



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Krajský soud v Praze rozhodl samosoudcem JUDr. Bc. Kryštofem Hornem v právní věci

žalobce: **M. H.**
bytem X
zastoupený obecným zmocněncem Ing. J. R., LL.M.
sídlem Y

proti

žalovanému: **Krajský úřad Středočeského kraje**
sídlem Zborovská 11, Praha 5

o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 1. 7. 2024, č. j. 088127/2024/KUSK,

takto:

- I. Žaloba se zamítá.**
II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

Vymezení věci

- Žalobce byl dne 15. 6. 2023 jako jezdec na elektrické jednokolce (osobním přepravníku) *InMotion V13 Challenger* účastníkem dopravní nehody v Příbrami na okružní křižovatce místních komunikací K. Kryla, S. K. Neumana, Čechovská a Seifertova. Při jízdě po této okružní křižovatce do něj (resp. do jednokolky) zezadu narazil osobní automobil, v důsledku čehož z jednokolky spadl a utrpěl zranění.
- Policie České republiky nejprve událost šetřila pro podezření z přečinu ublížení na zdraví z nedbalosti podle § 148 odst. 1 zákona č. 40/2009, trestní zákoník, kterého se mohl dopustit řidič osobního automobilu. Posléze však odevzdala věc Městskému úřadu Příbram (dále jen „městský úřad“) k projednání přestupků řidiče osobního vozidla i žalobce.

3. Výrokem II rozhodnutí ze dne 20. 10. 2023, č. j. MeUPB 106279/2023/Nep (dále jen „prvostupňové rozhodnutí“) uznal městský úřad žalobce vinným z přestupku podle § 125c odst. 1 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), kterého se měl dopustit porušením § 60a odst. 3 téhož zákona tím, že v den nehody jel po pozemní komunikaci v ulici S. K. Neumanna v Příbrami ve směru jízdy od ulice Gen. Kohla ke kruhovému objezdu u č. p. 521 s osobním přepravníkem a k jízdě užil pravý jízdní pruh pozemní komunikace, ačkoliv v ulici S. K. Neumana je z obou stran pozemní komunikace veden chodník. Za tento přestupek mu městský úřad uložil podle § 35 písm. b) až § 40 a § 46 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „zákon o přestupcích“) a § 125c odst. 5 písm. g) zákona o silničním provozu pokutu ve výši 1 500 Kč a současně mu podle § 95 zákona o přestupcích ve spojení s § 79 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výdělku, které správní orgán hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, uložil povinnost náhrady nákladů řízení ve výši 1 000 Kč.
4. Z odůvodnění prvostupňového rozhodnutí plyne, že městský úřad vycházel mimo jiné z kamerových záznamů, na kterých byla patrná jízda žalobce na jednokolce při pravém okraji komunikace směrem ke kruhovému objezdu, přičemž po obou stranách byl chodník. Následující střet na kruhovém objezdu zaznamenán není. Správní orgán I. stupně nesouhlasil s názorem žalobce, že jelikož se jednokolka pohybuje rychleji než chodec, nemůže s ní jezdit na chodníku. Jde o osobní přepravník podle § 2 písm. nn) zákona o silničním provozu a má se dle § 60a téhož zákona pohybovat nejvýše rychlostí chůze.
5. V odvolání proti prvostupňovému rozhodnutí žalobce namítal, že úpravou osobních přepravníků zákonodárce reagoval na samovyvažovací přepravníky Segway, se kterými byly v centrech měst špatné zkušenosti, zejména kvůli nezkušeným turistům, kteří si je půjčovali. Žalobcova jednokolka však vyžaduje značné zkušenosti a vyvažuje se v podélném směru, nikoliv příčném, chová se tedy stejně jako jízdní kolo. Je tedy sporné, zda na tyto jednokolky vůbec dopadá § 60a zákona o silničním provozu. Je též absurdní, aby se žalobce s jednokolkou schopnou vyvinout rychlost přes 50 km/h musel pohybovat rychlostí chůze, a to dle interpretace městského úřadu i na cyklostezkách. Právní úprava dle žalobce vymezuje jen podmínky pohybu na levém okraji vozovky, nikoliv však na vozovce jako takové.
6. Žalovaný dne 1. 7. 2024 vydal napadené rozhodnutí, kterým odvolání žalobce zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Uvedl, že není pochyb o tom, že žalobce jel po pravé straně pozemní komunikace. Na jednokolky se § 60a odst. 1 zákona o silničním provozu vztahuje, neboť jde o osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením, nebo jde minimálně o obdobné technické zařízení ve smyslu tohoto ustanovení. Žalovaný poukázal i na obdobný závěr stanoviska Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky ze dne 2. 8. 2022, č. j. PRP-32649-1/ČJ-2022-990440. Z něj převzal i názor, že pohyb na vozovce se osobě na osobním přepravníku explicitně nezakazuje, což je rozdíl oproti obdobné úpravě u chodců a cyklistů v § 53 odst. 1, resp. § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu. Zákaz lze dovodit až nepřímou z § 60a odst. 3 zákona o silničním provozu argumentem *a contrario*. Jednokolka se tedy může pohybovat na chodníku, stezce pro chodce a cyklisty nebo na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty nebo v pěších a obytných zónách – zde se však musí pohybovat rychlostí srovnatelnou s rychlostí chůze. Může použít také vyhrazeného pruhu pro cyklisty, stezky pro cyklisty nebo odděleného pruhu pro cyklisty na stezce pro chodce a cyklisty – zde nemá omezenou rychlost pohybu, nesmí jen

