériem.

5.3 Řízení bez řidičského oprávnění

Řízení vozidla bez příslušného řidičského oprávnění patří mezi časté přestupky v silničním provozu. Právní úprava této povinnosti vychází z § 3 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, podle kterého smí motorové vozidlo řídit pouze osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění.⁵⁶

Porušení této povinnosti je kvalifikováno jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 uvedeného zákona. Přestupku se dopustí ten, kdo řídí motorové vozidlo, aniž by byl držitelem příslušného řidičského oprávnění. Za tento přestupek lze uložit pokutu a současně zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.⁵⁷

V souvislosti s elektrickými koloběžkami je však nutné rozlišovat, zda konkrétní dopravní prostředek spadá do kategorie nemotorových vozidel, nebo zda se již jedná o motorové vozidlo podle právních předpisů Evropské unie a české právní úpravy.

⁵⁶ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 3 odst. 3.

⁵⁷ NOVOPACKÝ, D.; BEZDĚKOVSKÝ, K.; VETEŠNÍK, P. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 125–126. ISBN 978-80-7598-930-1.

Většina běžně používaných elektrických koloběžek je z hlediska právní úpravy posuzována obdobně jako jízdní kolo, a jejich řízení proto není podmíněno držením řidičského oprávnění.⁵⁸

Odlíšná situace nastává v případě elektrických koloběžek, jejichž technické parametry odpovídají kategoriím vozidel L podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013. Pokud elektrická koloběžka splňuje technické znaky motorového vozidla kategorie L1e-B, je pro její řízení nutné řidičské oprávnění skupiny AM.⁵⁹

V aplikační praxi může docházet k problémům při posuzování těchto případů, protože uživatelé elektrických koloběžek často nevědí, že jejich dopravní prostředek již svými technickými parametry odpovídá motorovému vozidlu. To může vést k situacím, kdy osoba řídí takové vozidlo bez potřebného řidičského oprávnění, aniž by si byla této skutečnosti vědoma. Jak upozorňuje odborná literatura, právě nejasnosti v kategorizaci elektrických koloběžek patří mezi časté problémy při aplikaci dopravních předpisů.⁶⁰

Z hlediska praxe orgánů veřejné moci je proto nezbytné vždy posoudit technické parametry konkrétního dopravního prostředku a určit jeho právní kategorii. Teprve na základě tohoto posouzení je možné rozhodnout, zda je k řízení daného vozidla vyžadováno řidičské oprávnění a zda případné jednání řidiče naplňuje znaky přestupku.

5.3.1 Sankce za přestupek

Řízení motorového vozidla bez příslušného řidičského oprávnění je kvalifikováno jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Přestupku se dopustí osoba, která řídí motorové vozidlo, aniž by byla držitelem příslušného řidičského oprávnění pro danou skupinu vozidel.⁶¹

Za tento přestupek lze podle § 125c odst. 5 uvedeného zákona uložit pokutu ve výši **25 000 Kč až 75 000 Kč**. Současně může být uložen **zákaz činnosti spočívající**

⁵⁸ PRŮCHA, P. *Správní právo. Obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2020, s. 247. ISBN 978-80-210-9574-6.

⁵⁹ EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem s těmito vozidly. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2013, L 60, s. 52–128, s účinností od 1. ledna 2016

⁶⁰ DUŠEK, Václav. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 25-26. ISBN 978-80-9066823-0-6.

⁶¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 125c odst. 1 písm. e).

v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od 18 do 36 měsíců. Přestupek je rovněž hodnocen **šesti body v bodovém systému řidičů.**⁶²

V souvislosti s elektrickými koloběžkami může být posouzení tohoto přestupku v praxi komplikováno tím, že je nejprve nutné určit právní kategorii konkrétního dopravního prostředku. Pokud elektrická koloběžka svými technickými parametry odpovídá motorovému vozidlu, například kategorii L1e-B, je k jejímu řízení vyžadováno řidičské oprávnění skupiny AM. V případě jeho absence může být jednání řidiče posouzeno jako uvedený přestupek.⁶³

5.3.2 Trestní odpovědnost – maření zákazu řízení

Specifická situace může nastat v případech, kdy osoba řídí dopravní prostředek v době, kdy jí byl pravomocným rozhodnutím soudu nebo správního orgánu uložen zákaz řízení motorových vozidel. Takové jednání může naplnit znaky trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku.⁶⁴

V praxi se lze setkat s případy, kdy osoby, kterým byl uložen zákaz řízení motorových vozidel, začnou využívat elektrické koloběžky v domnění, že se na ně zákaz řízení nevztahuje. Tento názor může vycházet z předpokladu, že elektrická koloběžka není motorovým vozidlem a její řízení proto nepodléhá stejnému režimu jako řízení automobilu nebo motocyklu.⁶⁵

Takové posouzení však není vždy správné. Pokud by elektrická koloběžka svými technickými parametry odpovídala motorovému vozidlu podle právních předpisů upravujících provoz vozidel na pozemních komunikacích, může její řízení osobou, které byl uložen zákaz řízení motorových vozidel, naplnit znaky uvedeného trestného činu.

⁶² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 125c odst. 5.

⁶³ DUŠEK, Václav. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 27-28. ISBN 978-80-9066823-0-6.

⁶⁴ ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s účinností od 1. ledna 2010, § 337.

⁶⁵ JELÍNEK, Jiří. *Trestní právo hmotné. Zvláštní část*. Praha: Leges, 2022, s. 394–395. ISBN 978-80-7502-556-6.

V těchto případech je rozhodující zejména právní kategorizace konkrétního dopravního prostředku a posouzení jeho technických parametrů.⁶⁶

Problematika elektrických koloběžek tak může v aplikační praxi vyvolávat určité interpretační obtíže, zejména pokud uživatelé těchto dopravních prostředků vycházejí z předpokladu, že se na ně právní úprava týkající se motorových vozidel nevztahuje. Právě tyto situace mohou vést k tomu, že osoba poruší uložený zákaz řízení motorových vozidel, aniž by si byla vědoma trestněprávních důsledků svého jednání.

Uvedený výklad odpovídá také judikatuře Nejvyššího soudu České republiky. Ten ve své rozhodovací praxi zdůraznil, že zákaz řízení motorových vozidel se vztahuje obecně na řízení všech motorových vozidel, nikoli pouze na konkrétní druh vozidla, kterého se pachatel dopustil při spáchání předchozího deliktu. Pokud tedy osoba, které byl uložen zákaz řízení motorových vozidel, řídí jiný dopravní prostředek splňující znaky motorového vozidla, může svým jednáním naplnit znaky trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.⁶⁷

5.4 Jízda bez registrační značky

Dalším přestupkem, který může v souvislosti s provozem elektrických koloběžek na pozemních komunikacích nastat, je provoz vozidla bez registrační značky. Povinnost registrace vozidel vyplývá zejména ze zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Podle tohoto zákona smí být na pozemních komunikacích provozováno pouze vozidlo, které bylo schváleno k provozu a zapsáno v registru silničních vozidel.⁶⁸

V případě vozidel, která podléhají registraci, je jejich provoz bez přidělené registrační značky považován za porušení právních předpisů upravujících provoz vozidel. Takové jednání může být kvalifikováno jako přestupek podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.⁶⁹

⁶⁶ DUŠEK, Václav. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 31-32. ISBN 978-80-9066823-0-6.

⁶⁷ NEJVYŠŠÍ SOUD ČR. Usnesení ze dne 24. 2. 2016, sp. zn. 7 Tdo 126/2016.

⁶⁸ ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 22, s účinností od 1. července 2001, § 4 a § 6.

