

Srovnání FERSI: Elektrokoloběžky u nás a v Evropě

1. 10. 2020, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Elektrokoloběžky jsou v posledních letech hitem, který se těší velké oblibě. Jejich počet v provozu stále roste, což s sebou samozřejmě nese kromě pozitivních dopadů na čistou mobilitu (v případě nahrazení motorového vozidla) také nutnost dodržování pravidel, aby jízda na elektrokoloběžce byla bezpečná pro samotného uživatele a zároveň neohrožovala ostatní, zejména zranitelné účastníky silničního provozu. **Jezdec na elektrokoloběžce je z pohledu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, účastníkem silničního provozu – cyklistou** (viz. § 55 a § 57 a související ustanovení).

„V České republice tedy platí stejné povinnosti pro jezdce na elektrokoloběžce jako pro cyklisty, tzn. povinnost používat za jízdy ochrannou přilbu do 18 let věku, pohybovat se po chodníku mohou jen osoby ve věku do 10 let, povinná výbava atd. Mimo zmiňovaných společných povinností platí pro elektrokoloběžky další povinnosti stanovené legislativou. Elektrokoloběžka je způsobilá k provozu na pozemních komunikacích pouze pokud je její maximální výkon nižší nebo roven 250 W a rychlostní limit je maximálně 25 km/h. Jakákoli úprava uvedených parametrů elektrokoloběžky nad legislativně stanovenou mez znemožňuje její použití na pozemních komunikacích,“ říká Mgr. Tomáš Neřold M.A., vedoucí samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy.

V případech, kdy provedení vozidla neodpovídá podmínkám uvedeným v příloze 12, část C (Technické požadavky na výbavu jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků), vyhlášky č. 341/2014 Sb., v platném znění, nebo nejsou vyjmuta z působnosti Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013, tak vozidlo **podléhá schválení k provozu na pozemních komunikacích, registraci atd. zpravidla jako motocykl.** Nebude se tedy jednat o jízdní kolo a jeho řidič je povinen provozovat ho jako motorové vozidlo – motocykl v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., jako např. být držitelem příslušného řidičského oprávnění. Ve věci elektrokol, elektrokoloběžek a dalších podobných prostředků Ministerstvo dopravy vypracovalo stanovisko, které problematiku popisuje: Provoz koloběžky s elektrickým pohonem, tzv. elektrokoloběžky na pozemních komunikacích.

Hloubková analýza dopravních nehod

„V rámci Hloubkové analýzy dopravních nehod (HADN; www.vyzkumnehod.cz) jsme již šetřili i nehody s účastí elektrokol a elektrokoloběžek. V případě elektrokoloběžek se zatím jednalo pouze o dva případy, k oběma nehodám došlo v letošním roce. V prvním případě došlo k pádu jezdce z elektrokoloběžky, a to při přejezdu přes nerovnosti na chodníku. Přestože elektrokoloběžky mohou svádět k jízdě po chodníku, je nezbytné podotknout, že jízda po chodníku (až na výjimky) dovolena není. Ve druhém případě došlo ke střetu elektrokoloběžky s osobním vozidlem, resp. pravou přední částí osobního vozidla. V tomto případě na elektrokoloběžce jel jedenáctiletý chlapec. V obou případech došlo u řidičů uvedených vozidel k lehkým zraněním,“ uvádí Ing. et Ing. Kateřina Bucsuházy, Ph.D., vedoucí oblasti Hloubkové analýzy dopravních nehod Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV).



Alarmující je nicméně skutečnost, že v obou případech se jednalo o elektrokoloběžky, jejichž parametry udávané výrobcem přesahovaly legislativně stanovenou mez. U obou elektrokoloběžek výrobce deklaruje maximální rychlost okolo 35 km/h, rovněž výkon v obou případech přesahuje 250 W.

Fotodokumentace HADN znázorňuje šetřené nehody, fragment vlasů naznačuje, že došlo k pádu řidiče elektrokoloběžky hlavou na vozovku.