překročit rychlost stanovenou místní úpravou. Není-li k dispozici nic z uvedeného, smí se pohybovat po levé krajnici nebo při levém okraji vozovky. Uvedený výklad žalovaný podpořil též citací z odborné literatury. Dospěl k závěru, že žalobcovy argumenty nejsou důvodné, jeho odvolání zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil.

Obsah žaloby

7. Žalobce se žalobou podle části třetí, hlavy druhé, dílu prvního zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“), domáhá zrušení napadeného rozhodnutí.
8. Žalobce v žalobě zopakoval své námitky proti výkladu rozhodné právní úpravy, které uplatnil v odvolání. Rozvedl historický kontext přijetí úpravy v souvislosti s vozítky Segway s maximální konstrukční rychlostí 20 km/h. Ta jsou sama o sobě stabilní, předozadní rovnováha je regulována elektronicky a boční rovnováha je zajištěna dvojicí kol. Naopak u jednokolky je boční stabilita kontrolována jezdcem obdobně jako na jízdním kole, které má však vlastní právní úpravu. Jednokolky jsou schopny dosahovat rychlosti i 100 km/h a jezdci jezdí ve stejné výbavě jako motocyklisté. Právní úprava s takovými jednokolkami nepočítala, důkazem je omezení rychlosti na stezce pro chodce a cyklisty. Některé jednokolky, pokud mají maximální konstrukční rychlost přesahující 25 km/h, jsou vozidlem ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2021/2118 ze dne 24. 11. 2021, kterou se mění směrnice 2009/103/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (dále jen „směrnice o pojištění odpovědnosti“). Je tedy třeba zkoumat technické parametry jednokolek. Netýká se jich např. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. 1. 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (dále jen „nařízení o schvalování“). Žalobce má za to, že § 60a odst. 1 zákona o silničním provozu nelze vykládat *a contrario* v neprospěch přestupce, naopak v případě mlčení zákona nelze ukládat povinnosti občanů v rozporu s čl. 2 odst. 4 Ústavy. Přestupkem je jen čin, který je jako takový výslovně označen. Žalovaný pominul systematiku zákona, § 60a popisuje specifické režimy a jen upravuje povinnosti v závislosti na tom, kde se osobní přepravník pohybuje. Je nutno poukázat na to, že existuje široké spektrum jednokolek lišících se co do výkonu a maximální rychlosti. Výklad vyžadující pohyb všech z nich na levé straně vozovky, kde není jejich rychlost omezena, absurdním způsobem popírá zásady bezpečnosti provozu. Zcela legálně by osoba na osobním přepravníku jedoucí rychlostí 90 km/h míjela na silnici vlevo protisměrně jedoucí vozidla jedoucí téže rychlostí. Zákonodárce toto nemohl mít na mysli a očekával, že rychleji jedoucí osobní přepravníky se budou pohybovat po pravém kraji vozovky stejně jako motorky, cyklisté či jízdní koloběžky. Proto jejich pohyb na pravé straně vozovky výslovně nezakázal. Stejně tak u některých fakticky podobných dopravních prostředků zákon o silničním provozu ukládá povinnost pohybu po vozovce a zakazuje pohyb po chodníku. Není logické, aby relativně pomalu se pohybující koloběžky měly používat pravou stranu vozovky, zatímco by rychlejší jednokolky musely jezdit po levé straně. Vývoj techniky předběhl zákonné znění.