⁶⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 125c odst. 1.

V souvislosti s elektrickými koloběžkami je však nutné rozlišovat jejich právní kategorizaci. Většina běžných elektrických koloběžek používaných v městském provozu nepodléhá registraci, protože svými technickými parametry nespadá do kategorií motorových vozidel podle evropské právní úpravy. Odlišná situace však může nastat u výkonnějších modelů, které svými parametry odpovídají vozidlům kategorií L1e-A nebo L1e-B podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013.⁷⁰

Pokud takové vozidlo splňuje znaky motorového vozidla podléhajícího registraci, musí být před jeho provozem na pozemních komunikacích zapsáno v registru vozidel a opatřeno registrační značkou. Provoz vozidla bez registrační značky může být v takovém případě posouzen jako přestupek provozování vozidla v rozporu s právními předpisy.⁷¹

V aplikační praxi může být posuzování těchto případů komplikováno zejména tím, že uživatelé elektrických koloběžek často nevědí, že jejich dopravní prostředek již splňuje technické parametry motorového vozidla. Z tohoto důvodu může docházet k situacím, kdy je vozidlo provozováno na pozemních komunikacích bez registrace a bez přidělené registrační značky. Jak upozorňuje odborná literatura, právě nejasnosti v právní kategorizaci těchto dopravních prostředků patří mezi nejčastější problémy při aplikaci dopravních předpisů na nové formy mikromobility.⁷²

5.4.1 Sankce za jízdu bez registrační značky

Provoz vozidla, které podléhá registraci, bez přidělené registrační značky je kvalifikován jako přestupek podle § 125c odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Za tento přestupek lze uložit pokutu ve správním řízení ve výši **5 000 Kč až 10 000 Kč**. Současně může být uložen **zákaz činnosti**

⁷⁰ EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EU. Nařízení (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování a dozoru nad trhem dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek. *Úřední věstník Evropské unie*, 2013, L 60, s. 52–128.

⁷¹ NOVOPACKÝ, D.; BEZDĚKOVSKÝ, K.; VETEŠNÍK, P. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 140–142. ISBN 978-80-7598-930-1.

⁷² DUŠEK, Václav. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 69-70. ISBN 978-80-9066823-0-6.

spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu od šesti do dvanácti měsíců.⁷³

V případě elektrických koloběžek přichází tento přestupek v úvahu zejména tehdy, pokud dopravní prostředek svými technickými parametry odpovídá vozidlu podléhajícímu registraci, například některé z kategorií vozidel L podle evropské právní úpravy. Pokud je takové vozidlo provozováno na pozemních komunikacích bez registrace a bez přidělené registrační značky, může být jednání řidiče posouzeno jako uvedený přestupek.⁷⁴

5.5 Provoz vozidla bez pojištění odpovědnosti

Provoz vozidla bez sjednaného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla představuje porušení právních povinností stanovených právními předpisy upravujícími provoz vozidel na pozemních komunikacích. Smyslem tohoto pojištění je zajistit náhradu škody způsobené provozem vozidla třetím osobám, zejména v případě dopravních nehod. Povinné ručení tak představuje významný nástroj ochrany poškozených osob, neboť umožňuje náhradu škody i v situaci, kdy by škůdce nebyl schopen škodu uhradit z vlastních prostředků.⁷⁵

Právní úprava pojištění odpovědnosti byla v České republice nově upravena zákonem č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tento zákon rozšířil okruh vozidel, na která se povinnost sjednat pojištění odpovědnosti vztahuje, a to i na některé druhy lehkých elektrických vozidel. Povinnost sjednat pojištění odpovědnosti se vztahuje zejména na vozidla, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 25 km/h, nebo na vozidla s hmotností vyšší než 25 kg, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 14 km/h.⁷⁶

V souvislosti s elektrickými koloběžkami je proto vždy nutné posoudit jejich technické parametry. Zatímco většina běžných elektrických koloběžek používaných v městském provozu této povinnosti nepodléhá, u výkonnějších modelů může vzniknout

⁷³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 125c odst. 1 písm. a) a odst. 5.

⁷⁴ EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem s těmito vozidly. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2013, L 60, s. 52–128, s účinností od 1. ledna 2016.

⁷⁵ NOVOTNÝ, F.; NOVOTNÁ, H.; SADECKÝ, M. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 41–42. ISBN 978-80-7676-494-1.

⁷⁶ ČESKO. Zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2024, částka 15, s účinností od 1. dubna 2024 (vybraná ustanovení od 1. ledna 2025), § 2.

povinnost sjednat pojištění odpovědnosti. Pokud je takové vozidlo provozováno bez sjednaného pojištění, může být jeho provozovatel postižen sankcí podle příslušných právních předpisů.⁷⁷

5.5.1 Sankce za provoz vozidla bez pojištění odpovědnosti

Provoz vozidla bez sjednaného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla představuje porušení povinností stanovených právními předpisy upravujícími pojištění odpovědnosti. Povinnost sjednat pojištění odpovědnosti je uložena provozovateli vozidla, na které se tato právní úprava vztahuje. Smyslem této povinnosti je zajistit, aby v případě dopravní nehody byla poškozeným osobám zajištěna náhrada škody způsobené provozem vozidla.⁷⁸

Pokud je vozidlo provozováno bez sjednaného pojištění odpovědnosti, dopouští se provozovatel vozidla přestupku podle zákona č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Za tento přestupek lze uložit pokutu až do výše **50 000 Kč**.⁷⁹

Vedle uložené pokuty může provozovateli vozidla vzniknout také povinnost uhradit **příspěvek do garančního fondu České kanceláře pojistitelů**, který slouží k úhradě škod způsobených provozem nepojištěných vozidel. Tento příspěvek je stanoven za každý den, kdy bylo vozidlo provozováno bez sjednaného pojištění odpovědnosti, a jeho výše se odvíjí od druhu a technických parametrů vozidla.⁸⁰

V souvislosti s elektrickými koloběžkami může být posouzení tohoto přestupku problematické zejména v situacích, kdy uživatelé těchto dopravních prostředků nevědí, že jejich vozidlo již splňuje technické parametry, při nichž vzniká povinnost sjednat pojištění odpovědnosti. U výkonnějších modelů elektrických koloběžek proto může vzniknout povinnost sjednat pojištění odpovědnosti obdobně jako u jiných motorových vozidel.⁸¹

⁷⁷ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, 173-174. ISBN 978-80-9066823-0-6.

⁷⁸ NOVOTNÝ, F.; NOVOTNÁ, H.; SADECKÝ, M. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 41–42. ISBN 978-80-7676-494-1.

⁷⁹ ČESKO. Zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, § 86.

⁸⁰ NOVOTNÝ, F.; NOVOTNÁ, H.; SADECKÝ, M. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 43. ISBN 978-80-7676-494-1.

⁸¹ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s. 173-174. ISBN 978-80-9066823-0-6.

