

# 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.



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 komunikacích (elektrokola s tuningem)
- **zahraníční 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, řídicí 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.



## DOPRAVNÍ NEHODY ELEKTROKOL

### Hlubková analýza dopravních nehod

- unikátní datový soubor, až 3 000 záznamů z každé nehody,
- u 80 % nehod s účastí elektrokol neměl účastník přilbu.



Nezákonný výkon a rychlost (střetová rychlost 15 km/h)  
cyklista neměl přilbu, těžké zranění



Vjetí do protisměru (střetová rychlost 30 km/h)  
cyklista měl přilbu, lehké zranění



Cyklista nedostal přednost v jízdě (střetová rychlost 15 km/h)  
cyklista neměl přilbu, lehké zranění



Nedání přednosti v jízdě (střetová rychlost 15 km/h)  
cyklista neměl přilbu, lehké zranění

[www.cdv.cz](http://www.cdv.cz)  
[www.vyzkumnehod.cz](http://www.vyzkumnehod.cz)



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 elektrocole tuning máte, proveďte v servise jeho odstranění
- plánujte typ a vzdálenost výletů adekvátně k charakteru vašeho elektrokola
- pokud se na to cítíte, vyzkoušejte elektrocolo 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. Jízdni kola s asistovaným šlapáním považujeme za běžná kola. Aby však mohli cyklisté nadále těžit z výhod jízdniích kol s asistencí, je klíčové, aby na silnici vyjeli jen s technicky způsobilými vozidly, tzn. s elektrokoly bez tuningu. V Evropě nejsme jediní, koho tato nelegální vozidla na silnicích „trápí“. Budme zodpovědní k sobě i ostatním účastníkům silničního provozu, kteří respektují daná pravidla,“ dodává Neřold.

Tomáš Neřold,

vedoucí Samostatného oddělení BESIP

Ministerstvo dopravy



**Víte, že ...**  
Cyklista bez přilby je 19x blíže smrti?  
Reflexní materiál prodlouží vaši viditelnost až na 200 m?  
Pád z kola při rychlosti 25 km/h se rovná pádu z 2,5 m na zem?



**Povinná výbava kola**

- Dvě na sobě nezávisle fungující brzdy.
- Bílá odrazka v přední části kola.
- Červená odrazka v zadní části kola.
- Oranžové odrazky ve výpletu kol a na pedálech.



**Výbava cyklisty**

- Zákon ukládá používání cyklistické přilby do 18-ti let.
- Odborníci doporučují používání přilby bez ohledu na věk cyklisty a druh jízdniho kola.
- 85 % usmrčených cyklistů nepoužilo cyklistickou přilbu.
- Dále je možné využívat rukavice, pevnou obuv, dlouhé rukávy a nohavice, brýle proti hmyzu.



**Vidět a být viděn**

- Pro jízdu za snížené viditelnosti je třeba vybavit jízdni kolo přední bílou svítilnou a zadním blikajícím světlem.
- Cyklistům doporučujeme oblečení výrazných barev s doplňky z reflexního materiálu.



**Novodobé cyklistické přilby myslí i na pohyb po městě a jsou elegantní.**



[www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)  [ibesip](#)  [ibesip](#)  [ibesip](#)  [ibesip](#)

Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy.  
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1, [posta@mdcr.cz](mailto:posta@mdcr.cz), +420 225 131 070.  
Zástupce BESIP naleznete i ve 14 krajích ČR.

## SPRÁVNÝ VÝBĚR A PROVOZ ELEKTROKOLA

 CENTRUM  
DOPRAVNÍHO  
VÝZKUMU



© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, [www.czrso.cz](http://www.czrso.cz)