Smrtné nehody s účastí elektrokoloběžek

„Jízda na elektrokoloběžce má svá specifika, zejména dávání znamení o změně směru jízdy je pro řadu osob nepoměrně náročnější než v případě jezdců na jízdních kolech či elektrokolech,“ říká Ing. Lukáš Kadula z oblasti hodnocení bezpečnosti a strategií CDV a dodává: „Přestože je jízda na elektrokoloběžkách čím dál populárnější, zejména mezi mladou generací, patří jejich řidiči k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu. **Bohužel již v České republice došlo také ke smrtelným nehodám s účastí řidičů elektrokoloběžek**, některé z nich byly i medializovány. Na trhu se nabízí řada dopravních prostředků, které na pohled vypadají jako elektrokoloběžky, některé z nich dosahují rychlosti i 100 km/h! Před používáním těchto vozidel v silničním provozu, s ohledem na platnou legislativu, a především bezpečnost silničního provozu, bych však důrazně varoval.“

Příklady smrtelných nehod s účastí řidičů elektrokoloběžek:

- červenec 2020, Lovosice, muž 25 let, silnice II. třídy, srážka s osobním vozidlem, [odkaz](#),
- červen 2020, Rožnov pod Radhoštěm, muž 32 let, místní komunikace, srážka s pevnou překážkou, [odkaz](#),
- květen 2018, Čenkov, muž 64 let, silnice II. třídy, srážka s nákladním vozidlem, [odkaz](#).



Odlišná pravidla pro používání elektrokoloběžek v jednotlivých zemích

Nejen v České republice, ale i v ostatních evropských zemích je jízda na elektrokoloběžce stále oblíbenější způsob přepravy hojně využívaný zejména ve městech. **V září byly publikovány výsledky šetření ohledně pravidel pro používání elektrokoloběžek v zemích, jejichž zástupci jsou členy FERSI** (Forum of European Road Safety Research Institutes). Ve srovnání figuruje také Česká republika.



FERSI
Road Safety Research

„Z výsledků šetření vyplývá, že se legislativní přístup k elektrokoloběžkám mezi jednotlivými zeměmi poměrně liší. Ve většině dotazovaných zemí se elektrokoloběžky řadí mezi jízdní kola. Některé země, jako je Rakousko, Německo, Francie a Španělsko, mají elektrokoloběžky v samostatné kategorii. Co se týká věkového omezení, v polovině dotazovaných zemí není používání elektrokoloběžek omezeno věkem. Ze zemí, kde je používání omezeno věkem, je nejpřísnější Itálie, kde smí na elektrokoloběžkách jezdit osoby starší 18 let a mladší mohou pouze pokud jsou držitelé řidičského oprávnění na moped,“ říká Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV.

Ve všech zemích, s výjimkou Maďarska, je stanovena pro elektrokoloběžky nejvyšší dovolená rychlost 20 nebo 25 km/h. Rychlostní limit závisí i na tom, na jakých komunikacích je elektrokoloběžka používána. V Itálii je například nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h na smíšených pěších a cyklistických stezkách, na pěší zóně je nejvyšší dovolená rychlost 6 km/h. Ve Finsku a v České republice je nejvyšší dovolená rychlost elektrokoloběžek 25 km/h. Pokud jede rychleji, je klasifikována jako moped (viz výše uvedené stanovisko Ministerstva dopravy).

Ve většině zemí se předpokládá, že řidiči elektrokoloběžek budou využívat dopravní infrastrukturu určenou pro jízdní kola (pokud je k dispozici). V Belgii a ve Švédsku jsou povoleny elektrokoloběžky i na chodníku, pokud nejedou rychleji než chodci. Ve Finsku mohou řidiči elektrokoloběžek používat chodník, pokud je jejich maximální rychlost 15 km/h.

Tabulka: Vybrané výsledky šetření ohledně pravidel pro používání elektrokoloběžek ve FERSI zemích

Země	Kategorie elektrokoloběžek				Věkové omezení			Nejvyšší dovolená rychlost				
	Chodec	Jízdní kolo	Moped	Samostatná kategorie	Nejasné	Ano, povoleno od:	Ne	Nejasné	20 km/h	25 km/h	Není stanoveno	Nejasné
Rakousko				✓		12				✓		
Belgie				✓			✓			✓		
Česká republika		✓						✓		✓		
Dánsko		✓				15			✓			
Německo				✓		14			✓			
Finsko	✓	✓					✓			✓		
Francie				✓		12				✓		
Maďarsko					✓		✓				✓	
Itálie		✓				18			✓			
Norsko		✓					✓		✓			
Polsko		✓					✓			✓		
Portugalsko			✓			16						✓
Španělsko				✓			✓			✓		
Švédsko		✓	✓				✓		✓			
Švýcarsko			✓			14			✓			

Pozn. U věkového omezení v případě ČR je uvedeno „nejasné“ pro případy, že elektrokoloběžka nespĺní požadavky na zařazení mezi jízdní kola a je považována za motorové vozidlo, pak platí věkové omezení s ohledem na příslušnou kategorii.