5.5.2 Způsob náhrady škody způsobené nepojištěným vozidlem

V případě dopravní nehody způsobené vozidlem, které nemělo sjednané pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, je ochrana poškozených osob zajištěna prostřednictvím garančního fondu České kanceláře pojistitelů. Tento fond slouží k náhradě škod způsobených provozem vozidel, u nichž nebylo sjednáno povinné pojištění odpovědnosti, případně v situacích, kdy není znám provozovatel vozidla.⁸²

Pokud je škoda uhrazena z garančního fondu, má Česká kancelář pojistitelů právo požadovat náhradu vyplacené částky po osobě, která škodu způsobila. Tento postup je označován jako regresní nárok a jeho účelem je zajistit, aby náklady spojené s náhradou škody nenesl systém pojištění, ale osoba odpovědná za vznik škody.⁸³

Vedle zákonného systému povinného ručení existuje také možnost sjednat dobrovolné pojištění odpovědnosti v občanském životě, které může v některých případech pokrývat i škody způsobené provozem elektrické koloběžky. Toto pojištění bývá často označováno jako pojištění odpovědnosti v běžném občanském životě a může představovat doplňkovou ochranu zejména v případech, kdy konkrétní dopravní prostředek nepodléhá povinnosti sjednat pojištění odpovědnosti podle zvláštního právního předpisu.⁸⁴

V souvislosti s elektrickými koloběžkami je tato otázka významná zejména u dopravních prostředků, které nepodléhají povinnému pojištění odpovědnosti. V případě způsobení škody tak může být náhrada škody řešena buď prostřednictvím dobrovolného pojištění odpovědnosti, nebo přímo prostřednictvím nároku poškozeného vůči osobě, která škodu způsobila.⁸⁵

5.5.3 Náhrada škody v občanském řízení

Vedle sankcí ukládaných za provoz vozidla bez sjednaného pojištění odpovědnosti je nutné zmínit také otázku náhrady škody způsobené provozem

⁸² ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Garanční fond České kanceláře pojistitelů* [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů [cit. 11. 3. 2026]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/garančni-fond>

⁸³ NOVOTNÝ, F.; NOVOTNÁ, H.; SADECKÝ, M. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 44–45. ISBN 978-80-7676-494-1.

⁸⁴ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1512–1514. ISBN 978-80-7400-287-2.

⁸⁵ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s 177-178. ISBN 978-80-9066823-0-6.

dopravního prostředku. Pokud dojde k dopravní nehodě a vznikne škoda na zdraví nebo na majetku, vzniká osobě, která škodu způsobila, povinnost tuto škodu nahradit podle ustanovení občanského zákoníku.⁸⁶

Občanský zákoník stanoví obecnou povinnost nahradit škodu tomu, komu byla způsobena porušením právní povinnosti. Povinnost k náhradě škody vzniká zejména tehdy, pokud je prokázáno, že jednáním škůdce došlo ke vzniku škody a mezi tímto jednáním a vznikem škody existuje příčinná souvislost.⁸⁷

V případě provozu elektrických koloběžek může nastat situace, kdy jezdec způsobí škodu například chodci nebo jinému účastníkovi silničního provozu. Pokud vozidlo nepodléhá povinnému pojištění odpovědnosti nebo není pojištění sjednáno, odpovídá za vzniklou škodu přímo osoba, která škodu způsobila. Poškozený se pak může domáhat náhrady škody v občanskoprávním řízení.⁸⁸

Odborná literatura upozorňuje, že náhrada škody způsobené provozem dopravních prostředků může být v některých případech velmi vysoká, zejména pokud dojde ke škodě na zdraví. Z tohoto důvodu může být i u dopravních prostředků, které nepodléhají povinnému ručení, vhodné zvážit sjednání dobrovolného pojištění odpovědnosti v občanském životě.⁸⁹

5.6 Jízda bez ochranné přilby

Používání ochranné přilby při jízdě na jízdním kole a obdobných dopravních prostředcích představuje významné bezpečnostní opatření, jehož cílem je snížit riziko závažných poranění hlavy při dopravních nehodách. Povinnost používat ochrannou přilbu je v českém právním řádu upravena zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.⁹⁰

⁸⁶ ČESKO. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 33, s účinností od 1. ledna 2014.

⁸⁷ HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1509–1511. ISBN 978-80-7400-287-2.

⁸⁸ MELZER, F.; TĚGL, P. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX*. Praha: Leges, 2018, s. 932–934. ISBN 978-80-7502-221-3.

⁸⁹ NOVOTNÝ, F.; NOVOTNÁ, H.; SADECKÝ, M. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 46. ISBN 978-80-7676-494-1.

⁹⁰ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 58 odst. 1.

Podle tohoto zákona je osoba mladší 18 let povinna při jízdě na jízdním kole použít ochrannou přilbu schváleného typu. Tato povinnost se vztahuje také na uživatele dopravních prostředků, které jsou z hlediska právní úpravy posuzovány obdobně jako jízdní kola. V případě elektrických koloběžek proto závisí posouzení této povinnosti na jejich právní kategorizaci a technických parametrech.⁹¹

Pokud je elektrická koloběžka posuzována jako jízdní kolo nebo obdobný dopravní prostředek, vztahuje se povinnost použít ochrannou přilbu pouze na osoby mladší 18 let. U osob starších 18 let právní předpisy použití ochranné přilby nevyžadují, její používání je však z hlediska bezpečnosti silničního provozu obecně doporučováno.⁹²

Odlišná situace nastává v případě, kdy je elektrická koloběžka podle svých technických parametrů posuzována jako motorové vozidlo, například jako vozidlo kategorie L podle evropské právní úpravy. V takovém případě se na jejího řidiče vztahují pravidla platná pro řidiče motorových vozidel, včetně povinnosti použít ochrannou přilbu při jízdě.⁹³

5.6.1 Sankce

Porušení povinnosti použít ochrannou přilbu při jízdě může být posouzeno jako přestupek podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tato povinnost se vztahuje jednak na osoby mladší 18 let při jízdě na jízdním kole nebo obdobném dopravním prostředku, a dále na řidiče vozidel, která jsou podle svých technických parametrů posuzována jako motorová vozidla. V případě elektrických koloběžek proto závisí posouzení této povinnosti na jejich právní kategorizaci.⁹⁴

Bez ohledu na právní zařazení dopravního prostředku je však sankce za porušení této povinnosti stejná. Za přestupek spočívající v jízdě bez ochranné přilby může být

⁹¹ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, 167-168. ISBN 978-80-9066823-0-6.

⁹² NOVOTNÝ, F.; NOVOTNÁ, H.; SADECKÝ, M. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 305–306. ISBN 978-80-7676-494-1.

⁹³ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025, s.85-86. ISBN 978-80-9066823-0-6.

⁹⁴ Tamtéž.

uložena pokuta **na místě do výše 2 000 Kč**, zatímco ve správním řízení může pokuta dosáhnout až **2 500 Kč**.⁹⁵

Smyslem této právní úpravy je především ochrana zdraví účastníků silničního provozu, neboť použití ochranné přilby významně snižuje riziko závažných poranění hlavy při dopravních nehodách.⁹⁶

5.7 Praktické problémy při řešení přestupků souvisejících s provozem elektrických koloběžek

Při silničních kontrolách a řešení dopravních nehod se policisté stále častěji setkávají s elektrickými koloběžkami, jejichž právní posouzení je v praxi poměrně komplikované. Zkušenosti z výkonu služby ukazují, že jedním z nejčastějších problémů je identifikace konkrétního typu elektrické koloběžky a zjištění jejích technických parametrů, které jsou rozhodující pro její právní klasifikaci.

Elektrické koloběžky totiž často nejsou vybaveny výrobním štítkem nebo jinými identifikačními údaji výrobce. V některých případech je výrobní štítek nahrazen pouze samolepkou, která může být snadno odstraněna nebo poškozena. Policisté tak na místě často nemají k dispozici informace o konstrukční rychlosti, výkonu motoru nebo hmotnosti dopravního prostředku, které jsou přitom klíčové pro určení, zda se jedná o prostředek posuzovaný obdobně jako jízdní kolo, nebo zda již splňuje znaky motorového vozidla.

