

Pravidla pro elektrokolaře už existují, jejich výklad je však v každé zemi jiný

Praha, 9. září 2024

Jednou z významných novinek roku 2024 bylo nahrazení 24 let starého zákona o povinném ručení novým právním předpisem. JUDr. Lucie Žulavská, která je nyní projektovou manažerkou Slavia pojišťovny, byla od počátku u vzniku „zákona o transpozici evropské motorové směrnice“ a to jak v Bruselu, tak i v Praze. Mimo jiné v ní jde rovněž o elektrokola. Úhel pohledu na jejich povinné odpovědnostní krytí se však v jednotlivých zemích liší.

Jaká jsou úskalí implementace nové motorové směrnice vůči cyklistům?

Největším problémem byla nová definice vozidel, včetně těch jednostopých, protože do poslední chvíle v ní byl jediným kritériem váhový a rychlostní limit. Podle první verze této směrnice se proto na rychlá a výkonná elektrokola dala uplatnit agenda klasického povinného ručení. Pak ale proběhla diskuse v Evropském parlamentu, výrobci elektrokol spustili masivní lobbying, a i díky tomu ze závěrečné verze vypadla elektrokola, u kterých při šlapání agregát plní pouze pomocnou funkci. Rychlá a výkonná elektrokola tak byla z povinného ručení kvůli tomu na poslední chvíli vyjmuta. Protože je však hodně zemí Evropské unie považuje za rizikové dopravní prostředky, které způsobují mnoho vážných nehod, bylo zřejmé, že v rámci národních legislativ těchto států budou mít majitelé rychlých a výkonných elektrokol i nadále povinnost sjednávat si na ně pojištění odpovědnosti z provozu vozidel.

Říkáte, že budou mít tuto povinnost i nadále. Takže povinné ručení na elektrokola už znali z minulosti a nejde o nic nového?

Teoreticky se to tak dá říci. Povinnou registraci a tím pádem i povinné ručení elektrokol vyžadovalo už Evropské nařízení číslo 168 z roku 2013. Teď sice například v české v právní úpravě zůstala povinná registrace, ale o povinném ručení už v naší legislativě nic není. Podle ní totiž u elektrobicyklů plní motor pouze pomocnou funkci, neboť základem jejich pohybu je šlapání do pedálů.

A pojišťovali si skutečně v minulosti lidé elektrokola?

Podle informací z ministerstva dopravy moc ne. Jejich majitelé je registrovali spíše výjimečně a tím pádem ani nepojišťovali a spoléhali při tom na to, že je policie nebude kontrolovat.

Co když ale tato kola mají agregát od výrobce opatřený omezovačem rychlosti na 25 km/hodinu?

Pak se na ně nová legislativa nevztahuje. Týká se dražších kol, které se nazývají „speed pedelec“ a dosahují už vyšší rychlosti. Někdy také tuto rychlostní bariéru prolomí majitel kola tím, že jej opatří čipem a jeho omezovač přestane fungovat.

Definuje nová motorová směrnice zcela přesně, jaké vozidlo musí mít povinné ručení?

Zůstalo v ní pouze rychlostní a váhové kritérium s číslovkou 25, resp. 14 km/h pro vozítka těžší než 25 kg. A také informace o tom, že u vozítka, které má motor pouze v roli pomocníka, není povinné ručení vyžadované. Není v ní však uvedeno, že pojištěné být nesmí, a toho některé státy využily a definici pojištění elektrokol si stanovily širší.

Takže tady je prostor pro odlišný výklad?

Ano, je. Třeba Němci mají tuto definici velmi precizní. O výluce při pomocné funkci motoru v ní nic nenajdete. V Německu proto musí být pojištěna všechny elektrokola, která překračují jimi stanovenou maximální rychlost a váhu. A tím pádem tam musí mít cizinec s elektrokolem typu speedelec sjednáno hraniční pojištění, které nabízejí tamější komerční pojišťovny. Problém je na Slovensku, které má ve své národní legislativě text poněkud nejednoznačný a každý si jej vykládá jinak. Zatímco některé pojišťovny tam tento produkt začaly nabízet, jiné tvrdily, že není nutný a v nabídce jej nemají. Zde si na oficiální výklad zřejmě ještě budeme muset počkat.

Jak k této definici přistupují ostatní země Evropské unie?

To zatím nevíme. Takovou informaci by všem pojišťovnám měla sdělit Česká asociace pojišťoven nebo Česká kancelář pojistitelů. Věřím, že přehledná tabulka s těmito informacemi spatří světlo světa brzy a bude pak dobrým vodítkem pro všechny elektrokolaře. Jednotlivé země se určitě budou lišit. Už proto, že řada z nich, jak už jsem řekla, považuje elektrokola za hodně rizikové dopravní prostředky.

Pojištění běžné odpovědnosti z České republiky jim tedy nepomůže?

Všude rozhodně ne. Ve státech, kde musí mít elektrokolo povinné ručení, už totiž škody, které s ním způsobíte svému okolí, obecná odpovědnost nekryje.

Vraťme se ještě k hraničnímu pojištění, které pak bude v některých státech nutné. Jak a kde si jej lze sjednat?

Všechny státy k němu nepřístupují stejně. Zatímco v Německu jej uzavřete u komerční pojišťovny, tak třeba na Slovensku takovou pojistku můžete sjednat pouze prostřednictvím Slovenské kanceláře pojistitelů. Hraniční pojištění se standardně uzavírá na dobu určitou a dostanete k němu i zelenou kartu. Nebývá ale bohužel úplně levné.

Pro další informace kontaktujte:

Václav Bálek, tel.: 605 203 447, vaclav.balek@slavia-pojistovna.cz

O společnosti Slavia pojišťovna a.s.

Slavia pojišťovna, člen skupiny SPGROUP a.s. a expert na neživotní pojištění, staví na dlouholetých zkušenostech z pojištnictví, které sahají až do dob rakousko-uherské monarchie, do roku 1868. Je jedinou ryze českou pojišťovnou s tradicí na našem trhu již více než 150 let. Dnes patří mezi Top10 neživotních pojišťoven v České republice a mezi lídry v oblasti pojištění cizinců. Dlouhodobě se zaměřuje na zodpovědné řidiče, kterým v rámci autopojištění dokáže nabídnout zajímavé podmínky. Své služby poskytuje fyzickým osobám, živnostníkům, malým a středně velkým firmám, velkým korporacím či obcím a městům. Služby poskytuje i personálním agenturám a cestovním kancelářím. Prostřednictvím 18 poboček a více než stovky kontaktní míst obsluhuje více než 250 000 aktivních klientů. Ti mohou pojištění sjednávat, hlásit pojistné události či poskytovat fotodokumentaci k těmto pojistným událostem i plně online, přes webové stránky či on-line aplikace Slavia pojišťovny.