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

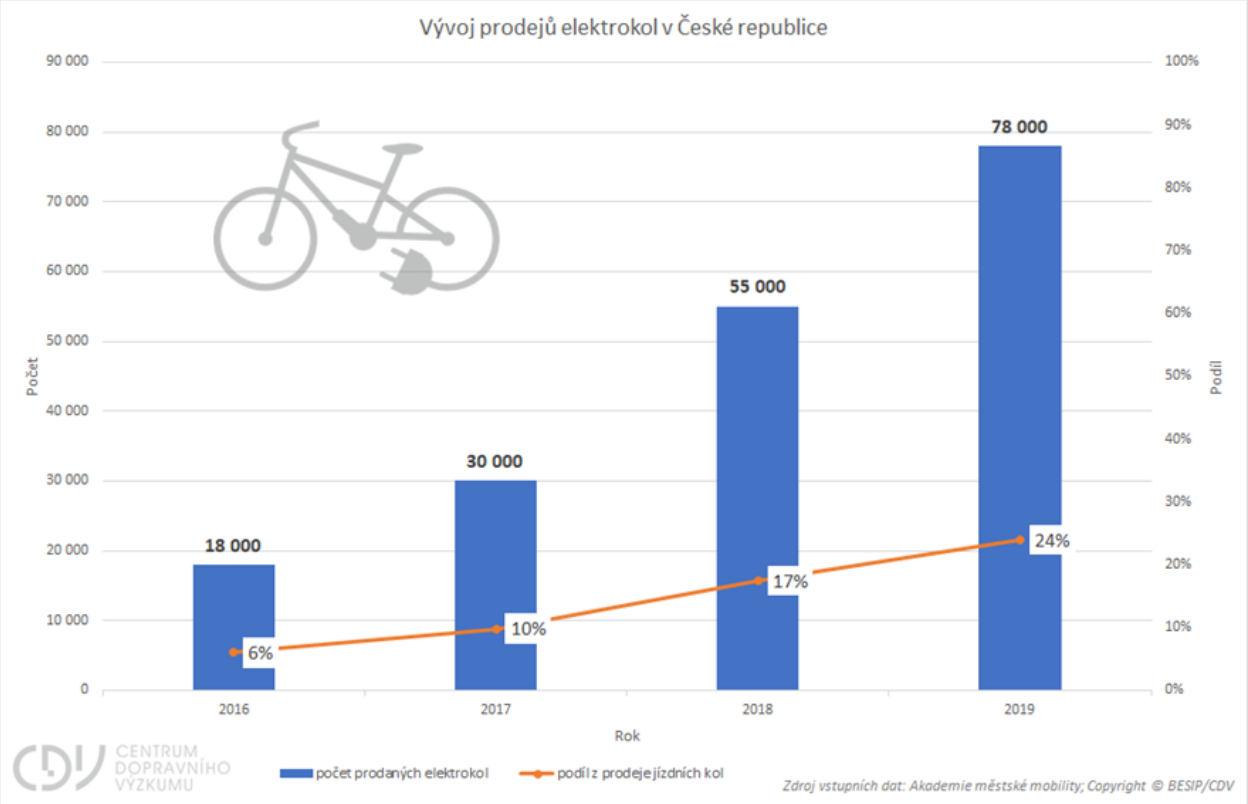
Publikováno: 19. 8. 2020
CDV , BESIP MD

**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.

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