V praxi se rovněž objevují elektrické koloběžky dovážené ze zahraničních internetových tržišť, zejména z mimoevropských států. Tyto dopravní prostředky často nesplňují technické požadavky stanovené pro provoz vozidel na pozemních komunikacích v Evropské unii, přesto se běžně objevují v silničním provozu. Pokud není možné technické parametry dopravního prostředku zjistit přímo na místě, musí policejní hlídka někdy konkrétní model elektrické koloběžky dohledávat například podle jejího

⁹⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001, § 58 a § 125c.

⁹⁶ NOVOTNÝ, F.; NOVOTNÁ, H.; SADECKÝ, M. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022, s. 305–306. ISBN 978-80-7676-494-1.

vzhledu prostřednictvím internetu, aby bylo možné zjistit základní technické údaje potřebné pro její právní posouzení.

Problémy vznikají také při posuzování povinnosti sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pro určení této povinnosti je nutné znát zejména konstrukční rychlost a hmotnost elektrické koloběžky. Tyto údaje však často nejsou při silniční kontrole k dispozici a běžné policejní hlídky navíc nedisponují technickým vybavením, například váhou, která by umožnila hmotnost dopravního prostředku přesně zjistit.

Další komplikací může být dokazování těchto skutečností v přestupkovém řízení. Pokud se nepodaří technické parametry dopravního prostředku jednoznačně prokázat přímo na místě, je nutné tyto skutečnosti následně dokazovat ve správním řízení. V takových případech se důkazní břemeno fakticky přesouvá na správní orgán, který musí prokázat, že dopravní prostředek splňoval znaky motorového vozidla nebo že se na něj vztahovala konkrétní právní povinnost.

V některých případech může být nutné elektrickou koloběžku zajistit jako důkazní prostředek a podrobit ji znaleckému zkoumání. Tento postup však přináší další praktické komplikace, zejména pokud jde o převoz a následné uskladnění dopravního prostředku. Elektrické koloběžky jsou vybaveny lithium-iontovými bateriemi, které mohou při nesprávné manipulaci představovat zvýšené požární riziko. Z tohoto důvodu může být jejich převoz a následné skladování z hlediska bezpečnosti komplikované, zejména pokud policejní útvary nemají k dispozici prostory vhodné pro ukládání těchto zařízení.

Z praktického hlediska lze rovněž poukázat na skutečnost, že na český trh se dostává velké množství elektrických koloběžek dovážených ze zahraničních internetových tržišť. Tyto dopravní prostředky se tak mohou dostávat do provozu bez důsledné kontroly jejich technických parametrů a bez ověření, zda splňují požadavky stanovené pro provoz na pozemních komunikacích. Policisté se tak v praxi mohou setkávat s dopravními prostředky, jejichž technické parametry nejsou jednoznačně doložitelné a jejich právní klasifikace je následně obtížná.

Uvedené skutečnosti ukazují, že při řešení přestupků souvisejících s provozem elektrických koloběžek se policisté v praxi často setkávají s problémy, které nejsou způsobeny pouze samotným jednáním řidičů, ale také nedostatečnou technickou identifikací těchto dopravních prostředků a jejich obtížnou právní klasifikací. Tyto

okolnosti mohou následně komplikovat nejen samotné provádění silničních kontrol, ale také následné dokazování v přestupkovém řízení.

6 Srovnání právní úpravy elektrických koloběžek v České republice, na Slovensku a v Německu

Právní úprava provozu elektrických koloběžek není v evropských státech jednotná. Jednotlivé státy přistupují k regulaci těchto dopravních prostředků odlišně, a to zejména s ohledem na jejich technické parametry, bezpečnost silničního provozu a jejich rostoucí význam v oblasti městské mobility. Elektrické koloběžky se z právního hlediska nacházejí na pomezí mezi nemotorovými a motorovými vozidly, což vede k rozdílným přístupům jednotlivých právních řádů k jejich regulaci.⁹⁷

V některých státech jsou elektrické koloběžky právně posuzovány obdobně jako jízdní kola a jejich provoz se řídí především obecnými pravidly silničního provozu. V jiných státech byla pro tyto dopravní prostředky vytvořena samostatná právní úprava, která stanoví specifické technické požadavky, pravidla jejich provozu a povinnosti jejich uživatelů. Tyto rozdíly se následně promítají například do maximální konstrukční rychlosti, věkových limitů pro jejich uživatele, povinnosti používat ochranné prostředky nebo do požadavků na registraci vozidla a sjednání pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.⁹⁸

Cílem této kapitoly je porovnat právní úpravu elektrických koloběžek v České republice s právní úpravou na Slovensku a v Německu. Slovenská právní úprava je České republice z historických i legislativních důvodů velmi blízká, neboť vychází z obdobného systému právní regulace silničního provozu. Naproti tomu německá legislativa představuje příklad samostatné a podrobnější regulace těchto dopravních prostředků, která byla přijata s cílem reagovat na rozvoj mikromobility a nové formy individuální dopravy ve městech.⁹⁹

Srovnání těchto právních úprav umožňuje identifikovat hlavní rozdíly v přístupu jednotlivých států k regulaci elektrických koloběžek a zároveň poukázat na možné směry

⁹⁷ SOKOŁOWSKI, M. M. Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive? *European Energy and Environmental Law Review*, 2020, roč. 29, č. 4, s. 143–146. ISSN 0966-1646.

⁹⁸ EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem s těmito vozidly. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2013, L 60, s. 52–128, s účinností od 1. ledna 2016.

⁹⁹ NĚMECKO. Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV). Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr. In: *Bundesgesetzblatt*. 2019, I, s. 756, s účinností od 15. června 2019.

dalšího vývoje právní úpravy v České republice. Komparativní přístup zároveň umožňuje lépe pochopit aplikační problémy, které se objevují při výkonu dohledu nad silničním provozem a při řešení přestupků souvisejících s provozem těchto dopravních prostředků.

6.1 Právní úprava elektrických koloběžek na Slovensku

Slovenská právní úprava prošla v posledních letech významným vývojem, který směřoval k jasnějšímu odlišení elektrokoloběžek od ostatních kategorií vozidel. Klíčovým předpisem je zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke, který ve svém znění definuje elektrokoloběžku jako „kolobežku s pomocným motorčekom“.

Z hlediska kategorizace řadí slovenský zákon uživatele elektrokoloběžky mezi řidiče nemotorového vozidla, pokud jsou splněny technické podmínky stanovené prováděcími předpisy (zejména zákonem č. 106/2018 Z. z.). Podobně jako v České republice, i na Slovensku platí, že pokud vozidlo překročí stanovené limity výkonu nebo konstrukční rychlosti (zpravidla nad 25 km/h), přestává být považováno za koloběžku s pomocným motorkem a je klasifikováno jako motorové vozidlo kategorie L (moped).¹⁰⁰

V oblasti pojištění došlo na Slovensku k zásadní změně v souvislosti s transpozicí evropské směrnice o pojištění motorových vozidel. Od dubna 2024 je na Slovensku zavedena povinnost uzavřít povinné zmluvné poistenie (PZP) pro elektrokoloběžky, které mají buď konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h, nebo provozní hmotnost nad 25 kg při rychlosti nad 14 km/h. Na rozdíl od Německa však Slovensko nezavedlo systém viditelných pojistných známek; kontrola pojištění probíhá standardně prověřením dokladu o pojištění (zelená karta) nebo v centrálním registru.¹⁰¹

6.2 Právní úprava elektrických koloběžek v Německu

Německá právní úprava představuje v evropském kontextu jeden z nejvíce propracovaných modelů regulace mikro-mobility. Klíčovým předpisem je nařízení o účasti velmi malých elektrických vozidel na silničním provozu, známé jako eKfV (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung).¹⁰² Tento předpis jasně vymezuje technické

¹⁰⁰ SLOVENSKO. Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 2009, čiastka 4, s účinnosťou od 1. februára 2009.