Vyjádření žalovaného

9. Žalovaný ve vyjádření k žalobě uvedl, že definice osobního přepravníku v § 2 písm. nn) zákona o silničním provozu nepřipouští, aby se do stejné kategorie dalo přiřadit jízdní kolo. Žalobcovy úvahy o boční stabilitě jsou tedy nepřipadné. Z důvodové zprávy k zákonu č. 48/2016 Sb. je zřejmé, že zákonodárce s účastí osobních přepravníků v provozu počítal.

Vychází z principů, že osoba užívající osobní přepravník není chodec a tvoří speciální kategorii. Rozlišuje se užití přepravníků v různých situacích. Vozovku bude možné použít pouze tehdy, nebude-li možné užít chodník, popř. stezku pro cyklisty. Zákon pohyb přepravníků po pravé straně vozovky neumožňuje ani mu neumožňuje zvolit si režim cyklisty. Není nicméně rozhodné, zda se žalobce pohyboval po pravé či levé straně vozovky, skutkovou podstatu přestupku naplnil již nepoužitím přilehlého chodníku.

Splnění procesních podmínek a rozsah soudního přezkumu

10. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas (napadené rozhodnutí bylo žalobci doručeno 2. 7. 2024 a žaloba byla podána 28. 8. 2024), osobou k tomu oprávněnou a splňuje všechny formální požadavky na ni kladené. Jde tedy o žalobu projednatelnou.
11. Soud vycházel při přezkumu žalobou napadeného rozhodnutí ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době rozhodování žalovaného (§ 75 odst. 1 s. ř. s.), přičemž napadené rozhodnutí přezkoumal v mezích včas uplatněných žalobních bodů, jimiž je vázán (§ 75 odst. 2 věta první s. ř. s.).

Jednání dne 29. 7. 2025

12. Při jednání žalobce znovu popsal historii a důvody přijetí použité právní úpravy a prezentoval rozdílné dopravní prostředky – jak vozítko Segway, „slabou“ elektrickou jednokolku schopnou vyvinout rychlost do 25 km/h a „silnou“ elektrickou jednokolku obdobného typu, jaký použil žalobce. Přerovnal situaci elektrických jednokolek k trolejbusům, které jsou drážními vozidly, ačkoliv se pohybují po silnici. Akceptoval, že jízdní kolo je samostatnou kategorií dopravního prostředku, poukázal však na podobnost fyzikálních vlastností jednokolek s ním. Znovu poukázal na paradoxní situaci, dle které je možné, aby se jednokolka pohybovala vysokou rychlostí při levém kraji vozovky a v protisměru mýjela rychle jedoucí automobily. Uvedl, že s rychlými jednokolkami se na chodníku pomalu rychlostí chůze jet v zásadě nedá. Připustil, že na všechny zmíněné druhy jednokolek se vztahují pravidla jako pro Segway, což je však absurdní. Odmítl interpretaci § 60a zákona o silničním provozu, jak ji provedl žalovaný, neboť odporuje ústavním zásadám. Žalobce uvedl, že policie připustila, že je zákon nejasný, což vylučuje postih žalobce. Nová právní úprava by měla reflektovat kritérium rychlosti.
13. Žalovaný odkázal na svá dosavadní vyjádření a navrhl zamítnutí žaloby. Dle něj fakt, že platná právní úprava nestíhá technický vývoj, neznamená, že by se jí žalobce nemusel řídit.
14. Soud při jednání sdělil podstatný obsah vyjádření Policejního prezidia, Ředitelství služby dopravní policie (dále jen „policie“) a Ministerstva dopravy, odboru BESIP (dále jen „ministerstvo“), které si k projednávání problematice (zejména ke sdělení případných poznatků ve vztahu k bezpečnosti provozu elektrických jednokolek, statistik jejich nehodovosti, připravované legislativě, exitujícím metodikám apod.) podle § 74 odst. 1 věty poslední s. ř. s. vyžádal. Policie se omezila na právní rozbor a sdělení, že osobu pohybující se na elektrické jednokolce je třeba považovat za zranitelného účastníka silničního provozu. K problematice nejen elektrických jednokolek, ale celé řady dalších vozítek a sportovního náčiní, poháněného elektrickým pohonem, jejichž provozování ve veřejném dopravním prostoru je v současnosti prováděno nejednoznačnou právní úpravou v tzv. „šedé zóně“, vznikla při ministerstvu pracovní skupina, která se zabývá přípravou nové právní úpravy. Ministerstvo uvedlo, že statistikami nehodovosti nedisponuje, neboť osoby na jednokolce jsou v nich vedeni jako chodci. Z hlediska bezpečnosti provozu lze za bezpečné považovat

pohyb na jednokolce při levé straně vozovky jen při rychlosti zhruba odpovídající rychlosti chůze. Z rychlosti výrazně převyšující rychlost chůze plynou možné nebezpečné kolizní situace nejen na vozovce, ale i na chodníku mezi chodci. Změnu právní úpravu projednává pracovní skupina a uvažuje se o zavedení rychlostního limitu pro osobní přepravníky a další prvky e-mobility.

