

Komentář k návrhu Evropské komise na zavedení povinného ručení pro elektrokola

03. 07. 2018

Povinným ručením by, podle vyjádření Evropské komise, měla být pojištěna všechna motorová vozidla určená primárně pro přepravu, bez ohledu na jejich charakter a též na to, zdali jezdí na pozemní komunikaci nebo soukromém pozemku. Informovala o tom Česká asociace pojišťoven v tiskové zprávě.¹

Podle této definice by se tak měla povinnost vztahovat také na **elektrokola, čímž vyvstává řada otázek:**

- Elektrokola v České republice nepodléhají evidenci v Centrálním registru vozidel (CRV); předpokládáme, že by se tak v případě přijetí návrhu mělo stát.
- Jakým způsobem bude řešeno povinné ručení pro stávající elektrokola (jak originální, tak přestavěná)?
- Elektrokola, elektrokoloběžky, segway, hoverboardy, kolonožky, gyroboardy, invalidní vozíky, elektroautíčka atd., bude pro všechny tyto dopravní prostředky zavedena povinnost STK?
- V případě evidence v CRV budou těmto dopravním prostředkům vystavovány registrační značky vozidel?
- Jakým způsobem bude odvozena cena povinného ručení? Hmotnost, cena?
(technické parametry elektrokol jsou velmi podobné/téměř totožné - v důsledku jasně definované legislativy)

Je obtížně představitelné, že jakýkoli motorový dopravní prostředek, který spadá „do režimu cyklisty nebo chodce“, bude podléhat registraci/evidenci, resp. bude pro něj zavedena povinnost mít sjednáno povinné ručení.

Elektrokolo je podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů stále „klasickým“ jízdním 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.

Kromě elektrokol, která spadají do režimu jízdních kol (a **cyklista** je tak řidičem nemotorového vozidla), se však na trhu v ČR v čím dál větší míře objevují i jiné dopravní prostředky poháněné elektrinou, které jsou často vybaveny samovyvažovacím zařízením - segway, hoverboard, kolonožka, gyroboard atp. V České republice patří osobní přepravníky se samovyvažovacím zařízením od roku 2016 pro účely pravidel silničního provozu do kategorie tzv. osobních technických prostředků, legislativní zkratkou nazývaných osobní

¹ Tisková zpráva k dispozici zde: <http://cap.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy-a-informace/tiskove-zpravy/4605-uprava-motorove-smernice-eu-se-dotkne-i-ceskych-motoristu>



přepravník. Na jejich uživatele se vztahují obdobná pravidla jako na osoby na lyžích nebo kolečkových bruslích, tedy v zásadě režim **chodce**.

Elektrokola jsou stále významnější účastníky dopravního provozu

Podíl prodeje elektrokol rok od roku roste, zdaleka se již nejedná o jednotky kusů. Ačkoli neexistují oficiální statistiky, odhaduje se, že každé třetí až páté kolo prodané na českém trhu je již vybaveno elektropohonem (pozn. ročně se tak jedná o řádově desetitisíce kusů). V sousedním Německu překročil prodej elektrokol v minulém roce 700 000 ks.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., v rámci Hlubkové analýzy dopravních nehod v silničním provozu rozlišuje, na rozdíl od statistik dopravních nehod PČR, zdali řídil cyklista (účastník dopravní nehody) kolo nebo elektrokolo. V letech 2010 až 2017 bylo šetřeno celkem 6 dopravních nehod, ve kterých figurovalo vozidlo s elektrickým pohonem. V pěti případech se jednalo o elektrokola a v jednom případě o elektroskútr. Střetové rychlosti u šetřených dopravních nehod byly v rozpětí 10 až 30 km/h. Podíl zavinění u jezdců a řidičů těchto vozidel byl 50%. Z hlediska zranění nebyl zaznamenán žádný případ usmrcení. Ve většině případů se jednalo o zranění lehká až středně těžká. V případě dopravní nehody elektroskútru, nebyl řidič zraněn.

Primárním cílem z pohledu bezpečnosti silničního provozu musí být tlak na snížení nejzávažnějších následků dopravních nehod. V roce 2017 bylo v České republice usmrceno 44 cyklistů a 101 chodců, dalších 353 cyklistů a 519 chodců bylo těžce zraněno. **Uvedení zranitelní účastníci silničního provozu se tak na všech usmrcených podíleli 29 %, na těžce zraněných pak dokonce 37 %.** Mnohdy se však jedná o zcela zbytečné následky na životech a zdraví – např. v roce 2017 **nemělo přilbu 84 % usmrcených, 70 % těžce zraněných a 68 % lehce zraněných cyklistů.** **Viditelnost chodců** je v souvislosti s dopravními nehodami velmi často také skloňovaná – v noci a ve dne za snížené viditelnosti bylo v roce 2017 usmrceno 60 chodců, tj. 59 % všech usmrcených chodců.