¹⁰¹ Slovenská kancelária poisťov. *Povinné zmluvné poistenie pre e-kolobežky*. [online]. 2024 [cit. 2026-03-14]. Dostupné z: <https://www.skp.sk/>

¹⁰² NĚMECKO. Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV). Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr. In: *Bundesgesetzblatt*. 2019, I, s. 756, s účinností od 15. června 2019, Teil I Nr. 21.

a provozní podmínky, čímž minimalizuje prostor pro nejednoznačnou interpretaci kategorizace těchto vozidel.

Základním pilířem německého modelu je povinnost schválení typu vozidla (Allgemeine Betriebserlaubnis – ABE). Každý model elektrokoloběžky musí být před uvedením na trh schválen Spolkovým úřadem pro motorovou dopravu (KBA), čímž je zaručeno, že vozidlo splňuje stanovené bezpečnostní standardy. Jedním z nejpřísnějších parametrů je omezení maximální konstrukční rychlosti na 20 km/h. Překročení tohoto limitu automaticky znamená, že vozidlo nelze do kategorie eKFV zařadit a podléhá přísnějšímu režimu schvalování jako moped či motocykl.

Charakteristickým prvkem, který zvyšuje právní jistotu a usnadňuje dohled nad provozem, je specifický systém povinného ručení, které je prokazováno lepicí pojistnou známkou (Versicherungsplakette). Tato známka plní funkci registrační značky, je opatřena unikátním alfanumerickým kódem a její barva se každoročně mění pro účely vizuální kontroly platnosti pojištění. Povinnost trvalého umístění této známky na rámu vozidla umožňuje okamžitou identifikaci provozovatele i v případech řešení dopravních nehod či technických sporů.¹⁰³ Tento komplexní legislativní rámec přenáší odpovědnost za technickou shodu primárně na výrobce a majitele, čímž předchází provozu neschválených vozidel na veřejných komunikacích.

6.3 Srovnání právní úpravy elektrických koloběžek

Syntéza poznatků získaných analýzou české, slovenské a německé právní úpravy odhaluje zásadní rozdíly v metodice přístupu k regulaci mikro-mobility. Ačkoliv všechny tři jurisdikce vycházejí z jednotného evropského rámce definovaného nařízením (EU) č. 168/2013, praktická implementace vykazuje značnou míru diskrepance, zejména v oblasti technické identifikace vozidel a prokazování povinného ručení.

Kategorizace a technická způsobilost:

Z komparace vyplývá, že česká a slovenská úprava využívají tzv. asymilační model, který elektrokoloběžky (při splnění limitů výkonu a rychlosti) právně fikcí ztotožňuje s jízdními koly. Tento přístup je sice uživatelsky přívětivý, avšak z hlediska bezpečnosti silničního provozu a dohledové činnosti problematický. Jak uvádí odborná

¹⁰³ ADAC. *E-Scooter: Regeln für Elektro-Tretroller*. [online]. 2024 [cit. 2026-03-14]. Dostupné z: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektro-kleinstfahrzeuge/e-scooter-regeln/>

literatura, absence povinného schvalovacího procesu u těchto vozidel v ČR a SR vede k masivnímu zaplavení trhu stroji, které deklarované parametry (25 km/h, 1 kW) překračují, aniž by byly vybaveny certifikátem shody (CoC).

V kontrastu s tím stojí německý autonomní model (eKFV). Německý zákonodárce vytvořil specifickou kategorii s nižším rychlostním limitem (20 km/h), ale s obligatorní podmínkou typového schválení (ABE). Tento model přenáší důkazní břemeno o technické způsobilosti z kontrolního orgánu na výrobce a majitele. Tím je eliminována právní nejistota uživatelů, kteří mají v SRN jistotu, že vozidlo opatřené příslušným štítkem je legálně provozovatelné.

Povinné pojištění a identifikace vozidel:

V oblasti pojištění odpovědnosti lze sledovat proces sbližování (konvergence) vlivem evropské legislativy, avšak s rozdílnou efektivitou kontroly.

- **Česká a slovenská úprava:** Povinnost pojištění je vázána na objektivní parametry (hmotnost a rychlost). Hlavním nedostatkem je však absence viditelného evidenčního prvku. Identifikace pojištěného vozidla v provozu je tak bez zastavení a fyzické kontroly dokladů prakticky nerealizovatelná.
- **Německá úprava:** Systém ročních pojistných známek (*Versicherungsplakette*) představuje nejvyspělejší mechanismus dohledu. Barevné rozlišení známek pro daný rok a unikátní kód umožňují okamžitou vizuální verifikaci pojištění, čímž se elektrokoloběžka v otázce odpovědnosti blíží standardu motorových vozidel.

Tabulka 2: Srovnání klíčových parametrů regulace

Parametr	Česká republika	Slovensko	Německo
Právní status	Jízdní kolo (asimilace)	Jízdní kolo (asimilace)	Specifická kategorie (eKFV)
Max. rychlost	25 km/h	25 km/h	20 km/h
Schválení typu	Nepovinné (pro kat. kolo)	Nepovinné (pro kat. kolo)	Povinné (ABE)
Identifikace pojištění	Bez vnějšího označení	Bez vnějšího označení	Pojistná známka

Zdroj: Vlastní šetření

Závěrem lze konstatovat, že zatímco český a slovenský model spoléhá na dodatečnou kontrolu v provozu a judikatorní výklad (např. NSS), německý model sází na preventivní regulaci a technickou evidenci. Z hlediska prevence kriminality a zajištění právní jistoty účastníků provozu se německá cesta typového schvalování a viditelného pojištění jeví jako efektivnější nástroj pro zvládnání rizik spojených s masivním rozvojem mikro-mobility.¹⁰⁴

¹⁰⁴ DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025. s. 84-88. ISBN 978-80-9066823-0-6.

7 Dotazníkové šetření

Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit úroveň informovanosti uživatelů elektrických koloběžek o právních povinnostech souvisejících s jejich provozem a zároveň zhodnotit zkušenosti policistů s řešením přestupků spojených s provozem těchto dopravních prostředků v praxi.

Dotazníkové šetření bylo realizováno prostřednictvím online platformy Survio v období od 17. ledna 2026 do 15. března 2026. Výzkum byl rozdělen do dvou samostatných částí. První část byla zaměřena na uživatele a kupující elektrických koloběžek. Druhá část byla zaměřena na policisty vykonávající dohled nad bezpečností silničního provozu.

Celkem bylo získáno:

- 52 odpovědí od uživatelů elektrických koloběžek
- 64 odpovědí od policistů.

7.1 Informovanost uživatelů elektrokoloběžek

První část dotazníkového šetření byla zaměřena na osoby, které si pořídily elektrickou koloběžku. Cílem bylo zjistit, zda měli respondenti při nákupu dostatečné povědomí o platné legislativě a zda byli o svých povinnostech informováni prodejcem.

➤ Povědomí o legislativě při nákupu

Respondenti byli dotázáni, zda měli při nákupu elektrokoloběžky dostatečné povědomí o platné legislativě.

Tabulka 3: Povědomí o legislativě při nákupu elektrokoloběžky

Odpověď	Počet respondentů	Podíl
Ano	29	55,8 %
Ne	17	32,7 %
Nevím	6	11,5 %

Zdroj: Vlastní šetření.

Výsledky ukazují, že přibližně třetina respondentů vstupovala do provozu elektrokoloběžky bez dostatečných znalostí právních povinností.

