



SPRÁVA NÁRODNÍHO PARKU ŠUMAVA

Odbor státní správy NP Šumava

Antonín Schubert
Starosta obce Modrava

naše značka

vyřizuje / linka

datum

Ing. Dolejší / 388 450 223

30. 4. 2019

Vážený pane starosto,

jistě pozorujete, že poslední době zažívá Šumava **boom elektrokol, elektrokoloběžek** a dalších obdobných zařízení. Rádi bychom i do budoucna, aby na šumavských cestách **vládla pohoda a klid a nedocházelo ke zbytečnému a nebezpečnému zahušťování a zrychlování provozu**. Tato situace nás vedla k tomu, že tímto dopisem oslovujeme i Vás, zástupce místní samosprávy v samém centru Šumavy. A rádi bychom Vás seznámili na začátku nové (cyklo) turistické sezóny s naším názorem na provozování výše uvedených dopravních prostředků na území národního parku Šumava.

Správa Národního parku Šumava (dále jen „Správa“) vykonává mimo jiné na území Národního parku Šumava v rámci výkonu státní správy a strážní služby dohled nad dodržováním ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v aktuálním znění (dále jen „ZOPK“).

Základní zákonný rámec pro posuzování aktivit na území národních parků obecně jsou tzv. základní ochranné podmínky zakotvené v § 16 ZOPK. Pro nás jsou zásadní v této situaci dva zákazy:

l) vjíždět a setrávat s motorovými vozidly a obytnými přívěsy mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená orgánem ochrany přírody [...]

a dále

m) jezdit na kole nebo na koni mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená orgánem ochrany přírody [...]

Tato omezení tedy platí na účelových komunikacích v národním parku, lesních cestách a stezkách všeho druhu. Důvod je zřejmý – národní parky jsou územím, kde je jasná preference ochrany přírody, minimalizace rušivých vlivů především na živočišné druhy a v neposlední řadě národní parky slouží k rozvoji šetrné turistiky a cykloturistiky na vymezených cyklostezkách a cyklotrasách.

Zásadní je pro naše uvažování vztah ZOPK a zákona č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích, který ve svém § 2 definuje motorové a nemotorové vozidlo takto:

g) **motorové vozidlo** je nekolejové vozidlo poháněné **vlastní pohonnou jednotkou** a trolejbus,

h) **nemotorové vozidlo** je přípojné vozidlo a **vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly**, například **jízdní kolo**, ruční vozík nebo potahové vozidlo

Dále odkazujeme na vyhlášku č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška“), která hovoří v příloze č. 12 v bodě 8. mj. o zachování charakteru jízdního kola a v bodě 9 o dalších **vozidlech poháněných lidskou silou** a určených i k provozu na pozemních komunikacích, jako **například koloběžky**.

Z výše uvedeného vyplývá zřetelně, že **jakékoliv elektrokolo, či elektrokoloběžka** a obdobný dopravní prostředek, který **umožňuje zcela pasivní pohyb člověk bez nutnosti používat lidskou sílu pro dopředný pohyb musí být považováno za motorové vozidlo** a ve smyslu ZOPK nelze tolerovat jeho pohyb mimo silnice a místní komunikace v národním parku, případně musí být jeho provozovatel držitelem patřičné výjimky.

Dále je třeba přihlídnout i k nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013 (dále jen „nařízení“), které vyjímá ze své působnosti, tj. z kategorie motocyklů několik provedení vozidel, které jsou definovány v článku 2, bod 2, tohoto Nařízení, mimo jiné:

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

b) vozidla určená výlučně pro používání tělesně postiženými osobami;

h) šlapací jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídavným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h;

Platí tedy dle našeho názoru podloženého nezávislým právním rozbohem a stanoviskem ministerstva dopravy, že v případech, kdy provedení vozidla – elektrokola apod. neodpovídá podmínkám uvedeným v příloze vyhlášky, **nebo** nejsou vyjmuta z působnosti nařízení, tak dopravní prostředek (**vozidlo**) **podléhá schválení k provozu na pozemních komunikacích, registraci atd. zpravidla jako motocykl, a nebude se jednat o kolo.**

Z praktického hlediska je jasné, že **pokud cykloturista bude průběžně používat svou sílu k dopřednému pohybu** a pohonnou jednotku bude používat pouze jako dopomoc, **bude** při splnění dalších technických parametrů, viz vyhláška a nařízení **tento dopravní prostředek nadále považován za kolo**. Z dalších parametrů je zásadní **výkon přídavného motoru do 1 kW a maximální konstrukční rychlost do 25 km /h**. Také zde platí, že při **nesplnění (překročení) uvedených limitů bude dopravní prostředek považován za motorové vozidlo s veškerými právními důsledky.**

V případě, že bude docházet ke zjištění výše uvedeným nesouladů, může docházet k napomínání, vykazování a případnému sankcionování návštěvníků parku ze strany pracovníků Informační a strážní služby Správy – tedy stráže přírody.

Cílem tohoto dopisu je tedy především včasné informování Vás, zástupců samosprávy a předejití nedorozumění a nepříjemným situacím v terénu a především zajištění bezpečnosti a klidu pro všechny návštěvníky Šumavy. Obdobným dopisem budeme informovat i provozovatele půjčoven elektokol a koloběžek v regionu a provozovatele ubytovacích služeb. **Současně prosíme i o informování vhodnou formou ve vaší obci.**

Nabízíme možnost osobního setkání a prodiskutování této problematiky ve větším detailu. V případě potřeby jsme s kolegy ze strážní služby k dispozici.

Děkuji za spolupráci a pochopení.

S pozdravem

Ing. Jiří Dolejší
vedoucí odboru