

Zimní pneumatiky

Zimní pneumatiky se vyplatí nejen kvůli vlastní bezpečnosti, ale i pojišťovněm.

Značku „Zimní výbava“ v ČR už často nepotkáte, povinnost platí obecně.

Dokonce ani některé pneuservisy neví, že vyšší vzorek patří na zadní nápravu.

Venkovní teploty klesají, a proto je třeba myslet na povinnou zimní výbavu, která se v rámci norem platných v České republice rovná povinnosti užít při jízdě motorovým vozidlem zimní pneumatiky. Pravidla, jež musíme v zimním období dodržovat, zevrubně popisuje zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu v § 40a Provoz vozidel v zimním období.

Zákon přesně definuje, že v období od 1. listopadu do 31. března je nutné, aby bylo vozidlo v případě souvislé vrstvy sněhu, ledu nebo námrazy na pozemní komunikaci nebo za povětrnostních podmínek, při nichž lze předpokládat, že tyto situace nastanou, vybaveno zimními pneumatikami. U vozidel s maximální přípustnou hmotností do 3,5 t jsme povinni umístit zimní pneumatiky na všechna kola, přičemž hloubka dezénu hlavních dezénových drážek nebo zářezů musí mít nejméně 4 mm, u motorových vozidel o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3,5 t nejméně 6 mm na všech hnacích kolech. Jeli-li hloubka dezénu nižší než 4 mm, ztrácí vozidlo na sněhové pokrývce své vlastnosti, to způsobí absenci tzv. samočisticího efektu, který je nezbytný pro jízdu sněhem.

„Nejen kvůli vlastní bezpečnosti, ale i finanční odpovědnosti by řidiči tento ukazatel neměli podceňovat a sami zodpovědně kontrolovat, aby hloubka dezénu neklesala pod 4 mm. Málokdo si uvědomuje, že jakmile vyjde při likvidaci pojistné události najevo pochybení na straně technického stavu vozidla, může dojít k regresi, tedy zpětnému vymáhání již vyplacené částky za vzniklé škody při dopravní nehodě,“ upozorňuje Martin Bednář, odborník ze společnosti DEKRA. Mnohdy je přitom technický stav vozidla v zimním období negativně vyhodnocen právě vinou špatného typu pneumatik nebo jejich nadměrného opotřebení.

Řidiči neměnící letní pneumatiky za zimní se často obhajují tím, že se pohybují především po velkých městech, kde se náledí a sníh takřka nevyskytují. Hlavním kritériem pro použití zimních pneumatik však není povrch, po kterém se vozidlo pohybuje, ale venkovní teplota. Směs zimních pneumatik je speciálně vyvinuta tak, aby zachovala lepší přilnavost k vozovce při teplotách pod 7 °C. Obecně se zimní pneumatiky vyznačují větší adhezí na sněhu a ledu, lepší stabilitou i podstatně kratší brzdou drahou.

Vizuálně zimní pneumatiky poznáme dle označení M+S (M.S, M/S, MS) na bočnici, za zimní se považuje též speciální dezén, u něhož je na bočnici označení ET, ML, MPT či POR, užíván je i výstižný symbol sněhové vločky či nově symbol „Alpine“, viz. foto. Pneumatiky označené těmito symboly mají vylepšené vlastnosti tak, aby byly bezpečné i na sněhu. Z hlediska technického stavu detailně upřesňuje pneumatiky vyhláška č. 341/2014 Sb.

Zákon stanovující celoplošnou povinnost užít za definovaných podmínek zimní pneumatiky vstoupil v účinnost 1. 11. 2011. Do tohoto data upravovalo pravidla dopravní značení C15a „Zimní výbava“, které dostalo po novelizaci v roce 2016 nový význam. Objeví-li se zmíněné dopravní značení, řidič motorového vozidla kategorie M nebo N má povinnost užít zimní pneumatiky bez ohledu na datum a aktuální nebo předpokládané povětrnostní podmínky. Pod značkou může být umístěna dodatková tabulka s uvedením odlišné úpravy doby platnosti. Pro řidiče je důležité, že

platnost příkazu ruší výhradně dopravní značka C15b „Zimní výbava – konec“. Krom uvedené značky se řidiči mohou setkat ještě se značkou C5a „Sněhové řetězy“, která příkazuje řidiči pokračovat v jízdě pouze po nasazení řetězů na nejméně dvě hnací kola (nejčastěji tuto značku potkáte jako přenosnou nebo proměnnou).

Pokud neměníte celou sadu pneumatik za novou, setkáte se s častým omylem, na kterou nápravu umístit ty lepší, respektive pneumatiky s hlubším stavem vzorku. Na suchu bychom těžko v chování vozidla našli rozdíl. Vlastnosti zimních pneumatik ale využíváme zejména při nepříznivém počasí, kdy odvádí vodu a směs vody se sněhem. Zjednodušeně lze říci, že jakmile pneumatika neodvede vodu, jde vozidlo do smyku. Zatímco při smyku přední nápravy většinou stačí ubrat plyn, smyk zadní nápravy vyžaduje komplikovanější řešení a má horší následky, protože se vozidlo vychýlí bokem mimo vozovku nebo do protisměru. Ochrana posádky při bočním střetu je ve srovnání s čelním nárazem výrazně nižší z důvodu malého počtu bezpečnostních prvků a velikosti deformačních zón.

Nejhorší kombinace nastává, když jsou vzadu umístěny pneumatiky staré, ojeté a přehuštěné. V takovém případě ztrácí své vlastnosti, neodvádí vodu a udržují kontakt s vozovkou pouze malou částí styčné plochy. Při brždění se totiž zadní část vozidla nadlehčí, a pokud nemá dostatečnou přilnavost, nastává velký problém. „Jediným argumentem, proč mít lepší pneumatiky vpředu, zůstává možnost vyhrabat se při zapadnutí, ale pro všechny ostatní jízdni úkony během celé doby řízení je žádoucí, aby se neutrhla zadní náprava, a proto hlubší dezén umístěte určitě dozadu,“ radí Martin Bednář. Praxe však stále ukazuje, že ani pneuservisy nemají vždy dostatek znalostí, proto si musíte tuto skutečnost pohlídat sami. Nepříjemným událostem je dobré předcházet.

Bližší informace podá:

Martin Bednář, DiS.

DEKRA CZ a.s.
Türkova 1001
149 00 Praha 4

+420 601 381 834

bednar@dekra.cz

Tisková zpráva byla vytvořena společností DEKRA CZ a.s.

Společnost DEKRA CZ a.s. zajišťuje vzdělávací aktivity v oblasti dopravy a stojí za vznikem preventivního a vzdělávacího projektu pro mladé a budoucí řidiče motorových vozidel s názvem NEHODOU TO ZAČÍNÁ. Tento neziskový projekt spojuje přední odborníky na dopravní bezpečnost a aktuálně probíhá realizace projektu po celé ČR. Více informací naleznete na www.nehodoutozacina.cz. Projekt NEHODOU TO ZAČÍNÁ je financován z fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů.

Fond zábrany škod je zřízen zákonem č. 168/1999 Sb., a věcně ho spravuje Česká kancelář pojistitelů, profesní organizace pojišťoven, které jsou oprávněny na území České republiky provozovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (povinné ručení). Tyto pojišťovny do fondu zábrany škod odvádí ročně 3 % z přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Prostředky z fondu jsou rozdělovány mezi základní složky IZS, tedy hasiče, policisty a záchranáře, ostatní složky IZS a subjekty realizující projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na silnicích a programy prevence v oblasti škod z provozu vozidel. Více informací: www.fondzabranyskod.cz.