➤ **Informování ze strany prodejce**

Další otázka se zaměřovala na to, zda byli respondenti při nákupu informováni o povinnostech souvisejících s užíváním elektrokoloběžky.

Tabulka 4: Informování o povinnostech při nákupu

Odpověď	Počet respondentů	Podíl
Ano	22	42,3 %
Ne	24	46,2 %
Nevím	6	11,5 %

Zdroj: Vlastní šetření.

Výsledky ukazují, že téměř polovina respondentů nebyla při nákupu elektrokoloběžky informována o právních povinnostech.

➤ **Hodnocení informací při nákupu**

Respondenti hodnotili kvalitu informací poskytnutých při nákupu na stupnici od 1 do 10. Průměrné hodnocení činilo **5,5 bodu z 10**, což lze považovat za spíše průměrné hodnocení poskytovaných informací.

➤ **Dostatečnost informací při nákupu**

Respondenti byli dále dotázáni, zda považují informace poskytnuté při koupi elektrokoloběžky za dostačující.

Tabulka 5: Dostatečnost informací při nákupu

Odpověď	Počet respondentů	Podíl
Ano	16	30,8 %
Ne	24	46,2 %
Nevím	12	23,1 %

Zdroj: Vlastní šetření.

Z výsledků vyplývá, že většina respondentů nepovažuje informace poskytované při nákupu elektrokoloběžek za dostatečné.

Z textových odpovědí respondentů navíc vyplynulo, že část uživatelů si informace musela dohledávat samostatně na internetu. Někteří respondenti také uvedli, že elektrokoloběžku zakoupili prostřednictvím zahraničních internetových obchodů, například Temu nebo Allegro, kde nebyly informace o české legislativě poskytnuty.

7.2 Zkušenosti policistů s kontrolou elektrokoloběžek

Druhá část dotazníkového šetření byla zaměřena na policisty. Cílem bylo zjistit jejich zkušenosti s kontrolami elektrokoloběžek a identifikovat hlavní problémy při aplikaci právních předpisů v praxi.

➤ Proškolení policistů

Respondenti byli dotázáni, zda byli proškoleni v oblasti legislativy elektrokoloběžek.

Tabulka 6: Proškolení policistů

Odpověď	Počet respondentů	Podíl
Ano	17	26,6 %
Ne	47	73,4 %

Zdroj: Vlastní šetření.

Výsledky ukazují, že většina policistů nebyla v této problematice systematicky proškolená.

➤ Určování kategorie elektrokoloběžky

Další otázka se zaměřovala na způsob, jakým policisté při silniční kontrole určují kategorii elektrokoloběžky.

Tabulka 7: Způsob určování kategorie elektrokoloběžky

Způsob určení	Počet respondentů	Podíl
Podle dokladů	8	12,5 %
Podle výrobního štítku	28	43,8 %
Vyhledáním na internetu	28	43,8 %

Zdroj: Vlastní šetření.

Výsledky ukazují, že policisté často musí dohledávat technické parametry elektrokoloběžek na internetu.

➤ **Frekvence přestupků**

Respondenti byli také dotázáni, jak často se při výkonu služby setkávají s přestupky spojenými s elektrokoloběžkami.

Tabulka 8: Frekvence přestupků

Odpověď	Počet respondentů	Podíl
Nikdy	6	9,4 %
Zřídka	30	46,9 %
Často	28	43,8 %

Zdroj: Vlastní šetření.

Výsledky ukazují, že téměř polovina policistů se s těmito přestupky setkává poměrně často.

➤ **Srozumitelnost právní úpravy**

Tabulka 9: Srozumitelnost pravidel

Odpověď	Počet respondentů	Podíl
Ano	12	18,8 %
Ne	39	60,9 %
Nevím	13	20,3 %

Zdroj: Vlastní šetření.

Většina policistů považuje právní úpravu elektrokoloběžek za nedostatečně srozumitelnou.

➤ **Potřeba specializovaného školení**

Tabulka 10: Potřeba specializovaného školení

Odpověď	Počet respondentů	Podíl
Ano	51	79,7 %
Ne	4	6,3 %
Nemám stanovisko	9	14,1 %

Zdroj: Vlastní šetření.

Výsledky ukazují výraznou potřebu specializovaného školení policistů v oblasti problematiky elektrokoloběžek.

7.3 Shrnutí výsledků dotazníkového šetření

Výsledky dotazníkového šetření ukazují několik významných problémů v oblasti provozu elektrokoloběžek. Na straně uživatelů se projevuje nedostatečná informovanost o právních povinnostech, zejména při nákupu prostřednictvím internetových obchodů nebo zahraničních prodejců. Na straně policistů se ukazuje nedostatek systematického školení a praktické obtíže při určování technických parametrů elektrokoloběžek při silničních kontrolách.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat právní úpravu provozu elektrických koloběžek v České republice, vymezit jejich právní postavení v systému dopravního práva a identifikovat praktické problémy vznikající při řešení přestupků souvisejících s jejich provozem. Součástí práce bylo rovněž srovnání právní úpravy s vybranými evropskými státy a realizace dotazníkového šetření zaměřeného na uživatele elektrokoloběžek a policisty vykonávající dohled nad bezpečností silničního provozu.

Analýza právní úpravy ukázala, že problematika elektrických koloběžek představuje relativně nový fenomén v oblasti silniční dopravy, na který právní předpisy reagují pouze postupně. Elektrické koloběžky se svými technickými parametry pohybují na pomezí mezi nemotorovými a motorovými vozidly, což v praxi často komplikuje jejich správné právní zařazení. Rozhodující roli při posuzování jejich právního režimu hrají zejména technické parametry vozidla, jako je výkon motoru, konstrukční rychlost nebo konstrukční provedení dopravního prostředku. V některých případech tak může být elektrická koloběžka posuzována obdobně jako jízdní kolo, zatímco v jiných případech již naplňuje znaky motorového vozidla.

Významná část práce byla věnována přestupkům souvisejícím s provozem elektrických koloběžek. Analýza ukázala, že mezi nejčastější přestupky patří zejména řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, řízení bez příslušného řidičského oprávnění, provoz vozidla bez přidělené registrační značky, provoz vozidla bez povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a v některých případech také jízda bez ochranné přilby. Tyto přestupky jsou často důsledkem nedostatečné informovanosti uživatelů o právních povinnostech spojených s provozem elektrokoloběžek.

Komparace právní úpravy ve vybraných evropských státech ukázala, že přístup jednotlivých států k regulaci elektrických koloběžek se liší. Zatímco některé státy se snaží vytvořit samostatnou kategorii těchto dopravních prostředků a upravit jejich provoz specifickými pravidly, v jiných státech jsou elektrické koloběžky zařazovány do již existujících kategorií vozidel. Zahraniční zkušenosti přitom naznačují, že jednoznačnější právní vymezení těchto dopravních prostředků může přispět k větší právní jistotě uživatelů i orgánů veřejné moci.

Praktická část práce byla zaměřena na dotazníkové šetření mezi dvěma skupinami respondentů. První skupinu tvořili uživatelé nebo kupující elektrických koloběžek.

Druhou skupinu tvořili policisté vykonávající dohled nad bezpečností silničního provozu. Výsledky šetření ukázaly, že část uživatelů elektrokoloběžek nemá dostatečné povědomí o právních povinnostech spojených s jejich provozem. Zároveň se ukázalo, že prodejci často neposkytují kupujícím dostatečné informace o právních omezeních a povinnostech souvisejících s užíváním těchto dopravních prostředků.

