Počet elektrokol roste, řada z nich má tuning, který není v provozu legální

Publikováno: 19. 8. 2020
CDV , BESIP MD

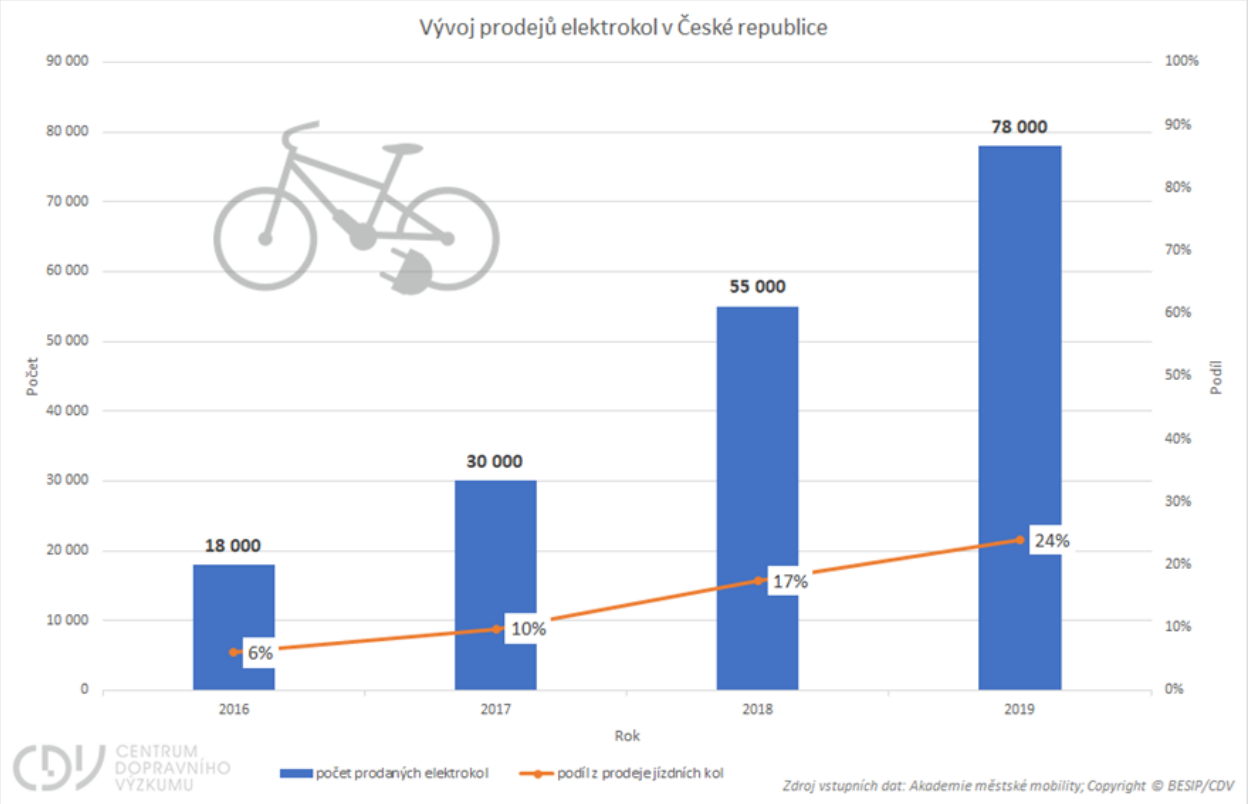
Kromě pozitiv, která tento boom přináší, se zvyšuje i podíl elektrokol na nehodách s účastí cyklisty. BESIP proto varuje před úpravami výkonu a rychlosti elektrokola nad limit povolený na pozemních komunikacích.



„Elektrokolo opatřené tuningem, čipem, odblokováním omezovače či jakýmkoli jiným zásahem, které umožní elektropohonu pomáhat nad 25 km/h, není technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Jinými slovy řečeno s takovým dopravním prostředkem nelze jet po silnici (pozn. vč. cyklostezek).“

Uživatelům elektrokol doporučuje BESIP také vždy nosit cyklistickou přilbu, nepřeceňovat své schopnosti při volbě rychlosti na elektrokole, zkontrolovat povinnou výbavu kola a za snížené viditelnosti používat oblečení s reflexními doplňky nebo reflexní prvky.

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*



V grafu je uveden jak počet, tak podíl elektrokol prodaných na českém trhu v uplynulých 4 letech. Odhaduje se, že v roce 2020, který je poznamenán pandemií koronaviru, tento progres bude pokračovat. Řada obyvatel znovuobjevila kouzlo cyklistiky a podstatná část z těch, kteří si pořídili nové jízdní kolo, dala přednost elektrokolům.

