

## Tisková zpráva

### Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)

24. 10. 2017, Brusel

## Nárůst elektrických jízdních kol, zejména rychlých elektricky asistovaných jízdních kol vyvolává bezpečnostní otázky v Německu a Nizozemsku (a v Belgii)

Elektricky asistovaná jízdní kola, zvláště jejich rychlejší modely, které mohou dosáhnout rychlost až 45 km/h, vyvolávají politické otázky v členských státech EU, jako například v Německu a Nizozemsku (a v Belgii).

Jedno ze čtyř jízdních kol prodávaných v Nizozemsku je buď klasické elektricky asistované jízdní kolo, nebo tzv. rychlé elektricky asistované jízdní kolo, které podléhá podobným právním předpisům jako mopedy. Podle oficiálních údajů je nyní v Nizozemsku kolem 1,4 milionu elektrických jízdních kol.



Výzkum, provedený nizozemským Institutem pro výzkum bezpečnosti silničního provozu (SWOV) zjistil, že zatímco riziko nehody u elektrických kol nemusí být nutně vyšší, závažnost zranění je větší, zejména u starších lidí, než u běžných jízdních kol.

SWOV poukazuje na to, že starší lidé, kteří se mohou po několikaleté přestávce vrátit k jízdě na kole, mohou mít méně svalové síly a horší rovnováhu, takže riziko vážného zranění nebo smrti je pro tuto skupinu výrazně vyšší. Nizozemská policie nyní doporučuje, aby lidé předtím, než budou jezdit na elektrickém kole, absolvovali bezpečnostní kurz.

Vyšší riziko úrazu však platí nejen pro starší uživatele. Elektrická kola jsou těžší a mají odlišné vlastnosti vzhledem k těžišti a vyššímu zrychlení.

V Nizozemsku je pro rychlá elektricky asistovaná jízdní kola (do 45 km/h) nyní požadováno využití buď silnice nebo kombinované cyklo-mopedové stezky, zatímco na klasických cyklostezkách je jejich provoz zakázán. SWOV varuje, že v obou případech je vyšší riziko vzhledem k nekompatibilitě rychlosti (rychlá elektricky asistovaná jízdní kola jezdí rychlostí do 45 km/h, což je pomaleji než automobilová doprava, ale rychleji než běžná jízdní kola na cyklostezkách). Jezdci na rychlých elektricky asistovaných jízdních kolech jsou povinni nosit přilbu. Vláda zvažuje, že v budoucnu bude vyžadovat také užívání směrových světel. Brzdová světla jsou již nyní požadována podle schvalovacích pravidel EU pro dané typy. Taková kola musí mít také registrační značku.

Federální statistiky v Německu ukazují, že riziko smrtelné nehody je u elektrického kola dvakrát vyšší než u běžného jízdního kola. Starší občané jsou přitom hlavními kupci a provozovateli těchto kol. Přijetí (akceptování) bezpečnostních kurzů nebylo přitom podle německé asociace cyklistů vždy vysoké.

Belgický člen ETSC, institut VIAS, také varuje před vyšší mírou zranění mezi jezdci na elektrických kolech v důsledku nedávného zvýšení jejich prodeje.

Překlad z: <http://etsc.eu/rise-of-e-bikes-and-speed-pedelecs-prompt-safety-questions-in-germany-and-the-netherlands/>

## Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

19. 02. 2018, Brno

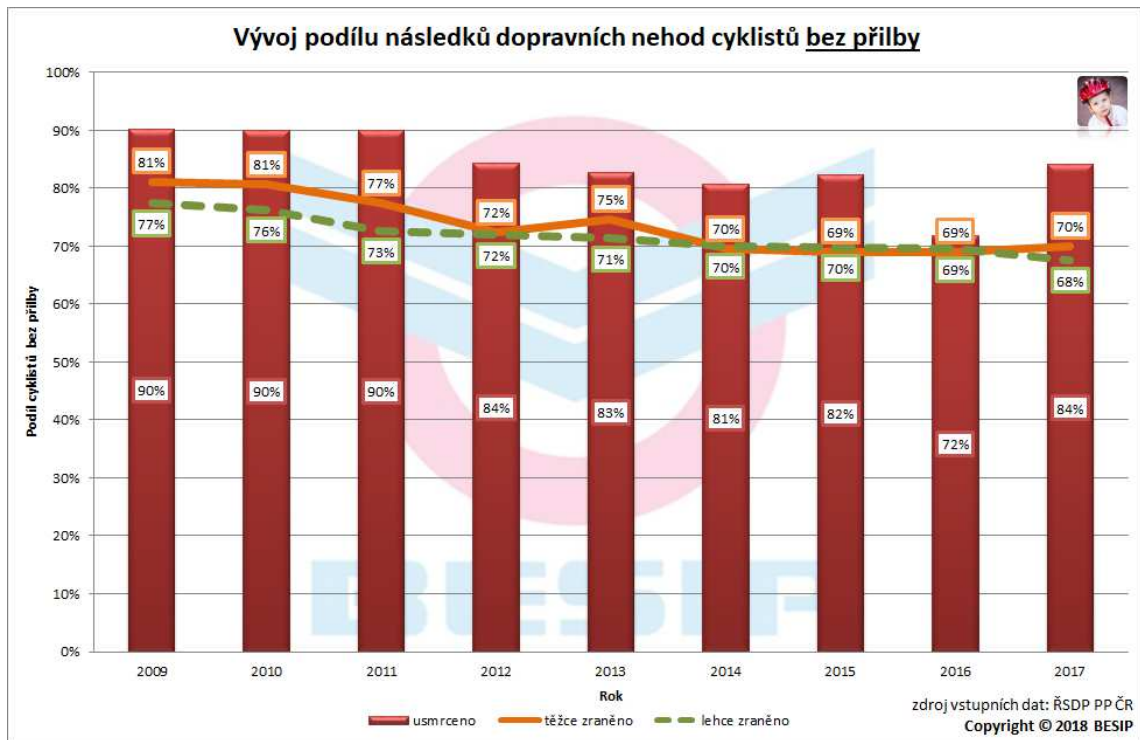
Elektrokolo je podle *zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* stále „klasickým“ kolem. Musí však splňovat podmínky dané *vyhláškou Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb.* Zároveň musí splňovat podmínky *normy ČSN EN 15194 +A1 Jízdní kola - Jízdní kola s pomocným elektrickým pohonem - Jízdní kola EPAC*. Tato norma je určena pro typy jízdních kol s pomocným elektrickým pohonem a s **maximálním trvalým jmenovitým výkonem 0,25 kW, přičemž výkon se postupně snižuje a nakonec se přerušuje, jakmile vozidlo dosáhne rychlosti 25 km/h nebo dříve, jestliže cyklista přestane šlapat**. Uvedená vyhláška pak mj. stanoví, že Jízdní kolo může být vybaveno dodatečně pomocným motorkem, jestliže jeho výkon nepřesáhne 1 kW. **V případě, že některé hodnoty přesahují stanovené limity, nejedná se dále o elektrokolo!**

Podíl prodeje elektrokol rok od roku roste, zdaleka se již nejedná o jednotky kusů. Ačkoli neexistují oficiální statistiky, odhadují se roční prodeje v České republice v řádech desítek tisíc kusů, v sousedním Německu překročil prodej elektrokol již v předminulém roce 600 000 ks. Velkým mýtem bylo, že elektrokolo je pro seniory, nicméně současné portfolio výrobců elektrokol pokrývá prakticky všechny typy jako kola klasická (městská, skládací, MTB, trekkingová, crossová atd.). Nehledě k dodavatelům tzv. přestavbových sad, pomocí nichž lze přestavět klasické kolo na elektrokolo.

Ne vždy však vše, co se prodává / vyskytuje na pozemních komunikacích, splňuje požadavky legislativy kladené na elektrokola. Především dopomoc elektropohonu nad hranici 25 km/hod může vyvolávat nebezpečné konfliktní situace (špatný odhad ostatních účastníků silničního provozu apod.) s fatálními následky na životech a zdraví. Někteří prodejci u vybraných „elektrokol“ (které požadavky legislativy nesplňují) upozorňují, že nejsou určeny k provozu na pozemních komunikacích apod. V takových případech lze tyto dopravní prostředky používat výhradně mimo pozemní komunikace, nebo je nutné jejich schválení do provozu (pozn. mj. pak musí být vybaveny registrační značkou vozidla, řidič musí být držitelem příslušného řidičského oprávnění atp.).

**Ačkoli neexistují přesné statistiky počtu dopravních nehod elektrokol** (jsou evidovány v rámci běžných kol/cyklistů), **je nutné v tomto ohledu klást zvýšený apel na bezpečnost**. Každý, kdo si pořídí / půjčí elektrokolo by měl věnovat dostatečný čas na seznámení se s ním. Zjistit „nástup“ elektropohonu, existují v zásadě 2 typy – se snímačem otáček a tlakovým snímačem. Zatímco elektrokola vybavená tlakovým snímačem mají asistenci bezprostředně po sešlápnutí pedálu, u elektrokol vybavených snímači otáček je zpravidla nutné „protočit“ kliky pedálů (nástup elektropohonu není v tomto případě okamžitý). Elektrokolo bude díky elektromotoru, baterii, kabeláži a dalších součásti, vždy o něco těžší než „obyčejné“ kolo. Proto i brzdná dráha elektrokola může být v některých případech delší (zvláště v případě přestavbových sad, kdy nedojde k výměně/posílení brzd kola). S ohledem na uvedené skutečnosti by mělo být samozřejmostí použití cyklistických přileb. Jen

v loňském roce nepoužilo přilbu 84 % usmrčených, 70 % těžce zraněných a 68 % lehce zraněných cyklistů! Vývoj v uplynulých letech je uveden v grafu č. 1.



Graf 1: Vývoj podílu následků dopravních nehod cyklistů bez přilby 2009 - 2017

S elektrokoly se na pozemních komunikacích budeme nepochybně setkávat v čím dál vyšší míře, proto je vhodné věnovat této problematice adekvátní pozornost.