15. Soud rovněž provedl důkaz zobrazením obsahu webových stránek prodejce koloběžek a jiných elektrických vozidel Voltride s.r.o (www.voltride.cz) ohledně jednokolky *InMotion V13 Challenger*, kterou žalobce užil. Ta má dle webových stránek maximální rychlost 90 km/h a výkon 10 000 W (tytéž parametry uvedl při podání vysvětlení po dopravní nehody policii dne 28. 6. 2023). O výrobci jednokolky *InMotion* je zde uvedeno, že má ambice stát se lídrem v samovyvažovacím automobilovém průmyslu. Dle žalobce tato informace sama o sobě neznamena, že jde o samovyvažovací zařízení.

Posouzení žaloby

16. V daném případě není sporu o tom, že žalobce byl přestupkově postižen za jízdu na elektrické jednokolce po vozovce za situace, kdy byl k dispozici chodník, po kterém mohl jet. Účastníci se rozcházejí v právním hodnocení takové situace.
17. Žalovaný přezkoumatelným způsobem vysvětlil, že na danou situaci aplikoval ustanovení § 60a zákona o silničním provozu, které v takovém případě jízdu jednokolky jakožto osobního přepravníku po vozovce neumožňuje. Ačkoliv výslovně nereagoval na všechny vznesené výkladové argumenty, z jeho rozhodnutí je zřejmé, které ustanovení aplikoval a z jakých důvodů a jak jej vyložil (srov. rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 1. 2013, č. j. 1 Afs 92/2012-45, či ze dne 29. 6. 2017, č. j. 2 As 337/2016-64).
18. Závěry žalovaného přitom odpovídají rozhodné právní úpravě.
19. Elektrická jednokolka je samovyvažovací zařízení s jedním kolem a stupačkami umístěnými na obou stranách kola. Jednokolka používá řadu senzorů, gyroskopů a akcelerometrů spolu s elektrickým motorem pro automatické vyvážení ve směru tam a zpět. Vyvažování vlevo a vpravo je prováděno osobou jezdce a je ovládáno nakláněním těla během zatáček jako na kolech nebo skútrech (srov. <https://www.ekolka.cz/elektricke-jednokolky>; účastníci při jednání s uvedenou definicí po technické stránce souhlasili, žalobce nicméně zpochybnil, že uvedené nutně znamená, že se jedná o osobní přepravník a demonstroval, že vypnutá jednokolka se sama nevyvažuje).
20. Podle § 2 písm. nn) zákona o silničním provozu platilo, že osobní technický prostředek je osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením, nebo obdobné zařízení.
21. Je zjevné, že elektrické jednokolky jsou přepravníky se samovyvažovacím zařízením. Žalobcova polemika ohledně rozdílů mezi předozadním vyvažováním a bočním vyvažováním je mimoběžná se zákonnou definicí, která ohledně směru samovyvažování nic neříká. Neobstojí ani srovnání s jízdním kolem [tedy podle § 2 písm. h) zákona o silničním provozu s nemotorovým vozidlem pohybujícím se pomocí lidské síly], u kterého nelze hovořit o žádném *samovyvažovacím zařízení*. Ačkoliv cyklista obdobně jako jezdec na jednokolce do značné míry zajišťuje, aby nedošlo k pádu do boku, nelze hovořit o *samovyvažování* a už vůbec ne o přítomnosti jakéhokoliv *zařízení*. V případě elektrické jednokolky je totiž podstatná přítomnost motoru, který ve spojení s další elektronikou reaguje na náklon jezdce a vozovky a automaticky zajišťuje předozadní stabilitu. Jinými

slovy jednokolky obsahují zařízení, které je při jízdě *samo* vyvažuje. Jde proto o osobní přepravníky.

22. Užívání osobního přepravníku upravoval § 60a zákona o silničním provozu v znění účinném ke dni spáchání projednávaného přestupku takto:

(1) Na osobním přepravníku se samovyvažovacím zařízením nebo obdobném technickém zařízení (dále jen „osobní přepravník“) se lze na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty nebo na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty nebo na pěších a obytných zónách pohybovat nejvýše rychlostí srovnatelnou s rychlostí chůze. Pro přejíždění vozovky na osobním přepravníku se § 54 odst. 2 až 4 použijí obdobně. Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem nebo přechod pro chodce, smí osoba na osobním přepravníku přejíždět vozovku jen na těchto místech. Pro přejíždění železničního přejezdu na osobním přepravníku se § 55 použije obdobně.