Z veřejně dostupných zdrojů lze vysledovat, že tuningem je opatřeno možná více než polovina elektrokol. *„Žádná oficiální statistika ohledně tuningu elektrokol neexistuje. Pokud jsou však proklamace prodejců reálné, bavíme se v rámci České republiky přibližně o 150-200 tisících elektrokol, jejichž elektropohon je odblokován zpravidla až do 50 km/h (někdy ještě více),“* upozorňuje Neřold.

Proč (ne)zrychlovat elektrokola nad legislativní limit 25 km/h?



- elektrokolo s instalovaným tuningem **nelze provozovat na pozemních komunikacích**; § 125c odst. 1 písm. a) bod 3. zákona č. 361/2000 Sb., fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích
- **pokuta od 5 000 Kč do 10 000 Kč** za řízení technicky nezpůsobilého vozidla k provozu na pozemních komunikací (elektrokola s tuningem)
- **zahraniční dovolená se může prodražit**; např., ve Francii je možné ukládat pokuty až do 30 000 EUR (téměř 800 000 Kč) a 1 rok odnětí svobody, v Německu řádově tisíce EUR

- **riziko konfliktních situací** vyvolaných z nezvládnutí řízení, příp. v důsledku špatného odhadu ostatních účastníků silničního provozu (např. řidič automobilu na křižovatce neočekává, že se běžný cyklista blíží rychlostí 50 km/h)
- **nulové pojistné plnění**; dojde-li k dopravní nehodě, pojištění odpovědnosti (je-li sjednáno) v případě jízdy na technicky nezpůsobilém vozidle (což elektrokolo opatřené tuningem je) nelze uplatnit
- **komponenty elektrokol nejsou dimenzovány na vyšší rychlosti**; u vyšších rychlostí může dojít např. v důsledku přehřátí k poškození, namáhání brzdové soustavy apod.
- vyšší zátěž motoru, a tím i baterie, má vliv na **snížení dojezdu**
- ztráta záruky; pomocí diagnostiky lze odhalit i nemechanický zásah do elektromotoru, řídící jednotky či baterie, odblokování omezovače rychlosti lze zjistit relativně snadno

Nehody elektrokol

Databáze dopravních nehod ve statistikách eviduje cyklisty na jízdních kolech. Aktuálně není v běžné statistice rozlišeno, zda se jednalo o uživatele elektrokola či jízdní kolo bez pomocného motoru. *„Ve spolupráci s Ředitelstvím služby dopravní policie jsme zaznamenali **v uplynulých 3 letech téměř 2 desítky smrtelných úrazů osob, které řídily jízdní kolo s pomocným pohonem, nejčastěji elektrokolo**. V těchto případech nejsou zahrnuty úrazy, ke kterým došlo mimo pozemní komunikace, např. v terénu v horách apod.*

Vzhledem k tomu, že se jedná o relativně velmi omezený počet případů, nechceme a nebudeme dělat jakékoli závěry! Zobecnit však lze fakt, že zvyšující se penetrace elektrokol na českých silnicích se projevuje i ve zvyšujícím se podílu u nehod s účastí cyklistů,“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Faktem také je, že přes 80 % těchto usmrcených nemělo v době nehody přilbu. V rámci Hloubkové analýzy dopravních nehod jsme také šetřili nehody s účastí elektrokol, v důsledku těchto nehod bylo u cyklistů evidováno např. zhmoždění hlavy, oděrky bérců, zlomená žebra, holenní kosti a další zranění.



Míru závažnosti a specifika těchto nehod s účastí elektrokol bude CDV dále detailněji analyzovat.

Potenciál elektrokol lze využít i bez tuningu

- ušetřete na investicích i pokutách, vyhněte se tuningu
- pokud na svém elektrokole tuning máte, proveďte v servise jeho odstranění
- plánujte typ a vzdálenost výletů adekvátně k charakteru vašeho elektrokola
- pokud se na to cítíte, vyzkoušejte elektrokolo na nějakém trailu – možná vás překvapí, co zvládne i bez tuningu
- zvolněte (do 25 km/h), nebo si dejte do těla a zaberte „za vlastní“ (nad 25 km/h)

„BESIP nemá v žádném případě nic proti elektrokolům, naopak. Jízdní kola s asistovaným šlapáním považujeme za běžná kola. Aby však mohli cyklisté nadále těžit z výhod jízdních kol s asistencí, je klíčové, aby na silnice vyjeli jen s technicky způsobilými vozidly, tzn. s elektrokoly bez tuningu. V Evropě nejsme jediní, koho tato nelegální vozidla na silnicích „trápí“. Buďme zodpovědní k sobě i ostatním účastníkům silničního provozu, kteří respektují daná pravidla,“ dodává Neřold.

Tomáš Neřold,

vedoucí Samostatného oddělení BESIP

Ministerstvo dopravy



CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*