Ing. Lukáš Kadula

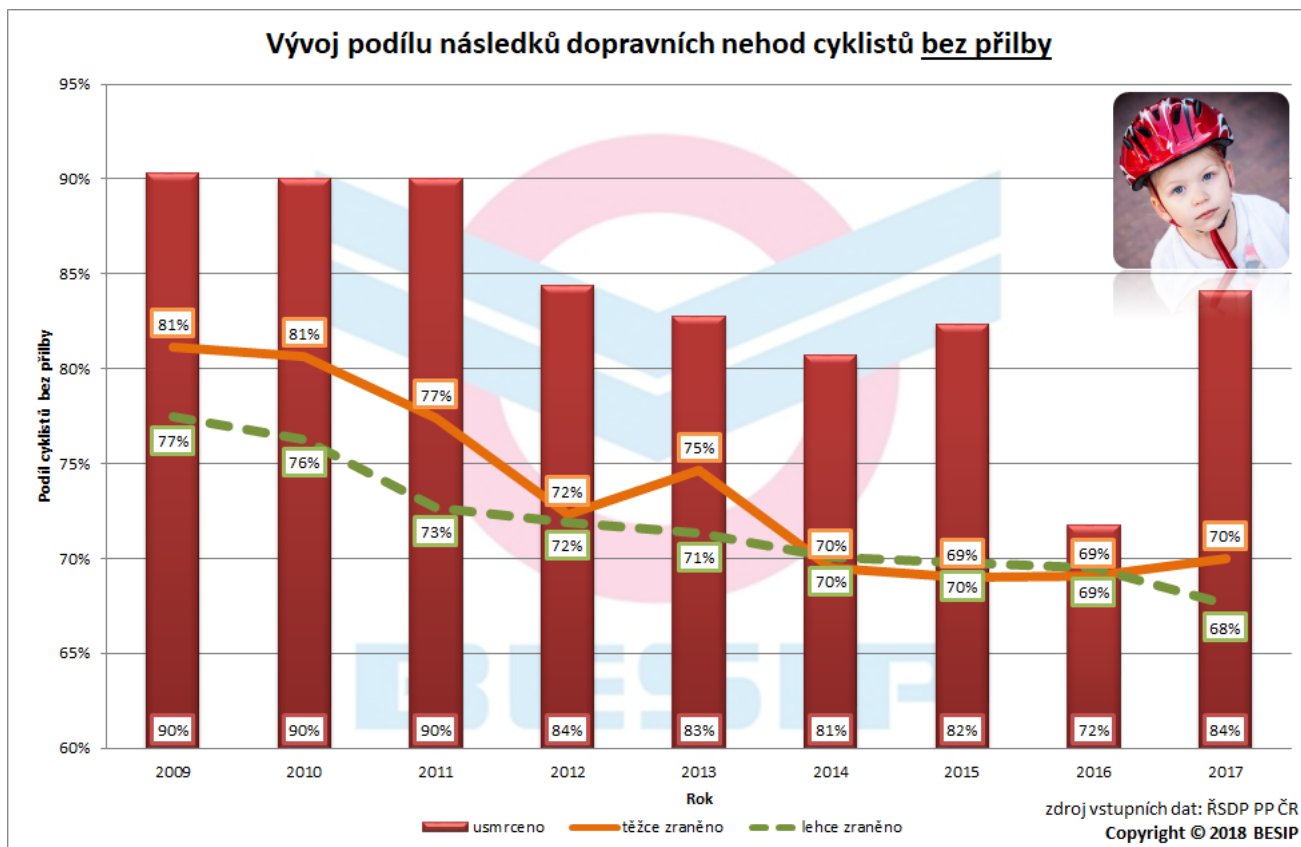
+420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz

Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií

Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií

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





Graf 1: Vývoj podílu následků dopravních nehod cyklistů bez přilby

Tabulka 1: Přehled usmrcených chodců v obci a mimo obec mezi lety 2013 - 2017

Usmrcení chodci	rok	2013	2014	2015	2016	2017
	Mimo obec	Noc	44	34	38	28
Den snížená viditelnost		3	4	3	0	1
CELKEM		47	38	41	28	27
V obci	Noc	36	31	34	38	27
	Den - snížená viditelnost	9	5	8	11	6
	CELKEM	45	36	42	49	33