(2) Pro užití jízdního pruhu vyhrazeného pro cyklisty, stezky pro cyklisty nebo odděleného pruhu pro cyklisty na stezce pro chodce a cyklisty osobou na osobním přepravníku se § 57 odst. 2, 3 a 8 a § 73 použijí obdobně.

(3) Kde není chodník, stezka pro chodce, stezka pro chodce a cyklisty, jízdní pruh vyhrazený pro cyklisty nebo stezka pro cyklisty nebo kde je chodník neschůdný, smí se osoba na osobním přepravníku pohybovat po levé krajnici nebo co nejbližší při levém okraji vozovky. Osoby na osobním přepravníku se v takovém případě smí pohybovat jen jednotlivě za sebou; § 53 odst. 9 se použije obdobně.

(4) Osoba na osobním přepravníku nesmí na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty, jízdním pruhu vyhrazeném pro cyklisty nebo stezce pro cyklisty nebo na pěších a obytných zónách ohrozit chodce nebo cyklisty. Při přejíždění vozovky na osobním přepravníku se § 5 odst. 2 písm. f) až h) použijí obdobně.

(5) Obec může nařízením vymezit na svém území místa, kde je provozování osobního přepravníku na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty, na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty, na pěších a obytných zónách nebo vozovce zakázáno.

(6) V případě vymezení území místa, kde je provozování osobního přepravníku na chodníku, stezce pro chodce, stezce pro chodce a cyklisty, na odděleném pruhu pro chodce na stezce pro chodce a cyklisty, na pěších a obytných zónách nebo vozovce zakázáno, je obec povinna vyznačit území dopravní značkou.

(7) Zákaz provozování osobního přepravníku uložený nařízením obce se nevztahuje na Policii České republiky a obecní policii při plnění jejich povinností; osoba užívající osobní přepravník je však povinna neohrozit bezpečnost a plynulost na pozemních komunikacích.

23. Pozdější právní úprava upravila pravidla užívání osobního přepravníku ve sdílené zóně (srov. § 39b zákona o silničním provozu v účinném znění), tato změna se však projednávaného skutku netýká.

24. Problematiku osobních přepravníků v zákoně o silničním provozu ukotvil zákon č. 48/2016 Sb. kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „novela“).

25. Z důvodové zprávy k této novele (bod 1.2.2) skutečně vyplývá, že důvodem k přijetí nové úpravy bylo mimo jiné přehlcní center měst neregulovanými vozítky Segway a zákonodárcova snaha ukotvit jejich právní režim:

Osoba používající samohybné osobní vozítko nemá v současném zákoně výslovnou úpravu a je zařazena mezi chodce. Tato vozítka (nejčastěji „segway“) se tedy pohybují na chodnících, pěších zónách a podobně mezi ostatními chodci. Zároveň s ohledem na jejich cenu se v nejčastějším případě nejedná o individuálně vlastněné a užívané prostředky, ale o skupinové užití zapůjčených vozítek v rámci turistických výprav (typicky v Praze).

Z toho plyne, že uživatelé těchto vozítek často nemají předchozí zkušenosti s jejich ovládáním a jejich uživatelé se pohybují ve skupinách (obdobně jako jiné turistické výpravy), zároveň často vyšší rychlostí, než je rychlost chůze. Tato skutečnost může vést jak ke kolizím s pevnými překážkami (např. lavičky, nádoby na městskou zeleň apod.), tak k situacím, kdy uživatelé těchto vozítek ohrožují nebo (typicky) omezují ostatní chodce. Rovněž ne všechna místa vyhrazená pro chodce (typicky chodníky v historických centrech měst) jsou svými rozměry a popř. i povrchem vhodná pro tento typ provozu.

Vzhledem k tomu, že lze očekávat spíše nárůst užívání těchto vozítek, je vhodné upravit jejich alespoň rámcově jejich užívání, a to jak s ohledem na výslovné vymezení této skupiny účastníků silničního provozu v zákoně č. 361/2000 Sb. a stanovením speciálních pravidel pohybu pro tuto skupinu, tak s ohledem na možné místní omezení jejich pohybu.