Ve dvou třetinách dotazovaných zemí (10 zemí z 15) nejsou řidiči elektrokoloběžek povinni používat přilbu. V Rakousku, České republice, Francii a ve Švédsku je to povinné pro děti, respektive mládež: v Rakousku pro řidiče mladší 12 let, ve Švédsku pro řidiče mladší 15 let a v České republice pro řidiče mladší 18 let. Ve Francii je možno jet na elektrokoloběžce od 12 let, přičemž musí řidiči nosit přilbu do 18 let a musí být doprovázeni dospělou osobou.

Znáte pravidla pro používání elektrokoloběžek v České republice?

Na webových stránkách **Observatoře bezpečnosti silničního provozu** je otevřen **TEST** pro širokou veřejnost týkající se pravidel používání elektrokoloběžek v České republice. Každý si tak může vyzkoušet, zda se v pravidlech pro používání elektrokoloběžek orientuje. Na uvedených webových stránkách jsou vedle samotné ankety uvedeny i průběžné výsledky, ze kterých je patrné, že největší problém dělá respondentům otázka ohledně maximálního výkonu elektrokoloběžek, povinnosti použití přilby při jízdě a také maximální rychlost.

Observator NSBSP NUB Cyklisté Audit
bezpečnosti silničního provozu Národní strategie bezpečnosti Nepřímé ukazatele bezpečnosti Nehody Úživatelé bezpečnosti

O projektu Ankety Články Aktuality Mapy Uživatelé Slovník Odkazy

Domů / Observator

TEST – Elektrokoloběžky

V posledních letech roste obliba elektrokoloběžek pro cesty do práce, do školy i pro volný čas. Jejich používání má svá pravidla. Jste také příznivci elektrokoloběžek? A víte, co musíte při jízdě dodržovat? Otestujte se! Dotazy se týkají originálních elektrokoloběžek nikoli dodatečných přestaveb.

Jezdíte na elektrokoloběžce?

Ano
 Ne, ale chci(a) bych / mám to v plánu
 Ne, ani to nemám v plánu

Uveďte prosím věk

Na koloběžce se po pozemních komunikacích můžete pohybovat? (Můžete označit více možností)

Kdekoliv, není to nijak omezeno
 Po chodníku, ale pouze do 10 let
 Po chodníku, bez omezení věkem
 Po chodníku, ale musí se dodržet rychlost chůze
 Po cyklostezce
 Po a stezce pro chodce a cyklisty společně, ale jen rychlostí do 25 km/h
 Nevím

Je při jízdě na elektrokoloběžce povinné použití přilby?

Ano, pro všechny
 Jen pro osoby do 18 let

Do jaké maximální rychlosti smí na elektrokoloběžce pomáhat motor?

Do 10 km/h
 Do 15 km/h

Jaký maximální výkon může disponovat elektrokoloběžka?

Do 250 W
 Do 500 W

Foto: FERSI, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Kontakt:

Ing. Lenka Tomešová, +420 541 641 787, lenka.tomesova@cdv.cz

Ing. et Ing. Kateřina Bucsuházy, Ph.D., +420 770 164 366, katerina.bucsuhazy@cdv.cz

Ing. Lukáš Kadula, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz

Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

[1] FERSI, September 2020. [E-scooters in Europe: legal status, usage and safety. Results of a survey in FERSI countries.](#)

[2] Ministerstvo dopravy, 2018. Metodický pokyn, [Provoz koloběžky s elektrickým pohonem, tzv. elektrokoloběžky na pozemních komunikacích.](#)

[3] CDV, Observator bezpečnosti silničního provozu (<https://www.czrso.cz/>).

[4] CDV, Hloubková analýza dopravních nehod (<https://www.vyzkumnehod.cz/>).

[5] CDV, Strnadová Z., 2018. [Koloběžka, fenomén 21. století.](#)