Dotazníkové šetření mezi policisty zároveň poukázalo na některé praktické problémy při řešení přestupků spojených s provozem elektrokoloběžek. Z odpovědí respondentů vyplynulo, že policisté při silničních kontrolách často narážejí na obtíže při určování právní kategorie konkrétního dopravního prostředku. Tyto problémy souvisejí zejména s absencí výrobních štítků nebo technické dokumentace u řady elektrokoloběžek, které jsou na český trh dováženy především prostřednictvím internetových obchodů.

Autor této práce se problematikou dohledu nad bezpečností silničního provozu dlouhodobě zabývá v rámci výkonu služby u dopravní policie. Na základě dlouhodobé praktické zkušenosti lze konstatovat, že problematika elektrických koloběžek představuje v aplikační praxi stále častější výzvu. Při silničních kontrolách se policisté setkávají s dopravními prostředky, jejichž technické parametry není možné na místě spolehlivě ověřit. V některých případech je tak nutné dohledávat informace o konkrétním modelu elektrokoloběžky prostřednictvím internetových zdrojů, což může celý proces kontroly výrazně komplikovat.

Zásadním zjištěním empirické části práce je rozpor mezi deklarovanou informovaností uživatelů a realitou kontrolní praxe. Zatímco část uživatelů se při nákupu spoléhá na informace poskytované prodejci nebo zahraničními internetovými obchody, policisté při výkonu služby často postrádají efektivní nástroje pro rychlé ověření technických parametrů konkrétního dopravního prostředku. Bez zavedení jasných identifikačních prvků vozidla, například ve formě výrobního štítku nebo jiného viditelného označení obsahujícího základní technické parametry, zůstává vymahatelnost právních předpisů v této oblasti do značné míry závislá na individuálním dokazování v rámci správního řízení.

Na základě provedené analýzy právní úpravy, komparace zahraničních přístupů, výsledků dotazníkového šetření a praktických zkušeností z výkonu služby lze formulovat několik návrhů, které by mohly přispět ke zlepšení současného stavu. V první řadě by bylo vhodné zpřesnit legislativní vymezení elektrických koloběžek v právních předpisech upravujících provoz na pozemních komunikacích. Jednoznačnější vymezení technických

parametrů a konstrukčních znaků vozidla by mohlo přispět k odstranění některých výkladových nejasností, které se v současné době objevují při aplikaci právních předpisů v praxi.

Dalším vhodným opatřením by mohlo být zavedení povinného označení elektrokoloběžek výrobním štítkem obsahujícím základní technické parametry vozidla, zejména maximální konstrukční rychlost, výkon motoru, hmotnost vozidla a identifikaci výrobce. Takové označení by umožnilo rychlejší a spolehlivější určení právní kategorie dopravního prostředku při silniční kontrole.

Významným krokem by rovněž mohlo být zlepšení informovanosti uživatelů při prodeji těchto dopravních prostředků. S ohledem na výsledky dotazníkového šetření by bylo vhodné zvážit zavedení povinnosti prodejců informovat kupující o právním režimu dopravního prostředku a o základních povinnostech spojených s jeho provozem na pozemních komunikacích.

Z hlediska aplikační praxe by bylo rovněž přínosné vytvořit metodické materiály nebo digitální nástroje určené pro policisty vykonávající dohled nad silničním provozem, které by umožňovaly rychlé ověření technických parametrů a právní kategorie konkrétního dopravního prostředku. Taková opatření by mohla přispět k jednotnějšímu postupu při řešení přestupků a ke zvýšení právní jistoty při výkonu kontrolní činnosti.

Problematika elektrických koloběžek bude s největší pravděpodobností v následujících letech nabývat na významu, a to především v souvislosti s rozvojem nových forem městské mobility. Z tohoto důvodu lze předpokládat, že právní úprava i praktické postupy orgánů veřejné moci se budou i nadále vyvíjet. Výsledky této práce mohou přispět k lepšímu pochopení současného stavu a zároveň poukázat na oblasti, ve kterých je možné hledat další zlepšení.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BUŠTA, P.; KNĚŽÍNEK, J. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: LexisNexis, 2021. 720 s. ISBN 978-80-7676-123-0.
2. DUŠEK, V. *Kola, koloběžky, elektrická kola, elektrokoloběžky a motorové jednotky*. Úpice: Poradenské centrum pro STK s.r.o., 2025. 300 s. ISBN 978-80-9066823-0-6.
3. FLÓREK-KLEŠK, D. Electric Scooters and the Safety of Road Users – Selected Legal Aspects. *Journal of Safety and Transport Studies*, 2019, roč. 11, č. 3, 61 s. ISSN 2082-9886.
4. HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2014. 2016 s. ISBN 978-80-7400-287-2.
5. JELÍNEK, J. *Přestupkové právo*. Praha: Leges, 2021. 280 s. ISBN 978-80-7502-453-6.
6. JELÍNEK, J. *Trestní právo hmotné. Zvláštní část*. Praha: Leges, 2022. 736 s. ISBN 978-80-7502-556-6.
7. MELZER, F.; TÉGL, P. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX*. Praha: Leges, 2018. 1168 s. ISBN 978-80-7502-221-3.
8. NOVOPACKÝ, D.; BEZDĚKOVSKÝ, K.; VETEŠNÍK, P. *Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. 464 s. ISBN 978-80-7598-930-1.
9. NOVOTNÝ, F.; NOVOTNÁ, H.; SADECKÝ, M. *Zákon o silničním provozu. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2022. 912 s. ISBN 978-80-7676-494-1.
10. PÓDÖR, L.; LAKATOS, I. Unanswered Questions on the Registration of Electric Scooters. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 2025, 368 s. ISSN 1587-3811.
11. PRŮCHA, P. *Správní právo. Obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2020. 368 s. ISBN 978-80-210-9574-6.
12. PRŮCHA, P. *Správní právo hmotné*. Brno: Masarykova univerzita, 2020. 404 s. ISBN 978-80-210-9575-3.
13. SOKOŁOWSKI, M. M. Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union. *European Energy and Environmental Law Review*, 2020, roč. 29, č. 4, s. 143–146. ISSN 0966-1646.

14. ŠIROKÝ, J. *Tvoříme a píšeme bakalářské práce*. 2. aktualizované vydání. Praha: Computer Press, 2011. 160 s. ISBN 978-80-251-3235-7.
15. VODIČKA, J. *Vehicle Type-Approval and Emission Regulation in the EU: Environmental Perspective*. Cham: Springer, 2024. 312 s. ISBN 978-80-280-0512-2.

Elektronické zdroje

1. ADAC. *E-Scooter: Regeln für Elektro-Tretroller*. [online]. 2024 [cit. 2026-03-14]. Dostupné z: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektro-kleinstfahrzeuge/e-scooter-regeln/>.
2. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Nehody na elektrokoloběžkách vzrostly o čtvrtinu, dva lidé zemřeli*. Brno: CDV, 2025 [online]. [cit. 2026-03-08]. Dostupné z: <https://cdv.gov.cz/tisk/nehody-na-elektrokolobezkach-vzrostly-o-ctvrtinu-dva-lide-zemreli/>.
3. ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. *Garanční fond České kanceláře pojistitelů*. [online]. [cit. 2026-03-11]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/garancni-fond>.
4. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Metodický pokyn k elektrokolům a elektrickým koloběžkám* [online]. Praha: MD ČR, 2023 [cit. 2026-03-14]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/>
5. SLOVENSKÁ KANCELÁRIA POISTITEĽOV. *Povinné zmluvné poistenie pre e-kolobežky*. [online]. 2024 [cit. 2026-03-14]. Dostupné z: <https://www.skp.sk/>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s účinností od 1. ledna 2001.
2. ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 22, s účinností od 1. července 2001.
3. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11, s účinností od 1. ledna 2010.
4. ČESKO. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 33, s účinností od 1. ledna 2014.