26. Důvodová zpráva (bod 2.3) k novele zformulovala tři možné varianty úpravy: tzv. nulovou, zachovávající dosavadní úpravu, kdy byli uživatelé osobních přepravníků považováni za chodce, neměli speciální pravidla pro svůj pohyb, a byla zachována možnost omezit jejich pohyb dopravním značením, variantu 1 – vymezení uživatele samohybného osobního vozítka jako zvláštního účastníka provozu na pozemních komunikacích bez zákonného omezení možnosti jeho pohybu s tím, že by zákon jejich pohyb na pozemních komunikacích místně neomezoval, přičemž toto omezení by bylo možné provést dopravním značením (zvláštní značka). a variantu 2 - vymezení uživatele samohybného osobního vozítka jako zvláštního účastníka provozu na pozemních komunikacích se zákonným zákazem jejich pohybu s tím, že by zákon jejich pohyb na pozemních komunikacích obecně zakázal a umožnil by jej pouze na místech vymezených aktem obce v přenesené působnosti označených dopravním značením. Zvláštní pravidla pro užívání vozítka by se aktivovala pouze v případě vymezení těchto míst ze strany obce. S ohledem na hodnocení přínosů a nákladů jednotlivých variant (bod 4.3 důvodové zprávy) novela navrhla provést variantu 1 - vymezení uživatele samohybného osobního vozítka jako zvláštního účastníka provozu na pozemních komunikacích bez zákonného omezení možnosti jeho pohybu a současné umožnění zákazu speciální značkou.
27. Zvolená varianta bez omezení možnosti pohybu neznamená, že novela zamýšlela umožnit pohyb na vozovce bez dalšího. Možnost omezování pohybu se zde diskutovala v kontextu pravomoci obce vymezit lokality, kam je osobním přepravníkům vjezd zakázán zvláštní dopravní značkou (úpravou provozu). Avšak i v případě nepřijetí takového zákazu existují omezení. Ve zvláštní části (k novelizačnímu bodu 24) důvodová zpráva uvedla, že „nové ustanovení (§60a) reaguje na potřebu regulace používání osobních technických prostředků, zejména vozítek typu Segway. Potřeba výslovně vymezit tyto prostředky a stanovit výslovná pravidla pro jejich užívání vyvstala s ohledem na stále více rozšířené používání těchto prostředků, ať už za sportovním či jiným účelem. Navržená úprava sleduje zejména hlediska bezpečnosti provozu pro všechny účastníky, ať jde o osoby na přepravnících, cyklisty či chodce.“

28. Důvodová zpráva výslovně uvedla, že navrhovaná pravidla vycházejí z následujících principů:

1. Osoba užívající osobní přepravník není chodec, ale tvoří speciální kategorii.

2. Rozlišuje se užití osobního přepravníku v různých situacích (na chodníku, stezce, pro cyklisty, na vozovce), kdy je umožněn pohyb osobního přepravníku za splnění určitých podmínek. Primárně jde o přizpůsobení rychlosti přepravníku rychlosti chodců (chodník nebo stezka pro chodce) nebo cyklistů (stezka pro cyklisty), podle místa užití. Vozovku bude možné k pohybu na osobním přepravníku užít pouze tehdy, nebude-li možné užít chodník, popř. stezku pro cyklisty.

3. Podle místa užití se na pohyb přepravníku užití obdobně vybraná pravidla pro pohyb chodců nebo cyklistů (tj. ta pravidla, která jsou s ohledem na svou povahu způsobilá k regulaci pohybu přepravníku).

4. Ve vztahu k možnosti regulace provozu osobních přepravníků na území obcí (popř. i mimo ně) se speciální úprava na úrovni zákona nenavrhuje. Pro tyto účely považuje předkladatel nicméně za vhodné a účelné využití umístování dopravního značení, které v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb. umísťuje příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Pro tento účel bude do příslušné vyhlášky č. 30/2001 Sb. doplněna podoba nové zákazové značky, stanovující zákaz pohybu na osobních přepravnících.

Případné vymezení území obce, na němž by byl zakázán provoz osobních přepravníků, by při zohlednění judikatury mělo podobu opatření obecné povahy. Pro neznatelnost tohoto zákazu v území by pak stejně dotčené pozemní komunikace musely být vybaveny zákazovým dopravním značením, které je rovněž umístováno prostřednictvím opatření obecné povahy. Při zavedení obou aktů (vymezení území + umístění dopravního značení) by se zbytečně navyšovala administrativa spojená se zákazem provozu osobních přepravníků, navíc bez jakékoliv přidané hodnoty a s rizikem potencionálního nesouladu mezi výsledky obou postupů.

29. Z hlediska historického úmyslu zákonodárce je tedy sice pravdou, že ten novelou reagoval především na vozítka typu Segway, nicméně si byl vědom toho, že jde o pouze jeden z možných typů (byť tehdy nejrozšířenější). V důvodové zprávě novely záměr jasně vyjevil záměr učinit z uživatelů osobních přepravníků samostatnou kategorii účastníků silničního provozu, kteří mohou vozovku použít pouze tehdy, nebudou-li moci použít chodník nebo cyklostezku.

30. Z hlediska systematického je § 60a řazen do hlavy druhé, dílu třetího, oddílu pátého zákona o silničním provozu, tedy do zvláštních ustanovení pro chůzi, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířeti a vedení a hnání zvířat. Ačkoliv odkazuje na jednotlivá pravidla vztahující se na chování chodců a cyklistů, které mají být použita obdobně, je zřejmé, že osoby na osobních přepravnících tvoří samostatnou kategorii, na kterou dopadají zvláštní pravidla.

31. Ačkoliv z čistě jazykového hlediska neobsahuje § 60a zákona o silničním provozu výslovný zákaz užití vozovky, z logické posloupnosti odstavců 1-3 je zřejmé, že ustanovení je nutno vykládat tak, že s osobním přepravníkem je možné se pohybovat:

- 1) na chodníku nebo obdobných komunikacích určených buď výhradně chodcům, nebo chodcům a cyklistům, a to rychlostí srovnatelnou s rychlostí chůze, nebo
- 2) na cyklostezce nebo obdobných komunikacích určených výhradně cyklistům bez zvláštního omezení rychlosti, nebo

- 3) nelze-li využít předchozích dvou možností, pak na vozovce, avšak pouze po levé krajnici nebo při jejím levém okraji.

32. Třetí uvedená možnost je zjevně podmíněná a subsidiární vůči dvěma předchozím. Jednokolka může podle právní úpravy jet po silnici jen tehdy, nemá-li jinou možnost. Soud dodává, že NSS posuzoval obdobnou podmíněnost týkající se cyklistů a došel k závěru, že z § 57 odst. 1 ani z jiného ustanovení zákona o silničním provozu nevyplývá povinnost cyklisty použít *stezku pro chodce a cyklisty*. NSS citoval odůvodnění pozměňovacího návrhu k zákonu č. 365/2021 Sb., kterým byl do zákona o silničním provozu včleněn dovětek „*ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích*“. Podle něj je v řadě konkrétních situací vhodné, aby cyklista místo stezky užil silnici. Povinné užití stezky znemožňuje i nevhodný nebo špatně udržovaný povrch některých stezek, který není bezpečně sjízdný pro všechny typy kol. Jako stezka může být např. označena i kamenitá lesní pěšina, která není bezpečně sjízdná zejména pro silniční kola. Podle NSS jsou tak cyklisté plnohodnotnými účastníky silničního provozu, nikoli pouze účastníky trpěnými, které je třeba pokud možno z pozemních komunikací vymístit. I používání stezky pro chodce a cyklisty je spojeno s určitými riziky. V mnoha případech se totiž jedná o komunikace hojně užívané chodci, kde je zvýšené riziko kolize chodců a cyklistů, a to i v případě stezky dělené. I z tohoto důvodu je rozumné, aby cyklista měl možnost volby podle konkrétních místních podmínek, stavu komunikace, frekvence provozu, rychlosti jízdy apod., zda použije stezku pro chodce a cyklisty, nebo pozemní komunikaci spolu s dalšími řidiči. (srov. rozsudek NSS ze dne 21. 12. 2023, č. j. 4 As 102/2023-25, č. 4565/2024 Sb. NSS, body 30 a 32). Uvedené rozhodnutí NSS však není pro úpravu osobních přepravníků aplikovatelné jak pro rozdílný charakter jízdních kol a osobních přepravníků z hlediska konstrukčních a jízdních vlastností, tak z hlediska rozdílné legislativně-technické techniky užití v § 57 a § 60a zákona o silničním provozu. Citovaný rozsudek dle názoru soudu navíc plošně nevylučuje dovození povinnosti cyklistů použít namísto komunikace *oddělenou* cyklostezku (rozsudek řešil použití *smíšené* stezky pro chodce a cyklisty, o které § 57 zákona o silničním provozu nehovoří), vyžaduje pouze zkoumání individuálních okolností, tedy zda za daných okolností *mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích*. Tomu v projednávaném případě odpovídá zkoumání, zda byl k dispozici sjízdný chodník (případně jiná komunikace určená pro chodce a/nebo cyklisty). V případě osob užívajících osobních přepravníků též nutně neplatí, že s nimi právní úprava v souladu s úmyslem zákonodárce nepracuje jako s „*účastníky trpěnými, které je třeba pokud možno z pozemních komunikací vymístit*“ (srov. rozsudek č. j. 4 As 102/2023-25, bod 30). Důvodová zpráva novely je postavena právě na opačných předpokladech a je zjevné, že užívání osobních přepravníků v automobilovém provozu s sebou přináší značná rizika, na která žalobce sám upozorňuje a která též sám pocítil.
33. Soud tedy uzavírá, že žalobce mohl po vozovce jet jen tehdy, pokud by v místě nebyl chodník nebo jiné výše uvedené komunikace pro chodce a/nebo cyklisty. V daném místě chodník k dispozici byl a žalobce po něm jet mohl. Správní orgány tedy správně dovodily, že podmínky pro pohyb žalobce po vozovce – nerozhodno na které její straně – nebyly v posuzované situaci splněny. I kdyby snad splněny byly, např. pokud by nebyly přilehlé chodníky sjízdné (což však ani žalobce netvrdil), nepohyboval se žalobce po správné straně vozovky. Žalobce tedy bezpochyby porušil povinnost stanovenou v § 60a odst. 3 zákona o silničním provozu.