5. ČESKO. Zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2024, částka 15, s účinností od 1. dubna 2024 (vybraná ustanovení od 1. ledna 2025).
6. ČESKO. Vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2023, částka 78, s účinností od 1. června 2023.
7. EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem s těmito vozidly. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2013, L 60, s. 52–128, s účinností od 1. ledna 2016.
8. NĚMECKO. Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV). Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr. In: *Bundesgesetzblatt*. 2019, I, s. 756, s účinností od 15. června 2019.
9. SLOVENSKO. Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 2009, čiastka 4, s účinnosťou od 1. februára 2009.
10. NEJVYŠŠÍ SOUD ČR. Rozsudek ze dne 24. 4. 2024, sp. zn. 6 Tdo 976/2024.
11. NEJVYŠŠÍ SOUD ČR. Usnesení ze dne 24. 2. 2016, sp. zn. 7 Tdo 126/2016.
12. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD ČR. Rozsudek ze dne 11. 5. 2022, č. j. 1 As 303/2021-34.

Seznam zkratek

- ABE – Allgemeine Betriebserlaubnis (německé schválení typu vozidla)
- AM – skupina řidičského oprávnění pro motocykly s konstrukční rychlostí do 45 km/h
- BESIP – Bezpečnost silničního provozu (oddělení Ministerstva dopravy ČR)
- BP – bakalářská práce
- CDV – Centrum dopravního výzkumu
- CoC – Certificate of Conformity (certifikát shody)
- ČR – Česká republika
- eKFV – Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (německé nařízení o velmi malých elektrických vozidlech)
- EU – Evropská unie
- ISO – Mezinárodní organizace pro normalizaci (standardy pro citování)
- KBA – Kraftfahrt-Bundesamt (německý Spolkový úřad pro motorovou dopravu)
- L1e-A – podkategorie lehkých dvoukolových vozidel s pomocným pohonem
- L1e-B – podkategorie dvoukolových mopedů
- MD ČR – Ministerstvo dopravy České republiky
- NSS – Nejvyšší správní soud
- PZP – povinné zmluvné poistenie (slovenský ekvivalent povinného ručení)
- R-bod – vztažný bod sedadla (technický parametr pro určení výšky sedla)
- ŘP – řidičský průkaz / řidičské oprávnění
- Sb. – Sbírka zákonů České republiky
- SRN – Spolková republika Německo
- VŠERS – Vysoká škola evropských a regionálních studií
- VIN – Vehicle Identification Number (identifikační číslo vozidla)
- Z. z. – Zbierka zákonov Slovenskej republiky

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Přehled základních technických rozdílů elektrokoloběžek (kategorizace Z, L1e-A a L1e-B).

Tabulka č. 2: Srovnání klíčových parametrů regulace v České republice, na Slovensku a v Německu.

Tabulka č. 3: Povědomí o legislativě při nákupu elektrokoloběžky.

Tabulka č. 4: Informování o povinnostech při nákupu ze strany prodejce.

Tabulka č. 5: Dostatečnost informací poskytnutých při nákupu.

Tabulka č. 6: Proškolení policistů v oblasti legislativy elektrokoloběžek.

Tabulka č. 7: Způsob určování kategorie elektrokoloběžky při silniční kontrole.

Tabulka č. 8: Frekvence výskytu přestupků spojených s elektrokoloběžkami při výkonu služby.

Tabulka č. 9: Srozumitelnost pravidel silničního provozu pro elektrokoloběžky z pohledu policistů.

Tabulka č. 10: Potřeba specializovaného školení pro příslušníky policie.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Vzor dotazníku pro kupující elektrokoloběžek (čistý tiskopis otázek).

Příloha č. 2: Vzor dotazníku pro příslušníky Policie ČR (čistý tiskopis otázek).

Přílohy

Survey o povědomí o platné legislativě při koupi koloběžky

1 Měli jste dostatečné povědomí o platné legislativě při nákupu koloběžky?

Nápověda k otázce: Zvolte odpověď podle vašeho povědomí o platné legislativě při nákupu koloběžky.

Ano Ne Nevím

2 Byli jste poučeni o povinnostech souvisejících s užíváním elektrokoloběžky (povinnost mít ŘP, nosit helmu, pojištění odpovědnosti, registrace elektrokoloběžky atd.)?

Nápověda k otázce: Zvolte odpověď, zda jste byli informováni o povinnostech souvisejících s užíváním koloběžky.

Ano Ne Nevím

3 Jak hodnotíte informace poskytnuté při koupi elektrokoloběžky?

Nápověda k otázce: Ohodnoťte informace na stupnici od 1 do 10, kde 1 je velmi špatné a 10 je velmi dobré.

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

4 Máte nějaký komentář k informacím poskytnutým při koupi elektrokoloběžky?

Nápověda k otázce: Napište zde svůj komentář nebo další informace, pokud si přejete.

5 Považujete informace poskytnuté při koupi elektrokoloběžky za dostačující?

Nápověda k otázce: Zhodnoťte, zda považujete poskytnuté informace při koupi koloběžky za dostačující.

Ano Ne Nevím

Průzkum znalostí policistů o legislativě kolem elektrokoloběžek

1 Byl(a) jste proškolen(a) v oblasti legislativy kolem elektrokoloběžek?

Nápověda k otázce: *Tato otázka se zaměřuje na dostupnost školení pro policisty ohledně specifík elektrokoloběžek.*

- Ano Ne

2 Jak při kontrole určujete do jaké kategorie elektrokoloběžku zařadit?

Nápověda k otázce: *Tato otázka se zaměřuje na schopnost policistů klasifikovat elektrokoloběžky do správných kategorií.*

- Podle dokladů k elektrokoloběžce. Podle výrobního štítku. Vyhledám si typ elektrokoloběžky na internetu.

3 Na jaké nejčastější problémy jste při kontrole elektrokoloběžek narazili?

Nápověda k otázce: *Tato otázka se zaměřuje na identifikaci hlavních obtíží, se kterými se policisté setkávají při provádění kontrol elektrokoloběžek.*

4 Jak hodnotíte celkovou informovanost policistů o legislativě elektrokoloběžek?

Nápověda k otázce: *Tato otázka měří vaše vnímání úrovně znalostí policistů v oblasti předpisů týkajících se elektrokoloběžek.*

☆☆☆☆☆ / 5

5 Jak často se setkáváte s přestupky týkajícími se elektrokoloběžek?

Nápověda k otázce: *Tato otázka hodnotí četnost porušení předpisů elektrokoloběžek ve vaší praxi.*

- Nikdy Zřídka Často

6 Považujete pravidla pro elektrokoloběžky za zřetelná a srozumitelná?

Nápověda k otázce: *Tato otázka hodnotí vaše hodnocení srozumitelnosti legislativních požadavků pro elektrokoloběžky.*

- Ano Ne Nevím

7 Měli by podle vás policisté mít specializovanější školení týkající se elektrokoloběžek?

Nápověda k otázce: *Tato otázka se týká potřeby specifického vzdělávání policistů v oblasti elektrokoloběžek.*

Ano Ne Nemám stanovisko

8 Jak by se podle vás mělo zdokonalit provádění kontrol elektrokoloběžek policisty?

Nápověda k otázce: *Tato otázka se zaměřuje na návrhy pro zefektivnění a zlepšení procesu kontrol elektrokoloběžek.*