34. Podle § 125c odst. 1 písm. k) zákon o silničním provozu se fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona. Jelikož právě tam je žalobcem porušena povinnost dle § 60a o silničním provozu zařazena, naplnil žalobce skutkovou podstatu tohoto přestupku. Neobstojí tedy jeho námitka, že jednání, kterého se dopustil, není za přestupek označeno.
35. Žalobcová polemika ohledně racionality právní úpravy provozu osobních přepravníků je bez významu. Jakkoliv soud souhlasí s tím, že by úprava měla lépe reflektovat technické možnosti elektrických jednokolek, jde o úvahy *de lege ferenda*, kterými se však žalobce nemůže zprostit odpovědnosti za porušení právního stavu *de lege lata*. Úkolem soudu je interpretovat rozhodnou právní úpravu, které se měl žalobce přizpůsobit, a nikoliv ji ignorovat s omluvou, že je zastaralá. Žalobce nebyl právní úpravou nucen k nebezpečnému chování, mohl a měl jet bezpečně po chodníku, byť pomaleji, než by si přál.
36. Pro úplnost soud dodává, že ani případná diferenciací vozidel podle maximální konstrukční rychlosti, jak ji používají evropské předpisy týkající se občanskoprávní odpovědnosti (směrnice o pojištění odpovědnosti) nemůže absenci takové diferenciací v zákoně o silničním provozu pro účely přestupkové odpovědnosti žalobce nikterak zhojit. Je též zjevné, že se na jednokolky z definice nevztahuje nařízení o schvalování. Jednak nejde o dvoukolové vozidlo, tříkolové vozidlo ani čtyřkolku a jednak nařízení samovyvažovací vozidla ze své působnosti samo výslovně vylučuje [srov. čl. 2 odst. 1 a odst. 2 písm. i) nařízení o schvalování]. Tento fakt nicméně rovněž nijak neovlivňuje možnost zákonodárce regulovat pravidla silničního provozu ve vztahu k osobním přepravníkům a už vůbec ne žalobcovu přestupkovou odpovědnost. Soudu není ostatně ani příliš zřejmé, co žalobce touto argumentací evropskými předpisy sledoval.
37. Lze souhlasit se žalobcem, že teoretická možnost jízdy jednokolek rychlostí 90 km/h (např. mimo město) po levé straně komunikace není bezpečné a vhodné řešení, což ostatně uznala i policie a ministerstvo. Je však úkolem zákonodárce na tuto eventualitu reagovat a pravidla silničního provozu v tomto směru upravit. Žalobce jistě může tomuto procesu napomoci spoluprací se zvolenými zástupci, např. též prostřednictvím zájmového sdružení vlastníků osobních přepravníků, nikoliv však porušováním současné právní úpravy.

Závěr a rozhodnutí o náhradě nákladů řízení

38. Jelikož soud neshledal žádné žalobní body důvodnými, žalobu podle § 78 odst. 7 s. ř. s. zamítl.
39. O náhradě nákladů řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. Žalobce nemá právo na náhradu nákladů řízení, neboť ve věci neměl úspěch. Úspěšnému žalovanému soud nepřiznal právo na náhradu účelně vynaložených nákladů, neboť mu žádné náklady nad rámec běžných administrativních úkonů nevznikly.

Poučení :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty

na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

Praha 29. července 2025

JUDr. Bc. Kryštof Horn
samosoudce